

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น

ประจำปี 2553

วันที่ 28 เมษายน 2553

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2553

วันพุธที่ 28 เมษายน 2553

ณ ห้องมีฆวานรังสรรค์ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

ผู้มาประชุม

1. กระทรวงการคลัง	ถือหุ้น	866,997,841	หุ้น
(โดย นางสาวจุฑารสา กาญจนสาย ผู้รับมอบฉันทะ)			
2. ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ จำนวน 2,860 ราย	ถือหุ้น	550,066,923	หุ้น
รวมผู้ถือหุ้นมาประชุม จำนวน 2,861 ราย	ถือหุ้นทั้งสิ้น	1,417,064,764	หุ้น

เริ่มประชุมเวลา 13.38 น.

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัท ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุม คือ

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ

1. นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัท
2. นายสถิตย์ ลิ่มพงศ์พันธุ์ รองประธานกรรมการ คนที่ 2 และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
3. นายชัยเกษม นิติสิริ รองประธานกรรมการ คนที่ 3 กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ
4. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการธรรมาภิบาล
5. นายบรรยง พงษ์พานิช กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายอมรศักดิ์ นพรัมภัก กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
7. นายพิชัย ชุนhoven กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
8. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ กรรมการ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
9. นายอารีพงศ์ ภูษณม กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล และกรรมการบริหารความเสี่ยง
10. นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการ และกรรมการธรรมาภิบาล
11. นายอภิพร ภาษวณิช กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
12. นายประวิช รัตนเพียร กรรมการ
13. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริหารความเสี่ยง

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. เรืออากาศโท นรหัช พลอยใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
3. นายกวีพันธ์ เรืองผลา รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
4. นายปานทิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
5. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
6. นายพฤทธิ์ บุญผาคำ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
7. นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
8. นายอภิชาติ ดนัยวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารความเสี่ยงและประกันภัย
9. นางสุวคนธ์ นะวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
10. นางสุนันท์ อิศวพรชัย ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
11. นายประกอบเกียรติ นินนาท ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
12. นายสาธก วรตะริน ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
13. นายปริดี บุญเชื้อ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพันธมิตรและธุรกิจตอบแทนลูกค้า
14. นางชุตดา ธนะภูมิ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารบุคลากร
15. นางนารีลักษณ์ วิมุกตานนท์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและประสานงานการเดินทางลูกค้าพิเศษ
16. นายรัช ตันตนันตา ผู้อำนวยการใหญ่ นักลงทุนสัมพันธ์
17. นายพิเชษฐ เวียงวัฒนสุข ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร
18. นายธีรทัต พรพิบูลย์ ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
19. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีการเงิน
20. นายธีรพล โชติชนาภิบาล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
21. เรืออากาศเอก โสภิต โภคะสุวรรณ ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
22. นายดนูช บุญนาค ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
23. นางสาวมณฑิชา เครือสุวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
24. เรืออากาศเอก จรัสพงษ์ บุรุษรัตนพันธุ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป
25. เรืออากาศโท อนุจ โกมลารชุน ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
26. นางพินคำ โรหิตเสถียร ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
27. นายพิชัย จึงอนุวัตร กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
28. นายชัยฤกษ์ ทิพย์จันทร์ ที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
29. นาวาอากาศตรี อัมภาวุธ วัฒนางกูร ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน

30. นายสมิทธิ พิรุณसार กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครีเอทีฟ
31. นายเล็ก กลิ่นวิบูลย์ กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
32. นางชาริตา ลีลายุทธ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
33. ร้อยตรี อนุสรณ์ นาคศรีชุม กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
34. เรืออากาศโท วุฒิชัย สงวนหมู่ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมใหญ่
35. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
36. เรืออากาศเอก ยุทธสิทธิ์ สุวรรณลอย ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
37. นาวาอากาศตรี วิโรจน์ จูตะกะสุต ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน
38. เรืออากาศเอก อาทิตย์ นาศิริภู่ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนปฏิบัติการ
39. นาวาอากาศตรี ชัยฤทธิ์ ศรีนวล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน
40. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและโครงการสำคัญ
41. นายเรืองยศ ภมรมนตรี ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
42. นางจิระวรรณ เจียสกุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
43. นายวรเนติ หล้าพระบาง ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกลยุทธ์และแผน
44. นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร เลขานุการบริษัทฯ
ทำหน้าที่ เลขานุการการประชุม

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัท ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

1. นางยุพิน ชลานนทีนิวัฒน์
2. นายเทอดพงษ์ พงษ์ศักดิ์ศรี
3. นางสาวมนัสนันท์ ปราบศากุน
4. นายนนท์ที่ เครือวงศ์

อาสาสมัครจากผู้ถือหุ้น ทำหน้าที่กรรมการตรวจนับคะแนน

1. นายปริญญา กุลณาวรรณ
2. นางพัทธนีย์ วัฒนสาทร
3. นายพงษ์สุภฎี รอดเรืองเดช

นายอำพน กิตติอำพน ประธาน แจ้งต่อที่ประชุมว่าตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 34 ระบุไว้ว่า “ในการประชุมผู้ถือหุ้น ต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้น มาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือ มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมี

หุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม" ขณะนี้มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและรับมอบฉันทะ รวมจำนวนทั้งสิ้น 1,384 คน คิดเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,148,904,466 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 67.62634 ของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ปัจจุบันบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นทั้งหมด 106,115 ราย รวมจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,698,900,950 หุ้น ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ ประธานจึงกล่าวเปิดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ประจำปี 2553

ประธาน แนะนำคณะกรรมการบริษัทฯ และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่แนะนำฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ต่อที่ประชุม จากนั้น ประธานฯ จึงได้แจ้งรายชื่อของผู้รับมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่เข้าร่วมประชุมตามที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยร้องขอ ได้แก่ นางสาวจุฑารสา กาญจนสาย ผู้รับมอบฉันทะจากกระทรวงการคลัง นายบรรยง พงษ์พานิช ผู้รับมอบฉันทะจากกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ และนายเศรษฐา ปวีณอภิชาติ ผู้รับมอบฉันทะจากกองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง จากนั้นจึงได้แถลงให้ที่ประชุมทราบถึงข้อบังคับในเรื่องของการประชุมผู้ถือหุ้นว่า จะต้องดำเนินการไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้ ซึ่งผู้ถือหุ้นทุกท่านได้มีอยู่แล้ว ในการดำเนินการประชุมในครั้งนี้ จะเป็นไปตามระเบียบวาระ สำหรับการประชุมวาระใดที่จะต้องออกเสียงลงมติ เพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง และเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียงในวาระต่างๆ ขอให้ นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร เลขาธิการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขาธิการการประชุม เป็นผู้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร เลขาธิการบริษัทฯ ทำหน้าที่เลขาธิการการประชุม แจ้งต่อที่ประชุมว่า ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 นี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุม และให้เสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 เป็นการล่วงหน้า โดยมี รายละเอียด หลักเกณฑ์ และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.thaiairways.com> ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2552 สำหรับการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2553 ในครั้งนี้ มีวาระการประชุมรวมทั้งสิ้น 11 วาระ ดังมีรายละเอียดตามหนังสือเชิญประชุมที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว

ข้อบังคับในการประชุม

ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 36 ระบุไว้ว่า "ประธานในที่ประชุมฯ มีหน้าที่ควบคุมการประชุมให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ว่าด้วยการประชุม โดยดำเนินการประชุมให้เป็นไปตามลำดับระเบียบวาระที่

กำหนดไว้ในหนังสือนัดประชุม เว้นแต่ที่ประชุมจะมีมติให้เปลี่ยนลำดับวาระด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม”

การอภิปราย

ผู้ใดประสงค์จะกล่าวถ้อยคำต่อที่ประชุมฯ ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เมื่อประธานของที่ประชุมอนุญาตแล้วจึงเดินไปยังสถานที่ที่จัดเตรียมไว้ โดยต้องกล่าวถึง ชื่อ-ชื่อสกุลของผู้อภิปราย สถานะเป็นผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะ แล้วจึงอภิปรายในเนื้อหาตามวาระ หากมีผู้ถือหุ้นยกมือหลายคน ประธานในที่ประชุม หรือผู้ที่ดำเนินการประชุมแทนอยู่ในระหว่างนั้น จะอนุญาตให้ผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็นก็ได้ โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นที่ยังมิได้มีโอกาสซักถามหรือแสดงความคิดเห็นก่อน การอภิปรายจะต้องอยู่ในประเด็น หรือเกี่ยวกับประเด็นที่กำลังปรึกษากันอยู่ และต้องไม่พุ่มเฟิย วนเวียน ซ้ำซาก ห้ามผู้อภิปรายแสดงกริยาหรือใช้วาจาไม่สุภาพ ใส่ร้าย หรือเสียดสี หรือแสดงอากัปกริยาในทางก้าวร้าวในที่ประชุม ผู้อภิปรายควรหลีกเลี่ยงการกล่าวถ้อยคำที่อาจมีลักษณะความผิดทางอาญา หรือละเมิดสิทธิทางแพ่งต่อบุคคลอื่น เพื่อเป็นการควบคุมเวลาการประชุมให้เหมาะสม ประธานอาจจำกัดจำนวนคำถามของผู้ถือหุ้นในการอภิปรายในแต่ละวาระได้ตามความจำเป็น หากผู้ถือหุ้นรายใด ทำการผิดไปจากที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ ประธานในที่ประชุม หรือผู้ที่ดำเนินการประชุมแทนอยู่ในระหว่างนั้น หรือเลขานุการที่ประชุม จะเรียนให้ทราบและขอความกรุณาท่านผู้ถือหุ้นดังกล่าวได้โปรดทำการแก้ไขปรับปรุง เพื่อให้การประชุมเป็นไปโดยเรียบร้อยและมีประสิทธิภาพ อันจะก่อให้เกิดผลดีแก่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นทั้งหลายทุกราย

การออกเสียงลงคะแนน

ถ้ามีผู้ใดไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ท่านประธานจะขอให้ผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนน

การนับคะแนนและการประกาศผลคะแนน

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนนเสียงไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงในแต่ละวาระ โดยจะนำคะแนนเสียงไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงดังกล่าว หักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ

กรณีที่จะมีผลทำให้การลงคะแนนเสียงเป็นโมฆะ

- กรณีบัตรลงคะแนนมีการลงคะแนนไม่ตรงตามวาระที่มีการลงคะแนน
- กรณีผู้ลงคะแนนไม่ทำเครื่องหมายใดๆ ในช่องลงคะแนนและส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัท เพื่อตรวจนับคะแนน

- กรณีบัตรลงคะแนนชำรุดจนไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่าผู้ลงคะแนนมีความประสงค์จะลงคะแนนเช่นใด
- กรณีบริษัทฯ ตรวจสอบพบในภายหลังว่า ผู้รับมอบฉันทะได้เปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน ทำให้ไม่เป็นไปตามความประสงค์ของผู้มอบฉันทะ

จากนั้น จึงขออาสาสมัครจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนน และเชิญผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่สังเกตการณ์การลงคะแนนเสียง และขอให้ผู้ถือหุ้นทั้ง 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนนทุกวาระประชุมที่มีการลงมติด้วย ขอเชิญผู้ถือหุ้น 3 คน เสนอตัวเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

ประธาน แจ้งว่า คณะกรรมการบริษัทฯ ชุดปัจจุบันได้รับการแต่งตั้งจากผู้ถือหุ้นในที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่แล้ว ให้เข้าดำเนินการแก้ไขวิกฤติการณ์ของบริษัทฯ เนื่องมาจากภาวะตกต่ำของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก อันมีผลกระทบมาจากภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจทั่วโลกและภาวะผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน ในปีที่ผ่านมา คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาพื้นฐานโดยได้ดำเนินการตามนโยบายขั้นพื้นฐานของบริษัทฯ ใน 4 ประการสำคัญ ดังนี้

ประการแรก คือ การปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการ โดยมีการแยกอำนาจระหว่างฝ่ายนโยบาย คือ กรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวที่เป็นรูปธรรม ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติและเริ่มดำเนินการไปแล้ว คือ การบริหารงานบุคคล ซึ่งเดิมคณะกรรมการบริษัทฯ จะเป็นผู้สรรหา และพิจารณาแต่งตั้งเจ้าหน้าที่บริษัทฯ ในระดับ Executive Vice President หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และระดับ Vice President ซึ่งมีกว่า 40 อัตรา แต่ในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทฯ จะสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งเฉพาะตำแหน่งสำคัญเพียง 7 อัตราเท่านั้น กล่าวคือ ตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และตำแหน่งรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จำนวน 6 อัตราเท่านั้น สำหรับการบริหารงานบุคคลในส่วนอื่นๆ ของบริษัทฯ ทั้งหมดเป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหาร คือ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ได้รับมอบอำนาจจากกรรมการบริษัทฯ ในการดำเนินการ ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทั่วไป นอกจากนี้ เพื่อให้การบริหารงานในด้านต่างๆ มีความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาลและทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการ จึงมีการโอนอำนาจการบริหารจากคณะกรรมการบริษัทฯ สู่ฝ่ายบริหารมากขึ้น ให้อำนาจกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการบริหารกิจการทั่วไปสูงขึ้นจากเดิม ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มอำนาจการจัดซื้อจัดจ้างในวงเงินที่สูงถึง 200 ล้านบาท และ

อำนาจการบริหารจัดการในเรื่องราคาน้ำมันในวงเงินสูงถึง 500 ล้านบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของบริษัทใหญ่ๆ ในตลาดหลักทรัพย์โดยทั่วไป

