

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2557
วันอังคารที่ 29 เมษายน 2557

ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่)
ถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร

ผู้มาประชุม

1. กระทรวงการคลัง (โดย นายพิทย อุทัยสง ผู้รับมอบฉันทะ)	ถือหุ้น	1,113,931,061	หุ้น
2. ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ จำนวน 4,698 ราย	ถือหุ้น	514,066,603	หุ้น
รวมผู้ถือหุ้นมาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม จำนวน 4,699 ราย	ถือหุ้นทั้งสิ้น	1,627,997,664	หุ้น

เริ่มประชุมเวลา 13.45 น.

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธานกรรมการบริษัทฯ และกรรมการอิสระ ทำหน้าที่
ประธานในที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม คือ

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ

1. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายคณิต สว่างสุพรรณ	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร
3. นายอรรถพล ใหญ่สว่าง	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
4. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรীชา กมลาศน์	กรรมการอิสระ
5. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการอิสระ
6. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ
7. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ
8. พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการอิสระ และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
9. นายวีระวงศ์ จิตต์มีตรภาพ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

1. นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและ
พัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายปานทิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
3. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4. นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
5. นายดนุช บุญนาค รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายรายได้เสริมองค์กร
6. นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับ
กิจกรรมองค์กร
7. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
8. นายประกอบเกียรติ นินนาท ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย และ
สิ่งแวดล้อมการบิน
9. นางชุตดา ธนะภูมิ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
10. นายรัช ตันตน์นิตา ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
11. นายพิเชษฐ เรียงวัฒนสุข ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
12. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
13. นางพินคำ โรหิตเสถียร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
14. นางซาริตา สีสายุทธ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารงานลงทุนสัมพันธ์
15. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
16. เรืออากาศเอก ยุทธสิทธิ์ สุวรรณลอย ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
17. นายดุลยพงศ์ สุขานุศาสตร์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการตลาดและบริหารรายได้
18. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
19. นายกฤตพล ฉันทฤธานนท์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน
20. นางบุษบา สังขวิภา ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาการตลาดและบริการลูกค้า
21. นายบำเพ็ญ สรรพศรี ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย
22. นางสาวจิระพันธ์ ศิริไพรวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารข้อมูลธุรกิจการบิน
23. นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ
24. นายสาโรจน์ ยุทธไตร ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
25. นางเดือนเพ็ญ ทีฆกุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และแผน
26. นางเพชรพริ้ง สารสิน ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร

- | | |
|--|--|
| 27. นาวาอากาศตรี สถาพร เจริญศิริ | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน |
| 28. นางเบญจมาศ วิไลชนม์ | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป |
| 29. นางนันทนา สังขวิจิตร | ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน |
| 30. นายวิวัฒน์ ปิยะวิโรจน์ | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย-ประเทศไทยและอินโดจีน |
| 31. นายวิโรจน์ ศิริโหราชัย | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย-ภูมิภาค |
| 32. นายเกรียงไกร มโนมัยพันธุ์ | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย-ระหว่างทวีป |
| 33. นายชุตินธร ศรีสิทธิกรรรม | ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์ดิจิทัล |
| 34. นายวรรณดิ หล้าพระบาง | ผู้อำนวยการใหญ่สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
รักษาการกรรมการผู้จัดการบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด |
| 35. เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา | กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน |
| 36. ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีขุ่ม | กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น |
| 37. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว | กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น |
| 38. นายพูนศักดิ์ ชุมช่วย | กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ |

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

1. นายเทอดพงษ์ พงษ์ศักดิ์ศิริ
2. นางสาวพัทธมน พุทธิสีมา
3. นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์

อาสาสมัครจากผู้ถือหุ้น ทำหน้าที่กรรมการตรวจนับคะแนน

1. นางสาวแธน ภัคพงษ์พันธุ์ชัย
2. นางสาวเพชรดา กิ่งวัฒนกุล
3. นายตุลย์ เสงวิจิตร

พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ประธาน กล่าวต้อนรับผู้ถือหุ้นที่มาร่วมประชุม และกล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลามาร่วมประชุมในวันนี้ ซึ่งในการจัดประชุมสามัญประจำปีนั้น ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 34 ระบุไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คนหรือมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ปัจจุบันบริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500 บาท แบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,698,900,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ขณะนี้มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วม

ประชุมด้วยตนเอง และรับมอบฉันทะรวมทั้งสิ้น 2,232 ราย คิดเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,459,892,924 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 66.8825 ของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นทั้งหมด 111,455 ราย รวมจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 2,182,771,917 หุ้น ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ จึงขอเปิดประชุม พร้อมกับแนะนำกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารที่มาร่วมประชุม และแนะนำนางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่เลขานุการการประชุม และแจ้งว่าสำหรับการประชุมครั้งนี้ ทางบริษัทฯ ได้มอบหมายให้ บริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพีริเมียร์ จำกัด เป็นที่ปรึกษากฎหมาย เพื่อดูแลและให้คำปรึกษา ให้การดำเนินการประชุมเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยแนะนำผู้แทนจากบริษัท สำนักกฎหมายสากล สยามพีริเมียร์ จำกัด คือ นางกุลกนิษฐ คำศิริวัชรภา และขอให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้แนะนำฝ่ายบริหารบริษัทฯ ที่เข้าร่วมประชุม

นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวแนะนำฝ่ายบริหารบริษัทฯ จากนั้นขอให้ประธานกล่าวเกี่ยวกับข้อบังคับในการดำเนินการประชุม

ประธาน ซึ่งแจ้งว่าก่อนเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมนั้น ในการประชุมผู้ถือหุ้น มีข้อบังคับกำหนดไว้ ในเรื่องของการประชุมว่าจะต้องดำเนินการไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้ ดังนั้น ในการดำเนินการจะเป็นไปตามระเบียบวาระ สำหรับการประชุมระเบียบวาระใดที่จะต้องออกเสียงลงมติเพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง และเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียง ในระเบียบวาระต่างๆ ขอเชิญนางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบต่อไป

นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่าในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2557 นี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นระเบียบวาระการประชุม และให้เสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เป็นการล่วงหน้า โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ "www.thaiairways.com" ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 แต่ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอเรื่อง และเสนอรายชื่อเข้ามายังบริษัทฯ ดังนั้น การประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 ในครั้งนี้ มีระเบียบวาระการประชุมรวมทั้งสิ้น 10 วาระ ดังมีรายละเอียดตามหนังสือเชิญประชุมที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว

ข้อบังคับในการประชุม

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

การอภิปราย

ผู้ใดประสงค์จะกล่าวถ้อยคำต่อที่ประชุม ขอให้ยื่นรอกหลังไมโครโฟนที่จัดเตรียมไว้ให้ซึ่งมีทั้งหมด 8 จุด เมื่อประธานในที่ประชุมอนุญาตแล้ว ขอให้แจ้ง

- ชื่อ / ชื่อสกุลของผู้อภิปราย
- สถานะเป็นผู้ถือหุ้น/หรือผู้รับมอบฉันทะ
- แล้วจึงอภิปรายในเนื้อหาตามระเบียบวาระ

หากมีผู้ถือหุ้นประสงค์กล่าวถ้อยคำมากกว่า 1 ท่าน ขอให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะกล่าวถ้อยคำท่านที่เหลือยื่นรอกหลังไมโครโฟนที่จัดเตรียมไว้ เพื่อรอให้ประธานในที่ประชุมอนุญาตต่อไปภายหลังจากที่ผู้ถือหุ้นท่านก่อนหน้ากล่าวถ้อยคำจบ โดยประธานในที่ประชุมจะให้โอกาสแก่ผู้ถือหุ้นที่ยังมิได้ซักถามหรือแสดงความเห็นก่อน ทั้งนี้ การอภิปรายจะต้องอยู่ในประเด็นหรือเกี่ยวกับประเด็นที่กำลังปรึกษากันอยู่ และขอให้อภิปรายด้วยความสุภาพ

การออกเสียงลงคะแนน

เพื่อให้การประชุมเป็นไปโดยกระชับ และไม่เป็นการรบกวนเวลาของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ขอกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียง ดังนี้ คือ หากมีผู้ใดไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ประธานจะขอให้ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ ส่งบัตรลงคะแนนที่ระบุการออกเสียงดังกล่าวให้แก่เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ส่วนผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะท่านใดที่ไม่ส่งบัตรลงคะแนนให้แก่เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ทางบริษัทฯ จะถือว่าท่านให้ความเห็นชอบในระเบียบวาระนั้นๆ ยกเว้นระเบียบวาระที่ 9 ซึ่งบริษัทฯ จะขอเรียกเก็บบัตรลงคะแนนทุกใบ

ทั้งนี้ เมื่อประธานได้แจ้งปิดการรับบัตรลงคะแนนในแต่ละระเบียบวาระแล้ว หากมีการส่งบัตรลงคะแนน ทางบริษัทฯ จะถือว่าบัตรลงคะแนนที่ส่งหลังจากนั้นเป็นโมฆะ และไม่นำมานับคะแนนเสียง

ส่วนผู้รับมอบฉันทะที่ถือใบมอบฉันทะแบบที่มีการระบุการออกเสียงลงคะแนนโดยผู้ถือหุ้นไว้แล้ว ไม่ต้องส่งบัตรลงคะแนนให้แก่เจ้าหน้าที่ของบริษัท เนื่องจากทางบริษัท ได้จัดการนับคะแนนเสียงตามที่ระบุไว้ในใบมอบฉันทะเอง

และเพื่อไม่ให้เป็นการเสียเวลา เมื่อประธานแจ้งปิดการรับบัตรลงคะแนนแล้ว ประธานสามารถดำเนินการประชุมในเรื่องถัดไปได้ทันทีในระหว่างรอการนับคะแนน และเมื่อนับคะแนนเสร็จก็จะประกาศผลการนับคะแนนให้ที่ประชุมทราบ

การนับคะแนน

การนับคะแนนระเบียบวาระที่ 2, 4, 5 และ 7

จะใช้มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

การนับคะแนนระเบียบวาระที่ 6 เรื่อง พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

จะใช้มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม

การนับคะแนนระเบียบวาระที่ 8 เรื่อง พิจารณายกเลิกวงเงินคงเหลือ สำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิม และอนุมัติให้บริษัท ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปี

จะใช้มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

การนับคะแนนระเบียบวาระที่ 9 เรื่อง พิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

ในระเบียบวาระนี้บริษัท จะขอให้ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะทุกท่านส่งบัตรลงคะแนนให้แก่เจ้าหน้าที่ของบริษัท ไม่ว่าจะให้ความเห็นชอบ ไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียงก็ตาม ทั้งนี้ ประธานจะขอเรียกเก็บบัตรลงคะแนนแยกตามรายบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อให้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการ และจะใช้มติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

กรณีที่จะมีผลทำให้การลงคะแนนเสียงเป็นโมฆะ

- กรณีบัตรลงคะแนนมีการลงคะแนนไม่ตรงตามระเบียบวาระที่มีการลงคะแนน
- กรณีผู้ลงคะแนนไม่ทำเครื่องหมายใดๆ ในช่องลงคะแนน และส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัท เพื่อตรวจนับคะแนน

กรณีบัตรลงคะแนนชำรุดจนไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่าผู้ลงคะแนนมีความประสงค์ จะลงคะแนนเช่นใดกรณีผู้ลงคะแนนส่งบัตรลงคะแนน ภายหลังจากที่ประธานได้แจ้ง ปิดรับบัตรลงคะแนนในแต่ละระเบียบวาระแล้ว

ในการประชุมครั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ส่ง ผู้แทนเพื่อทำหน้าที่สังเกตการณ์การลงคะแนนเสียง มีรายชื่อดังนี้

1. นายเทอดพงษ์ พงษ์ศักดิ์ศรี
2. นางสาวพัทธมน พุทธสีมา
3. นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์

สำหรับลำดับต่อไป ขอเรียนเชิญประธานดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระ

นายมนตรีชัย ราบรื่นทวิสุข ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นว่าการดำเนินการประชุมควรอยู่ ในกรอบของประชาธิปไตย กติกาที่ตกลงมาว่าเป็นข้อบังคับของบริษัทฯ นั้น ตนขอยอมรับในข้อ 34 และ 36 แต่ในส่วนของวิธีการนับคะแนนนั้น ตนได้เคยทักท้วงไว้แล้วในหน้า 6 ของรายงานการประชุมปีที่แล้ว ว่าไม่มีข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อใดที่กำหนดให้นับคะแนนเสียงของผู้ที่มาประชุมแล้วเดินออกหรือไม่ได้ ส่งบัตรลงคะแนนถือเป็นเสียงที่เห็นด้วย ทั้งนี้ กระบวนการคลังซึ่งถือหุ้นร้อยละ 51 แล้วลงคะแนนเสียง ก็จะมีผลให้ชนะอยู่แล้ว ดังนั้น ตนจึงไม่ยินยอมให้มีการดำเนินการประชุมในลักษณะซึ่งตนได้เคยทักท้วง ไว้ในปีที่แล้วทำรายงานการประชุมหน้า 6 และได้แสดงความไม่เห็นด้วยในทำหน้า 46 นอกจากนี้ บริษัทฯ ขาดทุนแทบจะล้มละลาย บรรดาผู้ถือหุ้นที่มาประชุมก็มีความหวังว่าจะให้บริษัทฯ มีกำไร และรับเงินปันผล ในส่วนของการตั้งกรรมการ 15 คน ซึ่งหากดูตามรายงานประจำปีหน้า 63 คุณอำพน กิตติอำพน รับผิดชอบต่างๆ ไปประมาณ 1,600,000 บาท และกรรมการท่านอื่นรับไป 1,700,000 บาท หากบริษัทฯ จะตั้งกรรมการ 15 คนเท่าเดิมในขณะที่สายการบิน Singapore Airlines มีกรรมการ 9 คน แต่บริษัทฯ ขาดทุน บริษัทฯ ก็ควรตั้งกรรมการแค่ 8-9 คนเท่านั้น คนที่ไม่เป็นประโยชน์ก็ไม่ควรตั้ง ดังนั้น ตนขอเสนอผู้ถือหุ้นให้มีการปฏิรูปบริษัทฯ ในโอกาสนี้ โดยให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยซึ่ง มีหุ้นอยู่ร้อยละ 25 หรือประมาณ 1 ใน 4 สามารถตั้งกรรมการได้ 1 ใน 4 แต่ในครั้งนี้จะขอตั้งเพียงคนเดียวใน 9 คนที่จะตั้งขึ้นมาใหม่ ในโอกาสที่มีการปฏิรูปประเทศ นโยบายการคลังจากรัฐมนตรีได้เสนอชื่อ มาแล้ว 8 คน ส่วนคมนาคมกับกองทุนต่างๆ มีอีก 6 คน รวมเป็น 14 คน และรวมประธานเป็น 15 คนนั้น ตนมีความเห็นว่าหากผู้ถือหุ้นอยู่ร่วมการประชุมต่อไปก็จะตกเป็นเหยื่อ จึงขอเสนอให้ผู้ถือหุ้นยืนยัน ญัตตินี้และขอให้ผู้ถือหุ้นทั้งหมดออกจากที่ประชุมให้เหลือต่ำกว่า 25 คน ถือเป็นการปิดการประชุม

และให้บริษัทฯ กลับไปปฏิรูปบริษัทฯ มาเสียก่อนแล้วจึงมาเรียกประชุมใหม่ พร้อมทั้งขอให้ผู้ถือหุ้นที่เห็นด้วยลุกออกจากที่ประชุมให้เหลือน้อยกว่า 25 คน

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าเนื่องจากท่านประธานใกล้จะเกษียณแล้ว ขอบุญได้สร้างความต่างพร้อมต่อเกียรติประวัติ และได้ยกตัวอย่างการคอร์ปชั่นที่เกิดขึ้น ซึ่งยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ เช่น กระเป่า หรือการไม่มีของชำร่วยในการประชุม ดังนั้น ตนขอให้ประธานแสดงวิสัยทัศน์ด้วย

ประธาน กล่าวว่ายินดีที่จะรับฟังและพร้อมจะปรับปรุงแก้ไขในทุกเรื่อง แต่เนื่องจากได้มีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมและผ่านการเตรียมการมานานพอสมควรแล้ว จึงขอให้มีการดำเนินการประชุมต่อไป และให้ทางฝ่ายกฎหมายและฝ่ายเลขานุการบริษัทฯ ได้บันทึกไว้ในรายงานการประชุมด้วย

นางสุพรรณิ บุญวัฒน์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าขอให้ผู้ถือหุ้นอยู่ร่วมการประชุมต่อไป เนื่องจากตนมาเข้าประชุมเพื่อที่จะรับฟังการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ขณะนี้บริษัทฯ กำลังประสบปัญหาขาดทุน หากผู้ถือหุ้นลุกออกไปจากที่ประชุมแล้ว จะมีผู้ใดดูแลบริษัทฯ ต่อไป

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้น แสดงความเห็นว่ขอให้มีการเรียกประชุมใหม่อีกครั้งหนึ่ง

นางสุพรรณิ บุญวัฒน์ ผู้ถือหุ้น แสดงความเห็นว่าการเรียกประชุมใหม่จะใช้เวลานานเนื่องจากจะต้องรอรัฐบาลใหม่

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าน่าจะเสร็จสิ้นในสัปดาห์หน้า

นางนิลบล บัวน้อย ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นว่าการที่ประชุมเกิดความไม่เรียบร้อยนี้ ขอให้ผู้ถือหุ้นสงบสติอารมณ์ เนื่องจากการเรียกประชุมแต่ละครั้งเป็นเงินของผู้ถือหุ้น หากผู้ถือหุ้นออกจากที่ประชุมไป องค์ประชุมก็ยังคงครบอยู่ จึงขอให้มีการดำเนินการตามวาระ แล้วให้ประธานรับเรื่องไป ทั้งนี้ การที่ตนมาเข้าร่วมประชุมวันนี้ก็เพื่อมารับฟังว่าเพราะเหตุใดบริษัทฯ จึงขาดทุนและจะมีการแก้ไขการขาดทุนอย่างไร จะมีวิธีการลดค่าใช้จ่ายอย่างไร หากผู้ถือหุ้นใช้อารมณ์ในการอภิปราย ความเสียหายก็จะเกิดกับบริษัทฯ จึงขอให้ทุกท่านรับฟังผู้บริหาร รับฟังผู้ถือหุ้นทุกท่านที่มาให้ความเห็นแล้วค่อยตัดสินใจว่าจะออกจากที่ประชุมหรือไม่ ขณะนี้เป็นเพียงวาระแจ้งเพื่อทราบเท่านั้น จึงขอให้ผู้ถือหุ้นหยุดคิดก่อนว่าจะดำเนินการต่อไปอย่างไร

ประธาน กล่าวขอบคุณและเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายบัญชา วุฒิปริษา ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอให้ประธานใช้ดุลยพินิจในการดำเนินการประชุมต่อไปและกล่าวว่าผู้ถือหุ้นแต่ละท่านนั้นมีสิทธิในการที่จะเข้าร่วมหรือไม่เข้าร่วมประชุมก็ได้ ดังนั้น จึงขอให้ท่านประธานดำเนินการประชุมไปตามระเบียบวาระ ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้เริ่มเข้าวาระใด หากผู้ถือหุ้นประสงค์จะเพิ่มเติมวาระ ก็มีวาระสุดท้ายที่เป็นเรื่องอื่นๆให้ผู้ถือหุ้นได้อภิปราย ดังนั้น เพื่อให้การประชุมดำเนินต่อไปได้ จึงขอให้ประธานดำเนินการประชุมต่อไป

ประธาน กล่าวขอบคุณและเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนเชื่อว่าที่ผู้ถือหุ้นท่านแรกอภิปรายเป็นเพราะความกังวล เนื่องจากวันนี้มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนมาก แต่เนื่องจากกระทรวงการคลังถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 กระทรวงการคลังจึงมีอำนาจในการลงมติเห็นชอบในการประชุม และทุกครั้งที่ผ่านมา ไม่ว่าผู้ถือหุ้นจะลงคะแนนเสียงอย่างไรก็จะแพ้มติของกระทรวงการคลัง แต่ที่ผู้ถือหุ้นรายแรกได้อภิปรายนั้น อาจหมายความว่าอย่างไรก็ดี ในการประชุมวันนี้วาระก็ต้องผ่าน รวมถึงการเลือกตั้งกรรมการ 5 ท่าน ซึ่งมีนายอำพน กิตติอำพน ด้วย ซึ่งตนขอตั้งข้อสังเกตต่อที่ประชุมถึงสาเหตุที่ผู้ถือหุ้นอภิปรายขอให้ผู้ถือหุ้นออกจากที่ประชุมว่าไม่น่าจะมีเจตนาเป็นการล้มเลิกการประชุม แต่เป็นแนวคิดในการทำให้สังคมเข้าใจว่าองค์ประชุมรายย่อยไม่มีประโยชน์ ไม่ว่าจะลงคะแนนเสียงอย่างไรก็จะแพ้เสียงของกระทรวงการคลัง ดังนั้น ตนจึงขออภิปรายไว้เพื่อให้ที่ประชุมได้เข้าใจถึงเจตนาของผู้ถือหุ้นรายแรกที่ได้อภิปรายว่าให้ผู้ถือหุ้นออกจากที่ประชุม ซึ่งไม่ได้มีเจตนาร้าย แต่มีเจตนาให้เห็นว่ามีการประท้วงการเสนอรายชื่อผู้ที่เข้ามาเป็นคณะกรรมการบริษัท เนื่องจากสายการบิน Singapore Airlines มีกรรมการเพียง 9 ท่านแต่บริษัท มีกรรมการถึง 15 ท่าน

ประธาน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าขอให้บุคคลที่ประสงค์จะอภิปรายแจ้งชื่อก่อนการอภิปราย และกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามเกี่ยวกับการให้คำตอบของบริษัทฯ ในเรื่องการคอร์ปชั่น และขอให้มีการแก้ไขให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยจำนวนร้อยละ 25 ให้สามารถแต่งตั้งกรรมการได้ 2.5 คนจาก 15 คน

ประธาน กล่าวขอบคุณและเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นางสุพรรณิ บุญยวัฒน์ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นด้วยกับนางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ และผู้อภิปรายคนแรก เนื่องจากกระทรวงการคลังมีหุ้นอยู่ถึง 1,114,000 หุ้น ซึ่งก็จะชนะการลงคะแนนเสียง จึงขอความเป็นธรรมจากท่านประธานว่าจะดำเนินการอย่างไรให้เกิดความยุติธรรมต่อผู้ถือหุ้นรายย่อย

กระทรวงการคลังไม่ควรชะงักการลงคะแนนเสียงและใช้สิทธิในการแต่งตั้งบุคคลใดก็ได้เพื่อเข้ามาเป็นกรรมการ หากบุคคลนั้นมีคุณภาพ ตนก็ยินดี แต่ปัจจุบันบริษัท ชาติทุนถึง 12,000 ล้านบาท ซึ่งตั้งแต่บริษัท ก่อตั้งมา 54 ปียังไม่เคยเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ จึงขอให้มีการเสนอวิธีการแก้ไขปัญหา

ประธาน ขอให้มีการบันทึกการอภิปรายดังกล่าวไว้ และเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าการที่นายบัญชา วุฒิพิริชา ได้อภิปรายว่าหากมีกรณีอื่นนั้นให้มีการนำไปอภิปรายในวาระอื่นๆ ประเด็นนี้มีการอภิปรายกันมา 10 ปีแล้ว และเมื่อดำเนินการประชุมไปถึงวาระอื่นๆ ประธานก็จะปิดการประชุม และทุกครั้งผู้ถือหุ้นรวมถึงตัวผู้อภิปรายสอบถามประเด็นต่างๆ ก็ไม่เคยได้รับคำตอบมาตลอด 10 ปี โดยเฉพาะอย่างยิ่งนายอำพน กิตติอำพน ซึ่งตนได้ร้องเรียนนายอำพน กิตติอำพน ในเรื่องการทุจริตเป็นหนังสือ มีตราประทับของประธาน หรือ DH แต่ปรากฏว่าไม่มีการดำเนินการใดๆ และเรื่องดังกล่าวก็เงียบหายไป จึงขอสอบถามว่า บริษัท บริหารงานอย่างไร และขอเรียนท่านประธานว่าเรื่องที่จะกล่าวถึงนั้นไม่เกี่ยวข้องกับท่านประธาน แต่เกี่ยวกับอดีตประธานอำพน กิตติอำพน ที่ทำให้บริษัท ชาติทุนเป็นครั้งที่สอง และนายอำพน กิตติอำพน ได้ประกาศต่อที่ประชุมแห่งนี้ว่าถ้าบริหารชาติทุนอีกจะลาออก แต่ยังคงกลับมาเป็นกรรมการ ตนจึงขอสอบถามนายอำพน กิตติอำพน ถึงสาเหตุที่บริษัท ชาติทุน ว่าเป็นเพราะพนักงานส่วนหนึ่งขาดขวัญและกำลังใจในการทำงานใช่หรือไม่ จากการที่ถูกฝ่ายบริหารผู้มีอำนาจกดดันแก่งัดรังแกพนักงานที่มีใจพวกตนเอง เช่น เมื่อบริษัท ไม่พอใจก็ไล่พนักงานออก มีการพิจารณาอุทธรณ์เป็นเวลาปีกว่า ผลปรากฏว่าพนักงานไม่มีความผิดให้กลับมาทำงานได้ตามปกติ แต่เช่นนี้แล้วพนักงานจะมีขวัญและกำลังใจในการทำงานให้บริษัท ได้อย่างไร ส่วนพนักงานที่ทำประโยชน์ให้กับบริษัท บริษัท ก็ไล่ออก เช่น นายพฤทธิ์ บุปผาคำ ศาลแรงงานมีคำพิพากษาว่าเลิกจ้างไม่เป็นธรรม ตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแรงงานและวิธีพิจารณาคดีแรงงาน มาตรา 49 โดยพิพากษาให้บริษัท ชดใช้ค่าเสียหายจำนวน 4,500,000 บาท ซึ่งเป็นเงินของผู้ถือหุ้น ส่วนนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ศาลแรงงานก็มีคำพิพากษาว่าเลิกจ้างไม่เป็นธรรม บริษัท ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้นายปิยสวัสดิ์ จำนวน 1 ล้านบาท ซึ่งไม่รวมถึงค่าชดเชยที่บริษัท ได้จ่ายไปแล้วประมาณ 5-6 ล้านบาท เงินที่เสียหายเป็นเงินของผู้ถือหุ้นไม่ใช่เงินของนายอำพน กิตติอำพน ค่าเสียหายเป็นส่วนหนึ่งของการขาดทุนและผลประกอบการขาดทุนเป็นเพราะนายอำพน กิตติอำพน ไม่รักษาผลประโยชน์ของบริษัท ใช่หรือไม่ ตนจึงขอสอบถามผ่านไปยังนายอำพน กิตติอำพน และขอให้ตอบด้วย นอกจากนี้บริษัท ยังมีพนักงานกลุ่มหนึ่งสามารถลางานได้โดยไม่ต้องทำงานให้บริษัท แต่รับเงินเดือนเต็มทั้งปี และมีการปรับขึ้นอีก 1 ขั้นต่อปี ซึ่งบริษัท ได้ให้คำตอบตนเป็นหนังสือว่าพนักงานที่ลาออกนั้น ได้ลาถูกต้องตามระเบียบของบริษัท การบริหารแบบนี้จะอยู่ได้อย่างไร และจะไม่ขาดทุนได้อย่างไร ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญของการขาดทุนของบริษัท คือการซื้อเครื่องบินเป็นจำนวนมาก รวมแล้ว 58 ลำ ในช่วงที่นาย

อำพน กิตติอำพน เป็นประธานของบริษัท ซึ่งมีการซื้อมาแบบทยอยซื้อทีละรุ่น หลังจากนำเครื่องบินมาบินที่ขาดทุน และขาดทุนทุกเที่ยวบิน ไม่ว่าจะ เป็นพิสัยการบินไกลหรือใกล้ พอประสบปัญหาขาดทุนก็จอดเครื่องบินไว้ ซึ่งการจอดดังกล่าวทำให้บริษัท มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น กล่าวคือ (1) ค่าที่จอดเครื่องบินซึ่งมีราคาสูงมาก (2) ค่าซ่อมบำรุงในการอุ่นเครื่องตามตารางกำหนดการบินสากลระหว่างประเทศ และ (3) ค่าต่อใบอนุญาตตามกฎหมายการบินสากลของเครื่องบิน ซึ่งการซื้อเครื่องบินมาเป็นจำนวนมากนั้น ไม่ได้หมายความว่าบริษัท ได้ขยายเส้นทางการบินใหม่หรือได้เพิ่มเที่ยวบินขึ้น หรือมีรายได้เพิ่มขึ้นทั้งสิ้น แต่กลับเพิ่มทุนรายจ่ายผูกพันระยะยาวที่ส่งผลกระทบต่อผลการลงทุนระยะสั้น ทำให้เกิดการขาดทุนในวันนี้ ส่วนรายรับของบริษัท ยังคงที่และอาจจะลดลงเนื่องจากสาเหตุทางการเมือง ในขณะนี้ การซื้อเครื่องบินใหม่มาทดแทนเครื่องบินเก่าและเครื่องบินเก่าขายไม่ได้ จึงต้องมีการจอดเครื่องบินเก่าไว้ นั่นทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เป็นการขาดทุนงวดที่สอง ท่านอดีตประธานบริษัท คือ นายอำพน กิตติอำพน ได้กล่าวต่อที่ประชุมเมื่อขาดทุนครั้งแรกว่าถ้าท่านทำให้บริษัท ขาดทุนอีกครั้ง ท่านจะลาออก หากท่านอยู่ในที่ประชุม ขอความกรุณาลุกขึ้นยืนและขอให้ท่านกล่าวขอโทษต่อที่ประชุม และให้กล่าวขอรับผิดชอบต่อผลประกอบการที่ขาดทุนโดยการขอลาออก นอกจากนี้ ยังมีค่าเสียหายอื่นๆ อีก เช่น การปิดสนามบินเมื่อปี 2551 ทำให้ขาดทุน 12,000 ล้านบาท และเมื่อต้นปี 2556 กลุ่มพนักงานนัดหยุดงานทำให้บริษัท เสียหายไปอีก 300 ล้านบาท ซึ่งตนได้ร้องเรียนและสอบถามไปแล้ว แต่ไม่ได้รับคำตอบ และขอสอบถามว่าบริษัท ได้ดำเนินการอย่างไรบ้าง บุคคลเหล่านั้นกระทำผิดทั้งกฎหมายแรงงานและกฎหมายอาญาอย่างชัดเจน แต่บริษัท ยังไม่เอาโทษบุคคลเหล่านั้น ซึ่งตนมีหลักฐานรับรองสำเนาถูกต้องของบริษัท อยู่ด้วย จึงขอให้มีการปฏิบัติตามที่ท่านผู้ถือหุ้นท่านแรกได้อภิปรายไป และกล่าวแสดงความเสียใจที่ผู้ถือหุ้นไม่ออกจากที่ประชุมเพื่อให้เป็นประวัติศาสตร์ของบริษัท ว่าการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท ล้มเหลวเพราะผลจากนายอำพน กิตติอำพน

ประธาน ชี้แจงว่าในการประชุมวันนี้ เป็นการประชุมที่แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกันสองฝ่าย และเป็นการประชุมตามข้อบังคับของบริษัท ข้อ 16 ซึ่งกำหนดว่าการเลือกตั้งกรรมการต้องทำตามเสียงข้างมากและเนื่องจากขณะนี้บริษัท ยังไม่มีแนวทางอื่น บริษัท จึงต้องดำเนินการไปตามที่ข้อบังคับกำหนดไว้ และขอโอกาสให้ทางบริษัท ได้นำเสนอข้อมูลพร้อมกับรับฟังข้อคิดเห็น ข้อตำหนิ หรือข้อเสนอจากผู้ถือหุ้นเป็นลักษณะของการแลกเปลี่ยนกันสองฝ่าย และขอให้มีการดำเนินการประชุมต่อไป โดยขอให้ผู้ถือหุ้นที่รอการอภิปรายอยู่ได้อภิปรายต่อไปก่อนที่จะดำเนินการต่อไป

นางสาวปราณีต ชวงวานิช ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนมาเข้าประชุมทุกครั้งที่มีการเริ่มเปิดประชุม และเมื่อสักครู่ทางฝ่ายเลขานุการบริษัท ได้แจ้งว่ามีระเบียบวาระการประชุมและให้มีการอภิปรายตามวาระ จึงเข้าใจว่าการประชุมจะดำเนินไปด้วยดี ซึ่งระหว่างที่มาเข้าร่วมประชุมทุกครั้งก็จะมีปัญหา แต่ในวันนี้ตนรู้สึกเสียใจที่มีผู้อภิปรายเพื่อให้การประชุมล้มเหลว และมีความเห็นว่าในการรับฟังนั้น ไม่ควร

มุ่งถึงการต่อว่าผู้อื่นอย่างเดียว บริษัทฯ ได้กำหนดวาระการประชุมไว้แล้ว ก็มีคนคนที่อภิปรายนอกวาระ ซึ่งจะทำให้การทำงานล้มเหลว มีการอภิปรายไปตามอัธยาศัย และหากจะมีการอภิปรายถึงการคอร์ปชั่นเรื่องกระเป่าตามที่นายอุทิศ เหมวัตตกิจ กล่าวถึงนั้น เป็นการกล่าวโดยไม่มีหลักฐานชัดเจน ไม่ให้โอกาสฝ่ายที่ถูกกล่าวหาได้ชี้แจง ส่วนปัญหาภายในองค์กรก็ควรบริหารจัดการกันเอง ไม่จำเป็นต้องประกาศให้ประชาชนรับรู้ และมีความเห็นว่าการนำเรื่องมาประจานนั้นไม่ถูกต้อง ส่วนเรื่องการประชุมครั้งนั้น ทุกท่านทราบดีว่าเป็นจุดบกพร่องมาตั้งแต่ปี 2551 และเรื่องการประชุมในองค์กรทำให้เกิดการขาดทุน และทำให้ผู้ถือหุ้นเสียเงิน อย่างไรก็ตาม ผู้ถือหุ้นควรประสานกันเพื่อแก้ไขปัญหาองค์กร และตนยินดีที่จะช่วยในการดำเนินการและลงคะแนนเสียงเพื่อสิ่งที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม เนื่องจากบริษัทฯ ถือเป็นความภาคภูมิใจของประเทศที่ไม่ควรมีบุคคลใดมาทำให้ล่มสลาย

ประธาน กล่าวขอบคุณและเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพุทธ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนได้ติดตามการบริหารงานของบริษัทฯ มาตลอด อย่างไรก็ตาม ขออภิปรายถึงประเด็นแรก คือ (1) ความมีน้ำใจของพนักงานบริษัทฯ ซึ่งได้ส่งยิ้มแบบเต็มใจลักษณะนี้คือไทยสมายล์ คือรอยยิ้มที่ซุกงูความเป็นมิตรซึ่งแสดงถึงวัฒนธรรมองค์กรของบริษัทฯ และ (2) เรื่องการคัดเลือกท่านประธานเข้ามาแก้ไขวิกฤติจากประธานคนก่อน ได้มีการสรุปไว้ในรายงานซึ่งจะต้องรับรองแต่ขณะนี้ยังไม่ได้เข้าสู่วาระดังกล่าว แต่ตนขอแสดงความคิดเห็น คือในหน้าที่ 2 กับหน้าที่ 21 โดยขอให้ผู้ประชุมได้อ่าน เพราะได้สรุปไว้แล้วทั้งหมดตามที่มีการอภิปรายเกี่ยวกับผลการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามเป้าที่ตั้งไว้ ซึ่งได้สร้างผลขาดทุนสะสม และอาจจะขาดทุนต่อไปอีกหากไม่มีการแก้ไข และตนมีแผนการบูรณาการในการแก้ไขปัญหา เช่น เมื่อสักครู่ที่มีผู้ถือหุ้นรายหนึ่งกล่าวถึงวิธีการลงคะแนนเสียงโดยผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือในฐานะที่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่จำนวนร้อยละ 51 ทำให้สามารถผูกมัดผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่นๆ ประการที่สอง วิธีการตรวจสอบงบการเงินหรือบัญชีต่างๆ นั้นเป็นกฎหมายบังคับให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็น Auditor ในเรื่องนี้ ซึ่งผู้ถือหุ้นเข้าใจกันเป็นอย่างดีว่ารัฐวิสาหกิจต้องรับเงินสนับสนุน ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากรัฐบาล อำนาจตัดสินใจเด็ดขาดสุดท้ายก็จะอยู่ที่คณะรัฐมนตรี ไม่ว่าจะเป็นการจัดซื้อจัดหา เช่น ฯลฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้แปรรูปเป็นบริษัทมหาชนแล้ว ก็มีกฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขสภาพบังคับไว้ ซึ่งจะทำตามอำเภอใจไม่ได้ เพราะมีกฎหมายบังคับไว้ เช่น ในการลงคะแนน หากไม่มีข้อบังคับ ก็ต้องใช้ Cumulative Voting จะใช้เสียงส่วนใหญ่มาลงคะแนนแบบในข้อบังคับไม่ได้ ซึ่งถือเป็นข้อยกเว้นของกฎหมาย และในโอกาสที่ตนจึงขอกล่าวถึงผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้ได้รับมอบหมายในวันนี้ ซึ่งได้ลงทะเบียนไว้แล้ว ขอให้แสดงตัวตน และเมื่อถึงวาระสำคัญก็ควรแสดงความคิดเห็นด้วย การบริหารองค์กรใดๆ นั้นความสำเร็จไม่ได้ขึ้นอยู่กับคนๆ เดียว แต่ขึ้นอยู่กับทั้งทีมงานและพนักงานขององค์กรทั้งหมดต้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแต่ขณะนี้องค์กรกำลังแหลกเหลว เพราะ

องค์กรของบริษัทฯ กำลังแตกแยกไม่ว่าจะเป็นนางแจ่มศรี สุทธิรัตน์ หรือสหภาพรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ ดังนั้น จึงขอให้ผู้แทนกระทรวงการคลัง และฝ่ายกฎหมายรับฟังความเห็นดังนี้ ประเด็นแรก ในเรื่องการส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งตนได้หารือกับนางสุวิมล บัวเลิศ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ในเรื่องการประหยัดค่าใช้จ่าย แต่กฎหมายได้บังคับในมาตรา 113 ว่าเอกสาร 3 ประเภทที่จะต้องส่งให้ผู้ถือหุ้น คือ Annual Report งบการเงิน และ Balance Sheet ซึ่งบริษัทฯ ได้มีข้อเสนอแนะว่าผู้ใดสนใจให้แจ้งขอข้อมูลดังกล่าวไปแล้วบริษัทฯ จะจัดส่งมาให้ ซึ่งตนได้รับหนังสือนี้ล่วงหน้าจากนางสุวิมล บัวเลิศ และจะโทรศัพท์กลับไปกล่าวขอขอบคุณแต่ไม่มีพนักงานรับโทรศัพท์ ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่มีข้อเสนอแนะดังกล่าว ก็ถือว่าฝ่าฝืนมาตรา 195 ซึ่งมีอัตราโทษปรับ 20,000 บาท ดังนั้น บริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องประหยัดในเรื่องนี้ และขอให้ผู้ถือหุ้นได้เข้าสู่อการประชุมตามวาระการประชุม พร้อมรับฟังเหตุผลและขอให้ผู้แทนกระทรวงการคลังและนักกฎหมายที่บริษัทฯ เชิญมาได้เตรียมตัวในวาระนี้ๆ ด้วย

นางนิลบล บัวน้อย ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นว่าท่านประธานกำลังกระทำผิดระเบียบวาระ เนื่องจากเป็นวาระที่ 1 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ แต่มีการปล่อยให้ผู้ถือหุ้นออกมาอภิปรายมากมาย ซึ่งท่านประธานไม่มีความเข้มแข็ง และดำเนินการไม่เป็นไปตามระเบียบวาระการประชุม จึงขอให้ทางบริษัทฯ เตรียมจัดอาหารเย็นไว้ และขอให้ท่านประธานดำเนินการตามวาระต่อไป

นางสาวพรรัตน์ อัจฉริยศิริอุทัย ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้ประธานดำเนินการประชุมตามวาระ และขอความร่วมมือจากผู้ถือหุ้นทุกท่านให้อภิปรายตามวาระและในประเด็นเพื่อไม่ให้เกิดการเสียเวลาของผู้ถือหุ้นรายอื่นด้วย

ประธาน กล่าวเชิญอาสาสมัครจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 3 ท่าน เป็นสักขีพยานในการนับคะแนน โดยกล่าวว่าหากผู้ถือหุ้นท่านใดที่ประสงค์จะทำหน้าที่ในการนับคะแนนเพื่อเป็นสักขีพยานในที่ประชุมกรุณายกมือให้ชัดเจน จากนั้นจึงกล่าวเริ่มการประชุมตามระเบียบวาระการประชุม

ระเบียบวาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน กล่าวแสดงความรู้สึกเป็นเกียรติในการได้เข้ารับตำแหน่งประธานของบริษัทฯ เพราะบริษัทฯ ถือได้ว่าเป็นหน้าเป็นตาให้กับประเทศไทยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน และมีความยินดีที่จะเข้ามาร่วมงานกับท่านผู้บริหาร พนักงาน และท่านผู้ถือหุ้นทั้งหลายในการที่จะช่วยกันทำให้บริษัทฯ กลับมายิ่งใหญ่อีกครั้งหนึ่ง เป็นหน้าเป็นตาของประเทศ และเป็นสายการบินที่ทั่วโลกให้การยอมรับเหมือนเช่นในอดีต ปัญหาที่เกิดขึ้นกับบริษัทฯ ในขณะนี้มันต้องถือว่ามีมากและหนักพอสมควรซึ่งจะไม่ขอกล่าวถึงรายละเอียด นอกจากนี้ ตนยังมีความตั้งใจในการที่จะนำพาบริษัทฯ ให้กลับมาเป็นที่ยอมรับอีกครั้งหนึ่ง จึงขอความร่วมมือจากทุกฝ่ายให้แก้ไขปัญหอย่างเร่งด่วน พร้อมกับยืนยันว่า