ประการที่สอง นอกเหนือจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการระยะเร่งด่วนของบริษัทฯ แล้ว คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้นำเอาข้อคิดเห็นของผู้ถือหุ้นมาพิจารณาและกำหนดเป็นแผนการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการลดค่าใช้จ่าย การเพิ่มรายได้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ในส่วนคณะกรรมการบริษัทฯ มีการปรับลดต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของกรรมการบริษัทฯ โดยปรับลดเบี้ยประชุมลงร้อยละ 25 และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารลงร้อยละ 50 ตามที่ผู้ถือหุ้นได้ตั้งข้อสังเกตไว้ในการประชุมครั้งที่แล้ว และในปี 2553 นี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาและเห็นว่าบริษัทฯ ยังมีได้หลุดพ้นจากภาวะวิกฤติทางการเงิน แม้ว่าจะมีผลกำไรเป็นที่ประจักษ์แล้วก็ตาม แต่อย่างไรก็ดี ภาวะขาดสภาพคล่องยังคงดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้สมมติใจที่จะปรับลดค่าเบี้ยประชุมให้เท่ากับปีที่ผ่านมา คือ ลดลงร้อยละ 25 และปรับลดสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารลงจากปีที่แล้วอีกเหลือเพียง 10 ใบต่อปี คิดเป็นร้อยละ 67 จากเดิมที่เคยได้รับ ในส่วนของฝ่ายบริหารเองก็มีการปรับลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในเรื่องสิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะได้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบต่อไป

ประการที่สาม ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และปรับโครงสร้างทางการเงินตามแผนฟื้นฟูฯ ทุกประการแล้ว อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ ยอมรับว่า การดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่ผ่านมา อาทิ การพัฒนาบุคลากร การจัดหาผู้บังคับ มักจะมีการกำหนดแผนการดำเนินงานเป็นรายปี หรือเป็นระยะสั้นๆ จึงทำให้การเจริญเติบโตเป็นไปอย่างไม่มั่นคง ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงร่วมกับฝ่ายบริหารในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี และทำการปฏิรูปครั้งใหญ่ เพื่อให้บริษัทฯ มีการเจริญเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้นำเสนอแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาแล้ว

ประการสุดท้าย คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับระบบบรรษัทภิบาล ความเป็นธรรม ความรับผิดชอบในหน้าที่ และจริยธรรมของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้จัดตั้งองค์กรหนึ่งขึ้นมาเพื่อรับเรื่องร้องเรียนในเรื่องต่างๆ และสร้างกระบวนการให้ความเป็นธรรมอีกหลายประการ รวมถึง ได้จัดทำระเบียบว่าด้วยเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ประมวลบรรษัทภิบาล และประมวลจริยธรรม ของบริษัทฯ ซึ่งได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้บังคับกับผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมในโครงการต่างๆ ตามหลักความรับผิดชอบต่อสังคมเชิงบรรษัท (Corporate Social Responsibility)

โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปีนี้เป็นปีที่บริษัทฯ ดำเนินการมาครบรอบปีที่ 50 บริษัทฯ จึงมุ่งเน้นในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมมากยิ่งขึ้นอีก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถฝ่าฟันวิกฤติไปได้บ้างแล้วในระดับหนึ่ง แต่ยังมีปัญหาและอุปสรรคอีกมากมายที่ยังต้องเผชิญ คณะกรรมการบริษัทฯ ขอยืนยันว่าจะไม่ลดละในการจะแก้ไขปัญห และปรับปรุงองค์กร โดยให้ความร่วมมือและสนับสนุนกับฝ่ายบริหาร เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน และก้าวไปเป็นบริษัทชั้นนำที่สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน อีกทั้ง บริษัทฯ จะนำเอาหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นหลักในการดำเนินงานของบริษัทฯ

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ แสดงความคิดเห็นในเรื่องที่ประธานชี้แจงให้ที่ประชุมทราบว่า เป็นเรื่องที่น่าชื่นชมแต่เห็นว่าเป็นความจริงเพียงบางส่วนเท่านั้น และได้ตั้งข้อสังเกตว่า ในการประชุมปีที่ผ่านมา บริษัทฯ รับผิดชอบต่อค่าอากาศสดมภ์สำหรับหนังสือมอบฉันทะของผู้ถือหุ้น แต่ในปีี้กลับให้ผู้ถือหุ้นต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบต่อค่าอากาศสดมภ์เอง นอกจากนี้ ยังแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการเพิ่มอำนาจให้แก่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เกี่ยวกับการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) ว่าน่าเป็นห่วงหากจะให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้รับผิดชอบต่อตนเอง เพราะปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ขาดทุนไปประมาณ 6 พันกว่าล้านบาทในเรื่องดังกล่าว และอีกเรื่องที่น่าเป็นห่วง คือ ตามข่าวประธานสนับสนุนการจัดตั้งคณะกรรมการบริหาร ซึ่งอยู่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ตนเห็นว่าการตั้งคณะกรรมการดังกล่าว จะเป็นการลดอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการบริหารงาน สำหรับเรื่องธรรมาภิบาลนั้น ตนได้ทำเรื่องร้องเรียนเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2552 เกี่ยวกับการลงโทษพนักงานที่กระทำการทุจริตเรื่องการเช่าห้องโรงแรมสำหรับลูกเรือ ขอให้บริษัทฯ ชี้แจง แต่ปัจจุบันผ่านมากกว่า 6 เดือน แต่ยังไม่ได้รับคำตอบจากบริษัทฯ และในกรณีที่กรรมการบริษัทฯ ขนกระเป๋าสัมภาระ 40 ใบ น้ำหนัก 300-400 กิโลกรัม ก็เช่นกัน ผู้กระทำผิดยังไม่ได้รับการลงโทษ แต่บริษัทฯ ยอมให้ลาออกไป เช่นนี้เป็นการทำลายระบบธรรมาภิบาลของบริษัทฯ จึงขอให้ชี้แจงนโยบายการจัดการกับการกระทำทุจริตในบริษัทฯ ให้ทราบ

นายประเสริฐ เลิศยะใส ผู้ถือหุ้น แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับกระบวนการเข้าสู่ตำแหน่งของกรรมการบริษัทฯ ว่าเป็นไปโดยไม่ถูกต้อง ผู้ถือหุ้นไม่ได้รับทราบและรับรองด้วย และเสนอให้มีการเลื่อนวาระที่ 10 เรื่องพิจารณาเลือกตั้งกรรมการ ขึ้นมาพิจารณาก่อนการพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 และขอให้คณะกรรมการบริษัทฯ ตอบคำถามที่ค้างไว้จากการประชุมครั้งที่แล้ว

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น เสนอให้ประธานดำเนินการประชุมไปตามวาระ โดยไม่อนุญาตให้ผู้ถือหุ้นอภิปรายหรือซักถามนอกประเด็น เพื่อให้การประชุมดำเนินไปโดยเกิดประสิทธิผลสูงสุด และกล่าวว่าตามที่ตนได้มีหนังสือถึงบริษัทฯ เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน โดยมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาเรื่องสภาพคล่องของบริษัทฯ ว่า ให้มีการลดรายจ่าย เพิ่มรายได้ ตามที่ประธานได้แจ้งให้ทราบในวาระที่ 1 นี้ แต่ข้อเสนอแนะอีกประการของตคนั้น คือ ให้จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง นำมาบินแล้วไม่คุ้ม เหตุใดบริษัทฯ จึงไม่นำมาระบุไว้ในแผนการดำเนินงานด้วย

ประธานชี้แจงเกี่ยวกับการดำเนินการในกรณีทุจริตในการเช่าห้องโรงแรมสำหรับลูกเรือ และเรื่อง การสอบสวนในกรณีต่างๆ ว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการสอบสวนและลงโทษตามกฎระเบียบของบริษัทฯ แล้ว บุคคลที่กล่าวถึงได้ถูกปลดจากตำแหน่ง Vice President แล้ว หากท่านผู้ถือหุ้นย้อนกลับไปดูประวัติของ บริษัทฯ จะพบว่าไม่เคยมีการดำเนินการปลดจากตำแหน่งเช่นนี้มาก่อน รายละเอียดของการดำเนินการในเรื่องนี้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะเป็นผู้ชี้แจงให้ที่ประชุมทราบต่อไป จากนั้นได้ชี้แจงเกี่ยวกับกระบวนการ เข้าสู่ตำแหน่งของกรรมการบริษัทฯ และตำแหน่งประธานกรรมการบริษัทฯ ว่า คณะกรรมการชุดปัจจุบันได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา และตนได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 1 ให้เป็นประธานกรรมการบริษัทฯ ดังมีรายละเอียดแจ้งไว้ในรายงานการประชุมดังกล่าว ส่วนการเข้าสู่ตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นั้น ถูกต้องตามกฎหมายทุกประการ ทั้งในส่วนของระเบียบข้อบังคับบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด รวมถึงพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ด้วย ส่วนกรณีของ นายวัลลภ นั้น บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ทนายยื่นหนังสือบอกกล่าว (Notice) ไปแล้ว และขณะนี้สำนักงานอยู่ที่ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) แล้ว

คุณวรวิมล ณ ระนอง ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามเกี่ยวกับกรณีของนายพทุทธิ นุปผาค่า ว่าเป็นกรณี เดียวกันกับนายวัลลภ ซึ่งน่าจะอยู่ในอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้พิจารณาตัดสิน และเมื่อมีการตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง และมีการตัดสินไปแล้ว แต่เหตุใดยังคงปฏิบัติหน้าที่อยู่ น่าจะต้องมีการ ลงโทษให้หยุดพักงานเหมือนกับในกรณีอื่นๆ

ประธานชี้แจงว่า การตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงอยู่ในอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และได้มีการสอบข้อเท็จจริง และลงโทษปรับแก่นายพทุทธิ เช่นเดียวกันกับนายวัลลภ อีกทั้งยังมีบทลงโทษ ตามข้อวินิจฉัยของฝ่ายบริหารเรียบร้อยแล้ว

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น ขอให้ประธานตรวจสอบความถูกต้องของหนังสือมอบฉันทะของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ว่าเป็นไปตามระเบียบแบบหนังสือมอบฉันทะแบบ ก. แบบ ข. หรือแบบ ค. ทำयประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรื่อง กำหนดแบบหนังสือมอบฉันทะ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2550 ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัดหรือไม่ ก่อนการลงคะแนนเสียงในวาระต่อไป

ประธานชี้แจงว่า ฝ่ายเลขานุการของบริษัทฯ ยืนยันว่าได้ตรวจสอบหนังสือมอบฉันทะของ กรรมการการคลัง โดยนางสาวจุฑารสา กาญจนสาย กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ โดยนายบรรยง พงษ์พานิช และกองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง โดย นายเศรษฐา ปวีณอภิชาติ ว่าถูกต้อง และมีหนังสือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยืนยันยืนยันความเป็นผู้ถือหุ้นเรียบร้อยแล้ว

ไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็นอีก ประธานจึงได้ดำเนินการเข้าสู่วาระที่ 2 ต่อไป

ที่ประชุมฯ รับทราบ

วาระที่ 2 เรื่องพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552

ประธาน เสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 ตามที่ได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้วตั้งแต่วันที่ 12 เมษายน 2553 ล่วงหน้าก่อนการประชุมเกินกว่า 14 วัน ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และแถลงว่าในลำดับแรก เลขานุการบริษัทฯ เสนอขอแก้ไขรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ตามที่ผู้ถือหุ้นได้มีหนังสือขอแก้ไขข้อความในรายงานการประชุมดังกล่าว จึงขอเชิญเลขานุการการประชุม ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

เลขานุการการประชุม ชี้แจงว่า ตามบันทึกรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 ที่ได้จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้วนั้น มีผู้ถือหุ้นทักท้วง และเสนอขอแก้ไข ดังนี้

- หน้าที่ 8 10 14 23 29 47 52 60 และ 64 ข้อความเดิม “นายมนต์ชัย ราบรื่นทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก” แก้ไขเป็น “นายมนต์ชัย ราบรื่นทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจ”

- หน้าที่ 10 ข้อ 3 ขอเพิ่มเติมข้อความต่อท้าย ดังนี้ "ยิ่งไปกว่านั้น นายอภิรักษ์ ยังได้กล่าวว่า เครื่องบิน Airbus 330 นั้น มิได้เป็นเครื่องบินเก่า ยังได้รับการสั่งซื้อจากทางการของสหรัฐอเมริกาเร็วกว่า

- หน้าที่ 14 ข้อ 3 บรรทัดที่ 4 จากล่าง แก้ไขข้อความเดิม "ย่อความได้เอง" เป็น "ย่อความได้ A"

- หน้าที่ 15 บรรทัดที่ 10 11 และ 14 แก้ไขคำว่า "ยี่ห้อ โรลส์-รอยส์" เป็น "ยี่ห้อ โหล่ซาหลอย" ตามที่ผู้อภิปรายได้เจตนาพูดจริง

- หน้า 15 บรรทัดที่ 10 และ 11 แก้ไขโดยเพิ่มเติมคำว่า "ครั้ง" เพื่อความเข้าใจของผู้อ่านรายงานการประชุมฯ จากข้อความเดิม "มีอายุในการใช้งานได้เพียง 6 พัน ถ้าไปเทียบกับของอเมริกันอีก 2 ยี่ห้อ ได้ 9 พัน กับได้หมื่นกว่า" เป็น "มีอายุในการใช้งานได้เพียง 6 พันครั้ง ถ้าไปเทียบกับของอเมริกันอีก 2 ยี่ห้อ ได้ 9 พันครั้ง กับได้หมื่นกว่าครั้ง"

- หน้า 23 ขอเพิ่มเติม ดังนี้ "4. ความผิดพลาดและความเสียหายนั้น มาจากผู้บริหารและกรรมการบริษัทฯ ขาดความรู้ความสามารถ ใช่หรือไม่? สายการบินแห่งชาติจะล้มจมในน้ำมือผู้บริหารนี้หรือไม่? เพราะเมื่อเทียบผลประกอบการกับสายการบินอื่น คือ

4.1 สิงคโปร์ ซึ่งสามารถใช้ Budget Airline ของตน คือ Silk Air ต่อสู้ในตลาดล่างแล้วทำกำไรได้ แต่นักแอร์ของการบินไทยกลับถูกการบินไทยซึ่งเป็นบริษัทแม่เองบีบจนขาดทุน แสดงถึงความไร้วิสัยทัศน์ในการบริหารของผู้บริหารชุดนี้ ซึ่งมีกรรมการบริษัทฯ 15 คน มากกว่าสิงคโปร์ ซึ่งมีเพียง 9 คน

4.2 บริษัทการบินไทย ซึ่งมีตำแหน่ง Vice President ถึงกว่า 40 ตำแหน่ง ซึ่งมากที่สุดในโลก แม้เทียบกับสายการบินอื่นทั่วโลก ซึ่งบางสายมีเครื่องบินและเที่ยวบินเส้นทางบินมากกว่าการบินไทย ดูได้จากรหัสตำแหน่งต่างๆ ที่ใช้ภาษาอังกฤษ 2 ตัว เรียงสลับเปลี่ยนไปมา จนไม่พอใช้ ต้องใช้รหัสตัวเลข 1-9 มาร่วมผสมด้วย ยิ่งไปกว่านั้น เรื่องที่สำคัญมากที่สุดที่บริษัทฯ จะกำไรหรือขาดทุน คือ ผู้บริหารที่ทำผิด ก็ยังได้รับการเลื่อนตำแหน่งให้เติบโตก้าวหน้า นับเป็นการทำลายขวัญกำลังใจพนักงานและทำลายทรัพยากรมนุษย์ด้วย"

- หน้า 29 บรรทัดที่ 6 จากล่าง จากข้อความเดิม "รวมทั้งสิ้นพันกว่าล้าน" เป็น "รวมกัญธาคาร ออมสิน 4 พันล้านบาท"

- หน้า 29 บรรทัดที่ 3 จากล่าง ขอเพิ่มเติมข้อความต่อจาก.....ผมคิดว่าเป็นสิ่งที่ต้องประเมิน ดังนี้ "ราคาหุ้นการบินไทยตกจากราคาเมื่อประชุมผู้ถือหุ้น เมษายน 51 มีราคา 28 บาท จนต่ำกว่าค่าพาร์ 10 บาท เป็นเวลานาน โดยตกต่ำถึง 6.80 บาท เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 51 และต่ำสุด 6.40 – 6.60 ในช่วง 20 – 23 มกราคม 52 และเพิ่งมาสูงกว่าพาร์ 10 บาท เมื่อ 16 – 17 เมษายน นี้ ขอให้ผู้บริหารโปรดรับทราบถึงความเจ็บซ้ำของผู้ถือหุ้นที่แม้จะมีหุ้นไม่มาก แต่ซื้อไว้ในราคา หุ้นละ 60 บาท และบางท่านที่ซื้อเมื่อปีที่แล้ว ราคาหุ้นละ 28 บาท และวันนี้ 12 บาท ต้องขาดทุนเพราะรักชาติซื้อหุ้นการบินไทย และวิธีการบริหารที่เป็นต้นเหตุของความผิดพลาดที่ DD ได้ใช้วิธีการเล่นพวก เข้ามาช่วยกันทำการบ้านหรือโครงการพิเศษในการบินไทย

ก่อให้เกิดความเสียหายจนอาจเหมือนสายการบิน Alitalia และ Swiss Air นั้น ผู้บริหารจะต้องรับผิดชอบ ตามกฎหมาย กฎของสังคม หรือกฎแห่งกรรมในที่สุด โดยคณะผู้ถือหุ้นจะดำเนินการในชั้นศาลต่อไป”

- หน้า 29 บรรทัดสุดท้าย ถึง หน้า 30 บรรทัดแรก ขอแก้ไขจากข้อความเดิม “เศรษฐกิจมันเริ่มเกิด เลแมน ไตรมาส 3, 4 เดือน 8, 9 นั้น ท่านทำกำไรหรือเปล่า” แก้ไขเป็น “เศรษฐกิจเกิดวิกฤติเลแมน ไตรมาส หลังเป็นเวลา 3 - 4 เดือน อีก 8 - 9 เดือนนั้น ท่านได้ทำให้บริษัทฯ กำไรหรือเปล่า”

- หน้า 30 ขอเพิ่มเติมข้อความต่อท้ายคำอภิปราย ดังนี้ “ตัวอย่างการโกหกผู้ถือหุ้น เช่น ที่คุณพิชัย กล่าวในการประชุมประจำปี 49 (ที่สโมสรตำรวจ) ปรากฏในรายงานการประชุม ที่เชิญผู้ถือหุ้นประชุม ประจำปี 27 ธันวาคม 50 ในหน้าที่ 10 ว่า อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการของสาย การบินอื่นๆ ทั่วโลก Benchmark แล้ว จะมีอัตราส่วนใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างการเงินของแต่ละ ประเทศนั้นเป็นเท็จ เพราะเทียบกับสิงคโปร์แอร์ไลน์แล้ว มีกำไรสูงกว่าการบินไทยถึง 3 เท่า ติดต่อกัน 3 ปี ซึ่ง คุณงามนิตย์ฯ พยายามตอบเมื่อปีที่แล้วว่ารอบบัญชีในไตรมาสไม่ตรงกัน จึงขอให้ที่ประชุมจัดให้มีการตอบ คำถามทั้งหมดตามความเป็นจริงด้วย”

ประธาน ไม่ทราบว่ามีผู้ถือหุ้นอื่นประสงค์จะทักท้วง หรือขอให้แก้ไขรายงานการประชุมเป็นอย่างอื่น อีกหรือไม่

นายมนต์ชัย ราชรินทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ ตั้งข้อสังเกตว่าการบันทึกการประชุมที่ผ่านมา หลายครั้ง ถ้าผู้บริหารทำผิดมักจะไม่นำบันทึกไว้ในรายงานการประชุม การยื่นรายงานการประชุมที่ไม่ได้มี การบันทึกการรายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารลงต่อตลาดหลักทรัพย์ อาจจะเป็นการแจ้ง ความเท็จต่อเจ้าพนักงาน และกล่าวขอขอบคุณเลขานุการการประชุมที่ได้เสนอในสิ่งที่ตนได้ขอแก้ไข แต่อย่างไรก็ดี มีบางส่วนที่ตนจะขอแก้ไขเพิ่มเติมนั้น เป็นส่วนที่ทางบริษัทฯ อ้างว่าในเทปบันทึกเสียงไม่มี แต่ ตนเห็นว่าเป็นส่วนที่ไม่อาจละเลยได้ คือ ส่วนที่ตนได้กล่าวถึงความเสียหายของบริษัทฯ 20,000 กว่าล้านบาท ในปีที่แล้ว จะต้องมีการรับผิดชอบนั้น ขอให้บริษัทฯ ไปแก้ไขในรายงานการประชุมด้วย เนื่องจากมีผลต่อ การดำเนินคดีต่อไป และในกรณีที่ตนได้เสนอไว้ก่อนจบการประชุมเกี่ยวกับการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อย ได้มีโอกาสเข้าร่วมเป็นอนุกรรมการตรวจสอบการเงิน หรือธรรมาภิบาลของบริษัทฯ อีกทั้ง ข้อเสนอที่ให้ บริษัทฯ จัดให้มีการจับสลากบัตรโดยสารเครื่องบิน เพื่อเป็น Incentive สำหรับผู้ถือหุ้นที่มาเข้าร่วมประชุม แต่ปรากฏว่าบริษัทฯ กลับละเลยไม่บันทึกไว้ในรายงานการประชุมและไม่นำไปพิจารณาปฏิบัติเป็นที่น่า เสียใจอย่างยิ่ง จึงขอให้บริษัทฯ เพิ่มเติมรายงานการประชุมในสามส่วนนี้ด้วย

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความยินดีกับนายประวิช รัตนเพียร ที่ได้เข้ามา บริหารงานบริษัทฯ และขอเพิ่มเติมข้อความในหน้า 17 -18 ของรายงานการประชุม ดังนี้

ตนได้ฟ้องบริษัท และผู้บริหารของบริษัท ให้รับผิดชอบเป็นการส่วนตัวในคดีทุจริตในการซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เป็นคดีดำหมายเลข 4485/ 51 แต่เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้ว่าผลสรุปของคณะกรรมการบริษัท จะพบว่า บุคคลเหล่านั้นได้กระทำผิดจริง แต่ก็ยังได้รับความไว้วางใจให้เป็นผู้บริหารบริษัท อยู่ต่อไป ขอให้ชี้แจงในเรื่องนี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ในราคาลำละ 4,000 ล้านบาท เป็นเงินทั้งสิ้น 12,000 ล้านบาท โดยได้จ่ายเงินค่ามัดจำล่วงหน้าไปก่อนที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ และหลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติไม่อนุมัติให้ซื้อ บริษัทฯ ก็ยังจ่ายเงินให้กับแอร์บัสไปอีก แต่ปรากฏว่าเครื่องบินทั้ง 3 ลำ บินได้แต่จอดอยู่ที่ประเทศฝรั่งเศสในขณะนี้ ขอให้ชี้แจงว่าใครจะรับผิดชอบค่าจอดและค่าเสียหายทั้งหมดนี้ ส่วนในกรณีทุจริตในการจัดหาโรงแรมในต่างประเทศ ที่ตนได้ฟ้องเป็นคดีเดียวกัน คือ คดีดำหมายเลข 4485/51 นั้น ก่อนฟ้องคดีตนได้ร้องเรียนเรื่องดังกล่าวไปยังบริษัท ผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และผลการสอบสวนของบริษัทฯ สรุปได้ว่า ผู้ถูกร้องเรียนมีความผิดจริง แต่ปรากฏว่าเอกสารที่ตนร้องเรียนไปนั้น ตกไปถึงมือผู้ถูกร้องเรียนและผู้ถูกร้องเรียนได้นำเอกสารไปแจ้งความดำเนินคดีกับตน และยังฟ้องกลับตนในข้อหาฟ้องเท็จ เหตุไฉนฝ่ายบริหารจึงทำเช่นนี้กับตน ในเมื่อตนในฐานะผู้ถือหุ้นรายย่อย กระทำการเพื่อรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ในขณะที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทั้งหลาย เช่น กระทรวงการคลัง ไม่ได้ดำเนินการใดๆ แม้แต่เสนอตัวเป็นโจทก์ร่วมกับตน ในส่วนขององค์กรของบริษัทฯ เองหลายองค์กรประกาศอย่างชัดแจ้งว่า พร้อมทั้งจะตรวจสอบการทุจริตของฝ่ายบริหาร แต่กลับนิ่งเฉยในเรื่องนี้ นอกจากนี้ เหตุการณ์ลักทรัพย์เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2541 มีผู้ร่วมกระทำผิด 3 คน วันที่ 18 เมษายน 2552 ตนได้นำเรื่องนี้มาแจ้งให้ที่ประชุมทราบ วันที่ 24 เมษายน 2552 บริษัทฯ แจ้งความดำเนินคดีอัยการสั่งฟ้องในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ขณะนี้เรื่องอยู่ในชั้นศาล แต่บริษัทฯ กลับลงโทษผู้กระทำผิดเพียงตัดเงินเดือน เหล่านี้เป็นตัวอย่างของการทำลายหลักการการบริหารบุคคลที่ดีของบริษัทฯ และอาจจะเป็นที่มาของการลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในหลายกรณีเนื่องจากมีบทลงโทษที่ไม่รุนแรง กล่าวคือ ลงโทษเพียงตัดเงินเดือนเท่านั้น

นายพีรพัฒน์ พงษ์โรจน์เฝ้า ผู้รับมอบฉันทะ เสนอให้ประธานดำเนินการไปตามวาระ มิฉะนั้นการประชุมจะไม่มีทางจบ

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวถึงข้อคิดเห็นที่ตนได้แสดงไว้ในการประชุมครั้งที่แล้ว ดังที่ปรากฏในรายงานการประชุม ที่สำคัญและโดยประสงค์จะให้ที่ประชุมได้ติดตามผล คือ ประการแรก สาเหตุสำคัญที่บริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุน เกิดจากการขาดการดูแลเอาใจใส่อย่างจริงจังในการบริหารงานของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่จะต้องมี Duty of Loyalty and Care ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับบริษัทมหาชนที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ประการที่สอง การดำเนินการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน

ดอนเมือง ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและทางอาญา ประการที่สาม การถูกแทรกแซง ครอบงำ จากกลุ่มนักการเมือง หรือกลุ่มผลประโยชน์อื่นใด ประการสุดท้าย การแต่งตั้งกรรมการบริษัท ชุดที่แล้ว ซึ่งปรากฏบุคคลที่เข้าข่ายต้องห้ามตามกฎหมาย แต่ยังสามารถแต่งตั้งให้เป็นกรรมการอยู่ คือ ปลัดกระทรวง การคลังคนก่อน และสอบถามว่าปัจจุบัน พ้นจากหน้าที่ตำแหน่งไปแล้วเมื่อไหร่ เพราะเหตุใด

ประธาน ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นและชี้แจง ดังนี้

ตอบข้อซักถามของพันตำรวจเอกเสริมเกียรติ บำรุงพุกภักดิ์ เรื่องการพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ นายศุภรัตน์ ศิวพัฒนกุล ปลัดกระทรวงการคลัง ว่าได้ลาออกจากการเป็นกรรมการบริษัท ไปตั้งแต่การประชุม คณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2 และเรื่องที่เสนอให้มีการดำเนินคดีเพื่อเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการ ปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการฟ้องทางแพ่งไป เรียบร้อยแล้ว ส่วนทางอาญานั้นเจ้าพนักงานตำรวจกำลังดำเนินการยื่นฟ้องอยู่