การตัดสินใจของประธานและคณะกรรมการจะเป็นไปในทางที่เป็นประโยชน์สูงสุดกับทุกฝ่าย โดยจะพยายามให้เกิดผลกระทบที่น้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น และตระหนักดีว่าในทุกองค์การนั้นความเชื่อมั่นของผู้ถือหุ้น ขวัญและกำลังใจของพนักงานเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุดอย่างหนึ่งในการสร้างความสำเร็จแก่องค์กร ซึ่งบริษัทฯ ก็เช่นเดียวกัน บริษัทฯ จะไม่สามารถฟื้นคืนสภาพได้ตราบใดที่พนักงานยังไม่มีขวัญและกำลังใจที่ดี ดังนั้น การตัดสินใจในเรื่องต่างๆ นอกจากจะต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นแล้ว ตนยังให้ความสำคัญกับขวัญและกำลังใจของพนักงานอีกด้วย ซึ่งในการประชุมในวันนี้ หากผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อสงสัย ก็จะมอบหมายให้ฝ่ายบริหารเป็นผู้ชี้แจง และหากเป็นกรณีที่มีข้อติดขัดใดๆ ประธานและกรรมการบริษัทฯ รวมถึงฝ่ายบริหารก็จะขอรับเรื่องที่เสนอไว้พิจารณาต่อไป

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็น ประธานจึงได้ดำเนินการเข้าสู่ระเบียบวาระที่ 2 ต่อไป

ระเบียบวาระที่ 2 เรื่องพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556

ประธาน ชี้แจงว่าบริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมซึ่งประกอบด้วยรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 ให้กับผู้ถือหุ้นแล้วตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน 2557 ล่วงหน้าก่อนการประชุมประมาณ 21 วัน ซึ่งมากกว่าข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่กำหนดไว้ให้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่า 14 วันก่อนวันประชุม และกล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะทักท้วงหรือขอแก้ไขรายงานการประชุมได้อภิปราย

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น ชี้แจงว่าตามหน้า 11 ของรายงานการประชุมในวาระที่ 3 ที่นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ได้แจ้งด้วยวาจาในการประชุมครั้งที่แล้ว เกี่ยวกับเครื่องบินบรรทุกสินค้า 2 ลำ และเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำที่อ้างว่าได้ปลดประจำการเครื่องบิน 4 ลำ ตนมีความเห็นว่าอาจมีการเข้าใจผิดหรือปกปิดข้อมูล เนื่องจากการปลดระวางเครื่องบินนั้น จะต้องเป็นเครื่องบินเก่าที่ไม่มีการผูกพันทางการเงินแล้ว แต่เครื่องบิน A340-500 2 ลำ และอีก 2 ลำที่นำไปปรับเปลี่ยนนั้น ยังมีภาระผูกพันอยู่จึงไม่น่าจะใช้คำว่าเป็นการปลดประจำการ และที่มาของเครื่องบิน A340-500 ที่นายโชคชัย ปัญญาสงค์ แจ้งไว้ นั้น ตนมีความเห็นว่าไม่น่าจะตรงกับข้อเท็จจริง ทั้งนี้ เครื่องบิน A340-500 ขณะนี้ยังจอดอยู่ที่สนามบิน ซึ่งควรมีการชี้แจงถึงสาเหตุที่เครื่องบินดังกล่าวบินไม่ได้และสาเหตุการปลดประจำการ เนื่องจากในหน้า 13 บรรทัดที่ 1 ได้มีการแจ้งว่าทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงแสดงว่าเครื่องบินนี้เมื่อซื้อมาทำให้เกิดค่าใช้จ่ายมหาศาลจึงจำเป็นต้องปลดออกจากฝูงบิน จึงขอให้คณะกรรมการเร่งดำเนินการทั้งเรื่อง Cargo และ A340-500 ให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว ส่วนเรื่องเครื่องบิน

ที่นำไปปรับเปลี่ยน ทำเป็นเครื่อง Cargo ตนมีความเห็นว่าเป็นเรื่องที่ทำให้เกิดความเสียหายเพราะปัจจุบันนี้ก็บินได้แค่เพียงลำเดียว อีกลำก็ยังจอดทิ้งไว้ และอาจเกิดเหตุการณ์แบบเดิม เนื่องจากมีการซื้อเครื่องบิน 320 อีก 20 ลำ ซึ่งขณะนี้ซื้อมาแล้ว 12 ลำ แต่ยังหาเส้นทางบินไม่ได้ และมีการใช้งานต่ำมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเหมือนกับ A340-500 ได้ถ้าไม่ได้มีการแก้ไข ทั้งนี้ ในส่วนของไทยสมายล์ ก็ขอให้พิจารณาให้ชัดเจนจากเดิมได้มีการแจ้งไว้ในปี 2555-2556 ในเรื่องของการจัดตั้ง ซึ่งตนมีความเห็นว่าจะไม่มีความราบรื่นในการจัดตั้งสายการบินไทยสมายล์นั้น อดีตประธานอำพน กิตติอำพน ได้ขอมติคณะกรรมการบริษัท ให้ท่านเป็นประธาน อนุกรรมการขับเคลื่อนไทยสมายล์ ซึ่งท่านได้มอบหมายให้นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ เป็นมือขวาในการขับเคลื่อนเรื่องนี้ ซึ่งการจัดตั้งนี้มีนัยแอบแฝงอยู่อย่างมาก และตนจะไม่ลงคะแนนเสียงให้นายอำพน กิตติอำพน ในวาระที่ 9 นอกจากนี้ เมื่อท่านตั้งไทยสมายล์แล้วท่านจะทำ Code Share กับสายการบินทุกสาย เช่น EK คือสายการบิน Emirates ของดูไบ ซึ่งหากท่านมีวัตถุประสงค์อย่างนี้ก็แสดงว่าการจัดตั้งไทยสมายล์ไม่ได้ทำเพื่อบริษัท เพียงอย่างเดียว แต่จะนำบริษัทนี้เข้าตลาดหลักทรัพย์และแยกบริษัทไปในที่สุด ซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายต่อบริษัท อย่างแน่นอน นอกจากนี้ ตนไม่เข้าใจถึงสาเหตุของการปกปิดข้อมูลการจัดตั้งไทยสมายล์ เนื่องจากตนเป็นผู้ถือหุ้น จึงควรได้รับทราบข้อมูลนี้ และควรมีการเปิดเผยข้อเท็จจริงว่าการจัดตั้งดังกล่าวมีประโยชน์ต่อบริษัทอย่างไร และนำรูปแบบมาจากที่ใด เนื่องจากมีคนกล่าวกันว่าไทยสมายล์เป็น No Cost Airline เพราะ Cost ทั้งหมดแอบแฝงอยู่ในบริษัท ซึ่งการดำเนินการในลักษณะนี้ไม่ถูกต้อง บริษัท ให้ไทยสมายล์เช่าเครื่องบินแล้ว Cost ต่างๆ อยู่ที่บริษัท ส่วนไทยสมายล์เป็นผู้รับเงิน ดังนั้น ขอให้มีการแก้ไขด้วยรวมทั้งการทำธุรกรรมใดๆ ก็แล้วแต่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างเช่นกรณี A340-500 หรือเรื่อง Cargo ส่วนเรื่องของบริษัท ขาดทุน 12,000 ล้านบาท ในช่วงปีที่แล้ว ขอทราบว่าผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีดังกล่าว และสุดท้ายขอฝากกับนายธีรพล โขติชนาภิบาล เกี่ยวกับปัญหาที่ผู้อภิปรายได้ประสบเมื่อสัปดาห์ที่แล้วในเรื่องของการให้บริการของบริษัท ด้วย

ประธาน แจ้งว่าจะมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบเกี่ยวกับการบันทึกการประชุม ส่วนคำถามในแต่ละประเด็นนั้นจะมอบหมายให้นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบในระเบียบวาระที่ 10 ต่อไป

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าบันทึกรายงานการประชุมที่ได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้น ได้ระบุความเห็นของคณะกรรมการไว้ในหน้าแรก วรรคสุดท้ายว่า “คณะกรรมการพิจารณาความเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 แล้วเห็นว่ารายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556 นั้น ได้บันทึกถูกต้องครบถ้วนตามความเป็นจริง จึงเห็นสมควรรับรองรายงานการประชุมดังกล่าว” แต่ความเป็นจริงแล้วกลับไม่ได้เป็นเช่นนั้น จึงขอ

เสนอให้ตัดข้อความดังกล่าวทิ้งไป เพื่อมิให้มีการชี้นำผู้ถือหุ้นและให้การพิจารณารายงานการประชุมนั้น เป็นดุลยพินิจที่แท้จริงของผู้ถือหุ้น และขอให้ที่ประชุมพิจารณาแก้ไขรายงานการประชุมในหน้า 7 ประโยคสุดท้ายในส่วนของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ที่ว่า “ถ้ามีใครเอาเรื่องของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ไปพูดในทางร้ายก็ขอให้ท่านประธานทราบเรื่องต่างๆ นั้นเป็นเท็จ” โดยเปลี่ยนจากข้อความที่ว่า “ท่านประธานทราบเรื่องต่างๆ นั้นเป็นเท็จ” เป็นว่า “ท่านผู้รับฟังรับทราบเรื่องต่างๆ นั้นเป็นเท็จ ทั้งสิ้น” นอกจากนี้ เนื่องจากบริษัท ไม่ได้บันทึกรายละเอียดเอกสารที่นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ยื่นไว้ในระหว่างการประชุมผู้ถือหุ้นปีที่ผ่านมา โดยระบุเป็นหมายเหตุไว้ในรายงานการประชุมว่า “เอกสารที่ผู้ถือหุ้นได้ส่งให้บริษัท ในที่ประชุมนั้น บริษัท จะนำไปพิจารณาต่อไป อย่างไรก็ตาม บริษัท ไม่บันทึกเนื้อหาของเอกสารดังกล่าวในรายงานการประชุม เนื่องจากที่ประชุมไม่ได้มีการอภิปรายเนื้อหาของเอกสารดังกล่าว” ประกอบกับหนังสือตอบข้อหารือของนายสรจักร เกษมสุวรรณ อดีตกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ที่แจ้งว่าการบันทึกข้อความใดๆ นอกเหนือจากที่มีการอภิปรายอาจถือเป็นการกระทำผิดกฎหมาย และผู้บันทึกรายงานการประชุมและกรรมการบริษัท จะมีความผิดตามกฎหมาย ซึ่งเหตุผลและข้อกฎหมายดังกล่าวขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่นายอำพน กิตติอำพน ประธานในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในวันที่ 27 เมษายน 2554 ได้กล่าวขออภัยต่อผู้ถือหุ้นในข้อผิดพลาดจากการบันทึกข้อความในรายงานการประชุมของบริษัทฯ และที่แจ้งต่อที่ประชุมว่าบริษัทฯ จะดำเนินการแก้ไขอย่างดีที่สุดโดยจะนำเอาเอกสารที่นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ซึ่งมีประเด็น 8-9 ประเด็นดังกล่าวไปจัดทำเป็นเอกสารแนบท้ายต่อรายงานการประชุม นอกจากนี้ นายอำพน กิตติอำพน ประธานในที่ประชุมยังเสนอให้ผู้ถือหุ้นท่านใดที่มีข้อคิดเห็นหรือประเด็นคำถามสามารถเสนอข้อคิดเห็นในรูปแบบเอกสารเพื่อให้บริษัทฯ นำไปแนบท้ายรายงานการประชุมได้ แต่รายการประชุมปี 2556 กลับไม่มีการบันทึกข้อความตามที่นายอำพน กิตติอำพน ได้ให้สัญญาสุภาพบุรุษไว้ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่ามีผู้ถือหุ้นท่านหนึ่งยื่นเอกสารสำคัญเกี่ยวกับผลของการสอบสวนของคณะกรรมการเรื่องการปิดงบดุลในไตรมาสแรกของบริษัทฯ และกรณีที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินมีความเห็นขอให้ชะลอการลงบัญชีรายการจำนวนเงิน 632 ล้านบาท ไว้ก่อน บริษัทฯ จึงไม่บันทึกเอกสารที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นระหว่างการประชุมในรายงานการประชุม เพราะเกรงว่าผู้ถือหุ้นจะมีหลักฐานในเรื่องดังกล่าว กรณีนี้จึงถือว่าบริษัทฯ บันทึกรายงานการประชุมไม่ครบถ้วน และขอยกตัวอย่างเนื้อหาอันเป็นสาระสำคัญของเอกสารมาอภิปรายในการประชุมครั้งนี้เพื่อให้บริษัทฯ บันทึกข้อความดังกล่าวลงในรายงานการประชุมครั้งนี้ ดังนี้

1. ขอให้บริษัทฯ รายงานผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในช่วงระหว่างหนึ่งปีที่ผ่านมาในกรณีที่มีผู้กระทำความผิดเนื่องจากการนัดหยุดงานในวันที่ 6 มกราคม 2556 ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับความเสียหาย เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 300 ล้านบาท

2. การจัดตั้งบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ในเครือของบริษัทฯ คือ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด เพื่อให้บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ดำเนินการจัดหาแรงงานเพื่อส่งต่อไปให้กับบริษัทฯ น่าจะเข้าข่ายความผิดฐาน การสมยอมการเสนอราคาในภาครัฐ (ฮั้ว) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยวิธีการ งบประมาณ พ.ศ. 2502 เนื่องจากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัดถือเป็น รัฐวิสาหกิจตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว
3. ในการตั้งสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ บริษัทฯ ต้องลงทุนเป็น เงินจำนวนถึง 1,800 ล้านบาท ในขณะที่ผลประกอบการในปีที่ผ่านมาของบริษัทฯ ได้ ขาดทุนถึง 12,000 ล้านบาท และที่สำคัญ บริษัทฯ ต้องลงทุนซื้อเครื่องบินเป็นเงิน จำนวน 50,000 ล้านบาท เพื่อให้สายการบินไทยสมายล์เข้าสำหรับการประกอบ กิจการ ข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้มีประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องสองข้อ คือ (1) กฎหมายรัฐธรรมนูญ มาตรา 84 (1) ห้ามรัฐประกอบกิจการแข่งขันกับเอกชน และ (2) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2550 ห้ามรัฐวิสาหกิจตั้งบริษัทในเครือ เพื่อทำธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทแม่
4. ขอรบเหตุผลการตั้งและการยกเลิกสายการบิน Tiger Airways และค่าใช้จ่ายของ บริษัทฯ เช่น ค่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา และค่าจ้างบุคลากรในระหว่างการดำเนินการ
5. ขอรบเหตุผลการปลดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ในระหว่างเดือนพฤษภาคม 2555 เนื่องจากทราบว่านายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ขณะคดี บริษัทฯ จากกรณีเลิกจ้างอย่างไม่เป็นธรรม

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น ขอแก้ไขข้อความในรายงานการประชุมใน หน้า 8 บรรทัดที่ 3 ในส่วนของพันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ โดยเติมข้อความว่า “ไม่มี ประสิทธิภาพอย่างมีนัยสำคัญ ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน” ต่อจากประโยคที่ว่า “ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการ บริหารงานที่ผิดพลาด” และขอให้ที่ประชุมช่วยอ่านข้อความในหน้า 21 ในส่วนของพันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ เกี่ยวกับหลัก 4P ของฟิลลิป คอตเลอร์ และเสนอเรื่องที่บุคลากรของบริษัทฯ ควรแก้ไขเป็นการเร่งด่วน คือ (1) Management Business (2) Management Yourself และ (3) Management Your Team เนื่องจากความสำเร็จขององค์กรไม่ได้ขึ้นอยู่กับท่านอำพนเพียงคนเดียว และความล้มเหลว ก็มีได้เกิดจากท่านเพียงคนเดียวเช่นกัน เช่นเดียวกับการพาผู้โดยสารไปส่งยังที่หมาย ที่มีได้อาศัยเพียงกับตันเพียงคนเดียว แต่ต้องอาศัยการทำงานของพนักงานซ่อมเครื่อง พนักงาน

ต้อนรับบนเครื่องบิน และฝ่ายช่าง ซึ่งทุกฝ่ายต่างก็มีส่วนร่วมในความสำเร็จดังกล่าว ความล้มเหลวในองค์กรนี้จึงเกิดขึ้นจากความแตกแยกในองค์กร การที่องค์กรใช้หลักเกณฑ์ในการลงคะแนนเสียงด้วยเสียงข้างมากนั้นไม่ใช่เรื่องผิดต่อผู้ถือหุ้นรายย่อยที่เป็นเสียงส่วนน้อย หรือ Minority right หากไม่ทำความเข้าใจในหลักการข้อนี้ก็คงไม่สามารถทำให้องค์กรประสบความสำเร็จได้ ส่วนเรื่องที่มีผู้ที่มาอ้างเป็นตัวแทนผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือกระทรวงการคลังนั้น ขอเสนอให้ผู้แทนกระทรวงการคลังแสดงตัวก่อนการลงคะแนนเสียงตั้งแต่วันที่ 1 ถึง วันที่ 10 ตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance)

ประธาน รับทราบตามที่ผู้ถือหุ้นเสนอ

นายประเสริฐ เลิศยะโต ผู้ถือหุ้น ขอเสนอให้ผู้แทนกระทรวงการคลังแสดงตัวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น และขอคัดค้านข้อที่เลขานุการการประชุมกล่าวว่าได้มีการเปิดเผยหลักเกณฑ์และวิธีการเสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการบริษัท บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ โดยตนขอเสนอชื่อผู้ถือหุ้นเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ในวาระที่ 9 แทนนายอำพน กิตติอำพน นอกจากนี้ ขอให้ท่านประธานตรวจสอบบันทึกรายงานการประชุมย้อนหลัง 5-6 ปีที่ผ่านมา ซึ่งจะเห็นว่าคณะกรรมการบริษัทฯ เพียงแต่รับข้อเสนอใหม่ของผู้ถือหุ้นโดยไม่เคยแก้ปัญหาเรื่องเก่าให้แล้วเสร็จ เช่น ปัญหากรณีเงินหายที่ลอนดอนจำนวน 6,000 ล้านบาท ซึ่งเรื่องดังกล่าวนอกจากจะไม่ปรากฏอยู่ในงบดุลของบริษัทฯ แล้วบริษัทฯ กลับดำเนินการเพียงหักเงินเดือนร้อยละ 15 ของผู้ที่เกี่ยวข้องพร้อมเลื่อนตำแหน่งให้บุคคลดังกล่าว เป็นต้น ทั้งนี้ ตนได้เคยจัดทำบันทึกเกี่ยวกับ 12 ประเด็นที่ทำให้บริษัทฯ ขาดทุนเพื่อให้บันทึกลงในรายงานการประชุม และเสนอให้มีการปิดงบดุลทุกไตรมาส และประชุมอย่างน้อยปีละ 2 ครั้งตามที่ปรากฏในหน้า 8 ของรายงานการประชุม แต่กลับไม่ได้มีการลงบันทึกเนื้อหาของเอกสารดังกล่าวลงในรายงานการประชุมเนื่องจากที่ประชุมไม่ได้มีการอภิปรายเนื้อหาของเอกสารดังกล่าวตามหมายเหตุในหน้า 8 นอกจากนี้ ยังมีประเด็นการแจ้งงบดุลอันเป็นเท็จ การซื้อเครื่องบินโดยมิชอบการละเมิดกฎการบิน การดำเนินการกับพนักงานที่ทำให้บริษัทเสียหาย การนัดหยุดงาน การประกอบกรปี 2555 ระเบียบการจัดซื้อพัสดุ และรวมถึงประเด็นที่ผู้ถือหุ้นท่านอื่นได้อภิปรายกันไปแล้ว เช่น ประเด็นบริษัท วิงสแปน สายการบิน Tiger Airways สายการบินไทยสมายล์ และการแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งถ้ามีโอกาสจะขอพาผู้ถือหุ้นไปพูดคุยหารือกับท่านประธานต่อไปเพื่อดูว่าท่านประธานมีเจตนาที่จะมาแก้ไขบริษัทฯ จริงตามที่ท่านแถลงไว้หรือไม่ และขอยืนยันว่าจะร่วมมือกับท่านประธานเพื่อพัฒนาให้บริษัทฯ เป็นโมเดลของรัฐวิสาหกิจอื่นๆ อีก 51 รัฐวิสาหกิจ และขอเป็นกำลังใจให้ท่านประธานในการปฏิบัติหน้าที่ต่อไป

ประธาน กล่าวขอบคุณ และแจ้งที่ประชุมว่าผู้แทนกระทรวงการคลังในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในครั้งนี้ คือ นายพิทย อุทัยสง ซึ่งท่านมีดุลยพินิจที่จะเปิดเผยตัวต่อที่ประชุมหรือไม่ก็ได้ และประธานกล่าวต่อที่ประชุมว่าผู้ถือหุ้นมีสิทธิเสนอรายชื่อกรรมการในระเบียบวาระที่ 9 ได้

นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น แจ้งต่อที่ประชุมว่าตนถูกนายอำพน กิตติอำพน และนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ฟ้องร้องดำเนินคดี ซึ่งในชั้นสืบพยานตนได้อธิบายกฎหมายการบินระหว่างประเทศให้ศาลเข้าใจจนศาลยกฟ้อง แต่บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ และขณะนี้คดีกำลังอยู่ในชั้นพิจารณาของศาลอุทธรณ์ ดังนั้น จึงขอเรียนถามท่านประธานว่ามีความประสงค์จะให้ International Civil Aviation Organization (“ICAO”) รับรู้เรื่องนี้ด้วยหรือไม่ ซึ่งตนมั่นใจว่าหาก ICAO รับรู้เรื่องนี้ บริษัทฯ จะต้องถูกตรวจสอบโดย ICAO อย่างแน่นอน เช่นเดียวกับกรณีของสายการบินฟิลิปปินส์ สำหรับเรื่องคดีความกับบริษัทฯ นั้น แม้ว่าตนเองจะได้ต่อสู้กับเรื่องการทุจริตในฝ่ายการบินของบริษัทฯ มาโดยตลอด ตั้งแต่เรื่องนักบินต่างด้าวในปี 2538-2539 ในสมัยท่านธรรมนุญ หวังหลี เป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งศาลชั้นต้นพิพากษาให้บริษัทฯ แพ้คดีและชดใช้ค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 15.2 ล้านบาท แต่ศาลอุทธรณ์พิพากษากลับคำพิพากษาศาลชั้นต้น ตนจึงได้ฎีกาคดีดังกล่าวขึ้นสู่การพิจารณาของศาลฎีกาในขณะนี้ ซึ่งหากปรากฏว่าบริษัทฯ ชนะคดี ตนก็จะฟ้องร้องบริษัทฯ ในข้อหาประพฤติกฎหมายการบินระหว่างประเทศต่อไป อย่างไรก็ดี ตนมีความยินดีที่บริษัทฯ ได้ปลดอากาศเอก ประจักษ์ จันตอง มาเป็นประธานคณะกรรมการบริษัทฯ เพราะเชื่อมั่นว่าท่านเป็นนักบินยอมเข้าใจนักบินดี ทั้งนี้ สำหรับเรื่องที่ได้ฟ้องร้องบริษัทฯ นั้น ขอเรียนให้ที่ประชุมทราบว่าตนไม่ได้มีเจตนาที่จะทำลายบริษัทฯ แต่มีความต้องการจัดการกับผู้บริหารที่ทุจริตเท่านั้น ตนได้ฟ้องร้องบริษัทฯ ในระหว่างที่ยังทำงานอยู่ในปี 2541 จนตนได้ขอเกษียณก่อนกำหนดตอนอายุ 58 ปี เนื่องจากการทุจริตของฝ่ายบริหารอันเป็นเหตุให้นักบินหลายคนต้องลาออก ทั้งนี้ ไม่เฉพาะแต่เรื่องของฝ่ายการบินเท่านั้น ตนยังได้ต่อสู้ในเรื่องการทุจริตของสถานีลอนดอน แต่บริษัทฯ ก็ไม่ได้ติดตามเรื่องดังกล่าวเพราะไม่มีผู้ใดสามารถตรวจสอบฝ่ายบริหารได้ นอกจากนี้ พนักงานของบริษัทฯ ก็ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์เหมือนที่ฝ่ายบริหารได้รับ ตนขอยกตัวอย่างอีกกรณีหนึ่ง กล่าวคือ การแสดงผลกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ที่เป็นเพียงเรื่องของการแสดงตัวเลขซึ่งบริษัทฯ จะกำหนดอย่างไรก็ได้ บริษัทฯ จะขายบัตรโดยสารอย่างไร จะใช้เส้นทางการบินใด จะกำหนดให้เครื่องบินลำนี้มีที่นั่งแบบ First class หรือผู้โดยสารจะสามารถขอบัตรโดยสารคืนได้หรือไม่นั้น ไม่มีผู้ใดในบริษัทฯ ที่จะสามารถตรวจสอบได้ จึงถือเป็นโอกาสที่ดีที่ท่านประธานจะเข้ามาเป็นคณะกรรมการบริษัทฯ โดยตรง นอกจากนี้ ตนขอย้ำว่าคดีที่อยู่ในชั้นศาลฎีกานั้นเป็นเรื่องใหญ่ และขอเตือนให้บริษัทฯ ศึกษาเรื่อง ICAO ไว้เพราะตนมั่นใจว่าตนมีหลักฐานที่สามารถฟ้องร้องบริษัทฯ ได้ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องที่ประเทศญี่ปุ่นหรือในประเทศไทยก็ตาม คดีนี้จะทำให้บริษัทฯ ต้องถูกตรวจสอบอย่างละเอียด ซึ่งแม้แต่กรรมการบินพลเรือนก็ไม่สามารถช่วยบริษัทฯ ได้ และเรื่องนี้จะส่งผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถหานักบิน

เพื่อทำการบินในประเทศได้อีกต่อไป และขอเรียนให้ที่ประชุมทราบว่าไม่มีบุคคลใดที่สามารถตรวจสอบผู้บริหารที่ทุจริตในบริษัท ได้ บริษัทฯ ไม่มีกฏกติกาหรือหน่วยงานที่จะทำหน้าที่ตรวจสอบความทุจริตของผู้บริหารของบริษัทฯ กฎระเบียบของบริษัทฯ ทั้งหมดมีไว้เพียงเพื่อใช้บังคับกับพนักงานธรรมดาเท่านั้น และบริษัทฯ ก็ไม่มีธรรมาภิบาลใดๆ

ประธาน กล่าวขอบคุณและรับเรื่องของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา จากนั้นกล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

Mr. Basant Kumar Dugar ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมเป็นภาษาอังกฤษ โดยมีเนื้อหาโดยสรุปว่าตนขอเสนอคำแนะนำเพื่อสนับสนุนการบริหารของบริษัทฯ คือ (1) ประเด็นเรื่องการทุจริต ซึ่งตนขอเสนอให้บริษัทฯ จัดให้มีกล่องรับข้อร้องเรียน โดยผู้ร้องเรียนต้องวางเช็คเงินสดจำนวน 10,000 บาท ให้แก่บริษัทฯ และส่งมอบหลักฐานที่จำเป็นต่อการสอบสวนให้แก่บริษัทฯ หากปรากฏว่าข้อร้องเรียนเป็นจริงตามที่ผู้ร้องเรียนกล่าวอ้าง บริษัทฯ ก็จะคืนเช็คเงินสดและดำเนินการตามกฎระเบียบของบริษัทฯ ต่อไป แต่หากว่าไม่เป็นจริงตามที่ร้องเรียน บริษัทฯ ก็จะยึดเงินของผู้ร้องเรียนดังกล่าว ทั้งนี้ ในความเป็นจริงแล้ว บริษัทฯ มีชื่อเสียงดีมากในฐานะสายการบินประจำประเทศไทย เห็นได้จากราคาบัตรโดยสารเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ขายในประเทศอินเดียซึ่งมีราคาที่สูงที่สุดในประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสาร (Cabin Factor) สูงถึงร้อยละ 80 บริษัทฯ จึงต้องพัฒนาต่อไปสำหรับร้อยละ 20 ที่เหลือ ซึ่งต้องอาศัยการพัฒนาเพื่อสร้างรายได้ สร้างกำไร และการวางแผนการตลาด นอกเหนือจากเรื่องการปราบปรามการทุจริต ตนยังมีความเชื่อมั่นในชื่อเสียงของบริษัทฯ ในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากยังคงได้ยืมชื่อเสียงที่ดีของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องคุณภาพการให้บริการ และอาหาร และ (2) ตนเห็นว่าการประชุมในวาระนี้ได้ล่วงเลยไปกว่าหนึ่งชั่วโมงแล้ว จึงขอเสนอวิธีการที่ใช้ในการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ที่ให้ส่งร่างรายงานประชุมให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาภายใน 14 วัน หลังจากการประชุม ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถย่นระยะเวลาการพิจารณาในวาระนี้ได้ และสุดท้ายตนขอเสนอให้บริษัทฯ เตรียมพร้อมรับมือกับปัญหาด้านการแข่งขันทางธุรกิจ กล่าวคือ ทำอย่างไรที่จะทำให้จำนวนผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 100 เนื่องจากตนเห็นว่าปัญหาด้านการทุจริตนั้นเป็นเรื่องรอง ทั้งยังมีหน่วยงานภาครัฐ เช่น กระทรวงการคลัง และบรรดาผู้ถือหุ้นซึ่งคอยจับตาเฝ้าระวังอย่างดีอยู่แล้ว ไม่ว่าจะผ่านช่องทางเว็บไซต์ www.setsmart.com หรือ e-news ตนหวังว่าจะได้เห็นผลกำไรจากการประกอบการของบริษัทฯ ในปีหน้า

ประธาน กล่าวขอบคุณและรับเรื่องของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา และขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงในระเบียบวาระที่ 2

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวคัดค้านการลงคะแนนเสียงในวาระที่ 2 เนื่องจากผู้ถือหุ้นยังอภิปรายในวาระที่ 2 ไม่แล้วเสร็จ

ประธาน กล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายบรรณิทธิ ศิลาเกษ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอให้ท่านประธานเร่งรัดการประชุมในวาระที่ 2 เนื่องจากผู้ถือหุ้นได้อภิปรายนอกวาระที่กำลังพิจารณา ทั้งนี้ เพื่อให้การประชุมสามารถดำเนินไปได้ตามวาระที่กำหนดไว้

ประธาน กล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปรายอย่างกระชับ

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวคัดค้านการบันทึกรายงานการประชุมในหน้า 45 ในส่วนของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ว่ายังขาดข้อความสำคัญ จึงขอให้บริษัทฯ เพิ่มเติมข้อความว่า "และในกรณีพนักงานลางานใช้ Code 41 ปีละ 210 วันทำงาน มาทำงานให้บริษัทปีละ 8 วัน รับเงินเดือนเต็ม" ต่อจากข้อความที่ว่า "ผู้ที่ปิดสนามบิน คือ นายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์ ซึ่งทำให้บริษัทฯ เสียหาย 21,000 ล้านบาท และขอให้ลงบันทึกไว้" ส่วนรายละเอียดของข้อมูลนั้นอยู่ที่นายพิทักษ์ นาคพัฒน์ ผู้รับเอกสารในระหว่างการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่ผ่านมา ลำดับต่อไปคือ หน้า 60 ในส่วนของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ที่ว่า "ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีการตั้งประธานเป็นทั้งกรรมการและประธานในหลายคณะจริงหรือไม่" ตนขอให้บริษัทฯ บันทึกข้อความที่ยังไม่ได้บันทึก คือ "และขอถามประธานอำพน กิตติอำพน เกี่ยวกับหนังสือมติของคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การประชุมครั้งที่ 10/2551 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2551 ซึ่งมีการลงมติไว้สามข้อ และการประชุมครั้งที่ 10/2551 ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2551 ซึ่งมีการลงมติไว้สองข้อ แต่กลับมีผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ แจ้งมติดังกล่าวเป็นสามข้อ จึงขอถามบริษัทฯ ว่าเอกสารฉบับดังกล่าวเป็นเอกสารของบริษัทฯ ที่ถูกต้องหรือไม่" ทั้งนี้ ขอคัดค้านความถูกต้องของรายงานการประชุมของบริษัทฯ เนื่องจากไม่มีการจดบันทึกรายงานการประชุมที่ถูกต้อง

ประธาน กล่าวขอบคุณและรับเรื่องของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา และขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงในระเบียบวาระที่ 2

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน รับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,580,878,487	เสียง	ร้อยละ	97.1123
ไม่เห็นด้วย	264,017	เสียง	ร้อยละ	0.0162
งดออกเสียง	46,744,192	เสียง	ร้อยละ	2.8715

ระเบียบวาระที่ 3 เรื่องรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2556

ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมว่าในระเบียบวาระที่ 3 เป็นเรื่องรับทราบการรายงานกิจการประจำปี 2556 ซึ่งบริษัทฯ จะนำเสนอการรายงานกิจการในปี 2556 โดยการฉายวิดีโอที่มีเนื้อหาโดยสรุปดังนี้

“บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและเป็นศูนย์กลางของเครือข่ายเส้นทางการบิน โดยมีธุรกิจหลักคือ การให้บริการการขนส่งทางอากาศ ขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ในแต่ละปีประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามากว่า 26 ล้านคน โดยมีการเดินทางทางอากาศจำนวน 21 ล้านคน ซึ่งการบินไทยรับภารกิจหลักในการขนส่งนักท่องเที่ยวเหล่านี้เข้ามาในประเทศไทย ในปี 2556 การบินไทยขนส่งผู้โดยสารต่างประเทศกว่า 8 ล้านคนเข้ามาในประเทศไทย และขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกถึง 300,000 ตัน นำเข้าสินค้ากว่า 200,000 ตัน ต่อปี ครัวการบินผลิตอาหารขึ้นเครื่อง 66,000 ชุด ต่อวัน หรือ 24 ล้านชุดต่อปี ทั้งนี้ จะเห็นว่า การบินไทยมีส่วนในการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสร้างรายได้ให้แก่ประเทศถึงร้อยละ 13.8 ของ GDP สร้างแรงงานกว่า 5 ล้านคนในภาคการท่องเที่ยว และยังสร้างอาชีพต่อไปถึงภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรมอื่นๆ ด้วย นอกจากนี้ การบินไทยยังมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องคือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครัวการบิน และบริการซ่อมบำรุงอากาศยานอีกด้วย

การบินไทยมีบริษัทในเครือทั้งหมด 11 บริษัท เช่น สายการบินนกแอร์ โดยถือหุ้นร้อยละ 39.2 ทำการบินที่สนามบินดอนเมือง และสายการบินไทยสมายล์โดยถือหุ้นทั้งหมด และทำการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ การบินไทยยังมีธุรกิจเสริมเพื่อให้บริการที่ครบวงจร เช่น โครงการสะสมไมล์ ซึ่งมีลูกค้าอยู่ถึง 2,600,000 สมาชิกทั่วโลก และการให้บริการการท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆ โดยทัวร์เอื้องหลวง ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมาได้เกิดวิกฤตการณ์ที่มีผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง การบินไทยหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องเผชิญผลกระทบมาโดยตลอด ซึ่งในปี 2551 สภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยจากวิกฤติสถาบันการเงินในประเทศสหรัฐอเมริกา และราคาน้ำมัน

ที่พุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์ ธุรกิจการบินจึงได้รับผลกระทบโดยตรง แต่ในปี 2552 การบินไทยได้เริ่มมาตรการฟื้นฟูกิจการ ทำให้พลิกจากขาดทุนเป็นกำไรได้ ในปี 2553 ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันจะปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับปัญหาเศรษฐกิจการเงินในยุโรป รวมทั้งมีสถานการณ์ความไม่สงบในประเทศไทย แต่การบินไทยยังสามารถทำกำไรได้อย่างต่อเนื่องและมีการปันผลคืนต่อผู้ถือหุ้น ในปี 2554 วิกฤตการณ์น้ำมันได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอีกครั้งหนึ่ง รวมถึงเหตุแผ่นดินไหวในญี่ปุ่น ปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ต่อเนื่องจากปีที่แล้ว และเหตุการณ์มหาอุทกภัยในประเทศไทย ได้ส่งผลกระทบต่อกิจการของบริษัทฯ โดยตรง ทำให้การบินไทยต้องขาดทุนอีกครั้ง และในปี 2555 สภาพเศรษฐกิจยังคงต่ำอย่างต่อเนื่อง การบินไทยได้ดำเนินนโยบายอย่างรัดกุมในการบริหารความเสี่ยง เพื่อลดผลกระทบจากปัจจัยด้านราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยนอย่างจริงจัง ส่งผลให้บริษัทฯ กลับมามีกำไรได้อีกวาระหนึ่ง

จะเห็นได้ว่าตลอด 5 ปี ที่ผ่านมา การบินไทยเผชิญสถานการณ์ต่างๆ ทั้งเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมัน อัตราการแลกเปลี่ยนเงินตรา ภัยธรรมชาติ หรือสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น แต่บริษัทฯ ยังคงยืนหยัดที่จะฝ่าฟันวิกฤตการณ์ต่างๆ อย่างมุ่งมั่นมาโดยตลอด โดยไม่มีการปรับลดพนักงาน หรือลดมาตรฐานการให้บริการแต่อย่างใด ทั้งนี้ เพื่อสร้างผลประโยชน์ต่อเนื่องแก่ผู้ถือหุ้น พนักงาน และเศรษฐกิจของประเทศ ในปี 2556 ภาวะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัวขึ้น นักท่องเที่ยวได้เดินทางเข้ามาอย่างต่อเนื่อง จนถึงไตรมาสที่ 4 ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว แต่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศ และนักท่องเที่ยวชาวจีนลดลง จากการที่รัฐบาลประเทศจีนออกกฎหมายควบคุมทัวร์ราคาถูก ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวโดยรวมเติบโตเพียงร้อยละ 2 โดยที่นักท่องเที่ยวชาวจีนลดลงถึงร้อยละ 15 นอกจากนี้ การแข่งขันในธุรกิจการบินยังรุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยอัตราส่วนของผู้โดยสารระดับ Premium มีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ ปี 2552 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลด้านลบต่อการดำเนินงานของสายการบินเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินในภูมิภาคเอเชียในช่วงที่ผ่านมา สายการบินเต็มรูปแบบหลายสายการบินต้องประสบผลการดำเนินงานขาดทุน การอ่อนค่าของสกุลเงิน ที่เป็นรายได้หลักของการบินไทย เช่น เงินสกุลเยน ดอลลาร์ออสเตรเลีย และยูโร ได้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานเนื่องจากบริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศถึงประมาณร้อยละ 70 ทำให้รายได้จากการขายและการให้บริการ เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงถึงร้อยละ 4 อีกทั้งค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ ซึ่งเป็นดอลลาร์สหรัฐฯ กลับแข็งค่าขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น วิกฤตการณ์ต่างๆ ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของการบินไทยไม่เป็นไปตามเป้าหมายในปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงมีสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง ใน 5 ปี ที่ผ่านมา การบินไทยมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจำนวน 176,350 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 29,169 ล้านบาท แต่ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ก็มีทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้นถึง 47,550 ล้านบาท จึงมียอดทรัพย์สินเพิ่มขึ้นมากกว่าหนี้สิน ซึ่งแสดงถึงศักยภาพความแข็งแกร่งของบริษัทฯ ที่ยังมั่นคงอยู่ เกี่ยวกับสถานะด้านเงินสด การบินไทยมีการบริหารเงินสดมาตั้งแต่ปี 2551 ทำ

ให้กระแสเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จาก 7,446 ล้านบาทในปี 2551 ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ มีสถานะภาพเงินสดเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 350 คิดเป็นจำนวน 33,857 ล้านบาท ทั้งนี้ ในรอบปีที่ผ่านมา การบินไทยมีการปรับปรุงการดำเนินงานและการดำเนินธุรกิจในหลายภาคส่วน เพื่อรองรับการแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจการบิน อาทิ การรับมอบเครื่องบินใหม่ จำนวน 17 ลำ ทำให้สัดส่วนเครื่องบินใหม่ต่อเครื่องบินเก่าเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20 เป็นร้อยละ 32 และทำให้ประสิทธิภาพการใช้น้ำมันดีขึ้น จึงสามารถลดการใช้น้ำมันลงได้ร้อยละ 3.1 ซึ่งทำให้ต้นทุนเครื่องบินต่อหน่วยลดลงร้อยละ 2

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้วยการปรับปรุงที่นั่งโดยสาร ระบบสารบบันเทิง ทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำให้มีคุณภาพสูงทันสมัย โดยมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร พร้อมระบบสารบบันเทิงแบบ On demand การนำระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารที่ทันสมัยมาใช้งานการเพิ่มช่องทางการจำหน่ายผ่าน Application บนโทรศัพท์มือถือ และพัฒนาช่องทางการขายตรงในประเทศผ่าน Internet โดยมีอัตราเติบโตจากร้อยละ 8 ในปี 2552 เป็นร้อยละ 36 ในปัจจุบัน และบริษัทฯ ยังได้ให้บริการ Wifi on board อีกด้วย นอกจากนี้ ในปีที่ผ่านมา การบินไทยได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ มากมายทั้งในด้านการประกอบธุรกิจการบินในสาขาต่างๆ และด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและผู้ถือหุ้น รวมถึงด้านความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งมีกิจกรรมช่วยเหลือคนไทยและรัฐบาลไทย เช่น ช่วยอพยพคนไทยในประเทศอียิปต์ การขนส่งเครื่องอุปโภคเพื่อช่วยเหลือชาวฟิลิปปินส์ และการส่งเสริมนักกีฬาไทยและศิลปินไทยไปสู่ต่างแดน เป็นต้น

สำหรับปี 2557 นี้ บริษัทฯ ได้เตรียมแผนการดำเนินงานต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้และมีแนวทางในการดำเนินงานที่ชัดเจนเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น เพิ่มจำนวนผู้โดยสารและรายได้เสริมอื่นๆ นอกเหนือจากการขายบัตรโดยสาร เพิ่มรายได้จากหน่วยธุรกิจ เช่น Puff & Pie Thai Shop การปรับราคาค่าโดยสารให้รวดเร็วทันต่อสภาวะตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป (Dynamic Pricing) การกำหนดธุรกิจที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด (Market Segmentation) การสื่อสารโดยตรงเข้าสู่กลุ่มเป้าหมายและลูกค้า ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่าน สำหรับความเชื่อมั่นที่ท่านมีให้แก่บริษัทฯ เพื่อพร้อมจะก้าวต่อไปอย่างมั่นคงและยั่งยืนสืบไป”

ประธาน แจ้งว่าจะเปิดโอกาสให้ท่านผู้ถือหุ้นได้อภิปราย ภายหลังจากที่ท่านรักษาการกรรมการผู้แทนราษฎรใหญ่ได้ชี้แจงเพิ่มเติม

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้แทนราษฎรใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้แทนราษฎรใหญ่ ชี้แจงการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2556 โดยสรุปต่อที่ประชุมว่า ณ เดือนธันวาคม 2556 การบินไทยมีเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 100 ลำ ซึ่งมีการรับ