รับข้อคิดเห็นทุกข้อ ของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ และชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับกรณีทุจริตในการจัดหา โรงแรมในต่างประเทศว่า บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้ว และผู้กระทำผิดได้โดนปลดออกจากตำแหน่งซึ่งไม่เคยมี การดำเนินการลักษณะนี้มาก่อน สำหรับกรณีการซื้อเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ขณะนี้ คณะกรรมการ บริษัทฯ ได้รับสำนวนการสอบสวนข้อเท็จจริงแล้ว และได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมา โดยมี นายชัยเกษม นิติสิริ เป็นประธานเพื่อดำเนินการตามกฎระเบียบของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และได้มีการบันทึกค่าเสียหาย และข้อร้องเรียน รวมถึงได้กำหนดแผนที่จะนำเครื่องบินดังกล่าวนี้กลับมายังบินให้ได้เร็วที่สุด

จากนั้น จึงได้ขอให้ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน รับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,649,169	เสียง	ร้อยละ	96.03
ไม่เห็นด้วย	435,301	เสียง	ร้อยละ	0.03
งดออกเสียง	55,814,200	เสียง	ร้อยละ	3.94

วาระที่ 3 เรื่องรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2552

ประธาน ขอให้ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รายงานในวาระนี้

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวรายงานต่อที่ประชุมว่า ในปี 2551 สืบเนื่องจากภาวะถดถอยอย่างรุนแรงของเศรษฐกิจโลก ประเทศไทยประสบปัญหาการเมือง เหตุการณ์ การปิดสนามบินและราคาน้ำมันที่สูงขึ้นมาก ส่งผลกระทบให้ในปี 2551 บริษัทฯ ขาดทุนกว่า 21,000 ล้านบาท ในปี 2552 บริษัทฯ ยังคงเผชิญกับวิกฤติการณ์ต่างๆ นับตั้งแต่ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยต่อเนื่องจาก ปีก่อน การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1N1) ซึ่งกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ทำให้การเดินทางระหว่างประเทศชะลอตัวลงมาก แต่สำหรับบริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบจากปัญหาการเมือง ภายในประเทศอีกด้วย ทำให้ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันในตลาดโลกจะปรับตัวลดลงมาจากปีที่ผ่านมา ซึ่งช่วย บรรเทาผลกระทบจากวิกฤติการณ์ต่างๆ ไปได้บ้าง แต่โดยรวมแล้ว บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากปัจจัย ดังกล่าวรุนแรงมากกว่าสายการบินอื่นๆ ทั่วโลก จะเห็นได้จากเมื่อเดือนเมษายนปีที่แล้ว ปริมาณการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้าลดลง ประมาณร้อยละ 20-30 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ เดียวกันการแข่งขันในธุรกิจการบินก็เพิ่มสูงขึ้น ในหลายสายการบินได้นำเครื่องบินใหม่ๆ เข้ามาทำการบิน โดยเฉพาะสายการบินในตะวันออกกลาง ผลก็คือ ผู้โดยสารลดลง แต่ว่าปริมาณการผลิตของโลกสูงขึ้น จึงมี การตัดราคาค่าบัตรโดยสารกันอย่างแพร่หลายและรุนแรง ส่งผลให้ราคาค่าบัตรโดยสารโดยเฉลี่ย หรือ ที่เรียกว่า "Yield" ซึ่งวัดจากรายได้ต่อผู้โดยสารต่อคนต่อกิโลเมตรลดลงมาก สืบเนื่องจากผลกระทบจาก วิกฤติการณ์ต่างๆ ที่กระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในช่วงกลางปี 2552 บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน เพื่อกำหนดแผนแก้ไขปัญหาการดำเนินธุรกิจ และดูแล สภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ โดยกำหนดมาตรการลดค่าใช้จ่ายในหลายด้าน การพัฒนาเครือข่าย การบินและฝูงบิน เปิดเส้นทางการบินใหม่ และที่สำคัญ คือ การกู้เงินเพิ่มเติมจากธนาคารในประเทศไทยอีก 35,000 ล้านบาท เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องที่ลดลงอย่างรวดเร็วเมื่อปลายปี 2551 มาตรการเหล่านี้ช่วย บรรเทาปัญหาของบริษัทฯ ได้พอสมควร ทำให้บริษัทฯ สามารถรักษาสภาพคล่องได้ตามแผน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจัยต่างๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น บริษัทฯ ยังคงประสบภาวะขาดทุนในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2552 โดยขาดทุนประมาณ 1,100 ล้านบาท

สำหรับมาตรการลดค่าใช้จ่ายนั้น บริษัทฯ มีการลดค่าใช้จ่ายในหลายด้านโดยมีเป้าหมายว่าจะลด ค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่น้ำมันได้ถึง 12,000 ล้านบาทในปี 2552 ตัวอย่างของมาตรการลดค่าใช้จ่าย เช่น การปรับ ลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ไม่มีการปรับขึ้นเงินเดือนพนักงาน ไม่มีการจ่ายเงินโบนัส ลดค่าล่วงเวลา การทบทวนค่าใช้จ่ายตามสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโรงแรมสำหรับลูกเรือ ไม่ว่าจะเป็นการเจรจาปรับลดค่า โรงแรม หลายแห่งมีการเปลี่ยนโรงแรม ลดจำนวนคืนที่ลูกเรือและนักบินต้องไปค้างคืน การดำเนินการเหล่านี้ ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยพยุงฐานะทางการเงินของบริษัทฯ ไม่ให้ขาดทุนมากไปกว่า 1,100 ล้านบาทใน ช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2552

เมื่อเข้าสู่ไตรมาสที่ 4 สถานการณ์ของธุรกิจการบินเริ่มดีขึ้น ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าขยับตัวสูงขึ้นจากปีก่อน ปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตรารชนผู้โดยสารที่เรียกว่า Cabin Factor กล่าวคือ จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งหารด้วยจำนวนที่นั่งที่มีทั้งหมด ปรับตัวขึ้นมากกว่าร้อยละ 70 ทำให้บริษัทสามารถเพิ่มรายได้ต่อผู้โดยสาร 1 คน จากการขายบัตรโดยสารได้ และลดการขายบัตรโดยสารในกลุ่มราคาถูก ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของบริษัท โดยรวมทั้งปี 2552 สามารถกลับมามีกำไรได้อีกครั้งหนึ่ง โดยมีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท มี EBITDA เท่ากับ 30,297 ล้านบาท ถ้าพิจารณาจากรายได้ที่ลดลงในปีที่แล้ว อันเนื่องมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและพัสดุภัณฑ์ลดลง ประมาณร้อยละ 19.1 แต่รายจ่ายลดลงถึงร้อยละ 31 ซึ่งส่วนหนึ่งมาจากการปรับตัวลงของราคาน้ำมัน แต่อีกส่วนหนึ่งที่สำคัญ คือ มาจากมาตรการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่น้ำมัน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดเอาไว้ เมื่อพิจารณาในภาพรวมของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เรียกว่า RPK กล่าวคือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารต่อกิโลเมตร ไม่ตกต่ำเท่ากับในช่วงกลางปี ซึ่งลดลงถึงร้อยละ 20 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ดังนั้น โดยรวมแล้ว RPK ในปี 2552 ลดลงเพียงร้อยละ 6.7 จากปี 2551 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าต่อกิโลเมตรก็ลดลงในอัตราเพียงร้อยละ 8.7 อัตรา Cabin Factor อยู่ที่ระดับร้อยละ 73 ซึ่งดีกว่าในช่วงกลางปีก่อนข้างมาก

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนกลยุทธ์สำหรับการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วง 3-4 ปีข้างหน้า เรียกว่า "TG 100" แผนกลยุทธ์นี้มีเป้าหมายที่จะทำให้บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของเอเชียและของโลกอีกครั้งหนึ่ง มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงและยั่งยืน มีประสิทธิภาพ ต้นทุนต่ำสามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นได้ ในขณะนี้ได้มีการเริ่มดำเนินการตามแผนกลยุทธ์แล้ว ซึ่งมีกลยุทธ์ที่สำคัญทั้งหมด 9 เรื่อง เช่น การปรับปรุงคุณภาพบริการและผลิตภัณฑ์ การปรับปรุงโครงข่ายการบินและฝูงบิน การปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินให้มีความแข็งแกร่ง การลดต้นทุน และการปรับปรุงการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งหมดนี้เริ่มดำเนินการไปแล้วโดยในบางเรื่องมีความก้าวหน้าพอสมควร ในบางเรื่องคาดว่าจะเห็นผลเป็นรูปธรรมในเร็วๆ นี้ เรื่องที่เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาในวาระ 9 ก็เป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์ คือ การปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินของบริษัทฯ ให้มีความแข็งแกร่ง สามารถที่จะเอาไปขยายกิจการฟื้นฟูฝูงบินของบริษัทฯ ได้ในอนาคต ตนเชื่อว่ามาตรการต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารบริษัทฯ ได้ดำเนินการไปแล้ว โดยเฉพาะการปฏิบัติตามแผนกลยุทธ์นั้น บริษัทฯ จะกลับมาเป็นองค์กรที่มีความเข้มแข็งอีกครั้งหนึ่ง มีฐานะทางการเงินที่มั่นคง สามารถกลับมาเป็นสายการบินที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของเอเชีย และของโลกได้ในอีกไม่ช้า

ประธาน กล่าวขอบคุณกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และได้สอบถามที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามอย่างไรหรือไม่

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น ตั้งข้อสังเกตว่า การที่บริษัทฯ มีกำไรสุทธิรวม 4 ไตรมาสเป็นจำนวน 7,340 ล้านบาท หรือ 4.32 บาทต่อหุ้นนั้น ไม่ได้สะท้อนมาจากผลการดำเนินงานของคณะกรรมการบริษัทฯ แต่เป็นเรื่องกลไกของตลาด ที่โดยปกติแล้วในไตรมาสที่ 1 เป็นฤดูกาลท่องเที่ยว หรือ High Season จึงมีผู้โดยสารเดินทางมากในช่วงไตรมาสที่ 1 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรถึง 7,900 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาส 2-4 ขาดทุน และตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่กล่าว บริษัทฯ จะเป็นสายการบินชั้นนำของเอเชียที่แท้จริงแล้วบริษัทฯ เป็นสายการบินชั้นนำของเอเชียมาเป็นเวลานานแล้ว หรือที่เรียกว่า SIA โดยเป็นรองแค่สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เพียงสายการบินเดียว และการที่บริษัทฯ จะขึ้นเป็นสายการบินชั้นนำหนึ่งของโลกก็คงยาก เพราะไม่น่าจะสู้สิงคโปร์แอร์ไลน์ได้ เพราะสิงคโปร์แอร์ไลน์ไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ ไม่ถูกรบอบงำโดยนักการเมือง หรือกลุ่มของนักการเมือง นอกจากนี้ ได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการขึ้นราคาค่าโดยสารภายในประเทศ ถึงร้อยละ 40-50 การยุบเส้นทางบินที่มีมากกว่า 50 ปีไม่ถูกต้อง การปรับปรุงที่นั่งบนเครื่องบินเป็นค่าใช้จ่ายถึง 6,000 ล้านบาท ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเครื่องบินที่ซื้อมาแล้วแต่บินไม่ได้ และบริษัทฯ ได้แก้ไขปัญหามาจากเดิมสิ้นสุด 30 กันยายน มาเป็น 31 ธันวาคม ตั้งแต่ปี 2551 แล้ว เท่าที่ทราบยังไม่ได้มีการแก้ไขเรื่องดังกล่าวในข้อบังคับของบริษัทฯ ในหมวด 6 ว่าด้วยการบัญชี การเงิน การสอบบัญชี และเงินปันผลแต่อย่างใด

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับเงิน 6,000 ล้านบาทที่ลอนดอนว่าเรื่องนี้น่าจะจบได้แล้ว เพราะตนเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้สอบสวนในเรื่องนี้ร่วมกับ นายบวรศักดิ์ อุวรรณโณ โดยมีผลการสอบสวนออกมาแล้วว่าไม่เกี่ยวข้องกับการทุจริตของฝ่ายบริหาร หรือพนักงานบริษัทฯ แต่อย่างใด แต่เกิดจากเหตุสุดวิสัย และอธิบายเกี่ยวกับข่าวในหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ เรื่องที่บริษัทฯ จะถอนตัวจากระบบจัดจำหน่ายที่เรียกว่า Billing Settlement Plan (BSP) ว่าตนไม่เห็นด้วยเนื่องจากระบบ BSP เป็นระบบที่ทำประโยชน์ให้แก่บริษัทฯ อย่างมาก ไม่ว่าในแง่ของการลดจำนวนพนักงานที่จะรับเข้ามาใหม่ ลดจำนวนเอกสารลับ ลดจำนวนค่าใช้จ่าย อีกทั้งเห็นว่า บริษัทฯ ควรจะจัดเจ้าหน้าที่ที่เหมาะสมเข้าไปมีส่วนร่วมอยู่ในกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้อง เช่น กลุ่มสตาร์ กลุ่มอะมาติอุส โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มสตาร์ซึ่งเป็นกลุ่มที่บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในส่วนของ Contribution Cost เป็นจำนวนมาก จะเห็นได้ว่าโครงการต่างๆ ที่บริษัทฯ เข้าร่วมนั้นล้วนแล้วแต่มี Contribution Cost สูง เช่น ระบบ BSP เป็นต้น บริษัทฯ ต้องเสียค่า Contribution Fee สูงสุด เนื่องจากบริษัทฯ มีส่วนแบ่งการตลาดสำหรับการจำหน่ายบัตรโดยสารสูงถึงร้อยละ 50 ของตลาดทั้งหมด และตามข่าวระบุว่า บริษัทฯ ต้องเสียอีก 550 ล้านบาท จากค่าเสียหายที่เกิดจากการสูญหายของเงินในระบบ BSP ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าบริษัทฯ ไม่ได้สนใจในระบบ BSP เพราะถ้าสนใจโครงการต่างๆ เหล่านี้จะไม่เกิดความเสียหายแน่นอน และได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับราคาบัตรโดยสารภายในประเทศถึงร้อยละ 30-40 หากมีการขึ้นราคาจริง ตนเห็นว่าจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียตลาดภายในประเทศไปเป็นที่สุด เพราะตลาดภายในประเทศในปัจจุบัน แข่งขันกันที่ราคาเป็นสำคัญ หากบริษัทฯ

ขึ้นราคาบัตรโดยสารจะส่งผลให้ผู้โดยสารหันไปใช้บริการสายการบินอื่นที่มีราคาถูกกว่าจึงขอให้ชี้แจงเหตุผลที่แท้จริงในการตัดสินใจขึ้นราคาบัตรโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ นอกจากนี้ ได้อภิปรายต่อในเรื่องของธรรมาภิบาลว่าอยากให้เห็นหน่วยงานที่ปราบทุจริตได้จริงๆ ที่ตนยังติดใจอยู่คือเรื่องเกี่ยวกับอะมาติอุส ขอให้ชี้แจง

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าการประชุมมีที่ท่าว่าจะยืดเยื้อ หากตบอภิปรายเพิ่มเติมจะยิ่งทำให้ยืดเยื้อไปอีก เพื่อย่นระยะเวลาของการประชุม ตนจะขอมอบเอกสารที่ตนจะนำมาอภิปรายไว้ให้ประธานลงลายมือชื่อรับไว้ และขอสัญญาว่าจะนำเนื้อหาในเอกสารดังกล่าวไปลงไว้ในรายงานการประชุมด้วย

ประธาน ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องอะมาติอุสว่าได้มีมติคณะกรรมการบริษัทฯ ให้เรื่องขึ้นมาทบทวนเพื่อให้เกิดความชัดเจนและกำลังตั้งคณะกรรมการขึ้นมาตรวจสอบในกรณีนี้ด้วย ในรายละเอียดจะขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่และผู้เกี่ยวข้องเป็นผู้ชี้แจงต่อไป ส่วนเรื่อง BSP ขอให้นายพฤทธิ์ นุปผาคำ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์เป็นผู้ชี้แจง ส่วนเรื่องขึ้นราคาบัตรโดยสารจะได้มีการชี้แจงต่อไป

นายมนต์ชัย วาบริณวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอบคุณประธานที่เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้อภิปรายโดยไม่ดำเนินการประชุมแบบรวบรัด และอภิปรายเกี่ยวกับสิ่งที่น่าจะเป็นอุปสรรคในการดำเนินนโยบายของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ว่าน่าจะมีมากกว่าที่ประธานและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้กล่าวรายงานไป ประการแรกคือ ปัญหาการเมืองภายในประเทศ และปัญหาอื่นๆ เช่น ตนได้ไปพบคนของสหภาพแรงงานและเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ไปฟ้องศาลในเรื่องภายในบริษัทฯ คือ เรื่องของกองทุนเงินสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัทฯ และปัญหาการเลือกตั้งสหภาพ สิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อความสามัคคีของพนักงานทั้งหมด เพื่อขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้เป็นสายการบินที่ประสบความสำเร็จ เป็นหนึ่งในห้าของภูมิภาคของโลก หรือจะแข่งหน้าสิงคโปร์แอร์ไลน์ และอภิปรายถึงประเด็นที่ค้างมาจากการประชุมครั้งที่ผ่านมา เรื่องการดำเนินการซื้อเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ซึ่งขัดมติคณะรัฐมนตรีนั้น ตนได้ค้านไว้ในที่ประชุมปี 2549 มีคำชี้แจงจากบริษัทฯ ว่าบริษัทฯ จะได้รับส่วนลด ได้เงินทอนค่าปรับในการซื้อเครื่องบินแอร์บัส 380 จวนในที่สุดเราไม่มีเงินจะจ่ายค่าเครื่องบินแอร์บัส 380 ต้องเลื่อนออกไป ค่าปรับก็ไม่ได้ ส่วนลดก็ไม่ได้ เป็นความเสียหายอย่างยิ่ง ในเรื่องผลประกอบการของบริษัทฯ ในรอบปีที่ผ่านมามีต้องประสบกับภาวะขาดทุน ค่าใช้จ่ายรายการหนึ่งที่ขอให้ฝ่ายบริหารชี้แจง คือ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ต้องส่งไปซ่อมในต่างประเทศ ประมาณปีละ 5,000 กว่าล้านบาท ว่าบริษัทฯ จะมีนโยบายและวิธีแก้ไขอย่างไรกับค่าใช้จ่ายรายปีที่สูงเช่นนี้ นอกจากนี้ กรณีที่บริษัทฯ ถูกฟ้องว่ากระทำละเมิดกฎหมาย

ป้องกันการผูกขาดทางการค้า (Antitrust) และที่บริษัทฯ ต้องดำเนินการผู้คดี ซึ่งอาจต้องเสียค่าปรับและค่าเสียหายให้กับประเทศต่างๆ นั้น ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ตั้งงบประมาณไว้สำหรับการเสียค่าชดเชย 4 พันกว่าล้านบาท ในอนาคตอาจจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่านี้ เช่นนี้ขอให้ชี้แจงถึงนโยบายในการป้องกันความเสี่ยงในเรื่องดังกล่าว ส่วนเรื่องที่ยกมาตอนนั้น หากจะให้จบในส่วนของการทบทวนการทางกฎหมายก็คงได้ แต่ในกระบวนการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ไม่อาจจะจบได้ เพราะจากการสรุปของคณะกรรมการให้ลงโทษในสถานหนัก แต่ฝ่ายบริหารกลับลงโทษในสถานเบา เช่นนี้ถือว่าเป็นเรื่องที่ร้ายแรงและอันตรายที่สุดของบริษัทฯ

นอกจากนี้ ยังได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับคำชี้แจงของนายพิชัย ชุณหวิชัย ที่ได้ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับ Benchmark ต่ออัตรากำไรของบริษัทฯ เทียบกับสายการบินอื่นเป็นอย่างไร ตามที่ได้บันทึกไว้ในหน้า 10 ของรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ประจำปี 2550 ว่าไม่แตกต่างกันกับสายการบินอื่น ซึ่งที่จริงแล้ว Benchmark ของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ นั้น สิงคโปร์แอร์ไลน์มีกำไรมากกว่าบริษัทฯ 2-3 เท่าตลอด 5 ปี อยากทราบว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันราคาน้ำมันของบริษัทฯ นั้น ก่อนที่กรรมการผู้ดำเนินการใหญ่จะเข้ามารับตำแหน่ง นายพิชัยได้ใช้ความรู้ความสามารถและประสบการณ์ของท่านในการที่เป็น CFO ของ ปตท. มาช่วยบริษัทฯ บ้างหรือไม่ อย่างไร

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น เสนอให้วาระติดตามผล และรายงานผลการดำเนินงานของกรรมการผู้ดำเนินการใหญ่ ควรจะแสดงในรูปของ Power Point เพื่อให้มีความชัดเจนเข้าใจง่ายและเป็นระบบ

ประธาน รับข้อเสนอนี้ไว้พิจารณาปฏิบัติต่อไป

นายมนต์ชัย ราชรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าตนได้จัดทำ Power Point แสดงการเปรียบเทียบ Turn Over ระหว่างบริษัทฯ กับ สิงคโปร์แอร์ไลน์มาให้ชม

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น แสดงความคิดเห็นว่า ตำแหน่งกรรมการผู้ดำเนินการใหญ่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา จึงส่งผลให้ขาดความต่อเนื่องในการปฏิบัติงาน และได้อภิปรายถึงกรณีเงิน 6 พันล้านบาทที่ยกมาตอนนั้น มีหลักฐานชัดเจนว่ามีเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ กระทำผิดจริง ซึ่งได้ลงโทษโดยการตัดเงินเดือนร้อยละ 15 เป็นเวลา 6 เดือน แล้วต่อมาก็ได้เลื่อนตำแหน่งสูงขึ้นอีก และในรายงานกิจการประจำปี 2552 นั้น ในงบดุลในส่วนของทรัพย์สินและหนี้สิน นั้น ควรจะมีรายละเอียดมาแสดงด้วยว่า บริษัทฯ มีทรัพย์สินและหนี้สินอยู่ที่ไหนบ้างที่ต้องเรียกเก็บ

ประธาน รายงานสถานการณ์การปะทะกันระหว่างทหารกับผู้ชุมนุม ดังนั้น เพื่อความปลอดภัยของผู้เข้าร่วมประชุม จึงขอดำเนินการประชุมให้กระชับขึ้น

นายปิติพัฒน์ พัฒน์ธนฐานโชค ผู้แทนสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สอบถามเกี่ยวกับข่าวที่ว่ากระทรวงการคลังมีแนวคิดที่จะขายหุ้นบริษัท บางส่วนให้กับเอกชนนั้น คณะกรรมการบริษัท ได้ทราบเรื่องนี้บ้างหรือไม่ และคิดว่าการขายหุ้นสายการบินแห่งชาติให้กับเอกชนเป็นเรื่องที่เหมาะสมหรือไม่อย่างไร

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องที่นายมนต์ชัย ได้อ้างถึงไปก่อนหน้านี้ว่ามีตัวแทนสหภาพไปฟ้องคดีที่ศาลเกี่ยวกับเรื่องกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ว่าเป็นเรื่องของพนักงานบริษัท ที่ได้ลงสมัครรับเลือกตั้งเป็นกรรมการกองทุนฯ แล้วเห็นว่าการเลือกตั้งที่ผ่านมาเป็นไปโดยมิชอบจึงได้ไปร้องเรียนที่ศาล และ ก.ล.ต. ซึ่งเรื่องนี้ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับสหภาพ

นายสุพจน์ โกสียะจินดา ผู้ถือหุ้น ตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับเรื่องทุจริตของพนักงานบริษัท โดยการปลอมซองเงินเดือนเพื่อไปกู้เงินจากสหกรณ์เมื่อปี 2551 ฝ่ายกฎหมายให้ลาออก เนื่องจากไม่มีโทษ จึงให้ปลดออก พอถึงฝ่ายบริหารให้ลงโทษตัดเงินเดือน ผลที่ตามมา ในเดือนมีนาคมมีคนปลอมเพิ่มอีก 3 คน และมีตามมาอีกเป็นระยะ ที่เป็นเช่นนี้เป็นเพราะบริษัท มีบทลงโทษที่เบาเกินไป ตนจึงอยากให้อำนาจของผู้ปลอมทั้ง 3 คนที่ได้รับการลงโทษเพียงตัดเงินเดือนมาพิจารณาใหม่ และในเรื่องของการประชุมสหกรณ์ ในเดือนกุมภาพันธ์ ซึ่งจัดขึ้นที่ครัวการบินไทย โดยมีผู้อ้างตนเป็นผู้รับผิดชอบ ปราบกฏว่ารถส่งอาหารออกไม่ได้ อาหารไปส่งไม่ได้ เทียบบินออกไม่ได้เพราะอาหารไปส่งไม่ได้ จึงขอให้ช่วยตามผู้ที่อ้างตนเป็นผู้รับผิดชอบว่าจะรับผิดชอบได้เท่าไร และแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับใบลงคะแนนว่าพิมพ์ถึง 6 ใบต่อคน เป็นการสิ้นเปลืองโดยใช่เหตุ

ประธาน กล่าวว่าคำถามและข้อเสนอแนะทั้งหมดของผู้ถือหุ้นได้ถูกบันทึกไว้ และขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ตอบคำถามในประเด็นที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ส่วนเรื่องการปรับราคาค่าโดยสารและ BSP กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะมอบให้คุณพฤษีชี้แจง แล้วคุณพิชัยที่ถูกพาดพิงจะตอบสั้นๆ และผู้แทนจากกระทรวงการคลัง จะตอบในประเด็นเรื่องหุ้น

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงและตอบข้อซักถามในประเด็นต่างๆ ดังนี้

ชี้แจงในประเด็นที่นายทองอินทร์ แสงงาม ได้ตั้งข้อสังเกตไว้เกี่ยวกับการที่บริษัท กลับมามีผลกำไรในปี 2552 ว่าไม่ได้มาจากความสามารถของกรรมการหรือผู้บริหาร เพราะที่ไตรมาสที่หนึ่งมีกำไร ไตรมาสที่สอง สาม ขาดทุน ไตรมาสที่สี่ มีกำไร ส่วนหนึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล แต่ปีที่แล้วเป็นปีที่ธุรกิจ