เครื่องบินใหม่เข้ามาทั้งหมด 17 ลำ และมีการปลดประจำการเครื่องบินเก่าออกจากฝูงบิน 16 ลำ ซึ่งส่งผลให้อายุเครื่องบินเฉลี่ยจากการรับมอบที่ 10.7 ปี ลดลงเหลือ 9.3 ปี ทั้งนี้ เครื่องบินใหม่ที่บริษัทฯ รับมอบมาได้แก่เครื่องบิน A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก จำนวน 3 ลำ ทำให้บริษัทมีเครื่องบิน A380-800 ครบ 6 ลำ ส่วนเครื่องบินประเภท B777-300ER เป็นเครื่องบินโบอิงที่มีประสิทธิภาพในเรื่องของศักยภาพการบรรทุก ซึ่งบริษัทฯ ได้รับมอบมาเป็นจำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินประเภท A330-300 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ใช้บินในภูมิภาคอีก 2 ลำ และประเภทสุดท้ายคือเครื่องบินประเภท A320-200 ซึ่งถูกนำไปใช้ทำการบินภายใต้สัญญาเช่าไทยสมายล์ เพราะฉะนั้นจึงมีการรับมอบเครื่องบินใหม่รวมทั้ง 17 ลำ มีการปลดเครื่องบินเก่าออกจำนวน 16 ลำ และยังมีบางลำที่บริษัทฯ ได้รับมอบคืนมาจากนกแอร์อีกด้วย นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าอายุของเครื่องบินที่ปลดระวางได้แก่ 21.5 ปี 21.8 ปี 23.4 ปี และ 23.8 ปี ตามลำดับ ส่วนเครื่องบิน B777-300ER ที่บริษัทฯ เเช่าระยะสั้นมาจากสายการบิน Jet Airways นั้นได้ส่งมอบคืนให้กับ Jet Airways เป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อครบกำหนดเช่าตามสัญญา ดังนั้น บริษัทฯ รับเครื่องบินเข้ามาจำนวน 17 ลำ และปลดออกจำนวน 16 ลำ จึงอาจทำให้ไม่เห็นว่ามีจำนวนเครื่องบินเพิ่มเติมมากนัก นอกจากนี้ ขอชี้แจงเพิ่มเติมว่าเมื่อปี 2556 บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบินประเภท A300-600B4 หรือที่เรียกว่า AB6 ที่จอดอยู่จำนวน 4 ลำ เมื่อประมาณเดือนกุมภาพันธ์ของปีที่ผ่านมา ในประเด็นที่เกี่ยวกับอายุของเครื่องบินนั้น อายุเฉลี่ยของเครื่องบินอยู่ที่ 9.3 ปี นอกจากนี้ เครื่องบินใหม่ที่ได้รับการปรับปรุงเทคโนโลยีและมีการออกแบบที่มีประสิทธิภาพก็จะทำให้เครื่องบินลำนั้นๆ ประหยัดน้ำมัน ซึ่งจะส่งผลให้ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานลดลงตามไปด้วย เกี่ยวกับปริมาณการใช้น้ำมันนั้น จากข้อมูลจะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2556 ปรากฏอัตราส่วนที่แตกต่างกัน โดยจากปี 2555 ถึง 2556 ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงประมาณร้อยละ 3.1 ทั้งนี้ ในปีหนึ่งๆ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าน้ำมันประมาณกว่า 80,000 ล้านบาท จึงถือเป็นเงินจำนวนมาก ทั้งนี้ เป้าหมายของสายการบินทุกสายการบินก็คือการลดปริมาณการใช้น้ำมันเพราะค่าใช้จ่ายน้ำมันเป็นต้นทุนการดำเนินงานที่สูงสุด

บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงผลิตภัณฑ์มากมาย โดยขอยกตัวอย่างว่า ในปัจจุบันมีการให้บริการ Ipad ในเครื่องบินในชั้นธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีการออกแบบของที่ระลึกที่แจกในเครื่องบินสำหรับเด็ก และยังมีการปรับปรุงที่นั่งโดยสารให้มีจอภาพส่วนตัว สำหรับเส้นทางที่เป็นระยะเวลาตั้งแต่ 4-5 ชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งบริษัทฯ ได้ปรับปรุงการให้บริการทุกลำเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันยังมีการให้บริการอินเตอร์เน็ตระบบ Wifi ซึ่งบริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เมื่อต้นปีนี้ ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการขออนุญาตมาเป็นระยะเวลาเกือบ 2 ปี การบินไทยจึงเป็นสายการบินไทยสายการบินแรกที่มีระบบ Wifi อำนวยความสะดวกบนเครื่องบิน โดยเฉพาะเครื่องบินรุ่น A380-800 ซึ่งบริษัทฯ ให้บริการใน

เส้นทางยุโรปและประเทศญี่ปุ่น และบริษัทฯ ยังส่งเสริมให้มีการให้บริการทางโทรศัพท์ เช่น Application ต่างๆ บนโทรศัพท์มือถือ ซึ่งมีการพัฒนามากมาย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการจองบัตรโดยสารและ Internet check in เป็นต้น และในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงระบบสำรองที่นั่งใหม่เป็นระบบ Amadeus Altea โดยสาเหตุที่มีการปรับเปลี่ยน เนื่องจากระบบเดิมเป็นระบบที่บริษัทฯ ใช้มากกว่า 35 ปี นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีโครงการนำครัวไทยสู่ครัวโลกโดยมุ่งเน้นให้มีการให้บริการอาหารไทยในทุกเส้นทางบิน และบริษัทฯ ยังให้ความสำคัญและสนับสนุนในเรื่องของความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) โดยยังคงให้การสนับสนุนการแข่งขันโอลิมปิกคณิตศาสตร์ และวิทยาศาสตร์ระหว่างประเทศ เพราะบริษัทฯ ต้องการส่งเสริมเยาวชนให้มีศักยภาพในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก Business Traveler ในภาพรวมเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก บริษัทฯ อยู่ในอันดับ 3 ในปี 2556 ส่วนในเรื่องการบริการในชั้นประหยัดก็ได้รับการเลื่อนอันดับจากอันดับ 5 ขึ้นมาเป็นอันดับ 3 และยังคงอยู่ในอันดับ 3 ของสายการบินที่มีโปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยมในกลุ่มสายการบินอีกด้วย และ Smart Travel Asia Magazine ก็ได้จัดให้การบินไทยอยู่ในอันดับ 4 ของสายการบินในภาพรวมทั่วโลก และยังจัดให้บริษัทฯ อยู่ในอันดับ 3 ซึ่งเป็นสายการบินยอดเยี่ยมในด้านการให้บริการบนเครื่องบิน บริษัทฯ ยังเป็นอันดับ 4 ในเรื่องการให้บริการในชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม และไทยสมายล์ยังอยู่ในอันดับ 6 ของสายการบินราคาคุ้มค่ายอดเยี่ยมในประเภท Light Premium หรือที่เรียกว่า Budget Airline Category นั้นเอง ส่วนในประเด็นของการสำรวจความพึงพอใจซึ่งจัดทำโดยองค์กรซึ่งเป็นบุคคลที่สามนั้น จากการสำรวจโดย International Air Transport Association (IATA) แสดงว่าการบินไทยยังคงอยู่ในอันดับ 7 ส่วนในด้านความพึงพอใจในการให้บริการของลูกค้าซึ่งในปี 2555 อยู่ในอันดับ 10 ปี ในปี 2556 ก็ขยับขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 9 สำหรับความพึงพอใจด้านอาหารและเครื่องดื่ม การบินไทยยังอยู่ในเป็นอันดับ 6 เช่นเดิม ส่วนความพึงพอใจด้านความสะดวกสบายของเก้าอี้ที่นั่ง บริษัทฯ ขึ้นมาอยู่ในอันดับ 8 จากเดิมที่อยู่อันดับ 11 และความพึงพอใจด้านระบบสารระบันเทิงบนเครื่องบิน (IFE) ก็ขึ้นมาอยู่ในอันดับ 7 จากอันดับ 10 ส่วนในเรื่องของการจัดอันดับโดย Skytrax นั้น เมื่อปี 2555 บริษัทฯ ไม่ได้ทำสัญญาเนื่องจากมีประเด็นต้องพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องคณะกรรมการตรวจรับ แต่ในปี 2557 นี้บริษัทฯ ได้เจรจาพูดคุยและลงนามในสัญญาเรียบร้อยแล้ว ซึ่งน่าจะมีการแสดงผลการจัดอันดับในช่วงหลังจากเดือนมิถุนายน เป็นต้นไป ในประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินการนั้น ถือว่าบริษัทฯ มีการดำเนินการที่ดีในระหว่างปี 2555 ถึง 2556 เนื่องจากมีการควบคุมความเสี่ยงในราคาน้ำมัน ซึ่งในความเป็นจริงบริษัทฯ มีการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 70 เพื่อเป็นการป้องกันการกระชากหรือการเพิ่มของราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ซึ่งทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินชดเชยการประกันความเสี่ยงประมาณ 56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 1,885 ล้านบาท ส่วนในเรื่องของจำนวนที่นั่งผู้โดยสารโดยรวมนั้น ในปี 2556

บริษัทฯ มีจำนวนที่นั่ง-กิโลเมตรทั้งหมด 85,655 ด้านที่นั่ง ซึ่งเพิ่มจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 8.1 และมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 21.5 ล้านคน ซึ่งแสดงว่ามีการรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 900,000 คน ในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งหรือ Cargo นั้น บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งที่น้อยลง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าของโลก ส่วนรายได้ในปี 2556 ที่ผ่านมามีรายได้รวมประมาณ 206,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึงประมาณ 4,952 ล้านบาท ซึ่งถือว่าเป็นรายได้ที่สูงที่สุดในประวัติศาสตร์ของบริษัทฯ ในประเด็นเกี่ยวกับผลประกอบการงบกำไรขาดทุนนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิประมาณ 12,000 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนประมาณ 3,895 ล้านบาท และการด้อยค่าทรัพย์สินประมาณ 5,426 ล้านบาท ดังนั้น การขาดทุนจากการดำเนินงานที่แท้จริงโดยไม่คำนึงถึงอัตราแลกเปลี่ยนและการด้อยค่าของสินทรัพย์และภาษีเงินได้มีจำนวนทั้งสิ้น 3,608 ล้านบาท ทั้งนี้ สาเหตุหนึ่งของการขาดทุนเกิดจากการที่ประเทศจีนเปลี่ยนแปลงนโยบายการท่องเที่ยวตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 และผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งทำให้ผู้โดยสารในหลายเส้นทางมีจำนวนน้อยลง โดยผู้โดยสารชาวจีนที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยลดลงถึงประมาณร้อยละ 28 ประเทศญี่ปุ่นลดลงประมาณร้อยละ 25-26 และประเทศสาธารณรัฐเกาหลีลดลงร้อยละ 21-22 ในเดือนมีนาคม ซึ่งจำนวนผู้โดยสารลดลงเป็นการส่งสัญญาณว่าบริษัทฯ จะต้องได้รับผลกระทบจากการปรับตัวลดลงของจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ประเทศไทย นอกจากนี้ ในประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนนั้น เนื่องจากมีการแข็งค่าของเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เงินสกุลเยน วอน และดอลลาร์ออสเตรเลีย จึงทำให้ค่าเงินอ่อนตัวลงอย่างมาก ส่งผลให้รายรับจากการขายลดน้อยลงไปทันที ซึ่งบริษัทฯ มีเป้าหมายในการแก้ไขและบริหารจัดการในปีถัดไป โดยในนโยบายปี 2557 บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาด้านการบิน ความปลอดภัย ความแน่นอนของการให้บริการ ด้านการพาณิชย์ คุณภาพ รายได้ และเรื่องการบริหารตัวของเรื่องราคาขายให้ทันต่อเหตุการณ์และทันต่อการแข่งขันกับคู่แข่ง การซ่อมบำรุงที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ การมีสถานะทางการเงินที่แข็งแรง กล่าวคือ การมีเงินสดที่เพียงพอต่อการดำเนินกิจการ การปรับปรุงสัดส่วนอัตรากำไรต่อการขายให้เพิ่มสูงขึ้น ส่วนภายในบริษัทฯ มีนโยบายในการเสริมสร้างความเชื่อมั่นของลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังมีนโยบายในการเร่งฟื้นฟูความสัมพันธ์ระหว่างกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานให้ทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่น รวมถึงการปรับปรุงการบริหารจัดการให้มีความรวดเร็วและทันต่อสถานการณ์ทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลง การปรับปรุงและพัฒนาบุคลากรในทุกมิติ ทั้งการพัฒนาศักยภาพ ความก้าวหน้า ผลตอบแทน การรักษาบุคลากร การทดแทนตำแหน่งที่ว่าง โดยต้องมีการพัฒนาระบบการสรรหาบุคลากรและการถ่ายทอดความรู้ความสามารถ เป็นต้น ส่วนในด้านธุรกิจ บริษัทฯ มีนโยบายในการหารายได้ ควบคุมค่าใช้จ่าย แก้ไขปัญหาบุคลากร เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง รวมถึงการเผยแพร่และการประชาสัมพันธ์ขององค์กร ทุกประการที่ได้กล่าว

มานี้เพื่อที่จะนำการบินไทยให้พัฒนาก้าวหน้าเป็นสายการบินแห่งชาติที่พวกเราทุกคนภาคภูมิใจ เพื่อให้ บริษัทฯ อยู่ในระดับธุรกิจแนวหน้าของธุรกิจการบินได้อีกครั้งหนึ่ง

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายสมควร เรือระสรานนท์ ผู้ถือหุ้น อภิปรายต่อที่ประชุมว่าในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบ เครื่องบินจำนวนมากที่สุดตั้งแต่ก่อตั้งบริษัท มาคือ 17 ลำ ซึ่งสวนทางกับอัตราผู้โดยสารจากจำนวน ที่นั่งรวมทั้งหมด (Cabin Factor) ที่ลดลง ทำให้ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2556 บริษัทฯ เป็นสายการบิน เดียวที่ขาดทุน ส่วนเรื่องการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบิน B737-400 จำนวน 4 ลำนั้น ตนจะขอยกตัวอย่างในกรณีเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำซึ่งบริษัทฯ ซื้อมาในราคาประมาณ 20,000 ล้านบาท แต่ได้นำมาใช้งานประมาณ 3-4 ปี และขาดทุนจากการดำเนินงานประมาณ 6,000 - 7,000 ล้านบาท ส่งผลให้ต้องทำการด้อยค่าและ ต้องเลิกใช้เครื่องบินดังกล่าวก่อนกำหนดถึง 16 ปี นอกจากนี้ ยังเป็นการด้อยค่าเครื่องบินที่ใช้บินใน พิสัยไกลและกินน้ำมัน และเนื่องจากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวเป็นเครื่องบินที่สายการบินอื่นๆ ส่วนใหญ่ เลิกใช้ไปแล้ว ราคาจึงตกลงอย่างมาก ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถขายต่อได้ และผู้อนุมัติให้มีการขายก็มี โอกาสในการถูกดำเนินคดีอีกด้วย ทั้งนี้ เฉพาะการขาดทุนจากการดำเนินงานและการด้อยค่าของ เครื่องบินแอร์บัสจำนวน 4 ลำ รวมกันคิดเป็นเงินเกิน 20,000 ล้านบาท ซึ่งเท่ากับทุนจดทะเบียนของ บริษัทฯ นอกจากนี้ ตนขอชี้แจงว่าสิ่งที่ท่านรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้อธิบายว่าเป็นการ ด้อยค่าทางบัญชีนั้นไม่เป็นความจริง แต่เป็นการบริหารงานที่ผิดพลาดอย่างร้ายแรงที่ปล่อยให้เงิน จำนวน 20,000 ล้านบาทหายไป เพราะในความเป็นจริง หากบริษัทฯ ตัดสินใจที่รวดเร็วเช่นเดียวกับ สายการบินอื่นๆ โดยการแลกเปลี่ยนเครื่องบินเป็นเครื่องบินรุ่นอื่นกับแอร์บัส บริษัทฯ ก็จะไม่เสียหายมาก เท่านี้ เพราะเครื่องบิน 4 ลำนี้เดิมมีราคา 20,000 ล้านบาท แต่ในปัจจุบันมีราคาตลาดเพียงประมาณ 3,000 ล้านบาท ส่วนประเด็นที่ท่านรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่กล่าวถึงการจัดอันดับสายการบินทั่วโลก ของ Skytrax นั้น ตนได้รับทราบข้อมูลมาว่าในระยะเวลา 2 ปี บริษัทฯ ตกลงจากเดิมอันดับ 5 มาอยู่ที่ อันดับ 15 ทั้งนี้ ในเรื่องจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศนั้น สายการบินราคาประหยัด (Low Cost) มีการ ดำเนินกิจการที่ล้ำหน้าบริษัทฯ แล้ว และในปัจจุบันยังมีนโยบายในการแข่งขันในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นจุดแข็งของบริษัทฯ อีกด้วย ซึ่งหากปล่อยให้สายการบินราคาประหยัดล้ำหน้าบริษัทฯ ไป ก็แสดงว่า บริษัทฯ ไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ก่อตั้งมาเป็นเวลากว่า 54 ปี ในขณะที่ สายการบินราคาประหยัดก่อตั้งมาเพียงประมาณ 10 ปี เท่านั้น สำหรับเรื่องนี้จำนวน 250,000 ล้านบาทนั้น แสดงให้เห็นว่าอัตราส่วนของหนี้สินต่อทุน อยู่ที่ 5 ต่อ 1 เท่า ซึ่งในปัจจุบัน Cabin Factor ของบริษัทฯ ตกลงไปอย่างมาก ในขณะที่ค่าเสื่อมราคากลับเพิ่มสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ดังนั้น คำถามคือบริษัทฯ จะ สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างไร ไม่ว่าจะในระยะสั้น ระยะกลาง หรือในระยะยาว ดังนั้น ตนจึงขอ

เสนอให้บริษัทฯ วิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนความเสี่ยงของบริษัทฯ และนำเสนอยุทธศาสตร์ในการแข่งขันต่อไป ทั้งนี้ หากเปรียบบริษัทฯ เป็นบ้าน อาจกล่าวได้ว่ากระทรวงการคลังเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในขั้นตอนการก่อสร้างและกองทัพอากาศเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการ ในวันที่ บริษัทฯ ได้ทำนุประทานจากกองทัพอากาศกลับมา จึงขอให้ท่านประธานให้ความหวังกับที่ประชุมในการเลือกทีมผู้บริหารที่ดีและเป็นที่ยอมรับของพนักงานมาเพื่อพัฒนาบริษัทฯ ต่อไป บริษัทฯ เป็นบริษัทเพียงบริษัทเดียวที่มีผู้ถือหุ้นเกิน 100,000 คน ทำให้เกิดคำถามมากมายในระหว่างการประชุม ดังนั้น ตนจึงขอให้ท่านประธานพิจารณาคำถามที่มีประโยชน์ต่อส่วนรวมและตอบคำถามดังกล่าวในแต่ละวาระด้วย นอกจากนี้ ในส่วนของการปฏิรูปองค์กร ตนมีความเห็นว่าบริษัทฯ มีปัญหาในลักษณะที่คล้ายคลึงกับสายการบิน Japan Airlines ดังนั้น บริษัทฯ จึงสามารถใช้แบบอย่างในทางธุรกิจ (Business Model) ในรูปแบบเดียวกันได้ ทั้งนี้ หากบริษัทฯ เร่งแก้ไขตั้งแต่ในขณะนี้ ก็อาจมีโอกาที่จะไม่ต้องเข้าแผนฟื้นฟูกิจการ

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย .

นายมนตรีชัย ราบรินทวีสุข ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่า ในสมัยที่บริษัทฯ บริหารงานโดยทหารอากาศไม่เคยประสบภาวะขาดทุนเป็นหมื่นล้าน แต่เพราะถูกแทรกแซงโดยนักการเมือง เช่นในกรณีของอดีตประธานท่านที่แล้ว บริษัทฯ จะขาดทุนเป็นหมื่นล้านทุกครั้ง นอกจากนี้ ตนยังมีความเห็นแตกต่างไปจากสิ่งที่ท่านรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ชี้แจงเมื่อสักครู่ ในประเด็นที่ท่านกล่าวถึงรางวัลที่บริษัทฯ ได้รับนั้น จากการติดตามนิตยสารการบินทั้งหลาย ตนไม่เคยเห็นและไม่เคยได้ยินข้อมูลดังกล่าว แต่จากการจัดอันดับของ Skytrax ซึ่งตนเคยได้ยินและเป็นสิ่งที่ปฏิเสธไม่ได้มัน แสดงให้เห็นว่าอันดับของบริษัทฯ ต่ำลงอย่างมาก นอกจากนี้ ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหาของผลประกอบการที่มีสาเหตุมาจากการจำกัดการท่องเที่ยวในประเทศจีนนั้น ตนยอมรับว่ามีชาวต่างชาติจำนวนมากมาท่องเที่ยวประเทศไทย ดังนั้น ส่วนแบ่งเพียงร้อยละ 1-2 ก็คงจะทำให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีได้ ส่วนกรณีความไม่สงบภายในประเทศในช่วงไตรมาสสุดท้ายซึ่งเป็นช่วง High Season นั้นเป็นสิ่งที่เข้าใจได้ ทั้งนี้ ตนจำได้อย่างแม่นยำว่ากรณี Shutdown Bangkok ตรงกับวันที่ 13 มกราคม 2557 ไม่มีความเกี่ยวข้องกับช่วง High Season หรือไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 แต่อย่างไร ในประเด็นเกี่ยวกับผลประกอบการนั้น ท่านรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงว่าเป็นเรื่องที่น่ายินดีที่บริษัทฯ มีผลประกอบการกว่า 200,000 กว่าล้านบาทนั้น บริษัทฯ ก็มีผลประกอบการเช่นนี้มาหลายปีแล้ว นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบบริษัทฯ กับสายการบิน Singapore Airlines ซึ่งมีจำนวนพนักงานน้อยกว่าบริษัทฯ มาก แต่กลับมีผลกำไรสูงกว่าบริษัทฯ และแม้บริษัทฯ จะมีผลประกอบการเกิน 200,000 ล้านบาทแต่เพราะเหตุใดบริษัทฯ จึงยังขาดทุน ทั้งนี้ จากรายงานการประชุมในปีที่ผ่านมาตนได้เคยอภิปรายไว้ว่าบริษัทฯ จัดสรรเครื่องบินอย่างไม่เหมาะสม ตัวอย่างเช่น การให้บริการขนส่งสินค้า (Cargo) ของบริษัทฯ สำหรับเส้นทางบินไปยังประเทศอินเดียและประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับหนึ่ง แต่บริษัทฯ กลับจัดเครื่องบิน

ที่บรรทุกสินค้าได้น้อยไปทำการบิน ส่วนในประเทศอื่นที่มีผู้โดยสารเดินทางเป็นจำนวนมาก บริษัทฯ กลับนำเครื่องบินที่ขนส่งสินค้าได้มากไปทำการบิน ซึ่งในรอบปีที่ผ่านมามาตราได้สอบถามจากกัปตันทุกคนและได้รับคำตอบว่าการจัดสรรเครื่องบินยังคงเหมือนเดิม ซึ่งแสดงว่าบริษัทฯ ไม่เคยนำสิ่งที่ผู้ถือหุ้นเสนอไปปรับปรุงแก้ไขแต่อย่างใด ประสิทธิภาพการจัดการของบริษัทฯ จึงเป็นเช่นนี้ ส่วนในกรณีที่ได้สอบถามไปยังฝ่ายช่างเมื่อปีที่แล้ว ท่านรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง (DT) แจ้งแต่เพียงว่าบริษัทฯ จะพยายามหาลูกค้าที่จะส่งเครื่องบินมาซ่อม แต่เข้าใจว่าน่าจะไม่สามารถหาได้ และเครื่องบินที่บริษัทฯ ซ่อมก็ต้องไปจ้างให้บริษัทอื่นซ่อมอยู่เรื่อยๆ ด้วย ซึ่งความผิดพลาดเหล่านี้ น่าจะเป็นสาเหตุของความสูญเสียที่ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลกำไรลดลงจนกระทั่งขาดทุน นอกจากนี้ ขออภิปรายถึงปัญหาของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ ปัญหาการวางแผนที่ผิดในเรื่องนักบิน โดยตนทราบมาว่าบริษัทฯ มีการจ้างนักบินที่มีอายุเกิน 60 ปี ที่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหาร ซึ่งส่งผลให้นักบินรุ่นต่อไปต้องรอเวลาถึง 11-12 ปี ในการเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงาน ประเด็นนี้ก่อให้เกิดปัญหาสมองไหลเพราะนักบินย้ายออกไปอยู่สายการบินอื่น ซึ่งใช้เวลาเพียงประมาณ 6-7 ปี นักบินก็มีความเจริญก้าวหน้าในหน้าที่การงานแล้ว บริษัทฯ จึงประสบปัญหาขาดแคลนนักบิน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องบินรุ่น A340 ซึ่งเป็นปัญหามาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ตนจึงขอตรวจสอบว่าบริษัทฯ มีความพยายามในการขายอย่างแท้จริงหรือไม่ เพราะตนเห็นว่าบริษัทฯ ไม่ได้พยายามที่จะตกแต่งและขายเครื่องบินดังกล่าวอย่างแท้จริง และเมื่อมีผู้สนใจจะซื้อก็ปรากฏว่ามีต้นทุนทางบัญชีที่สูงมากจึงไม่สามารถขายได้ ซึ่งในสมัยนั้นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A340 ขายทั่วโลกได้เพียง 26 ลำ แต่บริษัทฯ ก็ตัดสินใจซื้อในราคาสูงมาก เพราะบุคคลที่สั่งการให้ซื้อได้รับค่านายหน้าเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เป็นปัญหาจนถึงปัจจุบัน หากบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับประเด็นนี้ควรจัดให้มีการสอบสวนอย่างแท้จริงซึ่งจะเป็นผลดีกว่าการเก็บเครื่องบินไว้จนเสื่อมราคาลงไปเรื่อยๆ ทั้งนี้ ในส่วนของประเด็นปัญหาเกี่ยวกับพนักงาน ปัญหาการเลิกจ้างโดยไม่เป็นธรรม ซึ่งฝ่ายกฎหมายของบริษัทฯ ประกอบด้วยบุคลากรที่มีตำแหน่งสูง มีทั้งอดีตอัยการและอดีตอัยการสูงสุด แต่กลับทำให้การกระทำที่ทุจริตประพฤติมิชอบกลายเป็นการกระทำที่ถูกกฎหมายเพื่อไม่ให้ถูกดำเนินคดี และต้องจ้างสำนักงานกฎหมายที่มีราคาสูงมาให้ความช่วยเหลือ เช่นนี้ บริษัทฯ จะมีฝ่ายกฎหมายไว้เพื่อวัตถุประสงค์ใด และในการประชุมครั้งนี้ ไม่ว่าผู้ถือหุ้นจะมีความคิดเห็นอย่างไร ในท้ายที่สุดผู้แทนกระทรวงการคลังซึ่งได้รับคำสั่งจากรัฐมนตรีก็จะลงคะแนนให้กับกรรมการทั้ง 15 คน ทำให้เป็นกรรมการที่ได้รับเลือกตั้งจากเสียงข้างมาก ดังนั้น ในฐานะที่ท่านประธานเป็นตัวแทนที่มาจากกองทัพอากาศ ขอให้ท่านประธานไปเจรจากับกระทรวงการคลังว่าไม่มีความจำเป็นต้องมีกรรมการบริษัทฯ ถึง 15 คนเพราะจะเป็นการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย บริษัทฯ มีกรรมการเพียง 9 คนก็เพียงพอแล้ว และ 1 ใน 9 คนอาจเป็นผู้ถือหุ้นก็ได้เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย

ประธาน ชี้แจงว่าในประเด็นสุดท้ายที่ท่านผู้ถือหุ้นได้ซักถามนั้น จะมีการอภิปรายอีกครั้งในระเบียบวาระที่ 9 จากนั้นจึงกล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นในลำดับถัดไปได้สอบถามต่อ

นางสุพรรณิ บุญยวัฒน์ ผู้ถือหุ้น เสนอแนะว่าหัวใจสำคัญของการบริหารบริษัทฯ คือ คณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งในปัจจุบันประกอบด้วยบุคคลที่มาจากกระทรวงการคลัง แต่ตนเห็นว่าหากเป็นไปได้ ขอให้มีการสรรหากรรมการบริษัทฯ โดยหากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการ มีคุณสมบัติครบถ้วนก็ขอให้สมัครเป็นกรรมการเข้ามาใหม่เพื่อความบริสุทธิ์ใจ และเพื่อที่ผู้ถือหุ้นจะได้มีความสบายใจว่ากรรมการแต่ละท่านได้มาเป็นกรรมการบริษัทฯ ด้วยความสามารถของตนเอง ไม่ใช่เพราะเคยดำรงตำแหน่งกรรมการ หรือเพราะเส้นสาย นอกจากนี้การสรรหากรรมการบริษัทฯ แล้ว ตนขอให้มีการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ด้วยความรวดเร็วภายในไตรมาสที่ 2 และในประการสุดท้าย เพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินการอย่างโปร่งใสและไม่มีการโกงกิน ตนขอเสนอให้บริษัทฯ สมัครเป็นสมาชิกองค์การต่อต้านคอร์รัปชันประเทศไทยด้วย

ประธาน กล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายเสริม เพ็ญชาติ ผู้ถือหุ้น เสนอแนะเกี่ยวกับไทยสมายล์ โดยได้กล่าวถึงข้อความในบรรทัดสุดท้ายของวีดิทัศน์ที่ระบุว่า “ไทยสมายล์จะบินในภูมิภาคที่น้อยกว่าสี่ชั่วโมง” และอภิปรายต่อที่ประชุมว่า ข้อความดังกล่าวเป็นข้อความที่ถูกพูดถึงบ่อยครั้งทั้งในสื่อและการแถลงข่าวของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ซึ่งประโยคนี้เป็นอันตรายต่อบริษัทฯ เป็นอย่างมาก เพราะการกล่าวโดยรวมว่าไทยสมายล์ จะทำการบินภูมิภาคสี่ชั่วโมง อาจทำให้สามารถตีความในอนาคตได้ว่าหมายความรวมถึงการบินในเส้นทางประเทศสิงคโปร์ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เดลี หรือเส้นทางที่เป็นเมืองใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสียหาย ดังนั้น จึงขอฝากประเด็นนี้ให้ฝ่ายบริหารและทีมงานของบริษัทฯ ที่เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินการของไทยสมายล์ได้แก้ไขด้วย นอกจากนี้ ในรายงานการประชุมปีที่ผ่านมา มีการพูดถึง Model บริษัทแม่และบริษัทลูกของสายการบิน Singapore Airlines กับ SilkAir กล่าวคือในหน้า 11 และ 50 ซึ่งระบุว่าไทยสมายล์จะทำการบินในภูมิภาค กล่าวคือ บินไปประเทศจีน อินเดีย และประเทศในอาเซียน เพื่อตอบโจทย์ AEC ซึ่งหากวิเคราะห์ในแง่การตลาดแล้ว Model ดังกล่าวมีความแตกต่างจากสิ่งที่ไทยสมายล์ เป็นอยู่ในปัจจุบันโดยสิ้นเชิง ทั้งนี้ การบินของ SilkAir แสดงให้เห็นถึงการเสริมซึ่งกันและกันระหว่างบริษัทแม่และบริษัทลูก โดยมีการกำหนดอย่างชัดเจนว่า Singapore Airlines จะทำการบินไปยังเมืองหลักที่เป็นเมืองหลวง เช่น เวียงจันทน์ พนมเปญ ในขณะที่ SilkAir จะบินในเมืองที่มีความสำคัญในอันดับรองลงมา หรือ Secondary Cities ซึ่งในความเป็นจริง SilkAir กับ Singapore Airlines มีการแยกกันแข่งขันในทุกตลาด ทั้งในประเทศจีน อินเดีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ โดยในประเทศอินโดนีเซีย Singapore Airlines จะบินไปยังเมืองหลักเพียง 2 เมืองเท่านั้น คือจาการ์และบาห์ลี ส่วน SilkAir จะทำการบิน

เข้าเมืองรอง 12 เมือง ส่วนในประเทศฟิลิปปินส์ Singapore Airlines จะบินเข้าเพียงเมืองเดียว ส่วน SilkAir ทำการบินใน 3 เมือง เมื่อเปรียบเทียบ Model ดังกล่าวกับการบินของบริษัทฯ และไทยสมายล์แล้ว ตนเห็นว่าควรมีการเจาะตลาดโดยการเพิ่มเส้นทางบินไปยังเมืองอื่นๆ อีก และในประเด็นเกี่ยวกับเครื่องบินรุ่น A320 ที่ได้รับมอบมาแล้วและจะมีการรับมอบเพิ่มอีกในปีนี้ ควรมีการวางแผนการใช้งานให้ดี เพื่อที่ไทยสมายล์จะได้คงอยู่เพื่อรักษาบริษัทแม่อ่างบริษัทฯ ไว้เป็นหลัก นอกจากนี้ ในรายงานการประชุมในปีที่ผ่านมา ระบุว่า Singapore Airlines ประกอบธุรกิจการบินในพิสัยไกล (Long haul) เป็นหลัก ส่วนการบินในระดับภูมิภาค (Regional) เป็นหน้าที่ของ SilkAir และ Tiger Airways ซึ่งรายงานการประชุมในหน้า 50 ระบุว่าท่านเองว่าบริษัทฯ จะทำการบิน Long haul แล้วให้ไทยสมายล์ทำการบินในภูมิภาค ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถอยู่ได้ ตนจึงขอฝากประเด็นเกี่ยวกับการวิเคราะห์การตลาดเพื่อนำเครื่องบินไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดไว้เป็นข้อคิดด้วย เพราะเครื่องบินที่ซื้อมามาก จะต้องมีการจัดสรรและนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด จะทำการบินเพียงกลางวันและกลางคืนเป็นเวลาเพียง 7-8 ชั่วโมงคงจะไม่เพียงพอ และการที่ Utilization ของเครื่องบินฝูงใหญ่ในปีนี้อยู่ที่ 10.8 ชั่วโมงนั้น ระยะเวลา 10.8 ชั่วโมง แสดงให้เห็นว่าในหนึ่งวันเครื่องบินต้องจอดอยู่มากกว่าถูกนำไปบิน ซึ่งหากมีการเพิ่ม Utilization ของเครื่องบินจาก 10 ชั่วโมงมาเป็น 12 ชั่วโมงหรือ 15 ชั่วโมง จะทำให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มมากขึ้น

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นางวรรณัทธ แววศร ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่าบริษัทฯ คงจะสามารถแข่งกับสายการบินอื่นๆ ได้ และบริษัทฯ อาจจะถูกกลับมาเป็นที่หนึ่ง เหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา แต่สิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ ไม่มีคือ ธรรมชาติและจริยธรรม โดยในปีที่ผ่านมาที่มีการประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556 นายอำพน กิตติอำพน และนายสรจักร เกษมสุวรรณ ซึ่งดำรงตำแหน่ง DH และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในขณะนั้นได้ให้คำมั่นสัญญาว่าจะดูแลบริษัทฯ โดยใช้ธรรมชาติ โดยตนได้อภิปรายเกี่ยวกับประเด็นธรรมชาติในการประชุมครั้งที่ผ่านๆ มา เนื่องจากได้รู้เห็นการกระทำข้อผิดพลาดของพนักงานระดับผู้บริหาร ตำแหน่งผู้อำนวยการ จึงได้ร้องเรียนไป ซึ่งในวันนั้นท่านกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และท่าน DH กล่าวว่า จะพิจารณาให้มีการสอบสวนอย่างเป็นธรรมและใช้ธรรมชาติและจะส่งกรรมการธรรมชาติเข้าร่วมตรวจสอบด้วย แต่ในช่วงเช้าของวันที่ 13 มกราคม 2557 ในวันที่มีเหตุการณ์ Shutdown Bangkok ตนกลับได้รับหนังสือที่ระบุว่าพนักงานระดับผู้บริหารตำแหน่งผู้อำนวยการไม่ได้ประพฤติผิดทางวินัย และยังไม่ปรากฏรายชื่อคณะกรรมการธรรมชาติที่อยู่มองการสอบสวนอีกด้วย ดังนั้น เมื่อไม่ได้รับความเป็นธรรมจากบริษัทฯ ตนจึงได้ไปขอความช่วยเหลือจากองค์กรอิสระ ซึ่งองค์กรอิสระพบว่าพนักงานบริษัทฯ ท่านนั้นได้ทำการแก้ไขเอกสาร แก้ไขข้อกำหนดบริษัทฯ ให้เป็นคุณแก่ตนเอง องค์กรอิสระจึงแนะนำให้มีการอุทธรณ์ และหากคณะกรรมการอุทธรณ์ และกรรมการธรรมชาติ

ไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนเอง ตนก็จะดำเนินเรื่องต่อไป ทั้งนี้ ตนได้จัดเตรียมเอกสารมามอบให้แก่ท่าน
ประธานด้วย

ประธาน กล่าวเชิญให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ รับเอกสารจากนางวรรณัทธ์ แวศร ผู้ถือหุ้น

นายสิทธิโชค บุญวณิชย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่าในปีนี้เป็นบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน
อย่างมาก แต่ยังมีความหวังว่าจะมีสิ่งที่ดีเกิดขึ้นในอนาคต

ประธาน แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่ากองทัพอากาศ ได้จัดเตรียมมรดกบำนาญ 1 คันสำหรับส่ง
ผู้ถือหุ้นจากที่ประชุมไปยังบริเวณสำนักงานใหญ่และดินแดง

นายสิทธิโชค บุญวณิชย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าในช่วงนี้มีเหตุการณ์การจี้เครื่องบินหรือก่อความ
วุ่นวายบนเครื่องบินค่อนข้างมาก จึงอยากทราบว่าบริษัทฯ มีนโยบายอย่างไร และบริษัทฯ มีการอบรม
ให้พนักงานบนเครื่องบินสามารถป้องกันตัว อย่างเช่นสายการบินนกแอร์หรือไม่ ในกรณีที่เกิด
เหตุการณ์การจี้เครื่องบินในลักษณะค่อนข้างร้ายแรง อย่างเช่นในกรณีของสายการบิน Malaysia
Airlines MH370 ที่มีกรณีศึกษาว่าการหายไปของเครื่องบินนั้นเกิดจากการจี้ของหน่วยพิเศษซึ่งส่งมา
โดยรัฐบาลประเทศใดประเทศหนึ่ง และเป็นกรจี้โดยกระซอกเครื่องบินขึ้นสูงเพื่อให้ผู้โดยสารบนเครื่อง
ขาดอากาศหายใจจนสลบ แล้วจึงนำเครื่องบินไปลงที่อื่น ถ้ามีการจี้เครื่องบินแบบนี้กับเครื่องบินของ
บริษัทฯ แล้ว บริษัทฯ จะมีระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติอย่างไร นอกจากนี้ ขอสอบถามเพิ่มเติมว่าบริษัทฯ
จะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาการทุจริตอย่างไร เพื่อแก้ไขข้อครหาที่ว่า “การบินไทย จะบริหาร
อย่างไรก็ช่างมัน เพราะจะขาดทุนอย่างไรกระทรวงการคลังก็จะเข้ามาเพิ่มทุนอยู่ดี” และบริษัทฯ มีการ
ปรับเปลี่ยนเครื่องบินหรือเส้นทางการบินอย่างไรเพื่อรับมือกับนโยบายการยกเลิกวีซ่านักท่องเที่ยวไทย
ของรัฐบาลญี่ปุ่น บริษัทฯ จะมีการจัดโปรโมชั่นหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากขณะนี้ราคาบัตรโดยสารของ
บริษัทฯ ยังสูงกว่าของสายการบินคู่แข่งอยู่มาก และขอสอบถามในประการสุดท้ายว่าพลอากาศเอก
ประจิน จั่นตอง จะมีนโยบายเกี่ยวกับเครื่องบินจำนวน 4 ลำที่จอดทิ้งไว้อย่างไร และเป็นไปได้หรือไม่ที่
กองทัพอากาศจะตั้งงบประมาณเพื่อจัดซื้อเครื่องบินดังกล่าว เพราะการจอดเครื่องบินดังกล่าวทิ้งไว้
ก็มีแต่จะทำให้เสื่อมค่าลงไป

ประธาน กล่าวขอบคุณและรับเรื่องของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา

นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่าสาเหตุที่การบริหารของบริษัทฯ ไม่ประสบ
ผลสำเร็จนั้นก็เพราะบริษัทฯ ไม่มีตัวเปรียบเทียบ บริษัทฯ จะทราบหรือไม่ว่าพนักงานของบริษัทฯ ที่
กวางเจา ประเทศจีนไม่สามารถพูดภาษาไทยได้ บางคนพูดภาษาอังกฤษไม่ได้เสียด้วยซ้ำ ตนพยายาม

ที่จะร้องเรียนไปยังสำนักงานของบริษัทฯ สาขาเมืองกวางเจาเกี่ยวกับความประพฤติของพนักงานของบริษัทฯ ที่นามสกุลหวัง แต่ก็ไม่สามารถติดต่อเจ้าหน้าที่ได้ อีกทั้งยังมีปัญหาเรื่องอาหารและเที่ยวบินของบริษัทฯ ที่ล่าช้า จึงขอให้บริษัทฯ ตอบคำถามเหล่านี้