การบินประสบปัญหาอย่างรุนแรงจากสภาพการดำเนินธุรกิจ โดยทั่วไปสายการบินชั้นนำของโลกทั้งหลายที่เป็นสมาชิก IATA ก็ล้วนแล้วแต่ประสบภาวะขาดทุน บริษัทฯ เป็นสายการบินไม่กี่สายการบินที่ปีที่แล้วที่กลับมาทำกำไร ปีที่แล้วไตรมาสแรกได้กำไรดี ก็เพราะราคาน้ำมันปรับลดลงมาเหลือ 35 เหรียญสหรัฐต่อบาเรล ซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำกว่าปกติ และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เพราะฉะนั้นตัวเลขอาจจะลวงตา พอราคาน้ำมันสูงขึ้นมากำไรก็เลยขาดหายไป แต่พอไตรมาสที่ 4 ราคาน้ำมันสูงขึ้นสูงสุดในรอบปีที่แล้ว แต่ว่าบริษัทฯ ก็ยังคงมีกำไร เพราะฉะนั้นตนคิดว่าน่าจะยกความดีความชอบให้แก่กรรมการบริษัทฯ บ้าง โดยเฉพาะมาตรการที่สำคัญมากคือมาตรการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่ น้ำมัน ที่สามารถลดได้กว่า 12,000 ล้านบาท ซึ่งมีผลกระทบต่อพนักงานบริษัทฯ ในหลายๆ จุด กระทรวงการคลังบอกว่า รัฐวิสาหกิจที่ขาดทุนให้ขึ้นเงินเดือนได้ไม่เกินร้อยละ 6.5 แต่บริษัทฯ ไม่มีใครได้ขึ้นเงินเดือน ไม่มีการจ่ายโบนัส มีการลดค่าล่วงเวลาจำนวนมาก เพราะฉะนั้น กำไรที่เกิดขึ้นนั้นจึงเกิดจากการร่วมแรงร่วมใจของทั้งกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร รวมทั้งพนักงานบริษัทฯ ทุกคน ในประเด็นที่ว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์มีกำไรติดต่อกันหลายปีดีกว่าบริษัทฯ ตลอด บริษัทฯ เป็นสายการบินที่ดีที่สุดแห่งหนึ่งของโลกอยู่แล้วนั้น เรียนว่าครั้งหนึ่งบริษัทฯ ก็เคยเป็นสายการบินชั้นนำของโลก แต่ในระยะหลังๆ ถ้าเราดูจากการประเมินผลขององค์กรภายนอกเช่น IATA'S GAP SURVEY หรือ SKYTRAX จะเห็นว่าลำดับของบริษัทฯ ในด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ได้ลดลงมาเหลือเป็นลำดับที่ 8 ซึ่งเป็นลำดับที่ตนคิดว่าต่ำเกินไปและบริษัทฯ อยากจะเห็นการปรับขึ้นมาเป็นลำดับต้นๆ อีกครั้งหนึ่ง ดังนั้นไม่ใช่มีแต่สิงคโปร์แอร์ไลน์สายการบินเดียวที่มีคุณภาพด้านผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีกว่าการบินไทย แต่ยังมีสายการบินอื่นๆ อีกหลายสายการบิน เช่น คาเธ่ย์แปซิฟิก ลำดับที่ 8 นี้ต่ำเกินไปในมุมมองของตน แต่ที่จริงแล้วไม่ได้แย่มากเพราะว่าสายการบินที่ไม่ใช่ Low Cost Airlines มีอยู่ประมาณ 150 สายการบินทั่วโลก และที่กำไรของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดีกว่าของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งตนคิดว่าต้องยอมรับว่าการบริหารจัดการของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดี แล้วก็ไม่มีเหตุผลใดมาห้ามไม่ให้บริษัทฯ มีการบริหารจัดการที่ดีแบบสิงคโปร์แอร์ไลน์ เราจึงต้องช่วยกันที่จะทำให้เราเป็นแบบสิงคโปร์แอร์ไลน์ให้ได้ รายได้ของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดูจาก Yield ราคาขายบัตรโดยสารต่อผู้โดยสารหนึ่งคนต่อกิโลเมตร ดีกว่าเราประมาณร้อยละ 15 เนื่องมาจากประการแรก โครงสร้างของผู้โดยสารที่เชื้ออำนวยการกว่า คือ เป็นนักธุรกิจเดินทางมากกว่า ในขณะที่ของบริษัทฯ เป็นนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ และประการที่สอง คุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดีกว่า และสม่าเสมอกว่าที่นั่งของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดีในเครื่องบินทุกๆ ลำ Economy Class ที่นั่งมีจอส่วนตัวทุกลำ ส่วนของบริษัทฯ ดีบ้างไม่ดีบ้าง ไม่มีความสม่าเสมอ และจุดนี้คือจุดด้อยที่สำคัญของบริษัทฯ ที่ทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถมีรายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตรที่ดีทัดเทียมกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ นี่คือเหตุผลสำคัญว่าทำไมฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ จึงอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการของเราให้ดีขึ้น ทำไมถึงอยู่ระหว่างการเร่งดำเนินการในการปรับปรุงที่นั่งและ in-flight entertainment ในเครื่องบิน 747 จำนวน 12 ลำ 777 จำนวน 8 ลำ ซึ่งเมื่อประกอบกับฝูงบินใหม่ที่จะทยอยเข้ามาในช่วง 2-3 ปีนี้ ในที่สุดแล้วตนเชื่อว่าที่นั่ง in-flight entertainment ของเรา ก็จะดีขึ้นใกล้เคียงกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ ส่วนที่ด้อยกว่าก็จะ

ทดแทนโดยคุณภาพบริการ บริการนี้ตนเชื่อว่าคนของเราทำได้อยู่แล้ว ทำได้ง่ายไม่ต้องปรับปรุงอะไรมากมาย ไม่ต้องใช้เงินมากมาย ถ้าเข้าไปดูใน lounge ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเห็นได้ว่าเป็น lounge ชั้นนำอยู่แล้ว อาหารใน lounge ก็ปรับปรุงขึ้นมาดีมาก ในส่วนอื่นๆ ตอนนี้ทางฝ่ายบริหารกำลังเร่งดำเนินการปรับปรุงในทุกๆ ด้าน ซึ่งตนคิดว่าผู้โดยสารและผู้ถือหุ้นก็จะทยอยเห็นการเปลี่ยนแปลงนี้ในช่วงที่เหลือของปีนี้และปีหน้า ซึ่งจะทำให้เราสามารถยกระดับรายได้ของเราให้ใกล้เคียงกับสิงคโปร์แอร์ไลน์ขึ้นมาได้ การที่ Yield ของบริษัทฯ คือ รายได้ต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตรต่ำกว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์ ก็เป็นตัวสำคัญที่ทำให้กำไรของเราหายไปปีละประมาณ 15,000 ล้านบาท เพราะฉะนั้นตนคิดว่าวันนี้แม้จะสู้สิงคโปร์แอร์ไลน์ไม่ได้ แต่จะต้องทำให้ได้ในวันข้างหน้า ทั้งนี้ ในการดำเนินการต่อไปก็ยังคงมีอุปสรรคอยู่ ตนเห็นด้วยกับคุณมนตรีชัยว่า อุปสรรคที่มีอยู่ในวันข้างหน้าเรื่องการเมืองก็เป็นเรื่องหนึ่ง ภูเขาไฟก็มีผลกระทบต่อการบินไทย ขณะนี้อุปสรรคเรื่องภูเขาไฟจบไปแล้ว แต่ตอนนี้ผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลงจากปัญหาการเมือง โดยส่วนตัวคิดว่าเรื่องราคาบัตรโดยสารแพงไม่ใช่ประเด็นหลัก ตัวหลักคือผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยที่เป็นชาวต่างชาติลดลงกว่าร้อยละ 20 ตั้งแต่เริ่มมีการชุมนุมที่แยกราชประสงค์ แล้วเหตุการณ์ระเบิดที่สีลมเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว เห็นได้ชัดเจนว่ามีผู้โดยสารยกเลิกการเดินทางเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เรื่องของการเมืองมีผลกระทบแน่นอน ขณะนี้ บริษัทฯ กำลังอยู่ในระหว่างการปรับกลยุทธ์ที่จะให้เราสามารถขายจุดหมายปลายทางอื่นได้มากขึ้น เพื่อดึงผู้โดยสารเข้ามาในเครือข่ายการบินไทย เช่น แทนที่จะไปภูเก็ตก็อาจจะไปบาหลีแทน ลอนดอน-กรุงเทพฯ กรุงเทพ-บาหลี ก็จะมีการปรับปรุงเส้นทางการบิน โครงข่ายการบิน แผนกลยุทธ์การตลาดกำลังอยู่ในระหว่างการทบทวนและเปลี่ยนแปลง ตนคิดว่าในช่วงนี้เราอาจจะต้องยอมปรับราคาให้ต่ำลงมาบ้าง แต่ตนคิดว่ามันจะเป็นตัวสำคัญที่จะดึงผู้โดยสารกลับมา เรื่องของบัตรโดยสารราคาแพงในประเทศ เราขาดทุนต่อเนื่องมาเป็นเวลาหลายปี กรุงเทพ-พิษณุโลก กรุงเทพ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน รวมแล้ว 3 เส้นทางนี้ขาดทุนโดยเฉลี่ยปีละ 200 ล้านบาท ผู้โดยสารเต็มแต่ขาดทุนก็เพราะว่าราคาบัตรโดยสารค่อนข้างต่ำ และต้องยอมรับว่าต้นทุนของเราค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับสายการบิน Low Cost อย่างนกแอร์ สำหรับนกแอร์จริงๆ แล้วเป็นบริษัทลูกของเรา เป็นสายการบิน Low Cost ที่เรากำลังตั้งขึ้นมาเพื่อสู้กับสายการบิน Low Cost Airlines อื่นๆ อย่างเช่น แอร์เอเชีย เรากลับมาแข่งขันกับนกแอร์แทน ในขณะที่กลยุทธ์ของบริษัทฯ ชัดเจนว่าเป็นกลยุทธ์ที่เรียกว่า Two Brands Strategy เราการบินไทยขยับขึ้นไปเอาผู้โดยสารระดับบน และนกแอร์ต้องขยับลงไปเพื่อเอาผู้โดยสารระดับล่าง มีการเชื่อมโยงเพื่อวางแผนโครงข่ายการบินมากยิ่งขึ้น เพราะฉะนั้นเราไม่ถือว่านกแอร์เป็นคู่แข่ง นกแอร์ตอนนี้เป็นพันธมิตรที่ทำงานใกล้ชิดกับการบินไทย ผู้โดยสารที่ต้องการบัตรโดยสารราคาถูก ไม่ต้องการบริการอะไรมากก็บินนกแอร์ ผู้โดยสารระดับบนก็บินการบินไทย ราคาบัตรโดยสารอาจจะราคาแพงหน่อยเพื่อแลกกับการบริการที่ดีกว่า ผลการดำเนินการเป็นผลที่น่าพอใจ อุบลราชธานีวันละ 3 เที่ยวบิน ลดเหลือหนึ่งเที่ยวบิน นกแอร์เอาไปสองเที่ยวบิน ผลออกมาปรากฏว่าคนต้องการเดินทางมากขึ้น ตอนนี้นกแอร์เป็นสามเที่ยวบินต่อวัน ประชาชนได้ประโยชน์มากขึ้นจากการที่เราใช้ Two Brands Strategy ซึ่งมีบัตรโดยสารในราคา Low Cost ให้ซื้อ การบินไทยอยาก

จะเน้นเส้นทางในประเทศที่มีผู้โดยสารเชื่อมโยงกับเส้นทางต่างประเทศ เช่น สมุย เชียงใหม่ กระบี่ ภูเก็ต เส้นทางเหล่านี้เป็นเส้นทางที่เราอยากจะทำไว้ เพียงแต่ว่าเดือนเมษายนก็ต้องยอมรับว่ามีปัญหาการเมื่อเข้ามาเกี่ยวข้องกับ ตามมาด้วยภูเขาไฟ ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากต่างประเทศลดลงไปค่อนข้างมาก ก็มีผลต่อเนื่องมาถึงผู้โดยสารที่เดินทางในประเทศตามที่ได้รายงานไปแล้ว เรากำลังอยู่ในระหว่างเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์ทางการตลาด สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 ที่มีผู้ถือหุ้นทยอยยกขึ้นมาเป็นประเด็นซักถามว่าทำไมไม่ขาย พวกเราอยากจะทำมาก แต่ติดปัญหาว่าผู้ซื้อให้ราคาที่ดีพอสมควรไม่ได้ ถ้าได้ราคาดีพอสมควร ไม่ต้องเป็นราคาที่สูงมากเราขายทันที ตอนนี้เรากำลังคำนวณแล้ว เส้นทางกรุงเทพ-ลอสแอนเจลิส อย่างน้อยขายได้ที่ได้จากบัตรโดยสาร มากกว่าต้นทุนผันแปร เพราะฉะนั้นจึงดีกว่าเก็บเครื่องบินไว้เปล่าๆ ก็บินไป แต่ถ้าขายได้การบินไทยจะดำเนินการขายโดยเร็วที่สุด ที่นั่งใน A330-300 ที่ซื้อมา 8 ลำ ที่ซัดต่อมติ คณะรัฐมนตรี ท่านประธานได้เรียนชี้แจงแล้วว่ามีการสอบสวนข้อเท็จจริงเสร็จไปแล้ว ตอนนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของคณะกรรมการ ก็มีปัญหาว่าที่นั่งในเครื่องบิน 5 ลำ ติดตั้งไม่ได้ เครื่องบินรับมาแล้วต้องจอดอยู่เฉยๆ ปัญหาก็คือว่าตอนที่ซื้อเครื่องบินมาเมื่อประมาณสามปีมาแล้ว มีการทำสัญญากับ Koito Industries Limited ที่จะซื้อที่นั่งชั้น Economy Class มาติดตั้ง ติดตั้งไป 3 ลำก็เรียบร้อยดี พอจะติดตั้งลำที่ 4 ปรากฏว่า Koito ไม่ได้รับการรับรองมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยจากหน่วยงานความปลอดภัยทางการบินของยุโรป คือ European Aviation Safety Agency (EASA) และ Japanese Civil Aviation Bureau (JCAB) ของญี่ปุ่น สายการบิน 15 สายการบินทั่วโลกประสบปัญหาเดียวกัน คือ ไม่สามารถติดตั้งเก้าอี้ได้ Eva Air ก็มาเป็นอันดับหนึ่งที่รอที่นั่งอยู่ บริษัท เป็นลำดับที่สองรอที่นั่งอยู่ Koito ได้ขอผ่อนผันมาหลายครั้ง เพราะต้องมีการปรับปรุงอยู่หลายครั้งเพื่อให้ได้มาตรฐาน ทางบริษัท ก็ไม่ได้นิ่งนอนใจ เร่งรัด Koito อยู่ตลอดเวลา แล้วได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวการเลิกสัญญากับ Koito ไปแล้ว และเริ่มดำเนินการหาเก้าอี้จากบริษัทอื่นเข้ามาทดแทน การยื่นหนังสือบอกกล่าวจะก่อให้เกิดสิทธิในการเลิกสัญญาได้ แต่วันนี้สัญญายังไม่เลิก เพราะว่าเรายังไม่สามารถหาผู้ผลิตรายใหม่ได้ ตอนนี้เริ่มมีสัญญาณที่ดีขึ้นจาก Koito ว่าจะสามารถมีกำหนดเวลาที่ชัดเจนขึ้น และอาจจะดีกว่าที่จะไปหาผู้ผลิตรายใหม่ แต่อย่างไรก็ตาม ก็เป็นเรื่องที่บริษัท และฝ่ายบริหารไม่ได้นิ่งนอนใจ พยายามเร่งรัดที่จะให้มีติดตั้งที่นั่งใน Economy Class ในเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำโดยเร็วที่สุด เพราะไม่มีใครต้องการที่จะเอาเครื่องบินมาจอดอยู่เฉยๆ 5 ลำ โดยไม่ได้ใช้ประโยชน์

ในเรื่องของความสามัคคี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่กล่าวสนับสนุนการอภิปรายในเรื่องดังกล่าวของนายมนตรีชัยว่าเป็นเรื่องสำคัญ ว่าจะต้องมีการปรับปรุงทำให้คนในบริษัท มีความสามัคคีมากขึ้น การที่พนักงานบริษัท ไม่มีความสามัคคีอาจมีสาเหตุจากการที่พวกเขาไม่ได้รับความเป็นธรรมในอดีต การเล่นพรรคเล่นพวก การกลั่นแกล้งกันอย่างรุนแรง เพราะฉะนั้นการที่จะยกมาตรฐานคุณธรรม จริยธรรมของบริษัท จึงเป็นเรื่องสำคัญ ใครทำผิดก็ต้องได้รับโทษ ไม่ว่าจะในระดับสูงแค่ไหนก็ตาม ไม่ใช่ว่าคนระดับสูง

ผิดไม่ต้องรับโทษ ระดับต่ำเท่านั้นที่ถูกไล่ออก ตอนนี้นั้นคิดว่ามาตรฐานในเรื่องนี้ได้ดำเนินการไปได้ดีพอสมควรแล้ว มีตัวอย่างให้เห็นแล้วว่า ไม่ว่าจะดำรงตำแหน่งสูงขนาดไหนหากผิดก็ต้องออก คนไหนทำดีก็ต้องได้รับผลตอบแทนที่ดี เป็นเรื่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ เรื่องการเลือกตั้งต่างๆ ที่มีปัญหาที่เป็นเรื่องที่คล้ายๆ กับสังคมไทยในขณะนี้ ตนเห็นด้วยว่ามีความสำคัญ และจะรับไปดำเนินการต่อไป ในเรื่องของ BSP เป็นเรื่องที่มีการพูดคุยกันเยอะมากในบริษัทฯ ในเรื่องนี้ขอให้คุณพฤทธิ์ บุปผาคำ เป็นผู้ตอบข้อซักถามในเรื่องของ BSP และอาจจะตอบในเรื่องการขึ้นราคาบัตรโดยสารในประเทศ แต่ขอชี้แจงในเรื่องบัตรโดยสารภายในประเทศว่า การอธิบายต่อสื่อมวลชนบางที่เป็นเรื่องยาก เป็นเรื่องปกติของการขึ้นราคาบัตรโดยสารราคาค่าโดยสาร ราคาสาธารณูปโภคไม่มีใครชอบ แต่บางที่ราคาต้องทำเพื่อความอยู่รอด เพื่อผลประโยชน์ของบริษัท บางทีก็ต้องทำในสิ่งที่คนอื่นไม่ชอบเพราะความจำเป็น เนื่องจากบริษัท ต้องมีกำไร เพราะถ้าไม่มีกำไรบริษัท ก็อยู่ไม่ได้ในระยะยาว มีบัตรโดยสารราคาถูก บริการคุณภาพดีแต่ถ้าไม่มีกำไรก็กลายเป็น JAL

ประธาน ขอให้นายพฤทธิ์ชี้แจงต่อที่ประชุม

คุณวรวิมล ณ ระนอง ผู้รับมอบฉันทะ ขอให้นายพฤทธิ์ บุปผาคำ ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องกระเป๋าดูแลระหว่างที่เดินทางร่วมกับคุณวัลลภ ขอให้ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าเกิดอะไรขึ้น และจริงหรือไม่ที่นายพฤทธิ์ชอบได้กัที่ญี่ปุ่น

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น สอบถามเกี่ยวกับสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทสายการบินนกแอร์ เนื่องจากบริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทสายการบินนกแอร์อยู่ร้อยละ 39 จึงอยากทราบว่าใครเป็นผู้ถือหุ้นที่เหลืออีกร้อยละ 61

ประธาน ขอให้นายพฤทธิ์ บุปผาคำ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ เป็นผู้ชี้แจง โดยให้ตอบเฉพาะประเด็นที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มอบหมาย

นายพฤทธิ์ บุปผาคำ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เหตุที่ราคาบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศมีราคาสูงนั้น ตามที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ชี้แจงไปแล้วว่า บริษัทฯ สามารถทำกำไรในปีที่ผ่านมา ส่วนหนึ่งเป็นเพราะเนื่องมาจากการลดต้นทุน และอีกส่วนหนึ่งที่สำคัญคือ เรื่องระบบราคา บริษัทฯ ได้ใช้ระบบราคาอย่างเข้มข้นตั้งแต่เดือนตุลาคมปี 2552 ซึ่งระบบราคาทั้งในประเทศและต่างประเทศถูกนำมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อที่จะพัฒนาระบบราคาและพัฒนาผลตอบแทนต่อราคาให้มากที่สุด ซึ่งหมายความว่า บริษัทฯ กำลังจะสร้างราคาที่ถูกต้องกับราคาตลาดมากที่สุด

และถูกต้องกับกลุ่มลูกค้ามากที่สุด และเมื่อเทียบกับสายการบินคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นนกแอร์ หรือแอร์เอเชีย ต้นทุนของบริษัทฯ จะสูงกว่าสายการบินเหล่านั้น แต่ในบาง sector ใน domestic ที่ผ่านมา ราคาของการบินไทยต่ำกว่าราคาของสายการบินต้นทุนต่ำด้วยซ้ำ ซึ่งถือว่าเป็นระบบราคาที่ยังไม่ถูกต้องเท่าที่ควร เมื่อเราวางระบบราคาที่ถูกต้องแล้วจะเห็นได้ว่าบริษัทฯ เริ่มมีผลกำไร แต่ในส่วนของระบบราคาอาจจะดูเหมือนขึ้นสูง แต่จริงๆ แล้วระบบราคาของบริษัทฯ ได้รวมราคาน้ำมันไว้ด้วย ในอดีตที่ผ่านมาตัวโดยสารเครื่องบินภายในประเทศจะมีราคาตัวโดยสารบวกด้วยราคาน้ำมัน แต่ ณ ปัจจุบันราคาน้ำมันนั้นได้รวมอยู่ในราคาตัวแล้ว จึงทำให้ดูเหมือนว่าบัตรโดยสารเครื่องบินภายในประเทศมีราคาสูง แต่ในความเป็นจริงแล้วเราต้องการวางระบบราคาให้ใกล้เคียงกับความเป็นจริงที่สุด ซึ่งหมายความว่า การบินไทย นกแอร์ หรือแอร์เอเชีย ควรจะมีการวางระบบราคาซึ่งแตกต่างกันอย่างไร ตรงนั้นคือสิ่งที่บริษัทฯ จะวางระบบราคาไว้ให้ ส่วนในเรื่องของ BSP นั้น ชี้แจงว่าบริษัทฯ เป็นสมาชิกของ IATA และ BSP เองก็เป็นสมาชิก IATA บริษัทฯ ไม่มีนโยบายถอนตัวออกจาก BSP แต่เนื่องจาก 2-3 ปีที่ผ่านมา BSP มีปัญหาภายในองค์กร ทำให้การดำเนินการของ BSP มีข้อผิดพลาดเกิดขึ้น ซึ่งข้อผิดพลาดนี้จะถูกโยนมาหาสายการบิน ซึ่งบริษัทฯ ก็ได้เจรจาร่วมกันแล้ว พร้อมให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ แต่พบว่า BSP ต้องปรับปรุงมาตรฐานการทำงานของตัวเองเสียก่อน จึงจะมาทำงานร่วมกัน

ประธาน กล่าวขอบคุณ และขอให้บันทึกข้อชี้แจงดังกล่าวในรายงานการประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นครั้งนี้

นายพิชัย ชุนหวชิร กรรมการบริษัทฯ กล่าวชี้แจงเรื่องผลประกอบการของบริษัทฯ เทียบกับ benchmark ของสายการบินอื่นว่าธุรกิจสายการบินส่วนใหญ่จะอยู่ภายใต้สถานการณ์เดียวกัน โดยที่ต้นทุนที่ใหญ่ที่สุดคือน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 40 ต้นทุนที่ใหญ่รองลงไปเป็นเรื่องของบุคลากร ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 20 สำหรับบริษัทฯ แล้วต้นทุนด้านบุคลากรนั้นสูง เนื่องจากบริษัทฯ มีบุคลากรจำนวนมาก แต่รายได้ที่บริษัทฯ จ่ายต่อคนนั้นถือว่าน้อย ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ แล้ว มูลค่าต้นทุนของบริษัทฯ จะไม่สูงกว่าหรือต่ำกว่า ในขณะที่ต้นทุนด้านน้ำมันและตัวเครื่องบินก็จะอยู่ในมูลค่าที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้น ในเมื่อโครงสร้างต้นทุนของสายการบินต่างๆ อยู่ในเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกันแล้ว บริษัทฯ จะสามารถอยู่ในกลุ่ม benchmark ของสายการบินอื่นได้แน่นอน และได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ปัจจัยที่สองที่จะก่อให้เกิด benchmark ได้ก็คือ โครงสร้างของรายได้ ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับ Singapore Airline จะมีมูลค่ารายได้ต่อหัวมากกว่าบริษัทฯ ดังนั้น ผู้โดยสารของ Singapore Airline ก็ยินดีที่จะจ่ายค่าบัตรโดยสารมากกว่า แต่จำนวนผู้โดยสารนั้น บริษัทฯ มีมากกว่า และพฤติกรรมของผู้โดยสารก็ต่างกัน ยกตัวอย่างเช่น ผู้โดยสาร 100 คนที่เดินทางมาในประเทศไทย เมื่อมาถึงแล้วก็มีประมาณ 30 คนที่จะบินต่อไปที่อื่นๆ ส่วนที่เหลืออีก 70 คน จะเป็นนักท่องเที่ยว ประชากรไทยเองและอื่นๆ ในขณะที่ในประเทศสิงคโปร์ คนที่มาบินแล้วบินต่อไปที่อื่นต่อส่วนที่แวะต่อก็อาจจะเหลือแค่ร้อยละ 20 - 30 และส่วนมากเป็นนักธุรกิจ สำหรับเรื่องน้ำมันในปีต่างๆ ไปนั้น

ราคาน้ำมันปกติ ซึ่งจะไม่แตกต่างกันเท่าไร แต่ความแตกต่างที่เห็นชัดคือเรื่องของประสิทธิภาพ เครื่องบินใหม่กว่า และโครงสร้างก็ดี เช่น รัฐบาลสิงคโปร์ยอมให้บริษัทเอกชนเป็นเจ้าของเครื่องบิน แล้วก็ให้ Singapore Airline เป็นผู้เช่า ส่วนเรื่องจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้ามาในประเทศนั้น จะเห็นได้ว่าประเทศไทยเหนือกว่า โดยที่นักท่องเที่ยวยังคงเดินทางเข้ามายังประเทศไทยอย่างสม่ำเสมอแม้จะเกิดเหตุวิกฤตทางเศรษฐกิจ แต่ทว่านักธุรกิจส่วนมากนั้นจะไม่เดินทางเลย ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าทันทีที่เกิดวิกฤตเมื่อปี พ.ศ. 2550 มาปลายปี พ.ศ. 2551 จะเห็นได้ว่าแทบจะไม่มีผู้โดยสารที่เดินทางไปยังประเทศสิงคโปร์เลย ดังนั้น จะเห็นได้ว่าสิงคโปร์จะดีกว่าในบางปีเท่านั้น

ส่วนในเรื่องของการ Hedging หรือการประกันราคาน้ำมันก็เป็นเรื่องการเจรจาระหว่างบริษัทฯ กับธนาคาร ทั้งนี้ การประกันราคาน้ำมันอย่างสม่ำเสมอด้วยโครงสร้างที่ดีเป็นสิ่งที่พึงกระทำเพราะจะทำให้ไม่เกิดความเสียหายมากในกรณีที่เกิดวิกฤตขึ้น เป็นที่น่าสังเกตว่าบริษัทฯ ประกันราคาน้ำมันน้อยไป แต่การประกันน้อยบางครั้งก็กลับส่งผลดีให้กับบริษัทฯ จะเห็นได้จากกรณีที่บริษัทอื่นๆ ประกันราคาน้ำมันในปี 2552 ต่อเนื่องมาจากปี 2551 ในราคาที่สูงกว่าบริษัทฯ ผลประกอบการของสายการบินอื่น สำหรับไตรมาสที่ 1 – 2 ของปี พ.ศ. 2551 จะไม่ค่อยดี ในขณะที่บริษัทฯ ได้ทำการประกันราคาน้ำมันน้อยไป แต่กลับส่งผลดีดังที่เห็นว่าราคาน้ำมันลดลงเหลือ 40-50 เหรียญ ในไตรมาสที่ 1 ดังนั้น บริษัทฯ เลยมีต้นทุนน้ำมันในราคาที่ถูก แต่ปรับโดยสารกลับมีราคาที่สูง ในกลไกขององค์กร เรื่อง Hedging กำลังอยู่ระหว่างพิจารณา แต่โดยส่วนตัวตนสนับสนุนโดยกำหนดในเรื่องของนโยบายว่าต้องทำสม่ำเสมอ และถ้าท่านจะดูในสิ่งที่เราทำ วันนี้เราต้องลดค่าใช้จ่าย ปรับคุณภาพเครื่องบินกับคุณภาพบริการ และตนเชื่อว่าโครงสร้างผู้โดยสาร ถ้าทำดีๆ แล้วเราจะไม่แพ้