ประธาน กล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

พันจ่าอากาศเอก ดำรงค์ ไวยคุณิ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวต่อที่ประชุมว่าจากกรณีของบริษัทฯ ประสิทธิภาพขาดทุนจำนวน 12,000 ล้านบาทในปีที่ผ่านมา นั้น ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าบริษัทฯ จะมีนโยบายเกี่ยวกับสายการบินไทยสมายล์อย่างไร เพราะบริษัทฯ ได้ประกาศต่อสาธารณชนว่าสายการบินไทยสมายล์นั้นเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ แต่ตอนนี้สายการบินไทยสมายล์กลับแยกเป็นอีกบริษัทหนึ่งต่างหากจากบริษัทฯ จึงทำให้เกิดข้อกังวลดต่ขนาดของสายการบินไทยสมายล์ว่าจะเป็นอย่างไ จะอยู่กับบริษัทฯ ตลอดไป หรือจะเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ หรือจะเป็นของผู้ใดในอนาคต ทั้งนี้แนวคิดในการก่อตั้งสายการบินไทยสมายล์ในตอนแรกนั้นต้องการที่จะให้เป็นเหมือนสายการบิน SilkAir ที่จะบินเฉพาะในเมืองรอง แต่ปัจจุบันเท่าที่ทราบกลับกลายเป็นว่าสายการบินไทยสมายล์ได้บินในเมืองหลักแทนบริษัทฯ ด้วยแล้ว ประเด็นต่อมาคือข้อสงสัยที่ว่าสายการบินไทยสมายล์ได้ผ่านการตรวจสอบ AOC แล้วหรือไม่ และข้อเท็จจริงเป็นอย่างไร เนื่องจากมีข่าวว่าสายการบินไทยสมายล์ถูกปรับที่ประเทศจีนถึง 2 ครั้งเพราะไม่ผ่าน AOC ต่อมาคือประเด็นที่บริษัทฯ ขาดทุนในด้านการขนส่งพัสดุ และมีข้อสงสัยว่าสาเหตุใดจึงไม่เคยมีการใช้งานเครื่องบินโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ ของบริษัทฯ ที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นเครื่องบินแบบ Freighter หรือการปรับเปลี่ยนเครื่องบินดังกล่าวเป็นสาเหตุที่ทำให้บริษัทฯ ขาดทุน เนื่องจากการปรับเปลี่ยนเครื่องบินโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำดังกล่าวนั้น ย่อมทำให้บริษัทฯ สูญเสียรายได้ไปวันละ 750 ที่นั่ง กรณีนี้บริษัทฯ จะมีค่าเสียหายเป็นจำนวนเท่าใด และผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบ ประเด็นถัดไปคือเรื่องการด้อยค่าของเครื่องบิน ตนขอสอบถามว่าบริษัทฯ จะมีวิธีการจัดการกับเรื่องดังกล่าวอย่างไร เนื่องจากตนได้เคยสอบถามเรื่องนี้หลายครั้ง แต่ยังไม่เคยได้รับคำตอบจากฝ่ายบริหารเกี่ยวกับแนวทางการแก้ปัญหา ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาบัญชีที่รายงานต่อผู้ถือหุ้น จะพบว่าบริษัทฯ มีรายได้จากภายในประเทศจำนวนประมาณ 23,000 ล้านบาท ในปี 2555 แต่ในปีนีกลับเหลืออยู่ที่ประมาณ 15,000 ล้านบาทเท่านั้น จึงขอทราบเหตุผลที่รายได้ภายในประเทศของบริษัทฯ ลดลง และนายโชคชัย ปัญญารงค์ จะแสดงความรับผิดชอบต่อคำพูดที่เคยกล่าวยืนยันว่าแอร์เอเชีย จะไม่มีวันกลับไปทำการที่สนามบินดอนเมืองอย่างไร และประเด็นสุดท้าย ขอเสนอให้มีการแสดงวิสัยทัศน์ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ต่อหน้าพนักงานและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในระหว่างขั้นตอนการสรรหาด้วย

ประธาน แจ้งให้ผู้ถือหุ้นกระซิบการอภิปราย

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพุกษ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าการที่บริษัทฯ ได้รับรางวัล The Best Airline สำหรับสายการบินข้ามทวีปติดต่อกันถึง 6 ปี ย่อมแสดงให้เห็นถึงจุดแข็ง เกียรติคุณและความดีของบริษัทฯ ที่สามารถสร้างความยำเกรงให้แก่สายการบินคู่แข่งชั้นในระดับนานาชาติ และถือเป็นชื่อเสียงของประเทศชาติ จึงขอกล่าวขอบคุณต่อพนักงานของบริษัทฯ ทุกท่าน ส่วนเรื่องปัญหาในแง่ของรายได้ นั้นเป็นเพราะความผิดพลาดในเรื่องของการจัดการการลงทุน (Operating Investment) ซึ่งนักวิชาการบริหารธุรกิจ ย่อมทราบดีว่ามีส่วนประกอบคือ Fixed Cost หรือต้นทุนคงที่ และอีกส่วนหนึ่งก็คือ Variable Cost หรือต้นทุนผันแปร และมีลักษณะที่คาดหมายไม่ได้ ดังนั้น ผู้บริหารการบินจะต้องรู้ว่าต้นทุนคงที่นั้นมาจากค่าเครื่องบิน ไม่ว่าจะโดยวิธีการซื้อหรือวิธีการเช่าก็ดี ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นว่าอายุการใช้งานของเครื่องบินของบริษัทฯ นั้นมีค่าเฉลี่ยลดลงมาจากเดิมจนกระทั่งมีค่าเฉลี่ยอายุเครื่องบินไม่ถึง 10 ปี แต่บริษัทฯ ควรต้องระวังว่าสำหรับนักวิชาชีพบัญชีแล้ว การด้อยค่าและค่าเสื่อมราคานั้นสามารถส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และส่งผลให้เกิดภาวะการขาดทุนหรือกำไรลดน้อยลง ซึ่งการจะลดค่าเสื่อมราคานั้นต้องอาศัยการตัดจำหน่าย โดยต้องคำนึงถึงอายุการใช้งานของเครื่องบินที่จะทยอยรับรู้เป็นรายปี และจะมีการกลับรายการ Reverse มูลค่าเหล่านี้ก็กลับเข้าไปในงบการเงินอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งเคยเกิดขึ้นแล้วในกรณีของบริษัทฯ การทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และตนเคยเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องการ Reverse นี้ว่ามันเป็นมาตรฐานสากลของการบัญชีหรือไม่ และเชื่อถือได้หรือไม่

นางสาวนิธิกัญญณ์ภรณ์ มั่งมีศรี ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าตนรักบริษัทฯ และไม่ต้องการเห็นบริษัทฯ ต้องขาดทุนซ้ำซาก จากวิบัติทัศนของบริษัทฯ ที่ว่าบริษัทฯ ขาดทุนเพราะมีผู้โดยสารขาเข้าน้อยลง จึงขอสอบถามสาเหตุที่บริษัทฯ การทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงมีกำไรและราคาหุ้นก็สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ จะมีมาตรการใดที่จะนำมาใช้แก้ไขปัญหาการขาดทุนของบริษัทฯ

นายธนาวุฒิ แสงภาคินีย์ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวชี้แจงประเด็นในวาระที่ 3 กล่าวคือ (1) ตนได้รับรายงานประจำปีของบริษัทฯ และได้พิจารณาโครงสร้างองค์กรเป็นอันดับแรก โดยขอตั้งข้อสังเกตจากการพิจารณาโครงสร้างองค์กร จากหลายๆ บริษัทที่ตนเคยได้รับงบการเงินและรายงานประจำปี ซึ่งภายในองค์กรจะมีกรรมการสรรหา กรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และกรรมการที่ดูแลทางด้านธรรมาภิบาล แต่องค์กรของบริษัทฯ ไม่มี ทั้งนี้ ในการบริหารงาน โครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ ได้แยกผู้บริหารออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่คือ กรรมการบริษัทฯ และกรรมการบริหาร ในฐานะที่ทั้งกรรมการบริษัทฯ และกรรมการบริหาร รับผิดชอบในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยใช้เงินของผู้ถือหุ้น และมีกระทรวงการคลังถือหุ้นอยู่ถึงร้อยละ 51 สิ่งที่ผู้ถือหุ้นคาดหวังจากกรรมการก็คือความสามารถในการทำงาน นอกจากนี้ ขอกล่าวเพิ่มเติมว่า ผู้ถือหุ้นคาดหวังว่าผู้บริหารควรจะมีวิสัยทัศน์และมองเห็นภาพในอนาคตว่าจะเกิดอะไรขึ้น ตนรับไม่ได้กับสิ่งที่ชี้แจงผ่านวิดิทัศน์ที่ระบุว่าช่วงปลายปีมีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนลดลงต่ำกว่าเกณฑ์ และไม่เชื่อว่าท่านประธานจะไม่ทราบเกี่ยวกับนโยบายจำกัด

นักท่องเที่ยวของประเทศจีน เพราะผู้บริหารในระดับกรรมการบริหารมีเส้นสายทางการเมืองอยู่ก็น่าจะ
ได้รับทราบข้อมูลนี้และน่าจะนำประเด็นดังกล่าวมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ ตนเองไม่มีความรู้
ด้านการบินหรือด้านเครื่องยนต์ แต่พอได้รับทราบนโยบายทางเศรษฐกิจ หรือนโยบายระหว่างประเทศ
บางประการผ่านทางสื่อต่างๆ ซึ่งตนและผู้ถือหุ้นก็คาดหวังว่าผู้บริหารน่าจะนำข้อมูลเหล่านี้มา
กลั่นกรองและนำมาปรับใช้ในการวางแผน (2) ตนคาดหวังว่าผู้บริหารที่จ้างเข้ามาทั้งกรรมการบริษัทฯ
และกรรมการบริหารควรมีความสามารถในการพยากรณ์ธุรกิจ โดยการคาดการณ์สิ่งต่างๆ ที่น่าจะ
เกิดขึ้นและดำเนินการวางแผนเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาหรือเปลี่ยนวิกฤติให้เป็นโอกาส (3) ผล
ขาดทุนจำนวน 12,000 ล้านบาทในปีนี้มีกำไรชี้แจงว่า 5,000 ล้านบาท เกิดจากการด้อยค่า และอีก
3,000 ล้านบาทเกิดจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ การด้อยค่าของสินทรัพย์จะเกิดขึ้นใน
กรณีที่มีการถือสินทรัพย์และสินทรัพย์นั้นได้ถูกขายก่อนจะหมดอายุการใช้งาน โดยเฉพาะการขาย
ก่อนการตัดค่าเสื่อมราคาออกทั้งหมด ในทำนองเดียวกันกับที่ท่านผู้ถือหุ้นอีกท่านหนึ่งได้ชี้แจงไปแล้ว
และสำหรับท่านที่ไม่ทราบข้อมูล โดยปกติเครื่องบินลำหนึ่งมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้น การบันทึกค่าใช้จ่ายไว้
เป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปีเดียวจะทำให้ค่าใช้จ่ายมีจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้ ในทางบัญชีจึงได้กำหนดให้มี
การทยอยตัดค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นรายปีตามอายุการใช้งาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดมาตรฐานการ
บัญชีหรือมาตรฐานภาษีว่าจะกำหนดกี่ปี ตัวอย่างเช่น กำหนดการตัดค่าเสื่อมราคาของอายุเครื่องบิน
ไว้ที่ 20 ปี และจากสถิติที่แสดงให้เห็นว่าอายุเฉลี่ยของเครื่องบินลดลงมาจากจาก 10 ปี เป็น 9 ปี ทำให้
เข้าใจว่าบริษัท มีเครื่องบินใหม่ให้บริการ ซึ่งถือว่าเป็นข้อดีทางการตลาด แต่ในทางบัญชีและการเงิน
อาจมีผลตรงกันข้าม กล่าวคือ เมื่อมีการตั้งเกณฑ์การตัดค่าเสื่อมราคาไว้ที่ 20 ปี แต่มีการขาย
เครื่องบินก่อนกำหนด ค่าเสื่อมราคาที่ตัดเกินไปก็จะต้องนำกลับมาเป็นรายการทางบัญชี ซึ่งอาจ
ก่อให้เกิดผลขาดทุนและก่อให้เกิดการด้อยค่าของสินทรัพย์ ซึ่งจะปรากฏในงบการเงิน ทั้งนี้ ตนไม่
แน่ใจว่าปัญหาดังกล่าวจะสามารถแก้ไขในทางการเงินได้หรือไม่ แต่สำหรับสินทรัพย์ที่เป็นชิ้นใหญ่
การใช้วิธีการเช่าน่าจะช่วยแก้ปัญหาได้ ตัวอย่างที่ปรากฏในรายงานประจำปีก็มีรายจ่ายประเภท
Leasing อยู่แล้ว ตนจึงขอเสนอแนะให้มีการเช่าเครื่องบินแทนการซื้อ และในประเด็นเกี่ยวกับค่าซ่อม
บำรุงและค่าเสื่อมราคาก็อาจต้องมีการเจรจากับผู้ให้เช่าอีกครั้งหนึ่งว่าใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ
ค่าใช้จ่ายดังกล่าว (4) เรื่องความเสียหายจากความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยน จากรายงานประจำปี
สังเกตได้ว่าบริษัท มีสกุลเงินตราต่างประเทศที่เกี่ยวข้องมากกว่า 50 สกุลเงิน ซึ่งตนเข้าใจว่าเป็น
เพราะบริษัท ได้ขยายกิจการและตั้งสาขาในกว่า 50 ประเทศ ดังนั้น หากบริษัท ปรับใช้เฉพาะสกุล
เงินตราหลักอาจพอช่วยแก้ไขได้บ้าง ทั้งนี้ หากพิจารณาเกี่ยวกับรูปแบบของการบริหารความเสี่ยงด้าน
การเงิน มีการนำสัญญาซื้อขายล่วงหน้า (Derivatives) มาเป็นตัวช่วย แต่ตนไม่เข้าใจว่าเพราะเหตุใด
จึงต้องใช้ Derivatives โดยการ Swap เฉพาะเงินสกุลเยนเป็นหลัก เนื่องจากมีความเห็นว่าการเลือก
เงินสกุลดอลลาร์เป็นเงินตราต่างประเทศน่าจะช่วยได้มากกว่าจึงขอสอบถามผู้บริหารในประเด็นนี้ โดย

ละเอียดในวาระที่ 4 ต่อไป และ (5) เกี่ยวกับบริษัทไทยสมายล์ ผู้ถือหุ้นหลายท่านรวมทั้งตนเกิดความกังวลในประเด็นนี้ ซึ่งเดิมตนทราบว่าสายการบินนกแอร์ไม่ได้เป็นบริษัทลูกการบินไทย แต่การบินไทยเป็นเพียงผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือร่วมลงทุนกับบริษัท นกแอร์ และในปัจจุบันบริษัทนกแอร์ก็ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ไปแล้วเช่นกัน สิ่งที่ตนกังวลคือหากไทยสมายล์เริ่มมีกำไรแล้ว บริษัทฯ จะตัดไทยสมายล์ ออกไปหรือไม่ ซึ่งการกระทำดังกล่าวจะส่งผลให้สินทรัพย์ของบริษัทฯ ลดลงไป นอกจากนี้สิ่งที่เกิดขึ้นภายหลังก็คือการกำหนดให้เที่ยวบินของไทยสมายล์ มีระยะบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง ซึ่งอาจก่อให้เกิดการบริการที่ไม่เป็นธรรมต่อบริษัทฯ ทั้งนี้ ตนทราบมาว่าบริษัทฯ ยังคงมีเที่ยวบินที่บินไปยังภาคเหนือ แต่ภาคใต้เป็นของไทยสมายล์ทั้งหมด ซึ่งผู้โดยสารหลายท่านก็เริ่มแสดงความคิดเห็นว่านักธุรกิจทางภาคใต้ก็ต้องการใช้บริการในชั้นธุรกิจและการบริการในรูปแบบที่หลากหลายกว่านี้ นอกจากนี้ ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่มีเที่ยวบินไปหาดใหญ่ทั้งๆ ที่หาดใหญ่เป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญและเป็นประตูออกสู่ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และยังมีมหาวิทยาลัยถึง 4 แห่ง ในกรณีที่ต้องเชิญวิทยากรจากต่างประเทศมาบรรยายแต่ต้องมาใช้บริการสายการบินในราคาประหยัด อาจทำให้ผู้โดยสารได้รับความไม่สะดวกสบายเท่าที่ควรเมื่อเปรียบเทียบกับบริการระหว่างภาคเหนือกับภาคใต้ซึ่งมีนักธุรกิจจำนวนมากกว่า สำหรับตลาดหุ้นก็ต้องยอมรับว่านักลงทุนจากภาคใต้มีส่วนการลงทุนที่มากเป็นอันดับ 2 ของประเทศ ดังนั้น เพราะเหตุใดจึงไม่มีการให้บริการในภาคใต้ แต่มีการให้บริการในภาคเหนือได้ และประเด็นสุดท้าย ตนขอตั้งข้อสังเกตว่ากระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นจำนวนร้อยละ 51 แต่ไม่ได้อภิปรายใดๆ ในการประชุมทั้งที่เป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ถึงร้อยละ 51 จึงขอสอบถามว่ากระทรวงการคลังมีความคิดเห็นอย่างไรกับการขาดทุนครั้งนี้ของบริษัทฯ

นายประทีป วัชรโชคเกษม ผู้ถือหุ้น กล่าววาทนใช้บริการของบริษัทฯ เป็นประจำ และพบว่าบริษัทฯ มีปัญหามานานและเป็นเขตของผู้มีอิทธิพล ดังนั้น การที่ท่านประธาน ซึ่งเป็นทหารอากาศเข้ามาแก้ไขปัญหาของบริษัทฯ นั้นเหมาะสมที่สุด และตนมีความเห็นว่าการบริการของบริษัทฯ ในระยะหลังนั้นมีคุณภาพต่ำลง เมื่อใช้บริการก็จะประสบปัญหาเครื่องบินไม่จอดเข้าวงวง ทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัย บัตรโดยสารก็มีราคาสูง ดังนั้น บริษัทฯ ควรมีนโยบายห้ามจอดกลางสนามบิน และให้เครื่องบินเข้าวงทุกครั้งเพื่อความปลอดภัย และในระยะหลัง ตนพบว่าสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินของประเทศสาธารณรัฐเกาหลีให้บริการที่ดีกว่า มีความสะอาดเรียบร้อย มีลูกเรือคนไทยที่มีความเอาใจใส่ดี นอกจากนี้ ภายในบริษัทฯ เองก็ยังมีผู้มีอิทธิพลจำนวนมากที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากบริษัทฯ ตนจึงขอฝากประเด็นทั้งหมดให้ท่านประธานพิจารณาต่อไป

ประธาน กล่าวว่าจะขอชี้แจงอย่างกระชับ และจากนั้นจะมอบหมายให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ (DO) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง (DT) และกรรมการ คือนายคณิต แสงสุพรรณ ได้ชี้แจงต่อไป ทั้งนี้ ในส่วนของประเด็นการตั้ง

กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานาบุคลากรนั้น บริษัทฯ รอให้มีการตั้งกรรมการทั้ง 5 ท่าน ในวันนี้ หลังจากนั้นจะมีคำสั่งเกี่ยวกับการตั้งกรรมการชุดต่างๆ ในวันถัดไป และกรรมการชุดดังกล่าว จะสามารถเริ่มดำเนินการได้ในสัปดาห์แรกของเดือนพฤษภาคมนี้ ส่วนเรื่องของเครื่องบินที่รือจำหน่าย เป็นจำนวนมากนั้น ขณะนี้ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้มีการประชุมกันหลายครั้ง เพื่อหาแนวทาง พิจารณาว่าจะขายหรือจำหน่ายโดยวิธีการใด ซึ่งบริษัทฯ กำลังติดต่อผู้เชี่ยวชาญเข้ามาดำเนินการและ จะเร่งรัดเรื่องนี้เป็นวาระเร่งด่วนของบริษัทฯ ต่อไป

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น กล่าวที่ตนได้อภิปรายในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งที่แล้วในหน้า 47 ใน 4 ประเด็นดังต่อไปนี้ แต่ยังไม่ได้รับคำตอบจากฝ่ายบริหารได้แก่ (1) นโยบายเรื่องการปราบยาเสพติด การลักทรัพย์สินของผู้โดยสารที่สนามบินจังหวัดภูเก็ต ซึ่งตนเป็นหนึ่งในกรรมการสอบสวนและ ประเมินผลการสอบสวนว่ามีการกระทำความผิด แต่ผลการสอบสวนภายหลังจากที่ตนออกจากบริษัทฯ มาเป็นเวลา 2 ปีแล้วยังอยู่ที่นางชุตตา ธนะภูมิ (DI) และยังไม่มีการสรุปว่าบริษัทฯ เสียหายอย่างไร ซึ่ง แสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ไม่มีธรรมาภิบาล จึงขอให้นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นผู้ให้คำตอบ (2) บริษัทฯ จ้างพนักงานที่เกษียณอายุ 60 ปีแล้วมาขับรถในสนามบิน ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุต่อเครื่องบิน ตนขอสอบถามว่าหากบริษัทประกันภัยไม่ชดใช้ค่าเสียหายและเป็นการขัดต่อมติคณะรัฐมนตรี บริษัทฯ จะดำเนินการอย่างไร บริษัทฯ จะใช้พนักงาน Outsource หรือพนักงานของวิงสแปนแทนเพื่อแก้ไขปัญหานี้หรือไม่ (3) เรื่องการขาดแคลนแรงงานตามที่เคยมีการเสนองาน Outsource หรือพนักงานจาก วิงสแปน และเคยมีการติดต่อรองอธิบดีฝ่ายจัดหางานของกระทรวงแรงงาน ตนได้รับแจ้งว่ายังมี ผู้รอการจ้างเป็นจำนวนมาก แต่บริษัทฯ ไม่ยอมดำเนินการใดๆ จึงทำให้บริษัทฯ เสียประโยชน์เป็นเงิน จำนวนประมาณ 1,000 ล้านบาทต่อปี ตนจึงขอให้บริษัทฯ ให้คำตอบเกี่ยวกับการดำเนินการดังกล่าวด้วย และ (4) มีผู้อภิปรายว่าการบริหารงานจะดีหรือไม่ขึ้นอยู่กับทั้งคณะ จึงขอให้ท่านประธานมีความกล้า ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว และขอให้มีการชี้แจงคำตอบตามประเด็นข้างต้น

ประธาน มอบหมายให้นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากร บุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร และนายปภาณิต ชนะภักย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจ บริการการบิน เตรียมข้อมูลในการชี้แจงต่อไป

นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนา อย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวขอขอบคุณข้อเสนอแนะจากผู้ถือหุ้นซึ่งบริษัทฯ จะนำไปใช้ให้เป็นประโยชน์ เช่น

ประเด็นของนายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับคำถามในระเบียบวาระที่ 1 เรื่องเครื่องบิน A340-500 ซึ่งบริษัทฯ มีเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจำนวน 4 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีที่นั่งจำนวน 215 ที่นั่ง มีขนาดเครื่องยนต์ค่อนข้างใหญ่ กล่าวคือ มี 4 เครื่องยนต์ และสามารถบินได้ไกลมาก เช่น จากกรุงเทพฯ - ลอสแอนเจลิส และกรุงเทพฯ - นิวยอร์กโดยไม่ต้องหยุดเพื่อเติมน้ำมัน ทั้งนี้ ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการซื้อตั้งแต่ปี 2546 หรือเมื่อประมาณ 11 ปีที่แล้ว และคณะรัฐมนตรีในปี 2547 อนุมัติให้มีการซื้อจำนวน 4 ลำแบบ Financial Lease กล่าวคือ การซื้อแบบจัดหาเงินกู้ โดยในปี 2551 เป็นปีที่น้ำมันมีราคาสูงมาก และปรากฏว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวค่อนข้างกินน้ำมันสูง เวลาบริษัทฯ ทำการบินตรงในระยะไกลจะต้องเติมน้ำมันเต็มพิกัด โดยเครื่องบิน 1 ลำบางครั้งต้องมีการเติมน้ำมัน 200-300 ตัน ทำให้เครื่องบินต้องรับน้ำหนักของน้ำมันด้วย จึงทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม เครื่องบินดังกล่าวถือเป็นเครื่องบินที่มีพิสัยไกลที่สุดในปัจจุบัน ดังนั้น ในปี 2551 ราคาน้ำมันที่ขึ้นจาก 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ เป็น 140 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ส่งผลให้ผลประกอบการหรือราคาขายของ บริษัทฯ ไม่สามารถสู้กับตลาดได้ นอกจากนี้ เครื่องบินยังต้องมีการแวะพักระหว่างทาง ดังนั้น ในปี 2551 บริษัทฯ จึงยกเลิกเส้นทางแรกก็คือ กรุงเทพฯ - นิวยอร์ก ประกอบกับการแวะพัคจุดเครื่องบินทำให้บริษัทฯ ต้องเสียค่าจอดในราคาสูงมาก ดังนั้น โดยปกติตามแผนแล้วเครื่องบินของบริษัทฯ ที่จะดำเนินการขายนี้ จะมีอายุ 20 ปี แต่เครื่องบินลำนี้ใช้อยู่ประมาณ 5-6 ปีก็ต้องเลิกใช้ ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นกับสายการบิน Singapore Airlines เช่นกัน ดังนั้น สิ่งที่เราวางแผนไว้ในอดีต กับสิ่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นไม่เป็นไปอย่างที่คาดคิดไว้ ทำให้เกิดการด้อยค่าขึ้น ดังนั้น สิ่งที่ไม่สามารถแข่งขันได้ก็คือ (1) อายุของเครื่องบิน กล่าวคือ ถ้ามีอายุเกินกว่า 20 ปี ก็หมายความว่าประสิทธิภาพการซ่อมบำรุงกับการสิ้นเปลืองน้ำมันไม่มีความคุ้มค่า (2) แบบของเครื่องบิน A340-500 เข้าข่ายเครื่องบินที่ถูกออกแบบในภารกิจที่คาดว่าน่าจะดำเนินการได้ในขณะที่ราคาน้ำมันประมาณ 60-70 ดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ราคาน้ำมันสูงขึ้นถึง 130 ดอลลาร์สหรัฐฯ (3) การปลดระวางหรือเลิกใช้เครื่องบิน ก็คือเงื่อนไขสัญญาเช่าหรือสัญญาทางการเงิน Operating Lease ซึ่งจะเช่าอยู่ประมาณ 12 ปี ดังนั้น พอครบ 12 ปีก็ต้องคืนเครื่องบินไป หรือหากเป็นการเช่าระยะสั้นอย่าง Jet Airways ซึ่งบริษัทฯ เช่ามา 5 ปี พอหมดสัญญา บริษัทฯ ก็คืนเครื่องบินไป แต่ในกรณีของเครื่องบิน A340-500 สังเกตได้ว่าบริษัทฯ ใช้งานไปเพียง 6-7 ปี ก็ต้องมีการปลดระวาง เนื่องจากหากยิ่งใช้ก็จะยิ่งไม่คุ้มค่า ทั้งนี้ อากาศยานโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ Aircraft เฉลี่ยที่ร้อยละ 13 ค่าใช้จ่าย Variable Cost ก็คือค่าน้ำมัน ค่าใช้จ่ายดำเนินการร้อยละ 75 และค่าใช้จ่ายบุคลากรอีกประมาณร้อยละ 15 ดังนั้น โดยรวมทั้งหมดจะเห็นว่า Running หรือ Variable Cost หรือที่เรียกว่า ค่าใช้จ่ายผันแปรนั้นมีอัตราที่สูงมากโดยเฉพาะค่าน้ำมัน ดังนั้น ในการดำเนินธุรกิจเรื่องเส้นทางบินนั้น น้ำมันจะเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญมาก

ส่วนในประเด็นเกี่ยวกับระบบการขายที่นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น แนะนำมานั้น ทางฝ่ายสายการบินพาณิชย์จะรับไปพิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรเพื่อให้ลูกค้าสามารถซื้อบริการได้รวดเร็วขึ้น ส่วนเรื่องของไทยสมายล์นั้น จะนำไปพิจารณา และ Tiger Airways นั้นเป็นเรื่องในอดีต ซึ่งในขณะที่มีการศึกษาเรื่องดังกล่าวได้มีการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ตนจึงขอเรียนผู้ถือหุ้นว่าบริษัท ได้ใช้ทุกโอกาสในการทำรายได้ให้บริษัท รวมทั้งทำให้เครือข่ายของบริษัทพัฒนาขึ้น ดังนั้น บริษัท จึงต้องหาโอกาสในการขยายธุรกิจต่อไป เนื่องจากบริษัท มีคู่แข่งจำนวนมาก ทั้งในส่วนของ Low Cost และ New Comer ดังนั้น บริษัท จึงต้องเข้าถึงทุกตลาด ซึ่งในช่วงที่บริษัท ทำการศึกษานั้น บริษัท ได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษามาดำเนินการ เมื่อได้ผลการศึกษาแล้ว คณะกรรมการบริษัท หรือหน่วยงานที่ควบคุมดูแลจึงจะสามารถนำมาพิจารณาตัดสินใจต่อไปได้

ทั้งนี้ ในเรื่องของ การ Utilization ผุ่งบินของบริษัท มีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ตารางบิน ซึ่งในเรื่องตารางบินนี้ไม่ได้ขึ้นอยู่กับบริษัท เพียงฝ่ายเดียว แต่ขึ้นอยู่กับเจ้าของสนามบินที่จุดปลายทาง หรือ Destination นั้นๆ ที่ต่างประเทศด้วย
2. ความต้องการเส้นทางบิน กล่าวคือ ตลาดใหญ่เพียงพอหรือไม่
3. Technical Research กล่าวคือ ต้องคำนึงถึงเรื่อง Heavy/Light line maintenance ซึ่งจะขึ้นอยู่กับช่วงเวลา Ground time ที่แต่ละสนามบินมีข้อกำหนดแตกต่างกัน เช่น ในช่วงที่มีเที่ยวบินแน่นมาก (Congestion) แทนที่เครื่องบินจะจอดเพียง 1 ชั่วโมง ก็อาจจะต้องจอด 1.30 ถึง 2 ชั่วโมง อีกทั้งยังมีปัจจัยเรื่องนักบินซึ่งจะต้องมี Available เพียงพอต่อจำนวนของเครื่องบิน และเรื่องการเสนอให้ Matching เช่น บินไปถึงที่หนึ่งในเวลา 01.00 น. และให้บินต่อไปอีกที่หนึ่ง แต่ไม่มีผู้โดยสาร กรณีนี้ก็จะก่อให้เกิดความเสียหาย ดังนั้น จากปัจจัยเหล่านี้ในอดีต ทำให้บริษัท ทำ Utilization อยู่ประมาณ 11-11.5 ชั่วโมงต่อวันต่อลำ
4. เรื่อง High season กับ Low season โดยประเทศไทยเป็นประเทศท่องเที่ยว เช่น ในไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 4 จะมีการบินหนาแน่น และปัจจุบันเครื่องบิน A380-800 มีการใช้ Utilization เต็มที่ถึงกว่า 15 ชั่วโมง

กรณีไทยสมายล์ซึ่งเป็นสายการบินระยะใกล้ เส้นทางภายในประเทศ ก็จะไม่มีการบินที่บินมาถึงกรุงเทพฯ ในเวลา 01.00 น. อย่างมากที่สุดจะถึงประมาณ 21.00 น. ดังนั้น ด้วยเหตุผลเรื่อง Destination ทำให้ไทยสมายล์ไม่สามารถบินช่วงกลางคืนได้ และโดยสัดส่วนของไทยสมายล์ในขณะนี้ จะบินในส่วนของภายในประเทศค่อนข้างมาก และจะมีการบินระหว่างประเทศบ้าง แต่ทั้งหมดนี้จะให้ Utilization ประมาณ 8 ชั่วโมงกว่า อย่างไรก็ตาม ตนขอรับความคิดเห็นในเรื่องนี้ไว้พิจารณา ซึ่งการ

Improve หรือการ Utilization นี้จะทำให้ต้นทุนของเครื่องบินอยู่ที่ประมาณร้อยละ 13 ตามที่ได้เรียนให้ทราบและจะพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้น

การด้อยค่าของอากาศยานนี้ บริษัทฯ จะใช้เครื่องบินประมาณ 15-20 ปี ซึ่งบริษัทฯ ได้ตรวจสอบจากผู้ประกอบการธุรกิจนี้จากทั่วโลก พบว่าการเสื่อมค่าราคาและการตัดราคาสินทรัพย์ทางบัญชีในแต่ละปีอยู่ที่ประมาณ 19.8 ปี ในส่วนของบริษัทฯ อยู่ที่ 20 ปี

มูลค่าสุดท้ายหลังจากหมดอายุใช้งานที่บริษัทฯ ตั้งตามระบบบัญชีที่ร้อยละ 10 ของมูลค่าที่บริษัทฯ ได้มา และที่เหลืออีกร้อยละ 90 บริษัทฯ จะนำมาเป็นค่าเฉลี่ยการเสื่อมค่าราคา ทั้งนี้ ในส่วนของการเสื่อมค่าราคาจะเป็นค่าอัตราเฉลี่ยตามระยะเวลาจริง ซึ่งทำให้ต้นทุนของเครื่องบินที่บริษัทฯ ทำอยู่ในปัจจุบันค่อนข้างเหมาะสม

เรื่องการจอดเครื่องบิน ในปัจจุบันนี้ มีเครื่องบินที่จอดไว้จำนวน 31 ลำ แบ่งเป็นเครื่องจอดรอขายจำนวน 18 ลำ เครื่องกำลังเริ่มเข้าจอดจำนวน 3 ลำ และเครื่องเข้าซ่อมจำนวน 10 ลำ ในจำนวนเครื่องเข้าซ่อมจำนวน 10 ลำนั้นมีเครื่องบินซึ่งอยู่ใน Heavy Maintenance จำนวน 5 ลำ และมี Special Repair อีกจำนวน 3 ลำ ส่วนจำนวนเครื่องบินที่เหลือยังปฏิบัติการบินอยู่ในตารางบินทั้งหมด

เรื่องการจัดหาเครื่องบิน บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ 3 ประเภทหลัก กล่าวคือ (1) ซื้อด้วยตนเอง (2) จัดหา Financial Lease และ (3) Operating Lease หรือเข้ามาดำเนินการ ซึ่งขณะนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินโดยการทำ Financial Lease และ Operating Lease ตามที่ผู้ถือหุ้นแนะนำ ซึ่งสัดส่วนนี้ในทุกๆ สายการบินจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 30-40 ในขณะที่บางรายจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 20 ของจำนวนเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม การเข้าดังกล่าวจะรวมต้นทุน อัตราดอกเบี้ย ค่าความเสียหาย ค่าดำเนินการ และค่าธรรมเนียมที่ค่อนข้างสูง ซึ่งบริษัทฯ จะได้ประโยชน์เรื่องส่วนลดของค่ามัดจำ แต่บริษัทฯ จะเสียประโยชน์ เนื่องจากผู้ให้เช่าจะคิดค่าดำเนินการกับบริหารจัดการ

เส้นทางบิน จีน ญี่ปุ่น เกาหลี ซึ่งทางบริษัทฯ ได้นำข้อมูลมาจากการท่องเที่ยวพบว่า ปัจจุบันการเดินทางเข้าออกประเทศไทยมีจำนวนลดลง ทั้งนี้ มีประเด็นที่ผู้บริหารต้องตัดสินใจในเรื่องของโอกาสและเวลาการบิน คือเมื่อบริษัทฯ ยกเลิกเวลาบิน เวลาบินนั้นจะถูกยกเลิกจากตารางเวลาที่บริษัทฯ เคยยื่นขอแต่ละประเทศไว้ ดังนั้น เมื่อบริษัทฯ ถอนเที่ยวบินออก ประเทศนั้นๆ ก็จะถอนตารางเวลาของบริษัทฯ ไปด้วย และสายการบินอื่นที่จองไว้ก็จะได้ตารางเวลานั้นแทน

เรื่องการจัดอันดับของ Skytrax ในปี 2555 ซึ่งบริษัทฯ ไม่ได้ทำสัญญาต่อ เนื่องจาก Skytrax ไม่สามารถส่งมอบรายงานผลในปีดังกล่าวตามที่บริษัทฯ ว่าจ้าง อย่างไรก็ตาม ขณะนี้บริษัทฯ ได้ทำการเจรจาในเรื่องของขอบเขตสัญญาและมีการซื้อบริการกลับมาแล้ว

ทั้งนี้ ตนขอรับข้อเสนอแนะเรื่องการบริการและ เรื่องเครื่องบินเข้าจอดขีดประตู (งวง) ไว้พิจารณา อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจมีข้อจำกัดของสนามบิน เช่นในกรณีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ใน ส่วนของต่างจังหวัดนั้น บริษัทฯ เป็น Priority ที่ต้องเข้างวงทั้งหมด

ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ กล่าวชี้แจงเรื่องการ ปฏิบัติงานลูกเรือในกรณีการก่อการร้ายว่าทางบริษัทฯ ได้มีการฝึกอบรมลูกเรืออยู่แล้ว แต่ในส่วนของ การปฏิบัตินั้น ชั้นแรกจะมีการตักเตือนผู้โดยสารด้วยวาจา ชั้นที่สองจะตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร และหากยังไม่มีการแก้ไข จะมีการกักตัวผู้โดยสารไว้ และเมื่อถึงที่หมายปลายทาง นักบินที่รับผิดชอบ ในเที่ยวบิน จะแจ้งเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้มารับตัวผู้โดยสาร ดังกล่าวไปดำเนินคดีต่อไป ในส่วนของนักบินนั้น ทางบริษัทฯ ได้มีการป้องกันอยู่แล้ว แต่ไม่สามารถ ชี้แจงขั้นตอนในที่ประชุมได้ เนื่องจากเหตุผลด้านความปลอดภัย

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวขอบคุณฝ่ายบริหารบริษัทฯ ที่ทำการชี้แจง และเสนอว่า ยังไม่ควรมีการอภิปรายในรายละเอียด เนื่องจากประธานได้แจ้งแล้วว่าต้องใช้เวลาดำเนินการ ประมาณ 4-6 เดือน และได้สอบถามถึงเวลาการปิดประชุม

นายโยธิน ภมรมนตรี ผู้ถือหุ้น ขอให้ประธานตรวจสอบผลการศึกษาถึงปัญหาที่เกิดจาก เครื่องบิน A340-500 นอกจากนี้ ยังได้แสดงความไม่เห็นด้วยในกรณีที่มีการจ้างที่ปรึกษามาดูแลเรื่อง Tiger Airways เนื่องจากเห็นว่า Tiger Airways ถูกระงับการบินตั้งแต่ปี 2554 เนื่องจากเหตุผลด้านความ ปลอดภัย ซึ่งทำให้ขาดทุนประมาณ 7,100,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย และสายการบิน Singapore Airlines ได้ถือหุ้นอยู่ถึงร้อยละ 49 จึงเห็นว่าการนำ Tiger Airways เข้ามาอยู่ในประเทศไทยนั้นไม่สมควร อีกทั้ง ยังมีปัญหาเรื่องการจัดการการบินเนื่องจากกังวลว่าเส้นทางบินของ Tiger Airways อาจตรงกับ Singapore Airlines ทั้งหมด ซึ่งกรณีนี้ได้มีการทักท้วงไปยังคณะกรรมการบริษัทฯ และสุดท้ายจึงได้มีการยกเลิกโครงการนี้ไป และต่อมาก็ได้มีการตั้งสายการบินไทยสมายล์ขึ้น อย่างไรก็ตาม ตนรู้สึกเป็น กังวลเรื่องการซื้อเครื่องบิน A330 เพื่อทำการฝึกนักบิน เนื่องจากเห็นว่าอาจใช้เวลานานและมีค่า บำรุงรักษาจำนวนมาก และเรื่องการคืนสิทธิการบินในเส้นทางการบินที่ดีของบริษัทฯ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ไม่เหลือเส้นทางการบินที่ดี เพราะการคืนสิทธิดังกล่าวจะเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินอื่น เช่น บางกอกแอร์เวย์ส เออร์เอเชีย และ Thai Lion Air ที่รอสิทธิอยู่ใช้สิทธิในเส้นทางการบินเหล่านั้นแทน อีกทั้งได้สอบถามถึงสาเหตุที่บริษัทฯ และไทยสมายล์ไม่มีการประสานงานให้มีการฝึกนักบินร่วมกัน ตั้งแต่แรก นอกจากนี้ ตนได้สอบถามถึงเหตุผลในการอนุมัติให้ไทยสมายล์ซื้อเครื่องบิน 320 ซึ่ง แตกต่างจากการอนุมัติซื้อเครื่องบิน 737 ของนกแอร์ และมีความเห็นว่าควรมีการซื้อเครื่องบินรุ่น เดียวกันเพราะใช้อะไหล่เหมือนกันและทำการฝึกนักบินได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ ตนรู้สึกเป็นกังวล

เกี่ยวกับนักบินว่าหลังจากฝึกบินเครื่องบิน 320 และ 737 แล้ว นักบินดังกล่าวอาจย้ายไปอยู่กับแอร์เอเชียหรือ Thai Lion Air เนื่องจากบริษัทดังกล่าวใช้เครื่องบินรุ่นดังกล่าวเช่นเดียวกัน

เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง กล่าวสร้างความมั่นใจให้ผู้ถือหุ้นในด้านความปลอดภัย โดยชี้แจงว่าในขั้นตอนของการซ่อมบำรุงเครื่องบินนั้นจะต้องขึ้นอยู่กับบริษัทผู้ผลิตที่จะเป็นผู้กำหนดและตรวจสอบว่าบริษัท ต้องปฏิบัติตามอย่างไร ทั้งนี้ ขั้นตอนจะถูกตั้งหรือไม่นั้นขึ้นอยู่กับระบบการตรวจสอบ โดยปัจจุบันบริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยองค์กรหลักๆ 5 องค์กร คือ (1) กรมการบินพลเรือนภายใต้ข้อกำหนดของ International Civil Aviation Organization (ICAO) (2) Federal Aviation Administration (FAA) จากประเทศสหรัฐอเมริกา (3) European Aviation Safety Agency (EASA) จากยุโรป (4) Civil Aviation Administration of China (CAAC) จากประเทศจีน และ (5) Civil Aviation Safety Authority (CASA) จากประเทศออสเตรเลีย ดังนั้น ทั้ง 5 องค์กรหลักจะต้องออกเอกสารให้ฝ่ายช่างทุกๆ 2 ปี โดยมีการตรวจสอบทุก 1 ปี และแก้ไขข้อบกพร่องทุก 6 เดือน ดังนั้นขอให้ผู้ถือหุ้นมีความมั่นใจได้ว่าเครื่องบินมีระบบความปลอดภัยสมบูรณ์ แต่ที่ผ่านมามีเหตุการณที่ทำให้รู้สึกไม่มั่นใจกับความปลอดภัย ทั้งนี้ หากได้ทำการศึกษาในรายละเอียดแล้ว จะพบว่าบางเหตุการณ์เป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น อากาศยานชนนก การตกหลุมอากาศ การลงสนามบินซึ่งจะต้องมีการใช้ระบบเบรกอย่างรุนแรงและระบบความปลอดภัยที่จะต้อง Release ตัวเองให้ยางแบนโดยที่ไม่ระเบิด แต่มีเพียงเหตุการณ์เดียวที่เครื่องบิน A330 ออกนอกรันเวย์ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเกิดจากตัวฐานล้อด้านขวาชำรุด และปัจจุบันผลการสอบสวนอย่างไม่เป็นทางการออกมาแล้วว่าได้มีสาเหตุจากการซ่อมบำรุง ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการสรุปขององค์กรความปลอดภัยของประเทศฝรั่งเศส บริษัทผู้ผลิตฐานล้อจากประเทศอังกฤษ และกรมการบินพลเรือนกำลังจัดทำข้อสรุปเรื่องการลดอายุการใช้งานของฐานล้อ และเปลี่ยนวัสดุอุปกรณ์บางส่วน ดังนั้น ในเบื้องต้น ตนจึงขอให้ความมั่นใจว่าระบบการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ นั้นมีความสมบูรณ์ถูกต้องทุกประการ

ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ กล่าวขอบคุณกัปตันโยธิน ภมรมนตรี ผู้ถือหุ้น สำหรับข้อคิดเห็น และได้ชี้แจงว่าการเลือกนักบินของบริษัทฯ นั้นมีขั้นตอนซึ่งดำเนินการโดย Professor จากสแกนดิเนเวียมาโดยตลอด ดังนั้น จึงไม่มีการใช้เส้นสายอย่างแน่นอน ในส่วนของการฝึกอบรมได้มีการหารือกับกัปตันวรเนติ หล้าพระบาง ผู้อำนวยการใหญ่สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการกรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ที่จะมีการฝึกพร้อมกันเพื่อให้นักบินของบริษัทฯ ได้มีโอกาสขึ้นเป็นกัปตันเร็วขึ้น ส่วนในเรื่องของการขาดกำลังพลนักบิน (นักบินที่สอง) บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขโดยการว่าจ้างนักบินที่เกษียณอายุ 60 ปี มาทำการบินให้กับบริษัทฯ โดยมีอายุสัญญา 1 ปี เพราะตามกฎหมายการบิน นักบินสามารถทำการบินได้จนถึง

อายุ 65 ปี แต่จะต้องถูกตรวจร่างกายทุกๆ 6 เดือน ดังนั้น ขอให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจเรื่องคุณภาพนักบิน สำหรับเรื่องที่คุณถือหุ้นมีความกังวลเกี่ยวกับการย้ายสายการบินของนักบิน ตนขอทำความเข้าใจว่า เนื่องจากปัจจุบันมีสายการบินใหม่เกิดขึ้นจำนวนมาก และมีความต้องการนักบินสูงมาก ดังนั้น จึงเกิดการดึงตัวนักบินด้วยข้อเสนอที่ดี เช่น ข้อเสนอเรื่องของรายได้ และข้อเสนอว่าให้เป็นกัปตันโดยทันที แต่ในส่วนของบริษัทฯ ไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ เนื่องจากจะต้องดำเนินการตามระบบอาวุโส โดยนับจากอายุงานในบริษัทฯ

นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ตอบข้อสอบถามของนายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น ในประเด็นเรื่อง Outsource ที่จังหวัดภูเก็ตซึ่งถูกกล่าวหาว่ามีการค้ายาเสพติด โดยชี้แจงว่าได้มีการตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์เข้าไปตรวจสอบแล้ว และมีข้อสรุปว่ายังไม่พบข้อเท็จจริงดังกล่าว ดังนั้น จึงยังไม่ได้มีการดำเนินการตรวจสอบต่อไป ตนจึงขอไปตรวจสอบความคืบหน้าอีกครั้ง

นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าขอให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องตอบข้อซักถามของตน และแจ้งว่าได้ประสบปัญหาเรื่องการติดต่อฝ่ายจำหน่ายบัตรโดยสารที่ประเทศจีน เนื่องจากพนักงานไม่สามารถพูดภาษาไทยได้

พันจ่าอากาศเอก ดำรงค์ ไวยคณี ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอบคุณผู้บริหารที่ชี้แจง แต่ขอแสดงความเห็นว่าผู้บริหารยังไม่ได้ตอบคำถามตน เนื่องจากผู้บริหารเพียงแต่อธิบายขั้นตอนของการทำงานเท่านั้น และขอให้ตอบคำถามเรื่องสิทธิการบินที่นายโยธิน ภมรมนตรี ผู้ถือหุ้นได้สอบถาม ส่วนประเด็นที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ได้ชี้แจงนั้น ตนได้แจ้งว่าในประเด็นดังกล่าวได้มีมติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ปัจจุบันฝ่ายบริหารไม่ได้การดำเนินการใดๆ

ประธาน มอบหมายให้นายธีรพล โชติชนาภิบาล รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ ชี้แจงข้อสอบถามของนายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น สำหรับปัญหาเรื่องอาหารของเที่ยวบินกวางเจา และมอบหมายให้นายปานทิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน ชี้แจงปัญหาเรื่องพนักงานบริการไม่สุภาพที่กวางเจา

นายนรา ศรีเพชร ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความยินดีกับบริษัทฯ ที่เป็นบริษัทมหาชนอย่างแท้จริง โดยมีผู้ถือหุ้นมากที่สุดในบรรดาบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทย และขอสอบถามใน 2 ประเด็นดังต่อไปนี้ (1) คำถามจาก IOD หรือ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย เกี่ยวกับเรื่องที่บริษัทฯ ได้มีการลงนามต่อต้านการทุจริตคอร์ปชั่น ตนขอเรียนถามว่าบริษัทฯ จะดำเนินการอย่างไรเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และ (2) เนื่องจากบริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงคณะ

ผู้บริหารตลอดจนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อยู่เป็นประจำ จึงขอเรียนถามว่าในส่วนของ การดำเนินงานตามแผนงานที่วางไว้จะมีความต่อเนื่องหรือไม่ อย่างไร และขอเรียนเพิ่มเติมว่าบริษัท ไม่ได้เป็นเพียงบริษัทจดทะเบียนขนาดใหญ่ในตลาดหลักทรัพย์เท่านั้น แต่ยังเป็นเกียรติและ ภาพลักษณ์ของประเทศไทย ดังนั้น หากบริษัท ประสบปัญหาอย่างส่งผลเสียถึงเกียรติและศักดิ์ศรีของ ประเทศไทยด้วย จึงขอเป็นกำลังใจให้กับคณะผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทุกท่านของบริษัท ให้ ร่วมมือกันพัฒนาอนาคตของบริษัท ให้เจริญรุ่งเรืองต่อไป

ประธาน ขอให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงและ ตอบคำถามต่อที่ประชุม

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นที่ ให้ความเห็น และขอชี้แจงดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก ตามที่ผู้ถือหุ้นได้สอบถามถึงโครงสร้างคณะกรรมการของบริษัท นั้น ขอเรียน อธิบายประกอบรายงานประจำปี 2556 ซึ่งความปรากฏในหน้า 60 ว่ากรรมการบริษัท ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการตรวจสอบ ไม่ได้รวมกรรมการชุดย่อยด้วย และในหน้า 80 เป็นต้นไป จะแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัท ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่ ประธานแต่งตั้งขึ้นภายหลังเพื่อทำการปรับโครงสร้างของบริษัท โดยขอชี้แจงเรียงลำดับ กล่าวคือ ลำดับแรก ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งบริษัท มีอยู่แล้ว ลำดับต่อมา ได้แก่ คณะกรรมการ ธรรมาภิบาล มีพลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว เป็นประธานกรรมการ ลำดับต่อมา ได้แก่ คณะกรรมการ สรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร มีนายอารีพงศ์ ภูษอุม เป็นประธาน คณะกรรมการ ซึ่งโดยปกติแล้ว ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร จะต้องเป็นผู้แทนจากกระทรวงการคลัง หรือปลัดกระทรวงการคลัง ลำดับต่อมา ได้แก่ คณะกรรมการ อิสระ ซึ่งเดิมมีอยู่แล้ว ลำดับต่อมา ได้แก่ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งถูกแต่งตั้งขึ้นใหม่เพื่อทำ หน้าที่พิจารณาและวิเคราะห์ปัญหาที่บริษัท มีแนวโน้มจะประสบในอนาคตและวิธีการแก้ปัญหา ดังกล่าว โดยมีนายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ เป็นประธานกรรมการ ลำดับต่อมา ได้แก่ คณะกรรมการส่งเสริม กิจการเพื่อสังคม โดยมีนายสมชัย ศิริวัฒน์โชค ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ และ ลำดับสุดท้ายได้แก่ คณะกรรมการบริหารของบริษัท ซึ่งตนดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการอยู่ นอกจากนี้ คณะกรรมการที่เหลือเป็นคณะกรรมการด้านกฎหมาย ดังนั้น ในเรื่องคณะกรรมการจึงเป็น เรื่องที่บริษัท มีโครงสร้างบุคลากรอยู่หลายรูปแบบไม่ใช่เฉพาะกรรมการตรวจสอบเท่านั้น ซึ่งเป็นการ ปฏิบัติตามหรือปฏิบัติสูงกว่าหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ได้กำหนดไว้

ประเด็นที่สอง ตามที่ผู้ถือหุ้นถามถึง IOD (สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย) ขอเรียนตามความเข้าใจว่า บริษัทฯ ได้ลงนามต่อต้านการทุจริตกับองค์กรต่อต้านการทุจริตแล้ว แต่ในขณะนี้อาจยังไม่มีกรดำเนินการเท่าที่ควร ต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่งเพื่อติดตามการดำเนินการว่าจะมีฝ่ายใดเข้าดำเนินการหรือไม่ เพื่อให้เห็นการทำงานร่วมกันหลายๆ ด้าน จึงมีความเห็นว่าเรื่องนี้ควรอยู่ในการพิจารณาของคณะกรรมการธรรมาภิบาล จึงขอให้ผู้ถือหุ้นรอผลการดำเนินงานอีกระยะหนึ่ง

ประเด็นที่สาม ขอเรียนชี้แจงเกี่ยวกับไทยสมายล์โดยจะร่วมชี้แจงกับรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยขอเรียนว่าหากพิจารณาสภาพแวดล้อมแล้ว จะพบว่าการแข่งขันไม่ได้มีเพียงกรณีของบริษัทฯ กับไทยสมายล์เท่านั้น แต่ยังรวมถึงสายการบินอื่นๆ ทั้งที่เป็นสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) และสายการบิน Network อื่นๆ ด้วย ซึ่งตนขอเรียนชี้แจงประเด็นที่นำไทยสมายล์เข้ามาเสริมบริษัทฯ คือ (1) บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดร้อยละ 100 ของไทยสมายล์ (2) บริษัทฯ ไม่มีนโยบายนำหุ้นของไทยสมายล์ไปจำหน่ายจ่ายโอนโดยเด็ดขาด เนื่องจากบริษัทฯ มีไทยสมายล์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งต้องการเครื่องมือหลายรูปแบบในการดำเนินการ ยกตัวอย่างเช่น เที่ยวบินของบริษัทฯ ที่จังหวัดเชียงใหม่ นั้น เที่ยวบินเข้ากับเที่ยวบินอื่นนั้นมีผู้โดยสารเต็มตลอด ซึ่งบริษัทฯ สามารถทำการบินได้ แต่สำหรับเที่ยวกลางวันผู้โดยสารกลับว่างซึ่งหากบริษัทฯ ไม่ทำการบินในเที่ยวกลางวัน สายการบินอื่น ก็จะทำการบินแทน และอาจส่งผลกระทบต่อแย่งลูกค้าของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องมีเครื่องบินดังกล่าวเข้ามาเสริมและการใช้เครื่องบินนี้ไม่ได้ทำให้บริษัทฯ ขาดทุนแต่อย่างใด และตนเห็นด้วยกับข้อเสนอของผู้ถือหุ้นหลายๆ ท่านว่าไทยสมายล์ไม่ควรถูกเรียกว่าสายการบินภูมิภาค (Regional Airline) หรือชื่อใดๆ ก็ตาม เนื่องจากไทยสมายล์เป็นเครื่องมือของบริษัทฯ ที่จะนำไปใช้ในหลายรูปแบบ ทั้งทำการบินภายในประเทศหรือทำการบินในภูมิภาค ซึ่งหากบริษัทฯ สามารถแย่งตลาดลูกค้ามาได้แล้วบริษัทฯ ก็จะถอนไทยสมายล์ ออกไปเพื่อกลับเข้าไปบินแทน กรณีเช่นนี้จะเกิด Synergy (การประสานความร่วมมือ) ขึ้น ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าวนี้จะส่งผลในอนาคตให้บริษัทฯ กับไทยสมายล์ รวมถึงสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) ที่บริษัทฯ มีอยู่แล้วคือนกแอร์ มีแนวทางที่ชัดเจน และในท้ายที่สุด บริษัทฯ ก็จะทำการบินในระดับ Premium

นอกจากนี้ ขอเรียนว่า ที่ผ่านมาเครื่องบิน A380-800 ของบริษัทฯ เป็นเครื่องบินที่ดีมาก เป็นที่ยอมรับและประสบความสำเร็จ สามารถให้บริการได้ดี ทำกำไรสูง ถือเป็นเพียงไม่กี่บริษัทที่ใช้เครื่องบิน A380-800 สร้างกำไรได้เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ เป้าหมายของบริษัทฯ ในท้ายที่สุดคือการเป็นสายการบินระดับ Premium และหากมีจุดใดที่ขาดตกบกพร่องหรือในส่วนที่เป็นเที่ยวบินในประเทศ ก็จะมีไทยสมายล์เข้ามาช่วยเสริม ในขณะที่สายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) หรือนกแอร์ ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นทั้งหมดร้อยละ 39 ก็จะเป็นอีกกลยุทธ์ที่บริษัทฯ มีไว้แข่งขันกับ Low Cost Airline

อื่นๆ ดังนั้น ทั้งหมดนี้จึงเป็นเครือข่ายของบริษัทฯ ทั้งนี้ การที่บริษัทฯ ถูกลูกข่ายไทยสมายล์จำนวนร้อยละ 100 นั้น ส่งผลให้กำไรทั้งหมดของไทยสมายล์ ถือเป็นกำไรเข้าบริษัทฯ ทั้งหมด

นายปานทิติ ชนะภักย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน กล่าวว่าตามข้อเสนอของนายอุทิศ เหมวัตตถิกิจ ผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับการบริการของพนักงานบริษัทฯ ที่เมืองกวางเจานั้น ขอเรียนชี้แจงว่าตนจะกำชับให้พนักงานของบริษัทฯ ที่สนามบินกวางเจารวมถึงสนามบินอื่นๆ ให้รักษามาตรฐานของการบริการด้วยความเป็นไทยให้ได้ และในความเป็นจริงนั้น บริษัทฯ มีแผนงานในเรื่องการอบรมพนักงานต่างชาติของบริษัทฯ ให้เข้าใจและให้บริการด้วยมารยาทแบบคนไทยอยู่แล้ว เช่น เรื่องการไหว้ เป็นต้น

นายอุทิศ เหมวัตตถิกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า คณะกรรมการยังไม่ได้ตอบคำถามเรื่องผู้จัดการที่สนามบินดังกล่าว รวมถึงเรื่องการซื้อบัตรโดยสารของผู้โดยสารจีนที่จะเดินทางมาประเทศไทย

ประธาน รับทราบข้อซักถามดังกล่าวและขอให้เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน เป็นผู้ชี้แจง

เรืออากาศโท สุรพล อิศรางกูร ณ อยุธยา กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน ชี้แจงในเรื่องของอาหารโดยขอแบ่งดังนี้ คือ ส่วนที่ออกจากกรุงเทพฯ ซึ่งทั้งหมดมาจากครีวการบินของบริษัทฯ อีกส่วนหนึ่ง ได้แก่ ส่วนที่กลับมาจากต่างประเทศ อาจมีบางเส้นทางที่บริษัทฯ ดำเนินการบรรจุไปจากกรุงเทพฯ และให้บริการในขากลับด้วย แต่ใช้เฉพาะกับเที่ยวบินระยะบินสั้นๆ เท่านั้น และอีกส่วนหนึ่งคือ ครีวการบินที่บริษัทฯ จ้างครีวที่ต่างประเทศให้ทำอาหารให้ สำหรับส่วนของกวางเจา ขอรับว่าจะกลับไปพิจารณาตรวจสอบและยินดีที่จะปรับปรุงให้ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ขอให้นายอุทิศ เหมวัตตถิกิจ ผู้ถือหุ้น แจ้งความชัดเจนในรายละเอียดเรื่องเที่ยวบินเพื่อจะได้ไปดำเนินการให้ต่อไป

นายอุทิศ เหมวัตตถิกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในเที่ยวบินขากลับจากกวางเจา ในกลางคืน และเคยเกิดเหตุการณ์เช่นนี้มาแล้ว และขอให้ทางบริษัทฯ พิจารณากองอาหาร พร้อมฝากไว้ว่าไม่ว่าครีวต่างชาติที่บริษัทฯ จ้างหรือครีวไทยของบริษัทฯ เอง ต้องมีการควบคุมโดยคนไทย และผู้ควบคุมจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีปัญหาเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำซ้อน

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายสมควร เขียวระสรานนท์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่าเนื่องจากผู้บริหารตอบคำถามไม่ชัดเจนในเรื่องของการด้อยค่า เนื่องจากโดยข้อเท็จจริงแล้วเรื่องดังกล่าวเกิดจากการตัดสินใจผิดพลาดของ

บริษัทฯ โดยไม่ได้แก้ปัญหาคงเกิดความเสียหายในระดับเกินกว่า 10,000 ล้านบาท จึงขอเรียนถามว่า (1) เครื่องบินทั้งหมดที่บริษัทฯ จะขายนั้น ได้ด้อยค่าจนใกล้เคียงราคาตลาดแล้วหรือไม่ หรือจะด้อยค่าอีกจำนวนเท่าใดจึงจะใกล้เคียงกับราคาตลาด (2) ขอให้ประธานให้คำมั่นว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ คนใหม่จะต้องมีความรู้ความสามารถ และเป็นที่ยอมรับโดยจะต้องทำงานเป็นหมู่คณะด้วย และ (3) ตามที่นายคณิต แสงสุพรรณ ชี้แจงว่า ตำแหน่งของไทยสมายล์จะเสริมระหว่างบริษัทฯ กับ Low Cost Airline โดยได้อธิบายว่าจะเป็นการเสริมบางช่วงเวลาในระยะสั้น จึงขอเรียนว่าในระยะสั้นหรือระยะยาวนั้น เมื่อพิจารณาหนี้ของบริษัทฯ จำนวน 250,000 ล้านบาท ซึ่งหากไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง บริษัทฯ ก็เสี่ยงต่อการประสบปัญหาหนัก และตนมีข้อสงสัยว่าจะมีการถ่ายเทหนี้ไปที่ไทยสมายล์หรือไม่ โดยขอยกตัวอย่างกรณีของบริษัท ทีทีแอนด์ที จำกัด (มหาชน) (TT&T) ซึ่งกำลังจะเข้าแผนฟื้นฟูกิจการ โดยกิจการที่ดีที่สุดและมีอนาคตที่สุดของ TT&T ก็คือ BBB Broadband ปรากฏว่าผู้ถือหุ้นอันดับ 2 อาศัยจังหวะที่ TT&T มีปัญหา โดยใช้วิธีการเข้าเพิ่มทุนก้อนใหญ่ในกิจการของ BBB Broadband ซึ่งเป็นกิจการที่ทำกำไรตลอดมา ตนจึงมีความเห็นว่าในระยะสั้นและระยะยาว หากมีการเพิ่มทุน เส้นทางการบิน เครื่องบิน และการบริหารจัดการต้นทุน โดยการโยกย้ายไปที่ไทยสมายล์ โดยบริษัทฯ ยังคงแก้ปัญหาไม่ได้ ก็มีแนวโน้มสูงที่จะต้องเข้าแผนฟื้นฟูกิจการแล้วมีการโยกย้ายทรัพย์สินหรือกิจการที่ดีไว้กับไทยสมายล์

นายสุวัฒน์ดี โฟพันงาม ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้ประธานเข้าสู่ระเบียบวาระการประชุมถัดไป

นางนิลบล บัวน้อย ผู้ถือหุ้น กล่าววว่า (1) การบริหารที่ผิดพลาดมีสาเหตุมาจากนโยบายที่บริษัทฯ ไม่ได้วางไว้อย่างรัดกุมพอ ซึ่งจะมีประเด็นที่น่าเป็นกังวลคือการเลือกคณะกรรมการ ซึ่งตนขอให้คณะกรรมการตระหนักว่า ควรจะต้องมีเวลาเพียงพอที่จะทำงานบริหาร และกำหนดนโยบายอย่างจริงจัง ตัวอย่างเช่น นายอำพน กิตติอำพน อดีตประธานกรรมการบริษัทฯ ดำรงตำแหน่งเป็นที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี และดำรงตำแหน่งอีกหลายตำแหน่ง ตนจึงขอฝากประธานและกรรมการที่เข้าประชุมทุกท่านให้พิจารณาว่าบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อให้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการนั้น แต่ละท่านมีเวลาเพียงพอที่จะทำงานให้บริษัทฯ หรือไม่ ถ้าไม่มี ขอให้ประธานและคณะกรรมการต่อสู้เพื่อผู้ถือหุ้น โดยขอให้เสนอกับกระทรวงการคลังว่าให้มอบหมายบุคคลที่มีเวลาทำงานและทุ่มเทให้กับบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในภาวะที่เศรษฐกิจตกต่ำ บริษัทฯ ขาดทุน ปัญหาค่าเงินบาท และอีกหลายๆ ปัญหา ทั้งนี้ ขอให้นายอำพน กิตติอำพน พิจารณาตนเองว่ามีเวลาทำงานให้กับบริษัทฯ หรือไม่ ถ้าไม่มีเวลาพอ ก็ขอให้ลาออกเพื่อฟื้นฟูบริษัทฯ และเรียกความเชื่อมั่นกลับมาและ (2) ในส่วนของสกุลเงินนั้น ตนไม่ขอสอบถามว่าบริษัทฯ ควรจะตรึงค่าเงินไว้กับเงินสกุลใด แต่ขอฝากคณะกรรมการทั้ง 15 ท่านให้มีความเห็นใจต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ซึ่งแม้จะไม่ได้รับเงินปันผลเลยก็ตาม แต่ตนก็ยังมีคามยินดีเนื่องจากตนขอเพียงได้เห็นว่าคุณกรรมการทำเพื่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าในประเด็นที่ได้เรียนถามฝ่ายบริหารและนายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งได้รับคำตอบกลับมาว่ายังไม่มี การตั้งกรรมการสอบนั้น ตนเองเป็นหนึ่งในกรรมการที่ลงไปตรวจสอบที่จังหวัดภูเก็ต และได้ชี้แจงไปแล้วว่าบุคคลที่เป็นพยานประกอบด้วยนายสถานีและรองนายสถานี รวมเกือบ 10 คนที่ให้ปากคำเกี่ยวกับข้อเท็จจริง ทั้งเรื่องการส่งกระเป๋าของผู้โดยสารผิดเส้นทาง ซึ่งถูกเรียกค่าเสียหายปีละหลายร้อยล้านบาท และคดียาเสพติด โดยที่ตำรวจก็จับการกระทำความผิดได้ จึงขอทราบสาเหตุที่บริษัทฯ ไม่จัดการปัญหาดังกล่าว และขอเรียนว่าข้อมูลที่ผู้บริหารได้รับมานั้นเป็นรายงานเท็จ นอกจากนี้ อีกประเด็นหนึ่งที่ได้สอบถามและยังไม่ได้รับคำตอบก็คือ กรณีที่พนักงานเกษียณอายุที่มาขับรถ Heavy High Loader เข้าเครื่องบิน ถ้าเกิดอุบัติเหตุขับชนเครื่องบินแล้วบริษัทที่รับประกันภัยของบริษัทฯ จะไม่ชดเชยค่าเสียหาย กรณีนี้ขัดต่อมติคณะรัฐมนตรีหรือไม่ และผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในเหตุดังกล่าว

นายธนพล หาญนครเศรษฐี ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้ประธานเริ่มเข้าสู่วาระที่ 4

ประธาน กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้น และขอดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระต่อไป

ที่ประชุมฯ รับทราบรายงานกิจการประจำปี 2556 ตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2556 ซึ่งได้จัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมในครั้งแล้ว

ระเบียบวาระที่ 4 เรื่องพิจารณาอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2556

ประธาน มอบหมายให้ผู้ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี เป็นผู้รายงานในระเบียบวาระนี้

นายธงชัย สิงห์กุล ผู้ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงต่อที่ประชุมว่างบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2556 ไม่รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เนื่องจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้แปรสภาพจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ ในปี 2555 ไปเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ ในปี 2556

ในส่วนของงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2556 นั้นมีผลขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนภาษีเงินได้ และขาดทุนจากการตัดยค่า รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,608 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2555 บริษัทฯ มีกำไร 4,662 ล้านบาท ทั้งนี้ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบภายนอกต่างๆ เช่น การแข็งค่าของเงินบาท และการใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของประเทศจีนในไตรมาสที่ 4

ประกอบกับปัญหาการเมืองภายในประเทศที่ยังไม่มีข้อยุติ ตามที่ท่านรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้เรียนให้ที่ประชุมทราบแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ได้แก่ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์เป็นเงินจำนวน 5,426 ล้านบาท และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินจำนวน 3,895 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นเงินจำนวน 3,223 ล้านบาท ซึ่งทำให้ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมียอดขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท ขณะที่ปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ จำนวนทั้งสิ้น 12,047 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ซึ่งกำไรต่อหุ้น 2.85 บาท และมีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย หรือ EBITDA จำนวน 22,474 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าปีก่อน 8,548 ล้านบาท

งบแสดงฐานะทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ระบุว่าบริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมเป็นเงินจำนวน 307,085 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,989 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ ทำให้บริษัทฯ มีเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้นรวมเป็นเงินจำนวน 13,814 ล้านบาท เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 8,290 ล้านบาท ในส่วนหนี้สิน บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 250,166 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15,888 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 โดยมีหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 16,808 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการกู้เงินเพื่อรับมอบเครื่องบินใหม่ ในส่วนของผู้ถือหุ้นนั้นมีจำนวน 56,919 ล้านบาท ลดลง 12,899 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.5 เนื่องจากการดำเนินงานที่ขาดทุน

รายละเอียดของงบการเงินที่กล่าวข้างต้นปรากฏในรายงานประจำปี 2556 ซึ่งได้จัดส่งให้ท่านผู้ถือหุ้นล่วงหน้าแล้ว และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณางบการเงินดังกล่าวแล้วมีความเห็นที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรที่จะอนุมัติงบดุล งบแสดงฐานะทางการเงินและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการตรวจสอบ และผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี หรือสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินแล้ว

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่า Fixed Cost ถือเป็นเรื่องใหญ่มาก เนื่องจากเป็นต้นทุนจากการซื้อเครื่องบินและการเช่าเครื่องบิน รวมทั้งมูลค่าของเครื่องบินที่ใช้ได้ไม่คุ้มค่าในเส้นทางการบินที่ไม่เหมาะสม อีกเรื่องหนึ่งคือเรื่อง Variable Cost ซึ่งผันแปรมาก โดยเฉพาะเรื่องต้นทุนน้ำมัน ทั้งนี้ เนื่องจากการบริหารความเสี่ยงทั้งสองด้านนี้จะต้องอาศัยมืออาชีพจึงขอเสนอให้ปรับเปลี่ยนผู้บริหารทั้งคณะ หรือจัดหาคณะที่ปรึกษาในแต่ละด้านเข้ามาช่วยคณะผู้บริหารของบริษัทฯ และขอเสนอให้ผู้บริหารท่านที่เป็นข้าราชการประจำและมีตำแหน่งสูงได้แสดงน้ำใจ

โดยการงดรับค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมเพื่อเป็นตัวอย่งแก่ท่านอื่น โดยเฉพาะท่านประธาน กรรมการ ซึ่งดำรงตำแหน่งสูงสุดในกองทัพอากาศ และขอเน้นย้ำให้มีการสร้างความสามัคคีในองค์กรที่กำลังแตกแยกอยู่นี้ โดยเฉพาะเรื่องผลประโยชน์ของพนักงานทั่วไปที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ขอให้บริษัทฯ ตอบคำถามเกี่ยวกับค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินที่จอดทิ้งไว้ด้วยว่าบริษัทฯ จะตัดสินใจในเรื่องดังกล่าวอย่างไร บริษัทฯ จะตัดขาดทุนหรือไม่ และอัตราส่วนรายได้ต่อพนักงานของบริษัทฯ เป็นจำนวนเท่าใด เนื่องจากบริษัทฯ ไม่เคยระบุเรื่องดังกล่าวไว้ในผลการดำเนินการของบริษัทฯ ตนเห็นว่าแผนของบริษัทฯ ที่จะลดจำนวนพนักงานตามความสมัครใจก่อนกำหนด หรือ Early retire นั้นส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจของพนักงานบริษัทฯ เห็นได้จากจำนวนพนักงานของบริษัทฯ ตามที่แสดงในหน้า 70 ของงบการเงินซึ่งมีจำนวนทั้งหมด 25,223 คน มีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว และไม่ทราบว่าจำนวนพนักงานที่แสดงอยู่ในงบดังกล่าวได้รวมพนักงานของบริษัทฯ ในต่างประเทศด้วยหรือไม่ นอกจากนี้ ชื่อนักกังวลอีกประการหนึ่งคือเรื่องจำนวนนักบินของบริษัทฯ ที่มีประเด็นเรื่องการปฏิบัติผิดกฎหมายระหว่างประเทศ และจำนวนพนักงานอื่นๆ ได้แก่ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินจำนวน 6,187 คน พนักงานส่วนบริการภาคพื้นดินจำนวน 2,644 คน พนักงานฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นจำนวน 2,132 คนและฝ่ายอื่นๆ ซึ่งไม่ทราบว่าคือฝ่ายใดบ้างอีกจำนวน 3,268 คน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2555 แล้วมีจำนวนเพิ่มขึ้น ตัวเลขจำนวนพนักงานนี้ถือเป็นข้อมูลตัวเลขที่มีนัยสำคัญและมีผลกระทบต่อรายจ่ายของบริษัทฯ นอกเหนือจาก Fixed Cost และ Variable Cost แล้วยังต้องคำนึงถึงการบริหารความเสี่ยงหรือ Risk Management ด้วย เช่น การทำ Natural Hedge นอกจากนี้ ยังมีประเด็นเรื่องต้นทุนน้ำมันที่เป็นเรื่อง Economies of scale สุดท้ายตนขอฝากให้ทุกฝ่ายตระหนักในหน้าที่ของตน ส่วนตนเองนั้นก็ยินดีที่จะช่วยเหลือบริษัทฯ ทุกโอกาส

ประธาน กล่าวขอบคุณและรับเรื่องของผู้ถือหุ้นไว้พิจารณา จากนั้นกล่าวเชิญให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

พันจ่าอากาศเอก ดำรงค์ ไวยคุณี ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้ผู้แทนกระทรวงการคลังในฐานะข้าราชการช่วยปกป้องสมบัติของชาติ และขอให้ใช้ดุลยพินิจในการลงคะแนนในแต่ละวาระ ประเด็นต่อมาคือเรื่องธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากหัวข้อย่อยที่ 5.17 ของงบบัญชีบริษัทฯ คือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดีแล้วตนเห็นว่าในปี 2556 นี้ บริษัทฯ ตั้งงบสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดีแรงงานไว้ที่ประมาณ 1,300 ล้านบาท ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ไม่มีธรรมาภิบาล เนื่องจากให้ฝ่ายบุคคล ฝ่ายกฎหมาย และฝ่ายจัดซื้อ อยู่ในอำนาจของบุคคลเดียว นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าที่ผ่านมาแม้แต่เรื่องทางวินัยหรือการสอบทางวินัย บริษัทฯ ก็ส่งเรื่องไปยังฝ่ายธรรมาภิบาล ทั้งๆ ที่ไม่ได้มีระเบียบกำหนดไว้ ทำให้เกิดข้อสงสัยว่าสุดท้ายแล้วธรรมาภิบาลของบริษัทฯ กับกรรมการวินัยนั้นเป็นเรื่องเดียวกันหรือไม่ ส่วนประเด็นต่อมาคือเรื่องค่าใช้จ่ายที่ปรึกษา โดยในปี 2556 บริษัทฯ จ่ายค่าที่ปรึกษาไปเป็นเงินจำนวน

รวมทั้งสิ้นประมาณ 681 ล้านบาท จึงก่อให้เกิดคำถามว่าบริษัทฯ ได้ประโยชน์เพียงใดกับการว่าจ้างที่ปรึกษาเหล่านั้น เนื่องจากในปีนั้นบริษัทฯ ขาดทุนถึง 12,000 ล้านบาท ทั้งที่บริษัทฯ เองก็มีบุคคลากรที่มีความสามารถอยู่แล้ว เพราะเหตุใดบริษัทฯ ถึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายฟุ่มเฟือย ส่วนในประเด็นเรื่องเงินจำนวน 632 ล้านบาทนั้น ตนทราบมาจากผู้แทนของบริษัทฯ ในระหว่างการพิจารณาคดีระหว่างบริษัทฯ กับนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ ว่าเงินจำนวน 632 ล้านบาทเป็นเงินค่า Landing และ Navigation Fee ของสายการบิน Southern Air ที่บริษัทฯ เข้ามา และบริษัทฯ ได้ทอดทิ้งไปก่อน นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ จึงตั้งรายการดังกล่าวไว้ในบัญชีรายได้ แต่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินกลับมีความเห็นว่าให้นำรายการดังกล่าวออกจากบัญชีเนื่องจากเป็นรายได้ที่ยังไม่เกิดขึ้น สุดท้ายนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ จึงยอมให้ตัดรายการเงินจำนวนดังกล่าวออกจากบัญชีรายได้ ซึ่งเรื่องนี้นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชีในขณะนั้น (DE) และนายธงชัย สิงห์กุล ก็ร่วมฟังอยู่ด้วยในระหว่างการพิจารณาคดี แต่กลับไม่พบรายการเงินจำนวนดังกล่าวในงบดุลประจำปี 2556 ของบริษัทฯ ตนจึงขอให้ผู้แทนฝ่ายการเงินของบริษัทฯ อธิบายต่อที่ประชุมด้วยว่าเงินรายการดังกล่าวอยู่ในส่วนใด

ประธาน กล่าวขอบคุณและขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงในระเบียบวาระที่ 4 ระหว่างนั้นได้เรียนเชิญให้รักษาการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชีชี้แจงในประเด็นที่ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายสมควร เขียวระสวนนท์ ผู้ถือหุ้น ขอให้บริษัทฯ ชี้แจงว่าการด้อยค่าจำนวน 5,400 ล้านบาทนี้ครบแล้วหรือไม่ และราคาเครื่องบินที่จะขายนั้นมีราคาใกล้เคียงกับราคาตลาดแล้วหรือไม่ หากไม่ ยังมีส่วนต่างกับราคาตลาดซึ่งเป็นการด้อยค่าอยู่อีกเท่าใด

ประธาน กล่าวเชิญให้รักษาการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชีชี้แจงในประเด็นที่ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าเงินจำนวน 632 ล้านบาท นั้นเป็นประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในระหว่างไตรมาสที่ 1 ในปี 2555 เนื่องจากสัญญาระหว่างบริษัทฯ และ สายการบิน Southern Air นั้นยังไม่ชัดเจนว่าผู้ใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเงินจำนวน 632 ล้านบาทดังกล่าว ทั้งนี้ เมื่อข้อเท็จจริงที่ว่าสายการบิน Southern Air จะชำระเงินจำนวนดังกล่าวให้แก่บริษัทฯ หรือไม่ยังไม่เป็นที่ยุติ บริษัทฯ จึงได้ปรึกษาสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน และสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินมีความเห็นว่าควรตัดรายการเงินจำนวน 632 ล้านบาทนี้ออกก่อนจนกว่าจะมีความชัดเจนว่า สายการบิน Southern Air จะยอมรับสภาพหนี้

ดังกล่าวหรือไม่ สุดท้ายสายการบิน Southern Air ไม่ยอมรับสภาพนี้ดังกล่าว บริษัทฯ จึงยังไม่รับรู้รายการเงินจำนวน 632 ล้านบาทนี้เป็นรายได้ของบริษัทฯ

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามบริษัทฯ ว่าบริษัทฯ จะสามารถฟ้องร้องดำเนินคดีสายการบิน Southern Air จากการที่ไม่ยอมรับสภาพนี้รายการนี้ได้หรือไม่

นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่าบริษัทฯ กำลังดำเนินการฟ้องร้องสายการบิน Southern Air อยู่ ณ ปัจจุบัน

ประธาน กล่าวเชิญรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งแจ้งข้อมูลเพิ่มเติมแก่ผู้ถือหุ้น

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งแจ้งต่อผู้ถือหุ้นในประเด็นการด้อยค่าของเครื่องบิน (Aircraft Impairment) ว่าสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินจะดำเนินการตรวจสอบมูลค่าทรัพย์สินของบริษัทฯ และการด้อยค่าของทรัพย์สินทุกปี ซึ่งมีใ้การตรวจสอบเฉพาะแต่มูลค่าของเครื่องบินเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการตรวจสอบทรัพย์สินทุกรายการที่มีการใช้งานและมีการด้อยค่าของทรัพย์สิน และในทุกๆ ปีบริษัทฯ จะปรับมูลค่าทรัพย์สิน ซึ่งสำหรับปีนี้ บริษัทฯ กำลังรวบรวมตัวเลขเพื่อแจ้งให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินทราบต่อไป สำหรับการกำหนดการด้อยค่าของเครื่องบินนั้นจะเป็นไปตามรายการอ้างอิงของ Avitas กล่าวคือ มีดัชนี (Index) ของตลาดโลก ซึ่งประกอบไปด้วย รุ่น (Model) ของเครื่องบินแต่ละรุ่น และอายุของเครื่องบิน ทั้งนี้ ส่วนมากมูลค่าที่แจ้งจะอยู่ในสภาพ Half Time Half Life สำหรับในระหว่างการปลดระวางเครื่องบินนั้น บริษัทฯ จะกลับมาประเมินมูลค่าเครื่องบินอีกครั้งหนึ่งโดยอาศัยการอ้างอิงจาก Index ของ Avitas ตามสภาพจริงของเครื่องบิน แล้วจึงแจ้งให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินทราบ หลังจากนั้นสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินจึงตรวจสอบว่าเป็นราคาที่เหมาะสมหรือไม่ สำหรับกรณีของเครื่องบิน A340-500 ในปีที่แล้วนั้น เนื่องจาก Index ของเครื่องบินรุ่นดังกล่าวยังอยู่ในระดับราคาที่ยังค่อนข้างสูง แต่ราคาจริงในตลาดกลับไม่สามารถซื้อขายกันได้ เพราะเป็นเครื่องบินประเภท Pacific Aircraft ซึ่งในเวลานั้นมีการขึ้นเสนอราคา และสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินก็อนุโลมให้การขึ้นเสนอราคาเป็นการบ่งบอกมูลค่าจริงของเครื่องบินได้ จึงทำให้ปรากฏตัวเลขการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ล้านบาทกว่า 5,000 ล้านบาท

ส่วนในประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายบุคลากรต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการของบริษัทฯ นั้น โดยปกติแล้วจะมีสัดส่วนอยู่ที่ระหว่างประมาณร้อยละ 15-16 เช่น

ปี 2552 ร้อยละ 16.2

ปี 2553	ร้อยละ	19
ปี 2554	ร้อยละ	16
ปี 2555	ร้อยละ	15.7
ปี 2556	ร้อยละ	16.1

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับปริมาณนักบินและลูกเรือ นั้น บริษัทฯ จะมีการจัดทำตัวชี้วัด หรือ Benchmark เรื่องของค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งอยู่เสมอ

นายธนาวุธ แสงภาศนีย์ ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้บริษัทฯ และสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ในฐานะผู้สอบบัญชีที่แจ้งรายละเอียด ดังนี้ (1) เรื่องผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน เป็นจำนวนเงินรวมประมาณ 5,000 ล้านบาท ตามที่ปรากฏในหมายเหตุประกอบงบการเงินรายการที่ 5.26 โดยขอทราบรายละเอียดการด้อยค่าของเครื่องบินในแต่ละลำ เนื่องจากในปี 2555 มีการด้อยค่าของเครื่องบินเป็นจำนวนเงินรวมเพียง 181 ล้านบาท (2) เรื่องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณาซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปี 2555 ประมาณ 3,000 ล้านบาท โดยขอรายละเอียดของค่าใช้จ่ายดังกล่าว พร้อมทั้งข้อสังเกตว่ารายละเอียดของหมายเหตุประกอบงบการเงินรายการที่ 5.23 ที่ระบุในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จว่าเป็นหมายเหตุเรื่องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณานั้น ไม่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณาแต่อย่างใด และ (3) ขอรายละเอียดเรื่องภาวะผูกพันทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้นและ Contingent claim ต่างๆ นอกจากเรื่อง Swap นอกจากนี้ ขอให้กรรมการชี้แจงในประเด็นดังต่อไปนี้เพิ่มเติม กล่าวคือ (1) สาเหตุการทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงทางการเงินกับสกุลเงินเยน และสาเหตุที่บริษัทฯ ไม่เลือกสกุลเงินอื่นที่มีนัยสำคัญมากกว่า พร้อมทั้งข้อตั้งข้อสังเกตว่า อาจเป็นเพราะธุรกรรมส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นเงินเยน (2) เรื่องสภาพคล่องของบริษัทฯ ซึ่งโดยปกติค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรมนั้นจะมีค่าต่ำกว่าขนาด 0.71 หรือ 0.7 ถูกต้องหรือไม่ และ (3) สาเหตุเกี่ยวกับค่าระวางขนส่งที่ลดลง ซึ่งส่งผลถึงการลดลงของรายได้จากปี 2555 ประมาณ 3,000 ล้านบาท พร้อมทั้งขอสอบถามความหมายของคำว่า "ค่าระวางขนส่ง" ทั้งนี้ ตนขอกล่าวถึงงบกระแสเงินสดของบริษัทฯ ว่าแม้บริษัทฯ จะประสบผลขาดทุน 12,000 ล้านบาท แต่ก็ยังปรากฏกระแสเงินสดที่ได้รับจากการดำเนินงานถึง 25,000 ล้านบาท และบริษัทฯ จะต้องจัดหาเงินเพิ่มเติมประมาณ 7,000 ล้านบาท ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับแผนการจำหน่ายหุ้นกู้จำนวน 40,000 ล้านบาทในวาระต่อไป ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ มีสัดส่วนของหนี้สินเปรียบเทียบกับสินทรัพย์รวมถึงร้อยละ 81 อยู่แล้ว ดังนั้น ตนจึงมีความเห็นว่าหากมีการจำหน่ายหุ้นกู้อีกจำนวน 40,000 ล้านบาท อาจทำให้บริษัทฯ เข้าสู่ภาวะที่มีความเสี่ยงเรื่องการเงิน พร้อมกับตั้งข้อสังเกตเรื่องการใช้สินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์ว่าในส่วนของ Fixed Asset Turnover นั้น บริษัทฯ มีสินทรัพย์เป็นจำนวนมากแต่ก่อให้เกิดรายได้น้อย คือเพียง 0.82 เท่า

ประธาน แจ้งปิดการลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 4 และแจ้งว่าบริษัท จะพยายามตอบคำถามให้ได้มากที่สุด และบริษัท จะจัดส่งข้อมูลให้ผู้ถือหุ้นที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว

นายสมศักดิ์ มาณฑุ ผู้ถือหุ้น สอบถามถึงผลการสอบสวนเกี่ยวกับเงินจำนวน 632 ล้านบาท ที่มีการลงบัญชีแล้ว และทางสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน สั่งให้ถอนออก พร้อมทั้งสอบถามถึงชื่อของสำนักงานนายความที่บริษัท ว่าจ้างในการฟ้องร้องคดีเรียกเงินจำนวนดังกล่าวคืน

ประธาน กล่าวขอบคุณและมอบหมายให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงในภายหลัง

ที่ประชุม มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัท ประจำปี 2556 ซึ่งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัท ได้ตรวจสอบและรับรองแล้ว

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,627,374,707	เสียง	ร้อยละ	99.9617
ไม่เห็นด้วย	317,550	เสียง	ร้อยละ	0.0195
งดออกเสียง	305,407	เสียง	ร้อยละ	0.0188

ระเบียบวาระที่ 5 เรื่องพิจารณาอนุมัติการงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2556

ประธาน มอบหมายให้รักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี เสนอเรื่องต่อที่ประชุมในระเบียบวาระนี้

นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงต่อที่ประชุมว่านโยบายในการจ่ายเงินปันผลของบริษัท คือ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต โดยสำหรับงวดปีบัญชี 2556 ซึ่งสิ้นสุดในวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ปรากฏว่าบริษัท และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 12,047 ล้านบาท และเมื่อหักผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทำให้มีผลขาดทุนสุทธิก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 8,153 ล้านบาท ดังนั้น จึงไม่อาจจ่ายเงินปันผลประจำปี 2556 ตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัท ได้

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติการงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2556 ของบริษัทฯ

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,627,345,573	เสียง	ร้อยละ	99.9599
ไม่เห็นด้วย	343,017	เสียง	ร้อยละ	0.0211
งดออกเสียง	309,074	เสียง	ร้อยละ	0.0190

ระเบียบวาระที่ 6 เรื่องพิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

ประธาน แจ้งว่าในระเบียบวาระที่ 6 เรื่องพิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการนั้น สืบเนื่องจาก นายอารีพงศ์ ภูษอุม ประธานคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร ติดภารกิจ จึงไม่สามารถเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ได้ จึงได้มอบหมายให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร เป็นผู้ชี้แจงระเบียบวาระนี้ต่อที่ประชุมแทน

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามประธานเกี่ยวกับเงินรางวัลประจำปีของกรรมการ ว่าควรได้รับหรือไม่

ประธาน ชี้แจงข้อสงสัยของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับเงินรางวัลประจำปีของกรรมการ โดยให้ผู้ถือหุ้น ตรวจสอบตามที่ปรากฏในตารางเงินรางวัลประจำปีของกรรมการ

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามประธานอีกครั้งหนึ่งในข้อสงสัยดังกล่าวและขอให้ประธานชี้แจงผู้ถือหุ้นให้ชัดเจน

ประธาน ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นและแจ้งว่าจะขอเตรียมข้อมูลในการตรวจสอบโดยมอบหมายให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร เป็นผู้รายงานหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการในระเบียบวาระนี้ แทนนายอารีพงศ์ ภูษอุม ประธานคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร ซึ่งติดภารกิจไม่สามารถเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ได้

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร กล่าวรายงานต่อที่ประชุมเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ เบื้องประชุม และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร สำหรับช่วงวันที่ 1 พฤษภาคม 2557 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2558 ตามมติที่ประชุมกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 และให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาและอนุมัติหลักเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งประกอบด้วย

- ค่าตอบแทน และเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ
- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ
- เงินรางวัลประจำปี (Bonus)

โดยทั้ง 3 เรื่องดังกล่าวมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับที่ได้เสนอไว้ต่อที่ประชุมในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2556 ที่ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ :

- ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือนเป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการ ร้อยละ 12.5 โดยให้กรรมการเสียภาษีเงินได้ด้วยตนเอง
- ในกรณีที่กรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่าง ๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาท ต่อครั้ง หากในเดือนใดกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น
- คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับ เบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่า กรรมการในอัตราร้อยละ 25 ในเดือนใดที่ไม่มีการประชุม ก็คงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรั่ววิสาหกิจ พ.ศ.2555 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2555 โดยอัตราค่าตอบแทนที่ประชุมผู้ถือหุ้น ในปี 2556 อนุมัติไว้คือ ให้ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการตรวจสอบได้รับ ค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยหากในเดือนใดไม่มีการประชุมก็คงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย

สำหรับรายละเอียดของคณะกรรมการชุดย่อยและขอบเขตอำนาจหน้าที่นั้นได้ระบุไว้ใน รายงานประจำปี 2556 ของบริษัทฯ หน้า 81-89

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ:

ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารไป-กลับในชั้นธุรกิจแบบให้เปล่าในเส้นทางระหว่างประเทศ 10 ใบต่อปี และในเส้นทางภายในประเทศ 10 ใบต่อปี และหากมีที่นั่งว่างก็สามารถเดินทางในชั้นสูงสุดได้ สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น และกรรมการบริษัทฯ สามารถนำบัตรโดยสารดังกล่าวไปใช้ได้ตามความเหมาะสม ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารมีจำนวนเท่ากับจำนวนที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2556

เงินรางวัลประจำปี (Bonus):

ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท ทั้งนี้ อัตราดังกล่าวเป็นอัตราเดียวกับปีที่ผ่านมา และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อไป

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าววาทะที่ 4, 5 และ 6 นั้นมีความเกี่ยวโยงกัน กล่าวคือ วาทะที่ 4 คือเรื่องผลขาดทุนของบริษัทฯ วาทะที่ 5 คือเรื่องการงดจ่ายเงินปันผลเนื่องจากบริษัทฯ ขาดทุน และวาทะที่ 6 คือเรื่องค่าตอบแทนกรรมการ ได้แก่ เบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เบี้ยตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการ หรือประธานกรรมการ หรืออนุกรรมการ ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีตำแหน่งที่ซ้ำซ้อนกัน ต่อมาคือเรื่องค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการบริษัทฯ และรางวัลประจำปี (Bonus) ซึ่งจากรายงานประจำปีหน้า 125 จะเห็นว่ามีการบริษัทฯ ที่ได้รับรางวัลประจำปีเป็นจำนวนตั้งแต่หลักล้านบาทลงมา อย่างเช่นกรณีของพลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ ซึ่งถึงแม้จะดำรงตำแหน่งเป็นครั้งคราว แต่ก็ยังได้รับเงินรางวัลประจำปีเป็นแสนบาท จึงขอเสนอให้ท่านประธานงดรับรางวัลประจำปีเพื่อเป็นตัวอย่างให้แก่การกวาดล้างการทุจริตในรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ต่อไป

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายธนาวุธ แสงภาศนีย์ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าตนไม่ติดใจประเด็นเบี้ยประชุมและค่าตอบแทนกรรมการ เนื่องจากยังเป็นอัตราที่คงไว้เท่ากับจำนวนที่ได้รับอนุมัติในปีงบประมาณ 2556 แต่ขอคัดค้านการให้รางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2556 เนื่องจากเห็นว่าบริษัทฯ ขาดทุนเป็นจำนวนมากถึง 12,000 ล้านบาท และตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับข้อความในหนังสือเชิญประชุมที่ว่า “ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปีโดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อน

ผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม" ว่าเมื่อการประกอบกิจการของบริษัทฯ ประสบผลขาดทุนเช่นนี้ กรรมการบริษัทฯ จะยังมีสิทธิได้รับรางวัลประจำปีอีกหรือไม่

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น เสนอให้ที่ประชุมยกเลิกการให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร และเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการและให้คงไว้เพียงค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

ประธาน กล่าวเชิญให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหารชี้แจงในประเด็นที่ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงต่อที่ประชุมว่ารางวัลประจำปีที่จ่ายให้แก่กรรมการบริษัทฯ ตามที่ปรากฏอยู่ในงบการเงินของบริษัทฯ นั้นไม่ใช่รายการสำหรับปี 2556 แต่เป็นการจ่ายเงินรางวัลจากผลประกอบการประจำปี 2555 ซึ่งเป็นปีที่บริษัทฯ มีผลกำไรจากการประกอบกิจการส่วน สาเหตุที่รายการการจ่ายเงินรางวัลจากผลประกอบการประจำปี 2555 มาปรากฏอยู่ในงบการเงินปี 2556 นั้น เนื่องจากบริษัทฯ ใช้งบประมาณปี 2556 ในการจ่ายเงินรางวัลจากผลประกอบการประจำปี 2555 แก่กรรมการบริษัทฯ จึงจำเป็นต้องลงรายการดังกล่าวในงบการเงินปี 2556 ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามหลักเกณฑ์เดียวกันนี้ บริษัทฯ ซึ่งไม่มีกำไรในปี 2556 นี้ ก็จะไม่สามารถจ่ายเงินรางวัลประจำปี 2556 ให้แก่กรรมการบริษัทฯ ได้ การพิจารณาอนุมัติระเบียบวาระที่ 6 นี้ เป็นเพียงการกำหนดอัตราค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ สำหรับปีหน้า คือ ปี 2557 โดยกำหนดให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนตามอัตราเดิมที่เคยได้รับ

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น เสนอให้ที่ประชุมพิจารณายกเลิกการจ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ

นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ กรรมการ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าหลักเกณฑ์การจ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ เป็นหลักเกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการคำนวณการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น กล่าวคือเป็นการจ่ายเงินเฉพาะกรณีของบริษัทฯ มีกำไรจากการประกอบกิจการของบริษัทฯ ซึ่งหลักเกณฑ์ที่ทางบริษัทฯ ได้ขอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัตินี้เป็นลักษณะของการขอให้ผู้ถือหุ้นอนุมัติหลักการไว้ล่วงหน้าในกรณีบริษัทฯ มีผลกำไร ซึ่งหากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ก็จะจ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ เช่นกัน และในกรณีที่บริษัทฯ ไม่มีผลกำไร บริษัทฯ ก็จะไม่จ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติไว้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นในปีหน้า กรรมการบริษัทฯ ก็จะมีข้อแก้ตัวเช่นนี้

นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ กรรมการ ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยยืนยันว่าบริษัทฯ จะจ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ เฉพาะในปีที่บริษัทฯ มีกำไรจากการประกอบกิจการเท่านั้น และในกรณีที่บริษัทฯ ไม่มีผลกำไร บริษัทฯ ก็จะไม่จ่ายเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการบริษัทฯ

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น เสนอให้ที่ประชุมยกเลิกการให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารและเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการและให้คงไว้แต่ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น

ประธาน กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้น และอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายธนาวุธ แสงภาศนีย์ ผู้รับมอบฉันทะ แสดงข้อคิดเห็นว่าข้อความในหนังสือเชิญประชุมที่ว่า “ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปีโดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม” อาจทำให้ผู้ถือหุ้นเข้าใจผิดว่าถึงแม้บริษัทฯ จะขาดทุน กรรมการบริษัทฯ ก็ยังจะได้รับเงินรางวัลประจำปีอยู่ จึงขอเสนอให้แก้ไขข้อความดังกล่าวเป็น “...คำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม” โดยตัดคำว่า “ขาดทุน” ออกไป

ประธาน กล่าวรับข้อเสนอมของผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป และขอให้ที่ประชุมพิจารณาลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 6

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวโต้แย้งคัดค้านวิธีการลงคะแนนในวาระที่ 6 เนื่องจากบัตรลงคะแนนที่ให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนในวาระที่ 6 ไม่เป็นไปตามข้อเสนอของตนที่ให้มีการยกเลิกการให้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารและเงินรางวัลประจำปีแก่กรรมการ

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น กล่าวท้วงติงการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมายของบริษัทฯ เนื่องจากปรากฏกรณีที่คณะกรรมการด้านกฎหมายของบริษัทฯ ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแต่งตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ทั้งที่มีข้อปฏิบัติทางกฎหมายอยู่แล้ว หรือแม้กระทั่งเรื่องที่มีระเบียบปฏิบัติกำหนดไว้อยู่แล้ว ก็ยังปรากฏว่ามีการนำเรื่องดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการด้านกฎหมาย ทำให้บริษัทฯ ต้องจ่ายค่าเบี้ยประชุมอีกครั้งละ 10,000 บาท และกลายเป็นช่องทางให้

ผู้บริหารพยายามที่จะป้องกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองโดยการนำเรื่องเสนอเข้าสู่การพิจารณาของ คณะกรรมการด้านกฎหมาย ซึ่งทำให้บริษัทฯ ต้องเสียเวลาไปอีก 2-3 เดือน กว่าบริษัทฯ จะสามารถ ดำเนินการในเรื่องนั้นๆ ได้ โดยเฉพาะในกรณีการแต่งตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งที่ผ่านมา ตั้งแต่มีการบังคับใช้พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ก็ให้เป็นอำนาจของกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ในการแต่งตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ แต่คณะกรรมการด้านกฎหมายของบริษัทฯ กลับให้ความเห็นว่าไม่จำเป็นต้องให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ก็ได้ ซึ่งขัดกับหลักความจริงเพราะผู้ที่เป็นประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์นั้นเป็นหนึ่งใน คณะกรรมการบริษัท แต่ผู้ที่แต่งตั้งกลับไม่ใช่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จึงขอเสนอให้การปฏิบัติ หน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมายของบริษัทฯ นั้นเป็นไปตามความเหมาะสมตามที่ได้มีการ กำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่ไว้เท่านั้น

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่าในเร็วๆ นี้ บริษัทฯ จะจัดให้มีการสัมมนาพร้อมกันระหว่าง คณะกรรมการด้านกฎหมาย คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะกรรมการธรรมาภิบาล และ คณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อร่วมหารือเกี่ยวกับการจัดอุปสรรคและสร้างความคล่องตัวในการ ดำเนินงานด้านต่างๆ ของแต่ละหน่วยงานภายในบริษัทฯ โดยการสัมมนารั้งนี้บริษัทฯ จะไม่จ่ายค่าเบี้ย ประชุมแก่ผู้เข้าร่วมประชุม

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้น ซึ่งมาประชุม อนุมัติหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ตามที่นายคณิต แสงสุพรรณ ผู้แทน ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากรชี้แจง

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,616,494,679	เสียง	ร้อยละ	99.2931
ไม่เห็นด้วย	10,893,511	เสียง	ร้อยละ	0.6694
งดออกเสียง	609,474	เสียง	ร้อยละ	0.0375

ระเบียบวาระที่ 7 เรื่องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี

ประธาน มอบหมายให้นายอรุณพล ใหญ่สว่าง กรรมการอิสระ และประธานกรรมการ ตรวจสอบ เป็นผู้รายงานในระเบียบวาระนี้

นายอรรถพล ไญ่สุว่าง กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ กล่าวรายงานข้อมูลของ บริษัทฯ ต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นว่า บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้สอบบัญชี มาโดยตลอดตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 ซึ่งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินไม่มีความสัมพันธ์และไม่มีส่วนได้เสียกับการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงบริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือบุคคลอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ยังเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด และบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และเป็นรัฐวิสาหกิจเช่นกัน อย่างไรก็ตาม สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ไม่เคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทย่อยรายอื่นๆ และบริษัทร่วมของบริษัทฯ แต่อย่างใด เนื่องจากบริษัท ดังกล่าวไม่มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ

ในปี 2556 สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ โดยได้รับค่าธรรมเนียม ตรวจสอบบัญชีประจำปีเป็นเงิน 2,500,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสรวม 3 ไตรมาส ไตรมาสละ 350,000 บาท ซึ่งบัดนี้ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินได้ดำเนินการมาครบตามวาระแล้ว จึง จำเป็นต้องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี ประจำปี 2557 โดยสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินได้แจ้งค่าธรรมเนียมการตรวจสอบประจำปี 2557 ซึ่งประกอบด้วยค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชี ประจำปี จำนวน 2,500,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสรวม 3 ไตรมาส ไตรมาส ละ 350,000 บาท เท่ากับปีที่ผ่านมา

โดยคณะกรรมการตรวจสอบในการประชุมครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557 ได้ พิจารณาข้อเสนอของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินแล้ว และคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติเพื่อนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา ดังต่อไปนี้

1. อนุมัติแต่งตั้งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2557
2. อนุมัติค่าสอบบัญชีงบการเงินบริษัทฯ ประจำปี 2557 และค่าสอบทานงบการเงิน รายไตรมาส คือค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปีเป็นเงิน 2,500,000 บาท และ ค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสรวม 3 ไตรมาส ไตรมาสละ 350,000 บาท

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น แจ้งต่อประธานเกี่ยวกับการลงมติในวาระที่ 6 เรื่องพิจารณา ค่าตอบแทนกรรมการ เนื่องจากตนเห็นด้วยกับคณะกรรมการเฉพาะข้อ 1. แต่ไม่เห็นด้วย ในข้อ 2. และ ข้อ 3. ดังนั้น จึงเสนอรูปแบบการลงมติต่อประธานว่าให้มีการลงมติ 2 รูปแบบ กล่าวคือ (1) เห็นด้วยกับ คณะกรรมการทั้งหมด หรือ (2) เห็นด้วยเฉพาะข้อ 1

ประธาน กล่าวขอบคุณในข้อเสนอของผู้ถือหุ้น และขออนุญาตให้มีการดำเนินการต่อไปตามที่
เจ้าหน้าที่ได้จัดเตรียมไว้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวชี้แจงต่อประธานอีกครั้งหนึ่ง และขอให้ประธานยอมรับ
และรับรู้ในข้อเสนอของผู้ถือหุ้น

ประธาน กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้น และให้ผู้ถือหุ้นท่านอื่นได้ซักถาม

พันจ่าอากาศเอก ดำรงค์ ไวยคณิ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวเสนอเพิ่มเติมเกี่ยวกับการตรวจบัญชี
ของสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินว่านอกจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินจะดำเนินการตรวจสอบบัญชีแล้ว
ขอให้ทำหน้าที่ตรวจสอบการใช้จ่ายเงินของบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับข้อเสนอของผู้ถือหุ้น

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น สอบถามว่าสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่โดยตรงในการ
ตรวจสอบเงินแผ่นดินและการทุจริตในองค์กรของรัฐ แต่ในขณะที่เดียวกันสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน
กลับมารับรองบัญชีของบริษัทฯ ดังนั้น หากมีกรณีการทุจริตในบริษัทฯ ผู้ใดจะเป็นผู้ตรวจสอบการทุจริต
ดังกล่าว เช่นกรณีเงินจำนวน 600 กว่าล้านบาท และยังกล่าวอีกต่อไปว่ากรณีการรับรองบัญชีดังกล่าว
อาจเกี่ยวข้องกับเรื่องการทำบัญชีเท็จ ซึ่งได้ส่งเรื่องดังกล่าวให้ตลาดหลักทรัพย์พิจารณาแล้ว และผู้ตรวจ
บัญชีที่รับรองบัญชีของบริษัทฯ ก็อาจมีความผิดร่วมกับกรรมการบริษัทฯ ได้ นอกจากนี้ ตนมีข้อเสนอ
เพิ่มเติมให้บริษัทฯ จัดหาบริษัทตรวจสอบบัญชีจากที่อื่นที่ราชการรับรองเข้ามาตรวจสอบบัญชีแทน
สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน

ประธาน มอบหมายให้นายอรรถพล ใหญ่สว่าง กรรมการอิสระ และประธานกรรมการ
ตรวจสอบ เป็นผู้ชี้แจง

นายอรรถพล ใหญ่สว่าง กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ กล่าวชี้แจงต่อผู้ถือหุ้น
ว่าตามกฎหมายพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ.2542 ในกรณีของ
รัฐวิสาหกิจ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้มีหน้าที่สอบบัญชี ซึ่งบริษัทฯ มี 2 สถานะด้วยกัน กล่าวคือ
(1) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ และ (2) มีสถานะเป็นบริษัทมหาชน ดังนั้น เมื่อบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจ
ผู้สอบบัญชีจึงต้องเป็นสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ส่วนในกรณีเป็นบริษัทมหาชน ที่ประชุมผู้ถือหุ้น
สามารถจะกำหนดผู้สอบบัญชีที่ไม่ใช่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินได้ อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้ว
รัฐวิสาหกิจจะให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี หากดำเนินการจ้างบริษัทอื่นมาสอบบัญชี

ยอมทำให้บริษัทฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก อีกทั้งสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินก็มีอำนาจตรวจสอบทุกขั้นตอน หากปรากฏข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีการทุจริตสำนักงานตรวจเงินแผ่นดินก็สามารถดำเนินคดีได้เช่นกัน

ประธาน กล่าวขอขอบคุณการชี้แจงของนายอรรถพล ใหญ่สว่าง กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวชี้แจงต่อประธานโดยขอให้บันทึกว่ามีผู้ไม่เห็นด้วยต่อการลงมติจำนวน 1 ท่าน

ประธาน กล่าวอนุญาตให้ลงบันทึกไว้ และกล่าวชี้แจงต่อไปว่าได้มีการตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่งขึ้นมา ซึ่งเป็นคณะกรรมการพัฒนาบุคลากร โดยจะพิจารณาผู้บริหารระดับ 3 และระดับ 4 ที่ไม่ใช่ผู้บริหารตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (EVP) เข้ามาดำเนินการ เพื่อให้บุคลากรรุ่นใหม่ของบริษัท ได้มีโอกาสเสนอแนวคิด ความคิดเห็น และสร้างองค์กรของบริษัท ขึ้นใหม่ด้วยตนเอง โดยจะเชิญผู้ทรงคุณวุฒิทั้งในประเทศและต่างประเทศหรือผู้ที่มีประสบการณ์สูงมาให้ข้อแนะนำเกี่ยวกับประสบการณ์เชิงวิชาการ อีกทั้งในการดำเนินการดังกล่าว ตนจะเปิดกองทุนด้วยทุนทรัพย์ส่วนตัวจำนวน 200,000 บาท เพื่อเป็นการส่งเสริมการดำเนินการปรับโครงสร้างให้แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ภายใน 6 เดือน

ที่ประชุม มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและอนุมัติค่าสอบบัญชีประจำปี 2557 ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอ

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,627,399,419	เสียง	ร้อยละ	99.9633
ไม่เห็นด้วย	236,839	เสียง	ร้อยละ	0.0145
งดออกเสียง	361,406	เสียง	ร้อยละ	0.0222

ระเบียบวาระที่ 8 เรื่องพิจารณายกเลิกวงเงินคงเหลือสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิมและอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปี

ประธาน กล่าวเริ่มระเบียบวาระที่ 8 เรื่องพิจารณายกเลิกวงเงินคงเหลือสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิมและอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปี

โดยมอบหมายให้ผู้آنวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้آنวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี เป็นผู้รายงานในระเบียบวาระนี้

นายจชัย สิงห์กุล ผู้آنวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้آنวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี กล่าวรายงานเรื่องการออกหุ้นกู้ตามวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากผู้ถือหุ้นในปี
2553 เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 ซึ่งที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ได้มีมติให้ความเห็นชอบ
ในการออกตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ของบริษัทฯ ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 5 ปี
คือปี 2553 ถึง 2558 โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว 8 ครั้ง
ตามลำดับดังต่อไปนี้

ครั้งที่ 1	เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2554	ในวงเงิน 8,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 2	เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2554	ในวงเงิน 2,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 3	เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2555	ในวงเงิน 3,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 4	เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2555	ในวงเงิน 1,500 ล้านบาท
ครั้งที่ 5	เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2555	ในวงเงิน 7,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 6	เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2556	ในวงเงิน 5,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 7	เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2556	ในวงเงิน 4,000 ล้านบาท
ครั้งที่ 8	เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557	ในวงเงิน 3,200 ล้านบาท

โดยระยะเวลาหุ้นกู้ทั้ง 8 รายการ อยู่ในระหว่าง 5 ปี ถึง 10 ปี ยกเว้นรายการที่ 4 ระยะเวลา
12 ปี รวมหุ้นกู้ที่บริษัทฯ ได้ออกไปแล้วเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 33,700 ล้านบาท วงเงินคงเหลือปัจจุบันที่
บริษัทฯ จะออกหุ้นกู้ได้ถึงวันที่ 27 เมษายน 2558 คือ 6,300 ล้านบาท

ในระยะเวลาอีก 5 ปี บริษัทฯ มีความต้องการใช้เงินทุนอีกจำนวนหนึ่งเพื่อใช้ในการชำระคืน
หุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ และ/หรือนำไปใช้ในการชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ และ/หรือลงทุนใน
สินทรัพย์อื่นๆ และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องขออนุมัติวงเงินเพิ่มเติมสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้
และ/หรือหุ้นกู้ที่มีลักษณะคล้ายทุน (ตราสารหนี้ฯ) ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาทเพื่อเป็น
วงเงินสำรองสำหรับวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ ให้ยกเลิกวงเงินคงเหลือ 6,300 ล้านบาทที่ได้รับ
อนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 และให้วงเงินใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ประชุมใหญ่สามัญ
ผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 มีมติอนุมัติในครั้งนี้

ความเห็นของคณะกรรมการ คณะกรรมการพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรดำเนินการดังนี้

1. อนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ และ/หรือหุ้นกู้ที่มีลักษณะคล้ายทุนเพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และ/หรืออาจนำไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายในกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 ถึงปี 2562 โดยสามารถออกและเสนอขายหุ้นกู้ทั้งตลาดภายในและต่างประเทศ อาจออกเป็นเงินบาทและ/หรือเงินสกุลอื่นเทียบเท่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในขณะที่มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในแต่ละคราวเพื่อให้บริษัทฯ ได้ประโยชน์สูงสุดและเกิดความคล่องตัวในการจัดหาเงินทุนตามความจำเป็นและเหมาะสมในกรณีที่ตลาดทุนเอื้ออำนวย ทั้งนี้ ให้ยกเลิกวงเงินคงเหลือของที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2553 โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 มีมติอนุมัติวงเงินใหม่ในครั้งนี้
2. มอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ร่วมกับรองกรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่สายการเงินและการบัญชี หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ร่วมกับรองกรรมการผู้อำนวยความสะดวกการเงินและการบัญชีมอบหมายมีอำนาจดำเนินการดังนี้
 - 2.1 พิจารณากำหนดประเภท ชื่อ จำนวนที่จะเสนอขายในแต่ละคราว มูลค่าที่ตราไว้ ราคาเสนอขายต่อหน่วย ระยะเวลาการออกและเสนอขาย วิธีการจัดสรร วิธีการเสนอขาย อัตราดอกเบี้ย อายุและรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหรือการไถ่ถอนตราสารหนี้ดังกล่าว
 - 2.2 แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินและ/หรือที่ปรึกษา และ/หรือผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์เพื่อการออกและเสนอขายตราสารหนี้และ/หรือสถาบันการจัดอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศและ/หรือหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และ/หรือสถาบันการเงินและ/หรือบุคคลอื่นเพื่อการออกและเสนอขายตราสารหนี้ดังกล่าว

- 2.3 ติดต่อเจรจาเข้าทำ ลงนามแก้ไขสัญญา และ/หรือเอกสารต่าง ๆ รวมถึง ติดต่อขออนุญาตให้ข้อมูล ยื่นเอกสารหลักฐานกับสำนักงานคณะกรรมการ กำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และ/หรือหน่วยงานอื่นใดที่เกี่ยวข้อง กับการออกและเสนอขายตราสารหนี้ ตลอดจนดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้อง หรือจำเป็นในการออกและเสนอขายตราสารหนี้ดังกล่าว

ประธาน แจ้งการเปิดลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 8 จากนั้นได้มอบหมายให้นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งแจ้งข้อมูลชื่อของ สำนักงานทนายความ และมอบหมายให้นายปานชิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจ บริการการบิน ซึ่งแจ้งกฎเกณฑ์ของผู้ที่ปฏิบัติงานกับยานพาหนะภาคพื้น ซึ่งผู้ถือหุ้นได้สอบถามไว้ใน ระเบียบวาระก่อนหน้านี้

นายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรม องค์กร กล่าวชี้แจงกรณีข้อพิพาทเรื่องของการตีความสัญญาค่า Navigation Fee ของสายการบิน Southern Air จำนวน 636 ล้านบาท ว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ที่ต้องชำระเงินในส่วนนี้ ซึ่งกรณีพิพาท ดังกล่าวเกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยสำนักงานทนายความที่รับผิดชอบคดีนี้คือ สำนักกฎหมาย Skadden, Arps, Slate, Meagher & Flom ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประธาน กล่าวเชิญนายปานชิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการ การบิน ซึ่งแจ้งกฎเกณฑ์ของผู้ที่ปฏิบัติงานกับยานพาหนะภาคพื้น

นายปานชิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน กล่าวชี้แจง ข้อซักถามของนายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น โดยชี้แจงว่าฝ่าย D2 มีพนักงานเกษียณอายุทำงานอยู่จริง แต่เหตุที่ต้องนำพนักงานดังกล่าวมาทำงาน ก็เนื่องจากปัญหาขาดแคลนพนักงาน และเห็นว่าบุคคล เหล่านี้ยังมีศักยภาพในการทำงานอยู่ ขณะนี้มีพนักงานดังกล่าวจำนวนประมาณ 18 คน โดยบริษัทฯ เป็นผู้จ้างโดยตรง การจ้างพนักงานดังกล่าวยังมีข้อดีในแง่ของการประหยัดค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ พนักงานดังกล่าวได้รับการฝึกฝนมาอย่างดี ได้รับการประเมินผลที่ดีในระหว่างที่เป็นพนักงาน ไม่มี ประวัติการเกิดอุบัติเหตุอย่างร้ายแรง มีคุณสมบัติที่ดี และจะต้องมีสุขภาพที่ดีเช่นกัน เนื่องจากต้อง ตรวจสอบสุขภาพเพื่อทำบัตรผ่านของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น ขอให้นายปานชิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน ตอบข้อสงสัยของผู้ถือหุ้นอย่างชัดเจน

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น ขอชี้แจงเพิ่มเติมในกรณีการปฏิบัติงานส่วนภาคพื้นที่มีความเสี่ยงและอันตรายอย่างมาก ซึ่งหากเกิดอุบัติเหตุย่อมทำให้พนักงานเสียชีวิตได้ และกล่าวเพิ่มเติมว่าพนักงานเกษียณอายุที่บริษัทฯ จ้างเข้ามาทำงานนั้น อดีตเคยเป็นผู้บังคับบัญชาของหัวหน้างานในปัจจุบัน ซึ่งทำให้พนักงานมีความเกรงใจในการใช้งานพนักงานที่เกษียณอายุ นอกจากนี้ได้เสนอแนะเรื่องการลดค่าใช้จ่ายในการจ้างพนักงาน โดยเสนอแนะว่าควรจ้างพนักงานที่มีอายุน้อยที่มีศักยภาพ จบด้านเทคนิค จบด้านอุปกรณ์ ด้านไฟฟ้า หรือ ด้านเครื่องกลมาโดยเฉพาะ และควรส่งเสริมพนักงานของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบริษัทฯ เนื่องจากเป็นพนักงานที่มีอายุน้อยกว่า มีศักยภาพในการทำงาน และอัตราค่าจ้างถูกกว่าพนักงานเกษียณอายุที่บริษัทฯ จ้างมาทำงาน

นางสาวพรพิไล โกศลประภา ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอให้ประธานกระชับเวลาในการประชุม เนื่องจากเวลาได้ล่วงเลยมานานแล้ว แต่ยังไม่พิจารณาว่าจะตามหนังสือเชิญประชุมไม่ครบถ้วน

ประธาน กล่าวเปิดการลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 8

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น กล่าวชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ว่าแนวคิดการจ้างพนักงานเกษียณอายุเข้ามาทำงานเป็นเรื่องที่ดีต่อบริษัทฯ แต่แท้จริงแล้วบริษัทฯ จ้างพนักงานเกษียณวันละ 1,500 บาทต่อคน แต่ทำงานเพียงวันละ 3 ไฟลท์ ในขณะที่พนักงานของวิงสแปนจ้างวันละไม่เกินวันละ 500 บาทต่อคน แต่สามารถทำงานได้ทั้งวัน โดยสหภาพแรงงานได้บอกกล่าวไปยังบริษัทฯ หลายครั้งแล้วในเรื่องการจ้างแรงงานพิเศษ ที่อ้างว่าเกิดจากปัญหาการหาแรงงานไม่ได้ บริษัทฯ จึงใช้ข้อ 13 เป็นข้อยกเว้น และพอมีการจ้างพิเศษในกรณีแรงงานภายนอก บริษัทฯ ที่เข้ามารับจ้าง ก็ส่งแรงงานเข้ามาไม่ครบตามที่กำหนดไว้ อีกทั้งบริษัทฯ ได้ทราบว่าบริษัทแรงงานภายนอกจะหมดสัญญา แต่ผู้บริหารของฝ่าย D2 กลับไม่ต่อสัญญา ดังนั้น เมื่อสัญญาครบกำหนดก็ย่อมจะเกิดปัญหาแรงงานไม่พอหรือจ้างแรงงานไม่ได้ แล้วบริษัทฯ ก็จะกลับมาใช้วิธีจ้างแรงงานพิเศษอีก อีกทั้งผู้ถือหุ้นได้เคยชี้แจงถึงปัญหาแรงงานในฝ่ายลานจอดในขณะนี้ว่ามีการเอาพลทหารของทหารอากาศมาเป็นแรงงานในลานจอด เอาทหารเกณฑ์ไปทำงานในลานจอดในฝ่าย D2 ตนจึงขอตั้งข้อสังเกตว่าเหตุใดจึงไม่นำแรงงาน Outsource ที่เป็นพนักงานของวิงสแปนเข้ามาใช้งานเพื่อให้เกิดความชำนาญในการทำงาน และเป็นแรงงานที่มีฝีมือซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อบริษัทฯ

ประธาน กล่าวรับข้อเสนอกับผู้ถือหุ้นชี้แจงมา โดยมอบหมายให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ชี้แจงกรณีนี้ต่อไป และตนจะขอกล่าวเสริมในบางประเด็น

นายธนาวุธ แสงภาคินีย์ ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในของ บริษัทฯ ว่ามีปัญหาหรือไม่ โดยเสนอแนะว่าควรจะนำระบบ Whistleblower มาใช้ในบริษัทฯ และกรณีที่ ผู้ถือหุ้นมีข้อซักถามคณะกรรมการบริษัทฯ ว่าการที่บริษัทฯ กำลังจะขออนุมัติจากผู้ถือหุ้นในการที่จะ เสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปีนั้น เหตุใดบริษัทฯ จึงยังต้องการเงิน จำนวน 40,000 ล้านบาท จากการกู้เงิน เนื่องจากปัจจุบันอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ของบริษัทฯ มี อัตราร้อยละ 80 โดยที่จำนวนเงิน 6,300 ล้านบาท ยังไม่ได้ชำระ อีกทั้งจากวงเงินกู้ที่อนุมัติเดิมในปี 2553 ถ้าหากบริษัทฯ ยังกู้ตามวงเงินนี้อยู่ตามที่ระบุในหนังสือเชิญประชุมว่าเพื่อชำระหุ้นกู้ที่จะครบ กำหนดชำระ และ/หรืออาจนำไปชำระหุ้นกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า ประเด็นคือหุ้นกู้ บริษัทฯ ปัจจุบันมีระยะเวลาเท่าใด การประชุมผู้ถือหุ้นเมื่อปี 2553 ได้อนุมัติวงเงินกู้ 40,000 ล้านบาท เพื่อออกหุ้นกู้ภายใน 5 ปี โดยได้ชี้แจงว่าอายุหุ้นกู้ที่อายุน้อยที่สุดคือ 12 ปี ดังนั้น จำนวนเงิน 40,000 ล้านบาท ที่บริษัทฯ กำลังจะขออนุมัติใหม่ดังกล่าวยังไม่ถึงเวลาจะชำระหุ้นกู้ จึงเกิดข้อสงสัยว่าบริษัทฯ จะกู้เงินอีก 40,000 ล้านบาท ไปเพื่อเหตุใด

นายสิทธิโชค บุญวนิชย์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่าในขณะนี้บริษัทฯ มีหนี้ค่อนข้างมาก ดังนั้น การออก หุ้นกู้ตอนนี้ อัตราเครดิต ระดับเรตติ้งของบริษัทฯ ต้องอยู่ในระดับเท่าใด เนื่องจากบริษัทฯ มีหนี้สิน ในอัตราประมาณ 5 ต่อ 1 ดังนั้น หากภาระหนี้สินต่างๆ มีเพิ่มมากขึ้น ก็อาจทำให้บุคคลภายนอกไม่มีความสนใจในหุ้นของบริษัทฯ อีกทั้งจากกรณีที่ผู้ถือหุ้นท่านที่แล้วได้สอบถามฝ่ายการเงินเพิ่มเติม เกี่ยวกับกรณีที่มีการออกหุ้นกู้ใหม่ แต่หุ้นกู้เดิมยังไม่ครบกำหนดชำระ บริษัทฯ จึงยังไม่สามารถชำระหนี้ได้ ดังนี้ บริษัทฯ จะมีวิธีการจัดการกับหุ้นกู้เดิมและการออกหุ้นกู้ใหม่อย่างไร

นายสามารถ ปั่นแดง ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวชี้แจงต่อที่ประชุมว่าผลกำไรของบริษัทฯ ส่วนหนึ่ง มาจากส่วน Catering กับ Ground handling ซึ่งตนก็เป็นพนักงานของวิงสแปน โดยส่วนตัวแล้ว ตนเห็นว่า พนักงานวิงสแปน ส่วนมากยังเป็นพนักงานซึ่งไม่มีความมั่นคงในการทำงาน ตนมีความเห็นว่าบุคคล เหล่านี้เป็นกำลังสำคัญในการทำผลกำไรและสร้างคุณภาพให้กับบริษัทฯ ดังนั้น จึงขอให้บริษัทฯ ดูแล คุณภาพความเป็นอยู่ของพนักงานเหล่านี้ด้วย

นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน และรักษาการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี กล่าวชี้แจงตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่าหุ้นกู้มีอายุเฉลี่ย ประมาณ 5-10 ปี ยกเว้นรายการเดียว คือ รายการที่ 4 ซึ่งเป็นจำนวนเพียง 1,500 ล้านบาท โดยจะมีอายุ 12 ปี ดังนั้น ถ้านำมา เฉลี่ยแล้วจะอยู่ประมาณ 5 ปี นอกจากนี้

ในปี 2557 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 3,720 ล้านบาท

ในปี 2558 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 3,000 ล้านบาท
ในปี 2559 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 4,300 ล้านบาท
ในปี 2560 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 4,000 ล้านบาท
ในปี 2561 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 9,250 ล้านบาท
ในปี 2562 จะมีหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ 4,600 ล้านบาท

ดังนั้น รวดยอดหนี้หุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระตั้งแต่ปี 2557 ถึงเมษายน 2562 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 28,870 ล้านบาท และบริษัทฯ จะมีเงินกู้สกุลเงินบาทที่คาดว่าจะถึงกำหนดที่จะ Refinance อีกจำนวนประมาณ 10,000 ล้านบาท รวมเป็น 38,870 ล้านบาท

ประธาน กล่าววอชมบายให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ อธิบายข้อมูลเกี่ยวกับแรงงานในส่วนของภาคพื้น

นายธนาวุช แสงภาศินีย์ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการกู้เงิน 40,000 ล้านบาทที่สามารถกู้เงินได้ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เนื่องจากสภาวะทางเศรษฐกิจของประเทศที่อัตราดอกเบี้ยเชิงนโยบายไม่ได้รับการปรับขึ้นมา 2-3 ครั้ง โดยเชื่อว่าแนวโน้มของประเทศไทยนั้นอัตราดอกเบี้ยก็ยังคงทรงตัวอยู่จนถึงบัดนี้ อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้สภาพเศรษฐกิจโลกที่กำลังขยายตัว ไม่ว่าจะเป็นปัญหาเรื่อง Hamburger Crisis ก็ค่อนข้างจะคลี่คลายลง การเงินของยุโรปก็ค่อนข้างจะผ่อนคลายลง โอกาสที่อัตราดอกเบี้ยในต่างประเทศจะสูงกว่าภายในประเทศก็เป็นไปได้เช่นกัน ดังนั้น จึงขอแจ้งข้อเท็จจริงเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาต่อไป

ประธาน กล่าวว่าจะเริ่มเข้าสู่ระเบียบวาระที่ 9 และประกาศผลการลงคะแนนของระเบียบวาระที่ 8 เรื่อง พิจารณายกเลิกวงเงินคงเหลือสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิม และอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปี

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติยกเลิกวงเงินคงเหลือสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิม และอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท ภายใน 5 ปี

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,623,421,929	เสียง	ร้อยละ	99.7188
ไม่เห็นด้วย	3,938,610	เสียง	ร้อยละ	0.2420
งดออกเสียง	637,125	เสียง	ร้อยละ	0.0392

ระเบียบวาระที่ 9 เรื่องพิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

ประธาน ขอให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร เสนอเรื่อง ต่อที่ประชุมในระเบียบวาระที่ 9 จากนั้นจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงว่า เนื่องจากนาย อารีพงศ์ ภูษุมภ์ ประธานกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ไม่สามารถเข้าร่วม ประชุมได้ ตนจึงเป็นผู้เสนอระเบียบวาระนี้แทน หลังจากนั้นได้กล่าวถึงข้อบังคับบริษัทฯ ข้อ 17 ซึ่งระบุว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งเป็นจำนวน 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกลงเป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดจากส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจาก ตำแหน่งในปีแรกและปีที่สอง ภายหลังจากจดทะเบียนบริษัท นั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนใน ปีหลัง ให้กรรมการที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง โดยกรรมการที่ออกจากตำแหน่ง ตามวาระนั้น อาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้ ทั้งนี้ ในปีนี้มีกรรมการที่ออกตามวาระ ดังนี้

1. นายอำพน กิตติอำพน
2. นายจตุพันธ์ ภิรมย์ภักดี (ลาออกก่อนครบวาระ เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2557)
3. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ
4. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร
5. นายสรจักร เกษมสุวรรณ (ลาออกก่อนครบวาระ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2557)

บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลที่เห็นว่ามีความเหมาะสมเพื่อรับการ พิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการตามหลักเกณฑ์ที่ได้เปิดเผยไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 แต่ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอรายชื่อเข้ามายังบริษัทฯ ดังนั้น คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร จึงได้พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่สมควร ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ จากคุณสมบัติและความเหมาะสมตามกระบวนการสรรหา โดยได้คัดเลือกบุคคลที่เห็นว่าเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ที่หลากหลาย มีประวัติ การทำงานที่โปร่งใส มีวิสัยทัศน์กว้างไกล เป็นผู้มีความซื่อสัตย์สุจริต สามารถแสดงความคิดเห็น อย่างเป็นอิสระ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการที่ผ่านมาเป็นอย่างดี และมีคุณสมบัติที่เหมาะสม โดย ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 คณะกรรมการสรรหาฯ ที่ไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย

จึงได้มีมติให้เสนอคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 แต่งตั้งกรรมการ จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายอำพน กิตติอำพน เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง
2. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง
3. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง
4. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ เป็นกรรมการแทน นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี
5. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ เป็นกรรมการแทน นายสรจักร เกษมสุวรรณ

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น สอบถามถึงคุณสมบัติของกรรมการสรรหา และได้กล่าวแสดงความเห็นว่า ควรให้ผู้ถือหุ้นเข้าเป็นกรรมการอย่างน้อยหนึ่งคนเพื่อป้องกันการทุจริต ปัญหาการขาดทุน รวมทั้งปัญหาเส้นสายในองค์กร รวมทั้งได้แสดงความกังวลเรื่องการเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของกระทรวงการคลังซึ่งทำให้สามารถผ่านมติต่างๆ ในที่ประชุมได้ง่าย จากนั้นนายประเสริฐ เลิศยะโส ได้ขอเสนอชื่อนาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต เพื่อเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท ทั้งนี้ นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต เป็นผู้มีความสมบัติครบถ้วนตามข้อ 7.3 ของข้อบังคับบริษัท ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ต้องเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับด้านการบิน อีกทั้ง นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ยังไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งใดๆ เนื่องจากมิได้ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการขององค์กรอื่นๆ นอกจากนี้ นายประเสริฐ เลิศยะโส ได้ขอให้บันทึกชื่อตัวแทนของกระทรวงการคลังที่เข้าร่วมประชุมด้วย

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น เสนอความเห็นให้กระทรวงการคลังพิจารณาเรื่องการแต่งตั้งนายอำพน กิตติอำพน เข้ามาเป็นกรรมการอีกวาระหนึ่งอีกครั้ง เนื่องจากเห็นว่า (1) มีการคัดค้านเรื่องนายอำพน กิตติอำพน อย่างรุนแรงจากสังคม รวมทั้งมีการวิพากษ์วิจารณ์ของสื่อมวลชนและพนักงาน และ (2) ตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ คณะกรรมการบริษัท ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวังและซื่อสัตย์สุจริต แต่นายอำพน กิตติอำพน อดีตประธานกรรมการบริษัท ได้ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ระมัดระวัง และขาดความรับผิดชอบต่อเรื่องของการปลดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ซึ่งศาลแรงงานกลางได้มีคำพิพากษาแล้วว่าเป็นการเลิกจ้างโดยไม่เป็นธรรม และได้ตั้งข้อสังเกตว่าบันทึกการประชุมของคณะกรรมการบริษัท ในการเลิกจ้างนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ไม่ปรากฏความคิดเห็นของกรรมการบริษัท ที่เข้าร่วมประชุมและการชี้แจงต่อศาลว่าเทบบันทึกการประชุมดังกล่าวนั้นหาย หรือถูกทำลายไปนั้น แสดงถึงความไม่โปร่งใส ความไม่ีธรรมาภิบาลของบริษัท และเจตนาทุจริตในการเลิกจ้างนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นอกจากนี้ การเลิกจ้างดังกล่าวยังทำให้ชื่อเสียงของบริษัทเสียหาย ซึ่งปรากฏในกรณีที่ Skytrax ปฏิเสธการจัดอันดับให้แก่บริษัท เนื่องจากปัญหาเรื่องธรรมาภิบาลจากการเลิกจ้างนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ดังนั้น จึงเห็นว่านาย

อำพน กิตติอำพน ในฐานะประธานกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ในระหว่างนั้นจึงควรต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้บนความเชื่อมั่นของนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และสาธารณชนซึ่งเป็นเจ้าของบริษัทฯ นอกจากนี้ ตนยังได้สอบถามไปถึงนายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ถึงสาเหตุของการที่ไม่มีการบันทึกเรื่องความเห็นของกรรมการบริษัทฯ ในการเลิกจ้างนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และได้แสดงความคิดเห็นว่าบริษัทฯ ควรต้องดำเนินการอุทธรณ์ต่อศาลในทุกๆ คดี เพื่อป้องกันความเสียหายของบริษัทฯ และปัญหาเรื่องการสมยอมกันระหว่างคู่ความด้วย

นอกจากนี้ ขอเสนอความเห็นเรื่องไทยสมายล์ ว่าควรให้ไทยสมายล์เป็นบริษัทลูกของบริษัทฯ ร้อยเปอร์เซ็นต์ ไม่ควรเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และขอให้บริษัทฯ พิจารณาเรื่องการใช้สนามบินดอนเมืองเพื่อเข้าไปมีส่วนแบ่งทางการตลาดกับคู่แข่งซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินไทยแอร์เอเชีย

ส่วนในการฟ้องร้องต่างๆ ของบริษัทฯ นั้น เสนอว่าควรใช้ทนายความจากฝ่ายกฎหมายของบริษัทฯ โดยไม่จำเป็นต้องจ้างบริษัทที่ปรึกษากฎหมายจากภายนอก และได้ตั้งคำถามถึงการฟ้องร้องพนักงานที่มาร่วมชุมนุมเรื่องการเรียกร้องค่าจ้างว่า เหตุใดจึงต้องฟ้องร้องพนักงานกลุ่มดังกล่าว ทั้งที่มีการตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงแล้วว่า บริษัทฯ ไม่ได้ได้รับความเสียหายใดๆ จากกรกระทำดังกล่าว และกล่าวว่าบริษัทฯ สามารถดำเนินการฟ้องร้องตนเองเพียงผู้เดียวได้ อีกทั้งยังได้ให้ความเห็นเรื่องการใช้หลัก Whistleblower เพื่อให้พนักงานร้องเรียนการกระทำอันไม่ชอบธรรมภายในบริษัทฯ ว่าฝ่ายบริหารนำหลัก Whistleblower มาใช้ไม่ถูกต้อง

ประธาน กล่าวขอบคุณ และเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

พันจ่าอากาศเอก ดำรงค์ ไวยคุณี ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความไม่เห็นด้วยและขอให้ผู้แทนของกระทรวงการคลังใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาเลือกนายอำพน กิตติอำพน เข้าเป็นกรรมการอีกวาระหนึ่ง เนื่องจากสาเหตุเรื่องการใช้อำนาจปลดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ โดยมิชอบ และได้สอบถามถึงการแสดงความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทฯ ยกเว้นประธานกรรมการ เนื่องจากเพิ่งเข้าดำรงตำแหน่ง ในกรณีการปลดนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ซึ่งตนมีความเห็นว่าอย่างน้อยที่สุดคณะกรรมการบริษัทฯ ควรต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ซึ่งเป็นค่าทนาย จำนวน 1,800,000 บาท และค่าเสียหายอีกจำนวน 1 ล้านบาท และได้เปรียบเทียบกับกรณีที่พนักงานโดนไล่ออกเนื่องจากนำหนังสือพิมพ์เก่าลงมาจากเครื่องบิน ว่าการกระทำของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นผลให้บริษัทฯ ต้องจ่ายเงินค่าเสียหายจำนวนดังกล่าวก็เป็นการทำให้บริษัทฯ เสียหายเช่นเดียวกัน จึงเสนอให้นาย

นิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ดำเนินคดีกับคณะกรรมการบริษัท ที่ดำรงตำแหน่งในขณะนั้น ซึ่งการเรียกร้องนี้เป็นการเรียกร้องจากผู้ถือหุ้น ตามที่นายนิรุฒ มณีพันธ์ ได้เคยอ้างว่าได้ดำเนินคดีกับตน เนื่องจากมีผู้ถือหุ้นร้องเรียน ทั้งนี้ เพื่อดึงข้อพิพาทมาตราบฐานเดียวกัน จากนั้นพันจ่าอากาศเอก ดำรง ไวยคุณิ ได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมว่า บริษัทฯ และผู้บริหารบริษัทฯ ไม่มีธรรมาภิบาล

นายนิคม ภาควัฒน ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า ทางบริษัทฯ จะแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ภายในปีนี้หรือไม่ และหากมีการแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ภายหลังจากที่ได้แต่งตั้งกรรมการครบ 15 ท่านแล้ว กรรมการที่ดำรงตำแหน่งในขณะนั้นต้องจับฉลากออกหรือใช้วิธีการใด พร้อมทั้งเสนอให้แต่งตั้งกรรมการเพียง 4 ท่านก่อนเพื่อรอการแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในภายหลัง

ประธาน กล่าวขอบคุณ และอนุญาตให้นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น อภิปรายเพิ่มเติม

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น กล่าวสนับสนุนการอภิปรายของนายนิคม ภาควัฒน ที่ให้พิจารณาเลือกกรรมการเพียง 4 ท่านเพื่อรอการแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ซึ่งจะต้องเข้ามาเป็นกรรมการในภายหลัง พร้อมขอให้กระทรวงการคลัง ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ใช้ดุลยพินิจพิจารณาไม่แต่งตั้งนายอำพน กิตติอำพน ให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ และขอให้ผู้บริหารที่ไม่พอใจตนสามารถฟ้องตนโดยใช้เงินของผู้บริหารเองในการฟ้องร้องได้และเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2557 ผู้บริหารก็ได้ใช้มติการประชุมในการแจ้งความดำเนินคดีต่อคนที่สถานีตำรวจนครบาลสุทิสสาร ในเรื่องการนำเครื่องเสียงเข้ามาที่บริษัทฯ เพื่อขับไล่ นายอำพน กิตติอำพน ทั้งนี้ ขอเปรียบเทียบกรณีที่ตนนำเครื่องเสียงเข้ามาที่บริษัทฯ กับกรณีที่คณะกรรมการประชาชนเพื่อการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้เป็นประชาธิปไตยที่สมบูรณ์อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข (กปปส.) นำเครื่องเสียงเข้ามาใช้เช่นเดียวกัน โดยขอให้บริษัทฯ ดำเนินคดีกับ กปปส. เช่นเดียวกับที่ดำเนินคดีกับตน และหากบริษัทฯ ไม่แจ้งความดำเนินคดีกับ กปปส. ก็ขอให้ถอนแจ้งความตนด้วย ทั้งนี้ เพื่อแสดงถึงการไม่เลือกปฏิบัติ

ประธาน กล่าวขอบคุณ และเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายธนาวุธ แสงภาคินีย์ ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวตั้งข้อสังเกตเรื่องความโปร่งใสของกระบวนการสรรหา และดุลยพินิจของคณะกรรมการสรรหาฯ โดยได้ให้ความเห็น ดังนี้ (1) นายอำพน กิตติอำพน ไม่มีความสามารถเพียงพอ ปรากฏจากผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา (2) นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ มีความรู้ความสามารถด้านการเงิน เนื่องจากเป็นผู้จัดการธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย แต่ทั้งนี้ นายอารีพงศ์ ภูษอุม ก็มีมีความรู้ความสามารถด้านการเงินเช่นเดียวกัน เนื่องจากจบปริญญาเอกด้านการเงินจาก University of Mississippi และเป็นอดีตปลัดกระทรวงการคลัง

(3) นายสุธรรม ศิริทรัพย์สาคร ซึ่งเป็นกรรมการการเคหะแห่งชาติ อาจไม่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ (4) นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งรองปลัดกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ นั้น อาจเกิดเรื่องการมีผลประโยชน์ทับซ้อน อีกทั้งนายอารีพงศ์ ภูซุ่ม ก็เคยเป็นอดีตปลัดกระทรวงการคลังอาจเกิดความไม่โปร่งใส (5) พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานในกองทัพอากาศ ซึ่งนำใช้ความรู้ความสามารถทางด้านการบิน และอากาศยานต่างๆ เอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทฯ ได้ ดังนั้น จึงเห็นว่ากรรมการจำนวน 4 ท่านไม่น่าจะเอื้อประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ นอกจากนี้ ขอสอบถามด้วยว่าผู้ถือหุ้นมีความจำเป็นต้องเลือกกรรมการให้ครบ 5 ท่านภายในวาระเดียวหรือไม่ และขอให้ชี้แจงถึงเหตุผลของกรรมการที่ไม่มาเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นในวันนี้ด้วย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น ขอให้ประธานตรวจสอบองค์ประชุม หากว่ามีองค์ประชุมไม่ครบก็ให้ยุติการประชุม

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายณัฐพงศ์ ทวีบุลย์ทรัพย์ ผู้ถือหุ้น เสนอให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เสียสละโดยการงดออกเสียงในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นปีต่อไป เพื่อความโปร่งใสขององค์กรและเพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าผู้แทนของกระทรวงการคลังน่าจะทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นภายในบริษัทฯ ที่เกี่ยวเนื่องกับนายอำพน กิตติอำพน และคงทราบว่าสหภาพการบินไทยและพนักงานได้ยื่นหนังสือต่อกระทรวงการคลังเพื่อคัดค้านไม่ให้นายอำพน กิตติอำพน กลับมาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ อีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ พนักงานบริษัทฯ ยังเคยขับไล่ นายอำพน กิตติอำพน หลายครั้ง ทั้งนี้ ตนขอแนะนำให้นายอำพน กิตติอำพน ยึดถือการลาออกของนายกรัฐมนตรียุคประเทศไทย สาธารณรัฐเกาหลีเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อกรณีไศกนาฏกรรมเรือล่มเป็นแบบอย่าง และกล่าวเพิ่มเติมว่า เมื่อวันที่ 21 มีนาคม ที่ผ่านมาพนักงานบริษัทฯ มีความยินดีเป็นอย่างมากที่นายอำพน กิตติอำพน ประกาศลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ แต่ก็ต้องผิดหวังเมื่อ นายอำพน กิตติอำพน ได้ประกาศว่าตนได้ลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ แต่ยังคงดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัทฯ ต่อไป ซึ่งในช่วงเช้าที่ผ่านมา ผู้ถือหุ้นท่านอื่นก็ได้กล่าวถึงประเด็นนี้เช่นเดียวกัน โดยกล่าวว่า การลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ ของนายอำพน กิตติอำพน เป็นเพียงการลาออกเพื่อหลีกเลี่ยงเสียงวิพากษ์วิจารณ์เรื่องการบริหารงานที่ทำให้บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน และในการประชุมครั้งนี้ ท่านประธานซึ่งเป็นประธานกรรมการบริษัทฯ คนใหม่ไม่ควร

ต้องเป็นผู้ทำหน้าที่ชี้แจงต่อผู้ถือหุ้นในที่ประชุม เพราะการชี้แจงควรเป็นหน้าที่ของนายอำพน กิตติอำพน นอกจากนี้ ยังตั้งข้อสงสัยอีกด้วยว่าเพราะเหตุใดนายอำพน กิตติอำพน จึงมีความจำเป็นต้องลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท ก่อนจะถึงการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นในครั้งนี้นี้ และนอกจากนายอำพน กิตติอำพน จะดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัทแล้ว ยังดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทไทยสมายล์อีกด้วย ซึ่งตนเห็นว่าการที่ประธานกรรมการบริษัท ซึ่งเป็นผู้จัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์ไปดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทไทยสมายล์ เป็นการกระทำที่ไม่เหมาะสม นอกจากนี้ ขออภิปรายเพิ่มเติมว่าในปี 2551 ขณะที่ตนมีตำแหน่งเป็นกรรมการสหภาพ นายอำพน กิตติอำพน ได้เข้ามาเป็นประธานกรรมการบริษัท และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร (DB) เพิ่งเข้ามาเป็นพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ตนได้เริ่มทำงานที่บริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2533 โดยลาออกจากกองทัพอากาศเพื่อมาทำงานที่บริษัทฯ และปีนี้ก็เป็นปีที่ 23 ที่ตนเป็นพนักงาน ทั้งนี้ ขอกล่าวถึงคำพูดของผู้ถือหุ้นท่านหนึ่งที่ได้กล่าวในช่วงเช้าว่า ไม่มีใครรักการบินไทยเท่ากับพนักงานที่ทำงานการบินไทยมา 20 หรือ 30 ปี และกล่าวว่าคนที่เข้ามาอยู่การบินไทยเพียง 5 หรือ 6 ปี เช่น นายอำพน กิตติอำพน ที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัท เมื่อปี 2552 ยังไม่ได้มีเลือดการบินไทย ดังนั้น สิ่งที่ตามมาคือความวุ่นวายซึ่งเกิดจากการแตกความสามัคคีของพนักงาน และการที่ผู้บริหารแบ่งแยกกันเป็นฝักเป็นฝ่ายในการประชุมครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นหวังว่าท่านประธานซึ่งมาดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการคนใหม่จะพัฒนาบริษัทฯ ให้ดีขึ้นได้ ทั้งนี้ สำหรับการจัดสัมมนาในหัวข้อ “ฝ่าวิกฤตการบินไทย ทางรอดอย่างไรใครกำหนด” ก็ได้ตั้งความหวังว่าการจะฝ่าวิกฤตการณ์และทำให้บริษัทฯ อยู่รอดได้ซึ่งต้องอาศัยความรักและความสามัคคีของพนักงานการบินไทย และกล่าวอีกว่าการที่พนักงานการบินไทยลุกขึ้นมาขับไล่ นายอำพน กิตติอำพน เพราะพนักงานเห็นว่าการดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ ของนายอำพน กิตติอำพน เป็นเหตุให้บริษัทฯ ขาดทุนกว่า 12,000 ล้านบาท ซึ่งหากเป็นบริษัทอื่นคงมีการแสดงความรับผิดชอบมากกว่านี้ ตนจึงเห็นว่านายอำพน กิตติอำพน ควรแสดงความรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ดังกล่าวด้วยตนเอง และกล่าวว่านายอำพน กิตติอำพน เคยให้สัมภาษณ์ด้วยว่าตนเคยถูกพนักงานขับไล่หลายครั้งแล้ว แต่ยังคงยืนยันว่าจะไม่ออกจากตำแหน่ง ซึ่งในประเด็นนี้ตนเข้าใจว่าสาเหตุที่ไม่สามารถขับไล่ นายอำพน กิตติอำพน ออกจากตำแหน่งได้เนื่องจากนายอำพน กิตติอำพน ดำรงตำแหน่งเป็นเป็นที่ปรึกษาของนายกรัฐมนตรีคนปัจจุบันด้วย ดังนั้น จึงขอฝากข้อความถึงกระทรวงการคลังด้วยว่า หากในวาระที่ 9 มีการแต่งตั้งนายอำพน กิตติอำพน กลับมาเป็นกรรมการบริษัทฯ อีกครั้ง พนักงานบริษัทฯ ก็จะถูกขับไล่ นายอำพน กิตติอำพน อีก ดังนั้น จึงขอเชิญให้ผู้แทนจากกระทรวงการคลังออกจากที่ประชุมโดยไม่ต้องลงคะแนนเสียงในวาระนี้ และให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเป็นผู้ลงคะแนนเสียงเพื่อเลือกกรรมการทั้ง 5 ท่านเอง

ประธาน กล่าวสรุปว่าจะเปิดโอกาสให้มีการอภิปรายอีกกระยะหนึ่งก่อนที่จะกลับเข้าสู่การประชุมระเบียบวาระที่ 9 และระเบียบวาระที่ 10 ต่อไป

นายสุวิทย์ โปพานิชย์ ผู้รับมอบฉันทะ แสดงความเห็นที่ว่าตั้งแต่มีการก่อตั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2502 ซึ่งบริษัทฯ กำลังจะครบรอบ 55 ปีในเดือนพฤษภาคมที่จะถึงนี้ คงไม่มีการประชุมครั้งใดที่เกิดภาวะอึมครึมภายในบริษัทฯ เช่นเดียวกับครั้งนี้ และกล่าวว่าในการพิจารณาเลือกตั้งกรรมการบริษัทฯ ในวาระที่ 9 นี้ คณะเสียงของผู้ถือหุ้นรายย่อยคงไม่อาจสู้คณะเสียงจากผู้แทนเพียงคนเดียวที่มาจากกระทรวงการคลังได้ เนื่องจากกระทรวงการคลังถือหุ้นจำนวนกว่าร้อยละ 51 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ตนจึงขอกล่าวถึงความรู้สึกที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้ว่า ตนพบว่าบริษัทฯ เป็นบริษัทที่ไม่มีธรรมาภิบาล จึงส่งผลให้ผลการดำเนินการของบริษัทฯ ตกต่ำลง จนทำให้ไม่แน่ใจว่านอกจากการฉลอง 55 ปีแห่งความล้มเหลวของบริษัทฯ ในอีก 4 เดือนข้างหน้าแล้ว จะมีปีที่ 56 หรือปีที่ 57 ของบริษัทฯ อีกหรือไม่ และจากการสังเกตการณ์ตลอด 7 ชั่วโมงเศษในวันนี้ ตนได้รับรู้ความเป็นไปของบริษัทฯ และพบว่าในการลงมติในวาระต่างๆ ไม่เคยมีมติเป็นไปตามเสียงของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมอย่างแท้จริง สิ่งที่สังเกตเห็นได้คือการที่ผู้ถือหุ้นพยายามเสนอว่าไม่ควรเห็นชอบเรื่องการให้โบนัสกรรมการ แต่ประธานได้ชี้แจงว่าได้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าวไปแล้ว นอกจากนี้ หากตนต้องเข้าร่วมประชุมในฐานะผู้รับมอบฉันทะในปีต่อไป ในการแสดงความคิดเห็น ตนคงต้องศึกษารายงานการประชุมให้มากกว่านี้เพื่อที่จะได้เห็นข้อเด่นและข้อด้อยของบริษัทฯ ที่ได้ถูกนำเสนอต่อสาธารณชนว่าเป็นอย่างไร และตลอดการอภิปรายกว่า 7 ชั่วโมงที่ผ่านมา ไม่มีการกล่าวถึงแม้กระทั่งสาเหตุของการขาดทุนของบริษัทฯ ว่าเกิดจากพนักงาน ผู้ใช้บริการซึ่งคือประชาชนทั่วไป ผู้ถือหุ้นหรือกรรมการบริษัทฯ และไม่มีการชี้แจงให้ชัดเจนว่า เงินจำนวน 12,000 ล้านบาท ที่หายไปนั้น เกิดจากการดำเนินนโยบายที่ผิดพลาดหรือไม่ นอกจากนี้ ขอเสนอแนะให้มีการบันทึกความเห็นของผู้ถือหุ้นรายย่อยให้ชัดเจนในรายงานการประชุมเพื่อที่ในปีต่อไป ผู้ถือหุ้นจะได้รับทราบความคิดเห็นที่ผู้ถือหุ้นได้นำเสนอต่อคณะกรรมการทั้ง 15 ท่านว่าเป็นอย่างไร และในประการสำคัญ ตนเชื่อว่าความเห็นในวันนี้จะต้องถูกหยิบยกขึ้นพิจารณาในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งต่อไปเพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ และในฐานะที่ท่านประธานได้มาดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ คนใหม่ แม้ว่าอาจจะได้กรรมการคนเดิม ตนก็หวังว่าบริษัทฯ จะดำเนินการที่เป็นประโยชน์กับประเทศชาติต่อไป และหวังว่าบริษัทฯ จะไม่ดำเนินการเพื่อประโยชน์ต่อคนตระกูลใด หรือคณะใดเท่านั้น

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นางสาวภาสิตา นานานุกูล ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามท่านประธานถึงเรื่องที่มีการร้องขอให้ตรวจสอบองค์ประชุมว่าได้ดำเนินการเรียบร้อยแล้วหรือไม่ และหากได้ดำเนินการแล้วตนเสนอให้มีการลงคะแนนเสียงในวาระที่ 9 ทั้งนี้ ในส่วนของประเด็นอื่นๆ ควรหารือในวาระต่อไป

นายบรรณิทธิ ศิลาเกษ ผู้รับมอบฉันทะ เห็นด้วยกับความเห็นของนางสาวภาสิตา นานานุกูล และเสนอให้มีการกำหนดระยะเวลาในการลงคะแนนเสียงให้ชัดเจน

ประธาน ประกาศว่าจะเริ่มให้มีการลงคะแนนเสียงในระเบียบวาระที่ 9 ภายหลังจากการอภิปรายของผู้ถือหุ้นอีก 2 ท่าน

นายอุทิศ เหมวัตตกิจ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าการลงคะแนนเสียงจะเป็นการกระทำที่เสียเปล่าหากมีจำนวนผู้ถือหุ้นอยู่ไม่ครบองค์ประชุม

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นอีก 2 ท่านอภิปราย

นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าปัจจุบันตนถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวน 1,550 หุ้น ซึ่งเป็นหุ้นที่บริษัทฯ มอบให้ในสมัยที่ตนเป็นพนักงานบริษัทฯ และตนได้ใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นมาโดยตลอด ในการประชุมครั้งนี้ ตนขอยืนยันว่าบริษัทการบินไทยเป็นบริษัทที่ไม่มีธรรมาภิบาลและเป็นบริษัทที่หลอกลวงตลาดหลักทรัพย์ร้อยเปอร์เซ็นต์ สาเหตุที่ไม่มีธรรมาภิบาลเนื่องจากผู้บริหารของบริษัท ซึ่งเป็นพนักงานระดับสูงรังแกผู้ใต้บังคับบัญชาตลอดเวลา และได้ยกตัวอย่างว่าแม้ตนเป็นกัปตันก็ยังโดนพนักงานในตำแหน่งผู้อำนวยการใหญ่ (VP) และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (EVP) เล่นงานอย่างไม่เหมาะสม หากหัวหน้ารังแกลูกน้องเช่นนี้บริษัทฯ จะปลอดภัยได้อย่างไร และในปัจจุบันก็ยังพบว่ามีการฉ้อโกงที่หัวหน้านักบินที่อยู่ในตำแหน่งที่สูงกว่าไม่ให้ความสำคัญต่อกัปตัน เห็นได้จากคดีความมากมายระหว่างบริษัทฯ กับนักบิน ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย ตนจึงขอเน้นย้ำว่าหากยังคงมีการกลั่นแกล้งเกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นกรณีท่านรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ (DO) หรือกรณีท่านกัปตันมนตรี จำเรียง ซึ่งทุกท่านทราบเรื่องและทราบว่าเกิดอะไรขึ้น ดังนั้น ณ ปัจจุบัน ประชามกรรมการบริษัทฯ เป็นนักบินแล้วย่อมมีจิตวิญญาณของการเป็นนักบิน และทราบดีว่านักบินมีความรับผิดชอบเพียงใด ตนจึงขอเสนอว่าบริษัทฯ ควรมีหน่วยงานที่สามารถร้องเรียนพนักงานระดับผู้อำนวยการใหญ่ (VP) หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (EVP) ได้ เนื่องจากไม่พบว่ามีการร้องเรียนจะมารับเรื่องร้องเรียนเช่นนี้ในบริษัทฯ ซึ่งตนได้ต่อสู้มาโดยตลอด และกล่าวอีกครั้งว่าบริษัทฯ ไม่มีธรรมาภิบาล เพราะเคยมีพนักงานมาขอให้ตนช่วยเหลือเนื่องจากถูกกลั่นแกล้งหลายครั้ง ซึ่งตนเห็นว่าการกระทำเช่นนี้ไม่ถูกต้อง เปรียบเทียบได้กับพนักงานบริษัทฯ ที่ทำคุณงามความดีให้กับบริษัทฯ มาโดยตลอดกับผู้บริหารที่มาอยู่เพียงไม่กี่วันแต่กลับใช้อำนาจหน้าที่กลั่นแกล้งพนักงาน และขอให้ทราบ

ให้เลือกตั้งเป็นกรรมการใหม่โดยยังไม่ได้ส่งเอกสารที่จะใช้ในการตรวจสอบคุณสมบัติ การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวจึงยังอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าบริษัท จะต้องทำการตรวจสอบคุณสมบัติต่างๆ ในภายหลัง และหากบริษัท ตรวจสอบพบว่าท่านที่ได้รับเลือกตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการขาดคุณสมบัติ บุคคลดังกล่าว จะไม่มีสิทธิเป็นกรรมการของบริษัท และตามข้อบังคับข้อ 16 ของบริษัท กำหนดให้การแต่งตั้งกรรมการใช้คะแนนเสียงข้างมากโดยบุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการของบริษัท ตามจำนวนกรรมการที่จะต้องเลือกตั้งในครั้งนี้ คือ 5 ท่าน กล่าวโดยสรุปคือจะมีการเลือกกรรมการทั้งหมด 6 ท่าน แต่มีเพียง 5 ท่านที่จะได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ

นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น ขอให้ประธานชี้แจงเรื่องที่ตนเสนอให้มีการนับองค์ประชุมว่าขณะนี้ มีผู้ถือหุ้นอยู่ครบองค์ประชุมหรือไม่

ประธาน ชี้แจงว่าเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ได้นับองค์ประชุมแล้ว มีจำนวนหุ้นนับรวมกันได้เกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจึงครบองค์ประชุมซึ่งเป็นไปตามบังคับของบริษัทฯ จากนั้นจึงกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปราย

นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น ขอให้ท่านประธานชี้แจงเพิ่มเติมว่าจำนวนหุ้นเกิน 1 ใน 3 คิดเป็นผู้ถือหุ้นจำนวนกี่คน และกล่าวว่าตนจะเป็นผู้เดินนับจำนวนผู้ถือหุ้นด้วยตนเอง

ประธาน กล่าวเชิญให้นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น เดินนับจำนวนผู้ถือหุ้นตามที่ร้องขอและกล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปให้ซักถาม

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น กล่าวต่อที่ประชุมว่าองค์คณะของคณะกรรมการบริษัทฯ จะต้องประกอบด้วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ ด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าในขณะนี้บริษัทฯ ยังอยู่ในระหว่างขั้นตอนการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ดังนั้น หากที่ประชุมในวันนี้มีการเลือกกรรมการอีก 5 คน เมื่อรวมกับกรรมการที่มีอยู่เดิมอีก 10 คน รวมเป็น 15 คน ก็แสดงว่ากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นนายจ้างโดยตรงของพนักงานจะไม่ได้ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัทฯ ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง ปัญหาปรากฏตั้งแต่สมัยนายพิสิฐ คุศลไสยานนท์ ที่ได้รับอิทธิพลจากการเมืองทำให้ต้องออกจากตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เพื่อที่รัฐบาลจะได้มอบหมายบุคคลที่มาจากฝ่ายรัฐบาลมาดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัทฯ โดยที่ไม่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นหนึ่งในคณะกรรมการบริษัทฯ และกล่าวเพิ่มเติมว่าการที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้บังคับบัญชาระดับสูงโดยตรงแต่ไม่ได้เป็นคณะกรรมการบริษัทฯ ย่อมก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการสื่อสารระหว่างพนักงานกับผู้บังคับบัญชา ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาทุกปัญหาจะต้องถูกนำไปหารือเพื่อแก้ไขโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อไม่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นนายจ้างและผู้บังคับบัญชาโดยตรง

ของพนักงานอยู่ในคณะกรรมการบริษัท ปัญหาจะได้รับการแก้ไขได้อย่างไร ตนจึงขอให้ท่านประธาน ได้พิจารณาในประเด็นนี้ และเนื่องจากขณะนี้ มีจำนวนผู้ถือหุ้นอยู่ครบองค์ประชุม หากท่านผู้ถือหุ้นอยาก เห็นบริษัท เป็นองค์กรที่เจริญรุ่งเรือง ตนขอเสนอให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยออกจากที่ประชุมทั้งหมดให้เหลือ เฉพาะกระทรวงการคลัง และหากจะดำเนินการใดๆ ก็ให้ดำเนินการได้ ถ้าไม่ประสงค์จะรับฟังความ คิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นกับบริษัท

นายธนพล หาญนครเศรษฐี ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้ท่านประธานเข้าสู่ขั้นตอนการลงมติในวาระ ที่ 9 เนื่องจากได้เปิดโอกาสให้มีการอภิปรายมาเป็นระยะเวลาอันนานมาแล้ว

ประธาน กล่าวเชิญผู้ถือหุ้นรายต่อไปอภิปรายอย่างกระชับ

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่าผู้ใดเป็นผู้แทนจากกระทรวงการคลัง

ประธาน ชี้แจงว่านายพิทย อุทัยสง เป็นผู้แทนจากกระทรวงการคลัง ซึ่งนายพิทย อุทัยสง มีสิทธิ ที่จะแสดงตัวหรือไม่แสดงตัวต่อที่ประชุมก็ได้

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น สอบถามไปยังนายพิทย อุทัยสง ถึงเหตุผลในการเลือกนาย อำพน กิตติอำพน เป็นกรรมการบริษัท และกล่าวว่าเมื่อสักครู่นี้ ท่านผู้ถือหุ้นท่านอื่นได้อภิปรายแล้ว ว่าบุคคลทั้ง 4 ท่านที่ได้รับเสนอชื่อให้ดำรงตำแหน่งกรรมการมีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีความขัดแย้ง กับบริษัท แต่ผู้ถือหุ้นได้คัดค้านไม่ให้นายอำพน กิตติอำพน ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ ดังนั้น ในฐานะ ที่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ที่ได้เสนอนายอำพน กิตติอำพน ต้องสามารถชี้แจงเหตุผลได้เพื่อ ความโปร่งใส ตนจะขอที่เพียง 1 ที่ไว้สำหรับ DD ของบริษัท ในอนาคตได้หรือไม่ และขอเน้นย้ำถามที่ ผ่าไปถึงผู้แทนของกระทรวงการคลังอีกครั้งว่าเพราะเหตุใดกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่จึง ไม่สามารถชี้แจงเหตุผลให้ที่ประชุมทราบได้ แล้วเช่นนี้จะมีการบันทึกเหตุผลลงในรายงานการประชุมได้ อย่างไร ตนเห็นว่าทุกการตัดสินใจต้องมีเหตุผลเพราะในการประชุมผู้ถือหุ้น ทุกเสียงของผู้ถือหุ้นควร เป็นเสียงที่มีความหมาย มิฉะนั้นผู้ถือหุ้นจะมาลงทุนเพื่อเหตุผลใด

ประธาน กล่าวขออภัยผู้ถือหุ้นและชี้แจงว่าประธานไม่สามารถบังคับให้ผู้แทนจาก กระทรวงการคลังชี้แจงเหตุผลได้ เนื่องจากไม่ได้ถูกกำหนดอยู่ในอำนาจหน้าที่ จากนั้นจึงขอให้มีการ ลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 9 ต่อไป

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น สอบถามท่านประธานอีกครั้งว่าจะมีการบันทึกประเด็นนี้ไว้ในรายงานการประชุมอย่างไร หรือจะบันทึกว่าผู้ถือหุ้นได้สอบถามแล้วแต่กระทรวงการคลังไม่ให้คำตอบ

ประธาน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าจะมีการบันทึกรายงานการประชุมตามข้อเท็จจริง

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น เสนอให้บันทึกในรายงานการประชุมว่ากระทรวงการคลังไม่ได้ให้คำตอบในประเด็นดังกล่าว

ประธาน แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่าขณะนี้ได้เปิดให้มีการลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 9 แล้ว และระหว่างนี้จะเปิดโอกาสให้ท่านผู้ถือหุ้นในลำดับถัดไปอภิปรายเพิ่มเติมตามสมควร

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น คัดค้านว่ายังไม่ควรเปิดให้มีการลงคะแนนโดยอ้างเหตุผลเกี่ยวกับจำนวนผู้เข้าประชุม และการกระทำที่ไม่โปร่งใสของกระทรวงการคลัง ซึ่งหากท่านประธานไม่เห็นด้วยกับความเห็นของตนและไม่เปิดเผยข้อเท็จจริง ตนจะถือว่าท่านประธานมีส่วนในการปิดบังข้อเท็จจริงด้วย และกล่าวเตือนว่าการกระทำดังกล่าวถือเป็นความผิดตามมาตรา 157 เพราะท่านประธานยังรับราชการอยู่ด้วย ดังนั้น ตนจึงขอเสนอว่าให้เลื่อนวาระที่ 9 ออกไปพิจารณาในอีก 1 ถึง 3 เดือนก็ได้ ทั้งนี้ ตนเห็นด้วยกับความเห็นของสหภาพที่วานายอำพน กิตติอำพน เป็นบุคคลที่มีปัญหาสังเกตได้จากสมัยที่เคยดำรงตำแหน่งเป็นประธานธนาคารแห่งประเทศไทย เลขาธิการคณะรัฐมนตรีแล้วในวันนี้เมื่อมีการประชุมคณะรัฐมนตรีก็ทำให้บ้านเมืองเกิดความวุ่นวาย เพราะฉะนั้น ตนจึงขอให้เลื่อนการพิจารณาในวาระที่ 9 ออกไปก่อน และให้มีการอภิปรายในวาระที่ 10 ต่อไปก่อนจะเลิกประชุม

ประธาน ชี้แจงว่าได้มีการเปิดให้มีการลงคะแนนในระเบียบวาระที่ 9 ไปแล้ว พร้อมกับกล่าวต่อที่ประชุมว่าข้อมูลล่าสุดจากการตรวจสอบแสดงว่า ขณะนี้สามารถดำเนินการประชุมต่อไปได้ เนื่องจากมีจำนวนหุ้นเกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดและมีผู้ถือหุ้นมากกว่า 25 ท่าน จึงขอให้ท่านผู้ถือหุ้นดำเนินการลงคะแนนต่อไป

นายสมศักดิ์ มาณฑุ ผู้ถือหุ้น กล่าวเปรียบเทียบการประชุมในครั้งนี้กับการประชุมสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่เสียงข้างน้อยไม่มีความหมายแม้จะมีเหตุผลเพียงใดก็ตาม ปัจจุบันกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ ก็สามารถดำเนินการใดๆ ได้โดยไม่จำเป็นต้องรับฟังเสียงคัดค้าน แต่เมื่อเกิดปัญหาก็จะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ เอง และตนไม่ต้องการให้บริษัทฯ เป็นเช่นเดียวกับประเทศไทยที่บุคคลเพียงคนเดียวเป็นผู้สร้างความเสียหายให้กับประเทศ และกล่าวว่าตนเป็นพนักงานการบินไทยมากกว่า 20 ปี และรักการบินไทยมากกว่านายอำพน กิตติอำพน ที่เพิ่งเข้ามา

บริษัท เพียง 4 ถึง 5 ปีอย่างแน่นอน และพร้อมที่จะเสียสละเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของบริษัท ซึ่งเป็นสมบัติของชาติ ทั้งนี้ ตนได้ลาออกจากกองทัพเพื่อมาทำงานอยู่ที่บริษัท และเป็นส่วนหนึ่งที่สร้างบริษัท ให้เจริญรุ่งเรืองและสังเกตเห็นความเสียหายที่เกิดขึ้น และกล่าวสรุปว่าการที่นายอำพน กิตติอำพน มาดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการบริษัท เป็นสาเหตุให้บริษัท ขาดทุน ดังนั้น ตนจึงได้ลุกขึ้นมาคัดค้านอย่างจริงจังเพราะไม่ต้องการให้บริษัท ได้รับความเสียหาย เพราะบริษัท เป็นสมบัติของชาติ เป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นความภาคภูมิใจของคนไทย แต่ในเมื่อพนักงานของบริษัทได้ร้องขอแล้ว ไม่มีการรับฟัง ก็คงต้องให้บริษัท และพนักงานได้รับความเสียหายต่อไป และขอชื่นชมนายอำพน กิตติอำพน ที่บริหารบริษัท จนประสบภาวะขาดทุนแล้วจะกลับมาเป็นกรรมการบริษัท อีก และกล่าวชื่นชมในความมีน้ำใจของผู้ถือหุ้นรายย่อยที่ได้แสดงความรู้สึกต่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ในลักษณะเดียวกันกับที่เสียงข้างน้อยในสภาผู้แทนราษฎรที่ต้องแสดงความรู้สึกต่อเสียงข้างมาก

ประธาน กล่าวยืนยันต่อที่ประชุมว่าจะบันทึกข้อมูลในทุกประเด็นและดำเนินการทุกประการ เพื่อให้บริษัท ซึ่งอยู่ภายใต้ความร่วมมือของพนักงานและผู้บริหารสามารถเดินหน้าต่อไป และเป็นสายการบินแห่งชาติที่ยืนยงต่อไปให้ได้ จากนั้นจึงเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นในลำดับถัดไปอภิปราย

นายธนาวุธ แสงภาคินีย์ ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามเกี่ยวกับการเลือกตั้งกรรมการว่า ในวาระนี้ กรรมการสรรหาได้เสนอบุคคลที่จะเข้ารับการเลือกตั้งเป็นกรรมการจำนวน 5 ท่านตามรายชื่อที่กำหนด อย่างไรก็ตาม ผู้ถือหุ้นรายหนึ่งได้เสนอชื่อผู้ถือหุ้นท่านหนึ่งเป็นกรรมการในระหว่างการประชุม และที่ปรึกษากฎหมายได้ชี้แจงว่าบริษัท จะต้องทำการตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ถือหุ้นนั้นก่อน และหากปรากฏในภายหลังว่าขาดคุณสมบัติ บุคคลดังกล่าวก็จะหมดสิทธิในการเป็นกรรมการ ดังนั้น จึงขอสอบถามว่าผู้ถือหุ้นจะต้องลงคะแนนเสียงให้กับท่านที่ถูกเสนอชื่อให้เป็นกรรมการด้วยหรือไม่ หากต้องลงคะแนนเสียงจะใช้วิธีการใด และจะต้องลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนนสำหรับสำรองกรรมการ 1 กรรมการ 2 และกรรมการ 3 ด้วยหรือไม่

ประธาน ชี้แจงว่าที่ปรึกษากฎหมายได้อธิบายประเด็นดังกล่าวให้ที่ประชุมทราบแล้ว จึงได้มอบหมายให้เลขานุการการประชุมชี้แจงในลำดับถัดไปในรายละเอียด จากนั้นจึงเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นท่านถัดไปได้ซักถาม

นายสิทธิรินทร์ อนิลบล ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากรเกี่ยวกับกระบวนการสรรหาคณะกรรมการบริษัท เนื่องจากมีผู้ทักท้วงเกี่ยวกับการดำรงตำแหน่งของนายอำพน กิตติอำพน เป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ ตนเชื่อว่ากรรมการบริษัท ทุกท่าน

รวมถึงท่านประธานน่าจะอยู่ในที่ประชุมที่มีมติรับรองและอนุมัติการเสนอชื่อนายอำพน กิตติอำพน เป็นกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 ที่ผ่านมาด้วย

ประธาน ชี้แจงว่าภายหลังจากที่เลขานุการการประชุมได้อธิบายเกี่ยวกับการเลือกตั้ง กรรมการแล้ว ขอให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ได้ชี้แจงเพิ่มเติม ในประเด็นที่ผู้ถือหุ้นได้ตั้งคำถามเกี่ยวกับการสรรหากรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ และเลขานุการการประชุม ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าการลงคะแนนในกรณีของกรรมการทั้ง 5 ท่านให้ลงคะแนนในบัตรลงคะแนน ที่ปรากฏรายชื่อของแต่ละท่าน ส่วนการลงคะแนนให้กับบุคคลที่ท่านผู้ถือหุ้นได้เสนอรายชื่อในลำดับที่ 6 คือนาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ขอให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนนที่บริษัทฯ ได้ จัดเตรียมไว้ให้ โดยให้ระบุชื่อ นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ลงในบัตรสำรองกรรมการ 1 ซึ่งผู้ถือหุ้น ทุกท่านได้รับเมื่อลงทะเบียน

ประธาน กล่าวเชิญให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงข้อมูลเพิ่มเติมต่อที่ประชุม

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงว่า ในประเด็น เกี่ยวกับการสรรหากรรมการบริษัทฯ นั้น โดยหลักเมื่อมีตำแหน่งกรรมการว่างลงบริษัทฯ จะคัดเลือก รายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจะดำรงตำแหน่งกรรมการโดยพิจารณาจากความรู้ ประสบการณ์ และความ เชี่ยวชาญของกรรมการ เพื่อให้คณะกรรมการมีองค์ประกอบที่เหมาะสม ทั้งนี้ หลักเกณฑ์คือ ประการแรก คณะกรรมการต้องประกอบด้วยกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมดแต่ไม่น้อยกว่า 3 คน ประการที่สอง จะมีการตรวจสอบว่าบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของ กรรมการทั้งหมดต้องปรากฏรายชื่ออยู่ในบัญชีรายชื่อของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจซึ่งกระทรวงการคลัง เป็นผู้จัดทำบัญชีรายชื่อดังกล่าว นอกจากนี้ คณะกรรมการจะต้องประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 1 คน ที่มีความรู้ความเข้าใจและประสบการณ์ทางด้านบัญชีและการเงินอีกด้วย ทั้งนี้ ตามระเบียบของ กระทรวงการคลัง จากนั้นเมื่อบริษัทฯ เสนอชื่อมาแล้ว คณะกรรมการก็จะพิจารณาต่อไป ที่กล่าวไป ข้างต้นคือองค์ประกอบของคณะกรรมการ

ในประเด็นเกี่ยวกับคุณสมบัติของกรรมการแต่ละท่านนั้น ขอยกตัวอย่างว่า นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ เป็นผู้เชี่ยวชาญทางการเงิน นายอารีพงศ์ ภูษอุม เป็นผู้มีความรู้เกี่ยวกับการจัดทำ บประมาณ จัดทำแผน โดยเฉพาะโครงสร้างองค์กรเป็นอย่างดีและปัจจุบันยังดำรงตำแหน่งอยู่ใน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) อีกด้วย ส่วนนายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็น

สถาปนิกและได้มาช่วยเหลือกำกับดูแลในเรื่องการออกแบบและมีประสบการณ์ในการออกแบบสถานที่เกี่ยวกับสายการบินอีกด้วย สำหรับนายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ ปัจจุบันดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง ส่วนนายอำพน กิตติอำพน ก็เคยดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการ และท่านสุดท้าย พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ เป็นทหารอากาศที่มีความเชี่ยวชาญในด้านอากาศยานและการซ่อมบำรุงเป็นอย่างดี และในขณะนี้ ท่านได้ให้ความช่วยเหลือและเข้ามากำกับดูแลประสิทธิภาพของฝ่ายช่าง (DT) อีกด้วย

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น ขอให้ท่านประธานชี้แจงรายชื่อของคณะกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

ประธาน ทயอยกล่าวปิดการลงคะแนนเสียงในระเบียบวาระที่ 9 และจากนั้นขอให้ที่ประชุมเข้าสู่การพิจารณาระเบียบวาระที่ 10 ต่อไป

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติให้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ จำนวน 5 ท่าน แทนกรรมการบริษัทฯ ที่ออกตามวาระและลาออก ดังนี้

1. นายอำพน กิตติอำพน

เห็นด้วย	1,593,360,988	เสียง	ร้อยละ	97.8724
ไม่เห็นด้วย	13,365,270	เสียง	ร้อยละ	0.8210
งดออกเสียง	5,579,901	เสียง	ร้อยละ	0.3427
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	15,691,505	เสียง	ร้อยละ	0.9639

2. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ

เห็นด้วย	1,599,373,602	เสียง	ร้อยละ	98.2418
ไม่เห็นด้วย	11,304,673	เสียง	ร้อยละ	0.6944
งดออกเสียง	1,167,134	เสียง	ร้อยละ	0.0717
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	16,152,255	เสียง	ร้อยละ	0.9922

3. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร

เห็นด้วย	1,589,301,054	เสียง	ร้อยละ	97.6231
ไม่เห็นด้วย	16,345,856	เสียง	ร้อยละ	1.0040
งดออกเสียง	6,181,266	เสียง	ร้อยละ	0.3797
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	16,169,488	เสียง	ร้อยละ	0.9932

4. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์

เห็นด้วย	1,600,629,480	เสียง	ร้อยละ	98.3189
ไม่เห็นด้วย	503,505	เสียง	ร้อยละ	0.0309
งดออกเสียง	6,185,033	เสียง	ร้อยละ	0.3799
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	20,679,646	เสียง	ร้อยละ	1.2703

5. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยเมฆะ

เห็นด้วย	1,600,667,621	เสียง	ร้อยละ	98.3212
ไม่เห็นด้วย	453,105	เสียง	ร้อยละ	0.0278
งดออกเสียง	6,171,434	เสียง	ร้อยละ	0.3791
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	20,705,504	เสียง	ร้อยละ	1.2718

6. นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต

เห็นด้วย	1,290,661	เสียง	ร้อยละ	0.0793
ไม่เห็นด้วย	1,114,200,704	เสียง	ร้อยละ	68.4399
งดออกเสียง	46,630,559	เสียง	ร้อยละ	2.8643
ไม่ส่งบัตรลงคะแนน	465,875,740	เสียง	ร้อยละ	28.6165

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 15 ท่าน จึงประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก ประจักษ์ จันทอง ประธานกรรมการ
2. นายอารีพงศ์ ภูษามุ้ม รองประธานกรรมการ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ กรรมการ
4. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ กรรมการ
5. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ กรรมการ
6. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล กรรมการ
7. นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค กรรมการ
8. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ กรรมการ
9. พลตำรวจเอก อุดลย์ แสงสิงแก้ว กรรมการ
10. นายอรรถพล ใหญ่สว่าง กรรมการ
11. นายอำพน กิตติอำพน กรรมการ
12. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ กรรมการ
13. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร กรรมการ
14. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์ กรรมการ

15. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ ชัยเมฆะ

กรรมการ

ระเบียบวาระที่ 10 เรื่องอื่นๆ

ประธาน กล่าวอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นเริ่มชี้แจงหรือซักถามในระเบียบวาระที่ 10 ได้

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น กล่าวว่ายังไม่ได้รับคำตอบจากผู้บริหารบริษัท หรือฝ่ายกฎหมายในประเด็นที่ว่าผู้ใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการทำงานของพนักงานเกษียณอายุที่บริษัท จ้าง รวมทั้งทหารซึ่งไม่ใช่พนักงานของบริษัท

นายนิคม ภคบัณฑุ ผู้ถือหุ้น แจ้งว่าในวาระ 9 ตนได้สอบถามและยังไม่ได้รับคำตอบเกี่ยวกับประเด็นว่าหากในวันนี้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกกรรมการได้ครบ 5 ท่านแล้วต่อมามีอีก 2 เดือน บริษัทได้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่คนใหม่เข้ามา กรรมการจะจับฉลากลาออกหรือจะมีการดำเนินการต่อไปอย่างไร หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะไม่ต้องดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ ซึ่งขอนำประเด็นดังกล่าวมาสอบถามในวาระที่ 10 นี้ พร้อมทั้งขอสอบถามเพิ่มเติมว่าตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2556 ในงบการเงินหน้า 131 ข้อ 5.12 เกี่ยวกับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย โดยในปี 2555 มีมูลค่า 7,430 ล้านบาทเป็นเครื่องบิน 18 ลำ ต่อมาปี 2556 มูลค่าลดลงเหลือ 7,196 ล้านบาท ซึ่งตนมีความเข้าใจว่าสิ้นปี 2557 มูลค่าจะลดลงอีก ประเด็นที่ต้องการสอบถามคือ ราคา 7,196 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์เครื่องบินทั้ง 18 ลำที่รอการขายนี้ ในตอนต้นของการอภิปรายมีการแถลงว่าผลขาดทุนจากการด้อยมูลค่าของเครื่องบิน 11 ลำ มีมูลค่า 5,912 ล้านบาทแต่เครื่องบิน 18 ลำนี้ เมื่อตีราคาสินทรัพย์กลับมีมูลค่า 7,196 ล้านบาทจึงขอสอบถามว่าหากในปีนี้มีผู้ซื้อเครื่องบิน บริษัท จะขายได้มูลค่าเท่าใด และประเด็นต่อมาคือ ในหมายเหตุที่ 2 หน้า 140 ซึ่งอธิบายว่า บริษัท ยังไม่ได้นำมาตราฐานบัญชีใหม่มาใช้ ทั้งที่หลายๆ บริษัทที่จดทะเบียนได้นำมาตราฐานใหม่มาปฏิบัติใช้เกือบทุกบริษัทแล้ว โดยในการปฏิบัตินั้น บริษัทดังกล่าวต้องกลับไปปรับตัวเลขของปี 2555 เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับปี 2555 กับปี 2556 ซึ่งหากบริษัท เริ่มใช้มาตรฐานบัญชีใหม่ในปีหน้า บริษัท ต้องมีการปรับตัวเลขบัญชีของปีนี้ เพื่อเอาไว้ให้เปรียบเทียบกันได้ตอนสิ้นปี ดังนั้น วิธีวิเคราะห์มูลค่าสินทรัพย์จึงเป็นประเด็นที่อาจจะเกิดขึ้นได้ว่าจะวิเคราะห์ราคาตลาดโดยใช้วิธีใด โดยเป็นประเด็นของมาตรฐานบัญชีใหม่ จึงมีข้อควรพิจารณาว่า ณ สิ้นปี ในกรณีที่บริษัท ขายเครื่องบินได้ ผู้ถือหุ้นจะได้กำไรหรือไม่ จึงเรียนมาเพื่อขอคำอธิบายในเรื่องดังกล่าวด้วย

นายสิทธิโชค บุญวนิชย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวขอบคุณประธานและผู้ถือหุ้นที่อยู่ประชุมในวันนี้ พร้อมทั้งขอสอบถามและแสดงความเห็นในเรื่องต่อไปนี้ กล่าวคือ (1) กรรมการที่เสนอชื่อเข้ามาหรือกรรมการทุกท่านสามารถถือหุ้นบริษัท ได้หรือไม่ ในกรณีที่ถือหุ้นไม่ได้ เนื่องจากสาเหตุใด ส่วนใน

กรณีที่สามารถถือหุ้นได้ ตนขอเสนอให้กรรมการถือหุ้น เนื่องจากหากปีใดบริษัทฯ ไม่มีกำไร ทำให้จ่ายเงินปันผลไม่ได้ กรรมการจะได้ตระหนักได้ว่าเหตุใดบริษัทฯ จึงบริหารงานไม่ดี เพราะเมื่อเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ย่อมเหมือนเป็นเจ้าของบริษัทฯ อีกทั้งยังมีตำแหน่งกรรมการก็ย่อมเป็นทั้งผู้บริหารด้วย ดังนั้น จึงควรบริหารกิจการให้มีกำไร และขอเสนอให้กรรมการบริษัทฯ ถือหุ้นบริษัทฯ ด้วย หรือจะเปลี่ยนเป็นถือหุ้นเอ็นพาร์ค (N-Park) โดยนำหุ้นบริษัทฯ แลกกับหุ้นเอ็นพาร์คหนึ่งต่อหนึ่ง (2) เกี่ยวกับเรื่องการประมูลดูขยะของบริษัทฯ ซึ่งในถุ่ดงดังกล่าวนี้มีชื้อน จาน มีดห้ันสเด็ก เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นทรัพย์สินที่มีราคาและเป็นสมบัติของบริษัทฯ จึงเหมือนกับในกรณีของสมบัติของราชการ ซึ่งหากผู้ใดครอบครอง ชื้อหรือจำหน่าย ย่อมถือว่ามีผิด ดังนั้น เพื่อไม่ให้สินทรัพย์ของบริษัทฯ รื้อวไหลออกไป และทำให้องค์กรเสียภาพลักษณ์นั้น จึงขอสอบถามว่าผู้ใดเป็นผู้ริเริ่มเรื่องการประมูลดูขยะดังกล่าว และ (3) เกี่ยวกับประเด็นที่ถามไปข้างต้นแล้วคือ กรณีที่มีคนนำขูชีพของบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นสมบัติชิ้นหนึ่งของบริษัทฯ ติดกลับไป ซึ่งต่อมากลายเป็นกระแสสังคมว่าเหตุใดจึงต้องนำออกไป ซึ่งตนได้ทราบมาว่าบริษัทฯ ให้คำตอบในเรื่องดังกล่าวว่า เป็นเพียงเรื่องเล็กน้อย ซึ่งตนทราบเกี่ยวกับกฎการบินมาว่าในกรณีที่เครื่องบินตกลงน้ำ จะต้องมีการติดอยู่ทุกที่นึ่งของผู้โดยสาร ดังนั้น ในกรณีที่ไม่มีขูชีพดังกล่าว บริษัทฯ อาจถูกปรับ หรือ ถูกท้วงติงจาก Federal Aviation Administration (FAA) และหน่วยงานราชการ กรณีนี้เป็นเรื่องจริงหรือไม่ และในกรณีที่ทรัพย์สินของบริษัทฯ สูญหายไปในปีหนึ่งๆ เป็นจำนวนมาก แต่บริษัทฯ กลับพิจารณาว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย หากเครื่องบินของบริษัทฯ ตกน้ำ แล้วมีความจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์ดังกล่าว บริษัทฯ จะดำเนินการแก้ปัญหานี้อย่างไร

ประธาน มอบหมายให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงประเด็นข้างต้น หลังจากนั้นขอให้นายกณิศ แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงในลำดับต่อไป

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวชี้แจงแต่ละประเด็นดังนี้

1. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด มีเป้าหมายในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับบริษัทฯ เกี่ยวกับบุคลากรสำหรับปฏิบัติหน้าที่ในเขตท่าอากาศยาน แต่ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นบริษัท Outsource หรือ Out job รวมถึงผู้ปฏิบัติหน้าที่โดยเฉพาะที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ยังขาดแคลนบุคลากรในพื้นที่ดังกล่าว เนื่องจากบุคลากรซึ่งสามารถปฏิบัติหน้าที่ในเขตดังกล่าวได้ต้องมีคุณสมบัติหลายประการ ประการแรกคือ ต้องมีสัญชาติไทย ประการที่สองคือ ต้องผ่านการตรวจประวัติอาชญากร ทั้งนี้ ประกอบกับข้อจำกัดในเรื่องของการเดินทาง ล้วนส่งผลต่อการดำเนินงานของทุกๆ บริษัทที่อยู่ในบริเวณดังกล่าว กล่าวคือ จะสังเกตได้ว่ามีการประกาศรับแรงงานจำนวนมากที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนในประเด็นเกี่ยวกับการนำทหารของกองทัพอากาศมาปฏิบัติหน้าที่ ตนขอเรียนชี้แจงว่าทางบริษัทฯ มีข้อตกลง

ความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับกองทัพอากาศมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ซึ่งในช่วงภาวะที่ประสบปัญหาต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปิดสนามบินหรือในช่วงเปิดสนามบิน ทางบริษัทฯ ก็ได้รับการช่วยเหลือจากกองทัพอากาศเป็นอย่างดี

2. ในประเด็นคำถามของกัปตันถนิต พรหมสถิต ขอเรียนชี้แจงว่าในเรื่องธรรมาภิบาลของบริษัทฯ นั้น ผู้ไม่ได้รับความเป็นธรรมสามารถร้องเรียนผู้บริหารได้ และที่ผ่านมามันได้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวมาโดยตลอด ยกตัวอย่างเช่น ในกรณีที่มีการส่งข้อร้องเรียนผู้บริหารเข้ามา ตนก็ได้นำเรื่องเข้ากระบวนการพิจารณาเสมอ ซึ่งในทางกระบวนการจะมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงในเบื้องต้น หากตรวจพบว่าข้อเท็จจริงมีมูลเหตุ ก็จะเข้าสู่กระบวนการในเรื่องของการตั้งกรรมการสอบสวนต่อไป ทั้งนี้ ทางบริษัทฯ มีเป้าหมายให้ทุกระดับในองค์กรได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกันในเรื่องธรรมาภิบาล

3. ในส่วนคำถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับโครงสร้างหนี้ ขอเรียนชี้แจงว่าในการบริหารหนี้ทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งมีประมาณ 170,000 - 180,000 ล้านบาท ในช่วงปีที่แล้วถึงปีนี้ ครึ่งหนึ่งของหนี้ทั้งหมดนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากหนี้ที่ทางบริษัทฯ จัดหาอากาศยานหรือเครื่องบิน โดยประกอบด้วยหุ้นกู้ประมาณร้อยละ 25-30 ของหนี้ทั้งหมด ซึ่งหุ้นกู้มี Average Loan Life ทั้งประมาณ 5 ปี หรือ 7 ปี หรือ 10 ปี โดยส่วนใหญ่อยู่ในอัตรา 5 ปี เพราะอัตราดอกเบี้ยค่อนข้างต่ำ เนื่องจากหากมีอัตราระยะเวลายาวมากๆ ผลตอบแทนหุ้นกู้จะมีอัตราสูง

ต่อมาในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลเงินที่บริษัทฯ กู้ ทางบริษัทฯ จะพิจารณาการกู้ตามสกุลเงินที่บริษัทฯ ชำระค่าเครื่องบิน ซึ่งบริษัทฯ ตกกลงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ในการแลกเปลี่ยนให้เป็นอัตราที่บริษัทฯ จะชำระเงินคืนเป็นอัตราเงินสกุลใดนั้น (Swap rate) ทางบริษัทฯ จะพิจารณาดังนี้ ประการแรก ในเรื่องของการบริหารรายได้ซึ่งประกอบด้วยเงินสกุลต่างๆ บริษัทฯ จะดำเนินการด้วยวิธี Natural Hedging ก่อน คือการพิจารณาว่าหากรายรับของบริษัทฯ นั้นเป็นอัตราสกุลเงินใด บริษัทฯ จะพยายามสร้างรายจ่ายที่จำเป็นของบริษัทฯ ให้เป็นอัตราสกุลเงินนั้น เพื่อที่จะไม่เสียค่าธรรมเนียมในการแลกเปลี่ยนสกุลเงินไปมา ยกตัวอย่างเช่น หากบริษัทฯ ซื้อสินค้าจากยุโรป บริษัทฯ จะพยายามเจรจาสัญญาให้เป็นอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินยูโร ดังนั้น หากบริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเป็นเงินสกุลยูโรมา ก็สามารถชำระต่อไปได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนหรือเสี่ยงกับอัตราแลกเปลี่ยนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งเป็นวิธีการหลักที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินการ ไม่ว่าจะจะเป็นสกุลเงินเยน ยูโร ออสเตเรีย หรือสกุลเงินต่างๆ ซึ่งบริษัทฯ มีรายรับอยู่ประมาณ 50 สกุลเงิน ประการที่สอง พิจารณาตามอัตราดอกเบี้ยของแต่ละประเทศและแต่ละสกุลเงิน เช่น สกุลเงินเยนอาจมีอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ต่ำ แต่ก็มีความเสี่ยงในเรื่องความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งค่อนข้างอ่อนไหวมาก ทั้งนี้ บริษัทฯ พยายามรับข้อเสนอแนะในเรื่องโครงสร้างหนี้จากผู้ถือหุ้นเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

4. สำหรับคำถามของนายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น ขอเรียนชี้แจงว่า พนักงานของบริษัททุกคน ไม่ว่าจะเป็นพนักงานปัจจุบัน หรือพนักงานที่เกษียณแล้ว บริษัทฯ ได้ให้ความดูแลช่วยเหลือในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่สองส่วน ส่วนแรก ได้แก่ การประกันซึ่งมีบริษัทประกันเข้ามารับประกัน ซึ่งเป็นการผ่อนปรนค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ทั้งนี้ เป็นไปตามขอบเขตที่กำหนดในการประกัน และส่วนที่สองซึ่งแม้จะไม่อยู่ในขอบเขตการประกัน เช่น กรณีเกิดเหตุที่พนักงานฝ่ายช่างเสียชีวิตเมื่อปีที่แล้ว ทางบริษัทฯ ก็ได้มีการเจรจาและจ่ายค่าชดเชยให้กับญาติของพนักงานที่เสียชีวิต ดังนั้น จึงขอเรียนว่าหากมีเหตุการณ์ใดๆ เกิดขึ้น บริษัทฯ ก็ได้แสดงความรับผิดชอบตลอดมา

5. สำหรับกรณีที่ผู้ถือหุ้นสอบถามเรื่องรายได้ของบริษัทฯ ในปีนี้ซึ่งต่ำกว่าปีที่แล้ว ขอชี้แจงว่าเนื่องจากปีที่แล้วมีการรวมเอารายได้ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เข้ามารวมในบัญชีด้วย ดังนั้น หากลบรายได้ของนกแอร์ออกจะเหลือรายได้ของปี 2555 ประมาณ 201,000 ล้านบาท ซึ่งในปีนี้บริษัทฯ มีรายได้ 206,336 ล้านบาท ดังนั้น หากพิจารณาในหน้า 184 จะเห็นว่าบริษัทฯ ได้จัดทำรายการแยกออกเป็นรายได้เฉพาะของบริษัทฯ กับรายได้ซึ่งเกิดจากการรวมรายได้ของนกแอร์ ซึ่งในปีนี้บริษัทฯ ไม่ได้รวมรายได้ของนกแอร์เข้ามาด้วย ดังนั้น รายได้ที่ปรากฏจึงเป็นรายได้ในส่วนกิจการของบริษัทฯ เท่านั้น ซึ่งเมื่อเทียบผลประกอบการในส่วนเฉพาะของบริษัทฯ แล้ว จะเห็นได้ว่ารายได้ปีนี้สูงขึ้นจากปีที่แล้วประมาณ 4,952 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในส่วนที่ผู้ถือหุ้นต้องการให้มีการวิเคราะห์ตัวธุรกิจเพื่อพิจารณาว่าบริษัทฯ ขาดทุนเพราะเหตุใด และบริษัทฯ จะแข่งขันกับภายนอกด้วยวิธีใดในปี 2557 นี้ จะขอชี้แจงในช่วงถัดไป

ประธาน แจ้งเพิ่มเติมเกี่ยวกับระเบียบวาระที่ 9 ว่าเดิมในขณะที่มีการพิจารณาเสนอชื่อกรรมการนั้น พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชยามะ ดำรงยศพลอากาศโท และเพิ่งได้รับพระราชทานยศ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2557 ให้เป็นพลอากาศเอก

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น กล่าวขออนุญาตเรียนผ่านประธานไปยังนายโชคชัย บัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน และรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งได้ชี้แจงไปแล้วว่าในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับพนักงานที่เกษียณอายุ บริษัทฯ ได้รับความรับผิดชอบ โดยยกตัวอย่างกรณีของพนักงานช่างที่ถูกรถดันเครื่องบินทับเสียชีวิตเมื่อปีที่แล้ว ซึ่งต้องมีการเจรจากันเพื่อช่วยเหลือ แต่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไม่ได้ชี้แจงถึงสาเหตุที่พนักงานเสียชีวิตจากรถดันเครื่องบินทับนั้น เกิดจากความประมาทของผู้บริหาร เนื่องจากการขับรถดันเครื่องบินต้องมีผู้ช่วย เพื่อทำหน้าที่ช่วยดูวิสัยทัศน์ต่างๆ แต่จากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวนั้นไม่ปรากฏว่ามีผู้ช่วยต่อมาเมื่อเกิดข้อผิดพลาดขึ้น พนักงานขับรถดันเครื่องบินคนดังกล่าวถูกฟ้องร้อง โดยที่บริษัทฯ มิได้

ออกค่าทนายความช่วยเหลือแต่อย่างใด ในขณะที่เดียวกันก็มีคดีความเกิดขึ้นที่หาที่ใหญ่ ที่มีผู้บริหาร แก้ไขประเมินของพนักงาน ซึ่งถือเป็นการปลอมแปลงเอกสาร กล่าวคือ มีการประเมินความสามารถ ในการทำงานของพนักงาน โดยให้พนักงานลงลายมือชื่อต่อหน้า แต่เมื่อพนักงานกลับไป ผู้บริหารก็แก้ เอกสารดังกล่าว ต่อมาพนักงานมาตรวจพบในภายหลัง จึงได้ไปแจ้งความดำเนินคดีและฟ้องศาล โดย ในขณะที่ฟ้องศาลนั้น พนักงานดังกล่าวได้ทำเรื่องขอให้บริษัทฯ ช่วยออกค่าทนายความให้ แต่ทาง บริษัทฯ กลับช่วยเหลือผู้บริหารที่ปลอมแปลงเอกสาร ตนจึงไม่เห็นว่าเป็นบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามหลัก ธรรมภิบาลแต่อย่างใด อีกทั้งพนักงานดังกล่าวเมื่อเกษียณไปแล้ว ก็มีเพียงเงินก้อนจำนวนหนึ่งและ ไม่มีรายได้อื่นใด ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีหลักประกันใดๆ ให้แก่พนักงาน อีกทั้งบริษัทฯ ยังอ้างว่าทางบริษัท ประกันก็ไม่ยอมชำระเงิน ทั้งที่บริษัทฯ สามารถแก้ปัญหาได้หลายวิธี ยกตัวอย่างเช่น ตั้งกองทุน เป็นต้น จึงเป็นเรื่องหนึ่งที่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ให้ข้อมูลในที่ประชุมไม่ถูกต้อง

ประการต่อมา ที่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวว่า ในกรณีที่ผู้บริหารถูกร้องเรียน ตามกระบวนการของบริษัทฯ ต้องมีการตั้งกรรมการสอบสวน และหากข้อเท็จจริงชี้ว่ามีมูลแล้ว ก็จะ เข้าไปสู่ขั้นตอนวินัยตามระเบียบวินัยตอน 2 ของระเบียบบริษัทฯ แต่มีกรณีที่น่างงชุดา ธนะภูมิ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (DI) ซึ่งถูกกล่าวหาว่าปฏิบัติไม่ชอบโดยการนำเงินที่เหลือจาก การขึ้นเงินเดือนในฝ่าย DI ไปให้พนักงานที่สนิทเพียง 2 คน ทั้งที่โดยปกติแล้วจะต้องนำเงินที่เหลือ ดังกล่าวไปแบ่งสรรปันส่วนกันทุกคน ทำให้เงินเดือนพนักงาน 2 คนดังกล่าวสูงเกินขั้นที่บริษัทฯ มี หลักเกณฑ์กำหนดไว้ ต่อมาเมื่อถูกร้องเรียนตั้งกรรมการสอบข้อเท็จจริงและชี้ได้ว่ามีมูล เหตุใดจึงไม่มีการ ตั้งกรรมการสอบวินัยจนถึงปัจจุบันนี้ แต่กลับส่งเรื่องไปยังคณะกรรมการด้านกฎหมาย ซึ่งไม่ปรากฏ ระเบียบใดๆ ว่าเมื่อเท็จจริงชี้ว่ามีมูลแล้วต้องส่งเรื่องไปยังคณะกรรมการด้านกฎหมาย จึงขอให้ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ นำเรื่องดังกล่าวกลับมาพิจารณา และออกคำสั่งตั้งกรรมการการ สอบวินัยเพื่อพิจารณาความผิดของนางชุดา ธนะภูมิต่อไป

สำหรับเรื่องต่อไป ตามระเบียบบริษัทฯ นั้น เมื่อพนักงานถูกสั่งให้พ้นจากการทำงานไปจะ ได้รับเงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งหากกลับเข้ามาทำงานใหม่จะต้องคืนเงินก่อน ซึ่งพนักงานคนอื่นที่กลับมา ทำงานก็ต้องปฏิบัติตามระเบียบนี้ แต่ตนได้รับทราบมาว่ามีพนักงานที่ถูกให้พ้นจากหน้าที่จำนวน 5 คน ซึ่งสนิทกับรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เมื่อกลับมาทำงานก็ไม่ได้คืนเงินให้กับบริษัทฯ แต่อย่างใด ซึ่งรวมเป็นจำนวนเงินหลายสิบล้านบาท แต่กลับให้มีการหักจากเงินเดือนทุกเดือน จึงขอสอบถามว่า พนักงานทั้ง 5 คนดังกล่าวมีอภิสิทธิ์ใด และมีระเบียบใดของบริษัทฯ ที่ยกเว้นเรื่องดังกล่าวได้

ข้อต่อมา มีพนักงานคนหนึ่งถูกให้ออกจากบริษัทฯ โดยเหตุที่ถูกจับได้ว่าได้ใช้ Code 41 ซึ่ง ต้องนำไปใช้ปฏิบัติงานให้บริษัทฯ แต่ปรากฏว่ากลับนำ Code 41 ไปใช้ที่ปอยเปตเป็นจำนวน 40 กว่าครั้ง

กรมศุลกากรจึงได้ส่งเรื่องมาให้ผู้บริหารบริษัทฯ ในสมัยที่นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์เป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ซึ่งบริหารงานตรงไปตรงมา พนักงานคนดังกล่าวจึงถูกสอบสวนข้อเท็จจริงและสอบวินัย หลังจากขั้นตอนดังกล่าว เงื่อนไขของกรรมการอุทธรณ์ระบุว่า (1) ต้องลดตำแหน่งหนึ่งขั้น และ (2) ต้องคืนเงินจำนวน 1,700,000 บาทที่ได้จากกองทุนบำเหน็จคืนบริษัทฯ ก่อนถึงจะได้ ID Card กลับเข้ามาทำงานได้ ซึ่งปรากฏในวันสุดท้ายคือวันที่ 24 กันยายน 2555 พนักงานคนดังกล่าวได้นำเงินมาคืนในช่วงเช้าและมีแคชเชียร์ออกไปรับเงินเป็นที่เรียบร้อย อย่างไรก็ตาม ในวันเดียวกันนั้นเอง มีผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ (VP) ได้เรียกประชุมพนักงานในหน่วยงานการเงินโดยระบุว่าขอให้ให้ความช่วยเหลือพนักงานคนดังกล่าว เนื่องจากพนักงานคนดังกล่าวไม่มีเงิน และให้ทวงถามจากสหกรณ์ เนื่องจากพนักงานคนดังกล่าวมีหนี้ที่สหกรณ์ของบริษัทฯ เป็นจำนวน 4 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ มีข้อตกลงว่าเมื่อพนักงานมีหนี้แล้ว หากต่อมามีรายได้จากกองทุนบำเหน็จก็จะต้องนำไปชดเชยหนี้ที่สหกรณ์ก่อนจำนวน 1,700,000 บาท ส่วนจำนวนที่เหลืออีก 2,300,000 บาทก็เป็นความรับผิดชอบของพนักงานคนนั้นต่อไป เมื่อข้อตกลงระบุว่า ก่อนกลับมาทำงานต้องคืนเงินก่อนเป็นจำนวน 1,700,000 บาท ปรากฏว่าในช่วงเช้าวันที่ 24 กันยายน 2555 พนักงานคนนั้นนำเงินมาคืนกองทุนบำเหน็จเรียบร้อยแล้ว แต่ในวันเดียวกันตอนบ่ายกลับทำหนังสือทวงถามไปที่สหกรณ์ออมทรัพย์ของบริษัทฯ เพื่อขอเงินคืนจำนวน 1,700,000 บาท ซึ่งตนได้ทราบเรื่องดังกล่าวเนื่องจากดำรงตำแหน่งเป็นประธานเร่งรัดหนี้สินของสหกรณ์บริษัทฯ และที่ผ่านมาสหกรณ์บริษัทฯ ก็ไม่เคยคืนเงินเพราะเหตุดังกล่าวให้แก่พนักงานคนใด หากพนักงานประสงค์จะขอเงินคืน จะต้องดำเนินการกู้ใหม่ ซึ่งผลที่ตามมาคือ ในวันที่ 27 กันยายน 2555 ทางบริษัทฯ ได้หักเงินที่บริษัทฯ ต้องส่งให้แก่สหกรณ์เป็นจำนวน 1,700,000 บาท แล้วนำเงินจำนวน 1,700,000 บาทนี้ไปคืนเข้าบัญชีธนาคารของพนักงานคนนั้น ในวันที่ 5 ตุลาคม 2555 เรื่องนี้จึงแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ไม่มีหลักธรรมาภิบาลและความยุติธรรม เพราะผู้บริหารเลือกปฏิบัติ และ ณ ปัจจุบันเรื่องนี่ยังคงเป็นคดีความที่ฟ้องร้องกันอยู่ ซึ่งทางสหกรณ์ไม่มีความประสงค์ที่จะดำเนินคดีกับผู้ใด เพียงแต่ขอให้ศาลไกล่เกลี่ยและขอคืนเงินกับดอกเบี้ยคืนเท่านั้น เพราะเงินที่บริษัทฯ หักไป 1,700,000 บาทนั้นเป็นเงินของพนักงานคนละ 26 บาท รวม 25,000 คน จึงเรียนมาเพื่อขอคำตอบในเรื่องดังกล่าวต่อไป

ประธาน กล่าวชี้แจงเพิ่มเติมในประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงระหว่างกองทัพอากาศกับบริษัทฯ ว่า จะมีการร่วมมือกันในหลายๆ ด้าน ทั้งเรื่องการสนับสนุนด้านการบิน ความปลอดภัยด้านการบิน สถาบันวิทยาศาสตร์ และการฝึกอบรมต่างๆ รวมถึงการช่วยเหลือสนับสนุนในกรณีที่กำลังพลขาดแคลน แต่ในส่วนทหารของกองทัพอากาศที่บริษัทฯ จะนำไปช่วยปฏิบัติหน้าที่ในภาคพื้นนั้น บริษัทฯ จะดำเนินการฝึกอบรมทหารดังกล่าวโดยครูที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งในเบื้องต้นทุกคนต้องมีใบอนุญาตในการขับขี่และ

จะต้องไปอบรมหลักสูตรของผู้ที่ขับเครื่องบินนั้นๆ อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ความร่วมมือดังกล่าวนี้เป็นข้อตกลงใน MOU ซึ่งจัดทำขึ้นเป็นประจำทุกปี

นาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า หากฝ่ายบริหารมีความตั้งใจอย่างแท้จริงที่จะให้มีการตรวจสอบฝ่ายบริหารด้วยกันแล้ว การออกคำสั่งหรือระเบียบย่อมต้องมีความชัดเจน โดยในช่วงเวลาที่ตนเคยทำหน้าที่อยู่ ตนจำได้ว่าเรืออากาศเอก กนก ทองเผือก (ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร) ได้ออกคำสั่งหลายฉบับ แต่เป็นคำสั่งซึ่งเหมือนเป็นเศษกระดาษ ไม่มีคุณค่าในการทำงาน เพราะเป็นการออกคำสั่งเฉพาะกิจ ไม่ใช่การออกคำสั่งเป็นเรื่องราวอย่างที่ควรจะเป็น จึงขอฝากไว้ว่าจนกระทั่งบัดนี้นับเป็นเวลา 5 ปีแล้วที่ตนยังไม่เห็นหน่วยงานใดๆ ของบริษัทฯ ที่มีการกำกับดูแลและตรวจสอบผู้บริหารในกรณีที่ผู้บริหารกระทำผิด แต่ในทางกลับกัน หากเป็นพนักงาน หรือกัปตันที่ไม่ใช่ระดับผู้บริหารกระทำผิดเล็กน้อยกลับกลายเป็นปัญหา และตนขอเสนอประเด็นนี้ให้รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ (DO) นำไปพิจารณาด้วย ทั้งนี้ ในความเป็นจริงแล้ว ในกรณีที่ผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชามีข้อพิพาทกัน กลับมีการตั้งกรรมการสอบสวนโดยการนำหน่วยงานของตนเองมาเป็นกรรมการสอบสวนด้วย เช่น กรณีที่กัปตันมีปัญหาเกี่ยวกับหัวหน้ากัปตัน ในการตั้งกรรมการสอบสวนกลับแต่งตั้งหัวหน้ากัปตันเป็นกรรมการสอบสวนด้วย ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม ซึ่งประเด็นเหล่านี้หากมีหน่วยงานที่เข้าใจเรื่องธรรมาธิบาลอย่างแท้จริงแล้ว การตั้งกรรมการสอบสวนเพื่อเอาผิดกับผู้บังคับบัญชาที่กระทำผิดต้องเป็นหน่วยงานพิเศษที่สามารถสอดส่องดูแลเรื่องต่างๆ ได้ ซึ่งตนขออ้างถึงเฉพาะในหน่วยงานฝ่ายบินที่ได้รับทราบปัญหาโดยตลอดเท่านั้น ดังนั้นจึงขอเสนอฝ่ายบริหารว่าควรมีหน่วยงานที่ดูแลเรื่องนี้อย่างเป็นรูปธรรมและมีความเป็นธรรมาธิบาล โดยเฉพาะท่านประธานซึ่งเป็นนักบินอยู่แล้ว ย่อมเข้าใจนักบินได้มากกว่าบุคคลที่มาจากฝ่ายอื่นๆ และจะเป็นการดียิ่งขึ้น หากบริษัทฯ สามารถจัดทำเป็นเอกสารหรือเป็นรูปแบบที่ชัดเจน

ประธาน มอบหมายให้นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหารชี้แจงเพิ่มเติม

นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการบริหาร กล่าวชี้แจงเพิ่มเติม 2 ประเด็น ประเด็นแรกเกี่ยวกับคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ซึ่งขอเรียนว่าคณะกรรมการดังกล่าวประกอบด้วยนายอารีพงศ์ ภูซอุม เป็นประธานกรรมการ พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล เป็นรองประธานกรรมการ กรรมการประกอบด้วยนายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และตนเอง (นายคณิต แสงสุพรรณ) เป็นกรรมการ และมีนายนิรุฒ มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร เป็นเลขานุการ ส่วนประเด็นที่สองเกี่ยวกับเรื่องการถือหุ้น ซึ่งโดยหลักกฎหมายและระเบียบ

ที่เกี่ยวข้องกับรัฐวิสาหกิจนั้น มีข้อกำหนดห้ามกรรมการถือหุ้นบริษัท และทางบริษัท ได้ตรวจสอบเรื่องนี้แล้ว ไม่ปรากฏว่ากรรมการของบริษัท เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท แต่อย่างใด

ประธาน แจ้งว่าคำถามบางประเด็น ค่อนข้างเป็นรายละเอียดที่จะต้องไปค้นหาข้อมูลเพิ่มเติม อาจไม่สามารถตอบคำถามผู้ถือหุ้นได้ทั้งหมด จึงกล่าวขอภัยผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตาม ทางเจ้าหน้าที่เลขานุการได้บันทึกข้อมูลเหล่านี้ไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และบริษัท จะดำเนินการส่งคำชี้แจงให้แก่ผู้ถือหุ้นโดยต่อไป

สำหรับประเด็นในเรื่องธรรมาภิบาล ขอเรียนว่า ได้มีการศึกษาทำความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมาแล้ว ประกอบกับได้รับฟังข้อมูลจากผู้แทนของสหภาพแรงงาน จากวิงสแปน รวมถึงจากพนักงานในส่วนต่างๆ จึงขอเรียนว่าบริษัท จะพยายามอย่างเต็มที่เพื่อให้การบริหารเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลให้มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการยึดกฎกติกา ความโปร่งใส ปราศจากการคอร์รัปชัน หรือทำให้การคอร์รัปชันหมดไปให้ได้มากที่สุด รวมถึงหลักการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย โดยเฉพาะพนักงานและผู้บริหารในทุกระดับที่ต้องมีส่วนร่วมในการบริหารงานอย่างแท้จริง

ส่วนประเด็นตามที่คุณผู้ถือหุ้นได้เสนอไว้ว่าผลจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันนี้มีความสำคัญ ตนขอรับข้อเสนอไว้ และจะนำข้อมูลทั้งหมดไปวิเคราะห์ เพื่อนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการ ทั้งชุดเล็กและชุดใหญ่ เพื่อสังเคราะห์ออกมาเป็นแนวทางแก้ปัญหาต่อไป โดยจะดำเนินการให้สอดคล้องกับเวลาที่ได้ออกวางแผนไว้ทั้งในเรื่องของการกำหนดยุทธศาสตร์และการปรับโครงสร้าง

สำหรับข้อเสนอของนายณัฐพงศ์ ทวีวิบูลย์ทรัพย์ ผู้ถือหุ้น ทางคณะกรรมการบริษัท ได้รับข้อเสนอไว้แล้วและจะนำข้อเสนอดังกล่าวไปดำเนินการต่อไป และขอเรียนว่าจะใช้เวลาพิสูจน์ตนเองเพื่อแสดงให้เห็นผลของการบริหารงานต่อไป

ทั้งนี้ ประธานได้สอบถามเพิ่มเติมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดจะซักถามเพิ่มเติมในระเบียบวาระที่ 10 อีกหรือไม่ เมื่อไม่มี ประธานจึงกล่าวยืนยันว่าจะปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถในการฟื้นฟูบริษัท ตามแนวทางที่ได้เสนอไว้ในระเบียบวาระที่ 1 โดยให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนได้มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนบริษัท ให้มากที่สุด และขอรับไว้ซึ่งข้อเสนอที่ผู้ถือหุ้นทุกท่านเสนอมาเพื่อไปดำเนินการให้เกิดผลสัมฤทธิ์โดยเร็วที่สุดและเพื่อให้ทุกท่านพึงพอใจมากที่สุด

เมื่อไม่มีเรื่องอื่นใดให้ที่ประชุมพิจารณาหรือรับทราบอีก ประธานจึงได้กล่าวปิดประชุม และ

กล่าวขอบคุณเจ้าหน้าที่ที่จัดงานทุกฝ่าย และขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่านและผู้บริหารทุกท่านที่เข้าร่วมการประชุมและร่วมชี้แจงในวันนี้

เลิกประชุมเวลา 22.45 น.

เรือดรี 

(พิทักษ์ นาคพัฒน์)

ผู้อำนวยการฝ่ายงานเลขานุการบริษัทฯ

ผู้จัดบันทึกประชุม



(นางสุวิมล บัวเลิศ)

ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการการประชุม



(นายไชยชัย ปัญญาวงศ์)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน

รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

พลอากาศเอก



(ประจักษ์ จันทอง)

ประธานกรรมการบริษัทฯ

ประธานการประชุม