สำหรับนโยบายเครื่องบิน เห็นว่าควรปรับปรุงที่นี้ให้มีคุณภาพทัดเทียมกับสายการบินอื่น ปัญหาคือเครื่องบินไม่ใช่ทรัพย์สินที่ซื้อขายคล่อง มีผู้ถือหุ้นบางรายเสนอให้จำหน่าย A340-500 แต่บริษัทฯ ยังขายไม่ออก เวลาซื้อก็ซื้อไม่ได้ จะเห็นได้ว่าการไม่ทันการณ์คือความเสียหาย โดยโครงสร้างของบริษัทฯ ที่อยู่ภูมิภาคนี้ เราอยู่ใน benchmark ที่ถัวเฉลี่ย หรือดีกว่าถัวเฉลี่ย ถ้าทำให้ดีน่าจะอยู่ในส่วนแรกของสายการบินทุกแห่ง

นายมนต์ชัย ราบรินทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความเห็นว่า คำชี้แจงของกรรมการนั้นยังไม่ชัดเจน โดยอ้างถึงหน้า 119 ของรายงานประจำปีของบริษัทฯ เมื่อลองเทียบ Benchmark ดูแล้ว จะเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไรร้อยละ 3 5 หรือ 7 ในรอบห้าปีที่ผ่านมา ในเรื่อง Hedging สรุปได้ว่าบริษัทฯ ขาดทุนไป 6,000 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2550 และเห็นได้ว่าได้เกิดปัญหาอย่างเดียวกันใน พ.ศ. 2551 เมื่อเปรียบเทียบ Benchmark แล้วจะเห็นได้ว่าผลประกอบการออกมาต่างกัน 2 – 3 เท่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

ในปี พ.ศ. 2549 สิงคโปร์แอร์ไลน์ มียอดขายประมาณ 300,000 ล้านบาท ส่วนบริษัทฯ มียอดขายประมาณ 170,000 กว่าล้านบาท จะเห็นได้ว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์มีกำไรอยู่ที่ร้อยละ 14 – 15 เทียบกับยอดขาย ค่าชี้แจงดังกล่าวจึงยังขาดความชัดเจน

ประธาน แสดงความเห็นว่าเป็นที่น่ายินดีที่นายมนตรีชัยยกขึ้นมาว่า กรรมการได้ชี้แจงอย่างชัดเจนแล้ว แต่ประเด็นที่สองที่นายมนตรีชัยยกขึ้นมาว่า เป็นประเด็นที่ย้อนหลังไปในผลประกอบการของบริษัทฯ ในปี พ.ศ. 2551 ดังนั้น ตรงจุดนี้ขอให้แค่ทำการบันทึกข้อชี้แจงและความเห็นลงในรายงานการประชุมเท่านั้น

นายสุเทพ สืบสันติวงศ์ ผู้ถือหุ้น แสดงความเห็นในเรื่องของการขึ้นราคาตั๋วเครื่องบินโดยสารภายในประเทศว่า การขึ้นราคาดังกล่าวสามารถทำให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มมากขึ้นจริง แต่ในส่วนของการแข่งขัน บริษัทฯ ยังเป็นคู่แข่งที่สำคัญของสายการบินนกแอร์ และสายการบินแอร์เอเชีย เนื่องจากทั้งสองสายการบินเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ แต่การที่บริษัทฯ กำหนดราคาตั๋วเครื่องบินโดยสารภายในประเทศให้สูงขึ้น จะทำให้ช่องว่างในการแข่งขันของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งตรงนี้จะทำให้การจำหน่ายตั๋วเครื่องบินโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ ยากขึ้นในอนาคต การขึ้นราคาดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถสู้สายการบินคู่แข่งในประเทศได้ และได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับ Two Brands Strategy ที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นคนชี้แจงนั้น ตนคิดว่าอันนี้คงไม่สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ที่แท้จริงได้ เพราะนกแอร์ไม่ได้มีศักยภาพที่ดีพอที่จะทำให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายได้ และได้เสนอว่าหากบริษัทฯ ต้องการจะทำ Two Brands Strategy บริษัทฯ ควรจะไปทำกับแอร์เอเชียจะส่งผลดีกว่า

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น เสนอให้คณะกรรมการจัดให้มีการพบปะผู้ถือหุ้น เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายและช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพราะข้อเสนอนี้และความคิดเห็นต่างๆ จากผู้ถือหุ้นจะเหลือน้อยในที่ประชุมใหญ่ โดยจัดให้มีการพบปะหนึ่งครั้งทุกอาทิตย์ หรือทุกๆ สองอาทิตย์ก็สุดแล้วแต่ ซึ่งจะทำให้กระชับมิตรมากขึ้น มีประสิทธิภาพขึ้น มีธรรมชาติเพิ่มขึ้น และทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัทฯ ดีขึ้น

ประธาน เห็นด้วยกับข้อเสนอของนายธรรมนุญ แต่ต้องขอหารือกันระหว่างคณะกรรมการก่อน น่าจะมีกิจกรรมสัมพันธ์กับผู้ถือหุ้นรายย่อย เพื่อเป็นการดูงานและรายงานความก้าวหน้าต่อประเด็นต่างๆ ก่อนที่ จะต้องมาเสียเวลาสามสี่ชั่วโมงในการหารือในที่ประชุมผู้ถือหุ้น

ที่ประชุมฯ รับทราบรายงานกิจการประจำปี 2552 ตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2552 ซึ่งได้จัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมในครั้งนี้แล้ว

วาระที่ 4 เรื่องพิจารณาอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2552

ประธาน ขอให้กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่รายงานต่อที่ประชุม

กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 271,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 12,159 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 ซึ่งเป็นผลมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้นจำนวน 6,854 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 6 ลำ สำหรับหนี้สิน ณ สิ้นสุดรอบระยะเวลาบัญชีปี 2552 บริษัทฯ มีหนี้สินรวม 218,450 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปลายปี 2551 จำนวน 4,797 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 ซึ่งมีสาเหตุมาจาก (1) หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นเนื่องจากบริษัทฯ ได้กู้เงินเพื่อจัดหาเครื่องบินจำนวน 6 ลำ (2) บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างเงินกู้โดยการกู้เงินระยะยาวเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น ทำให้เงินกู้ระยะสั้นลดลง ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2552 มีจำนวน 53,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้นตามกำไรสะสมที่เพิ่มขึ้น 7,362 ล้านบาท ในปีที่แล้วบริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 163,875 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,371 ล้านบาท เนื่องจากสภาวะการแข่งขันด้านราคาที่ยืดหยุ่น ปริมาณการขนส่งที่ลดลง รายได้ค่าธรรมเนียมน้ำมันที่ลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง ส่วนรายจ่ายในปี 2552 นั้น บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 155,768 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 70,438 ล้านบาท เนื่องจากราคาน้ำมันลดลงตามราคาตลาดโลก การปฏิบัติตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายตามแผนฟื้นฟู เป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในหน่วยงานลดลง นอกจากนั้นค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นๆ ก็ลดลงเนื่องจากในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ในขณะที่ปี 2551 บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน และยังได้ตั้งสำรองผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4,426 ล้านบาท และสำรองค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีของบริษัทฯ ถูกฟ้องคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม จำนวน 4,290 ล้านบาท ซึ่งในปี 2552 บริษัทฯ ไม่มีค่าใช้จ่ายพิเศษเหล่านี้

สรุปสาระสำคัญของงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

สินทรัพย์รวม	271,694	ล้านบาท
หนี้สินรวม	218,450	ล้านบาท
ส่วนของผู้ถือหุ้น	53,244	ล้านบาท
รายได้รวม	163,875	ล้านบาท
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	13,845	ล้านบาท
กำไรสุทธิ	7,344	ล้านบาท
กำไรต่อหุ้น	4.32	บาท / หุ้น

ประธาน ถามว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีคำถามหรือไม่

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิกุล ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวชื่นชมการปฏิบัติหน้าที่ของประธานแต่ห่วงถึงกรณีที่ประธานขอให้ที่ประชุมปรบมือให้กับผู้ถือหุ้นที่ชมคณะกรรมการซึ่งตนเห็นว่าไม่เหมาะสม พร้อมทั้งกล่าวต่อไปโดยอ้างถึงรายงานประจำปีหน้า 126 เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะค่าน้ำมันเครื่องบิน ซึ่งกรรมการบางท่านได้ชี้แจงไปแล้วว่าลดลงมากตามราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลง จึงขอลงถามว่าในงวดเดียวกันและปีเดียวกัน ราคาน้ำมันโลกโดยเฉลี่ยในปี 2552 ลดลงคิดเป็นกี่เปอร์เซ็นต์จากราคาโดยเฉลี่ยของปี 2551

ประธาน ชี้แจงว่าในฐานะเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จำได้ว่าราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยในปี 2551 อยู่ที่ประมาณ 90-100 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ในขณะที่ปี 2552 ตามที่ได้สรุปไปเมื่อปีที่แล้วน่าจะอยู่ที่ประมาณ 70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล หรือลดลงไปประมาณร้อยละ 15-20

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิกุล ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวต่อไปว่าบริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเครื่องบินลงได้ถึงประมาณร้อยละ 50 ทั้งนี้ เหตุที่ตั้งคำถามนี้เพื่อที่ความต้องการจะเห็นการบริหารค่าใช้จ่ายในเรื่องราคาน้ำมันเมื่อเทียบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลง พร้อมทั้งกล่าวชมเชย

ประธาน กล่าวว่าตนกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมทั้งนายพิชัย ชุณหวิธิ และกรรมการบริษัทฯ ตัดสินใจทำ Hedging ในไตรมาสที่ 4 คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 17 ในขณะที่น้ำมันราคา 65 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากนั้นราคาน้ำมันสูงขึ้นถึง 85 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งเป็นเหตุให้จำนวนเงินที่ทำ Hedging ในไตรมาสที่ 4 มีจำนวนสูง

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิกุล ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวชมเชยว่าจากตัวเลขที่ปรากฏจะเห็นว่าคณะกรรมการบริษัทฯ บริหารกิจการด้วยความสามารถมิใช่โชคช่วยตามที่ผู้ถือหุ้นบางรายอาจตั้งคำถาม พร้อมทั้งซักถามกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ว่าประมาณปลายปี 2551 ราคาน้ำมันโลกลดลงเหลือ 40 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลโดยประมาณ ใช่หรือไม่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบว่าปลายปี 2551 และต้นปี 2552 ราคาน้ำมันลดลงอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งต่ำสุด 35 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิคุณ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ ชักถามต่อไปว่าหลังจากที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้เข้ามารับตำแหน่งแล้ว และคณะกรรมการได้พิจารณาความเสี่ยงของราคาน้ำมันแล้ว บริษัทฯ มีการทำ Hedging น้ำมันไว้มากน้อยเพียงใด

ประธาน ตอบว่าคณะกรรมการชุดนี้เข้ามารับตำแหน่งในไตรมาสที่ 2 ส่วนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เข้ามารับตำแหน่งในไตรมาสที่ 4 ซึ่งในขณะนั้นบริษัทฯ ทำ Hedging น้ำมันในสัดส่วนประมาณ 5% เท่านั้น เนื่องจากบริษัทฯ ทำ Hedging ไว้มากในไตรมาสที่ 3 ของปี 2551

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิคุณ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่าการทำ Hedging คราวนั้นบริษัทฯ ขาดทุนมากแต่จะไม่ติดใจพูดถึงเรื่องในอดีต ทั้งนี้ตนเองซื้อหุ้นของบริษัทฯ ในราคาสิบกกว่าบาทก่อนที่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะเข้ามารับตำแหน่ง และก็คาดการณ์ว่าเมื่อท่านเข้ามารับตำแหน่งแล้ว ด้วยชื่อเสียงและประสบการณ์ของท่าน บริษัทฯ จะมีผลประกอบการที่ดีขึ้นซึ่งก็เป็นจริง พร้อมทั้งขอฝากไว้ว่าด้วยฝีมือ ความรู้ความสามารถ ความตรงไปตรงมา และความเป็นมืออาชีพของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ขอให้ช่วยบริหารค่าน้ำมันให้ดี เพื่อว่าปีหน้าผลกำไรจะได้ดีกว่านี้และสามารถจ่ายเงินปันผลได้ดีกว่านี้

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่อธิบายต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กล่าวชี้แจงเกี่ยวกับการบริหารจัดการเรื่องราคาน้ำมันว่า ในความเป็นจริงแล้วราคาน้ำมันจะเป็นอย่างไรคงไม่มีใครสามารถคาดการณ์ได้ เป็นเรื่องในอนาคตซึ่งมีความไม่แน่นอนมาก นอกจากนี้ หากบริษัทฯ จะเข้าไปพยายามเก็งกำไรจากราคาน้ำมันก็จะถือเป็นเรื่องที่อันตรายมากเพราะหากเก็งถูกก็จะเกิดผลดี แต่ถ้าเก็งผิดก็จะเกิดความเสียหาย เพราะฉะนั้น สิ่งที่บริษัทฯ พยายามดำเนินการคือการบริหารความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมัน ทั้งนี้หากราคาน้ำมันสูงขึ้นแล้วบริษัทฯ สามารถปรับราคาตัวเครื่องบินให้สูงขึ้นไปได้ด้วยก็จะเป็นที่จำเป็นที่จะต้องบริหารความเสี่ยงในเรื่องราคาน้ำมัน แต่ตามสภาพความเป็นจริงแล้ว ในกรณีที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นบริษัทฯ ก็ไม่สามารถปรับราคาตัวขึ้นไปตามต้นทุนที่สูงขึ้นได้ เนื่องจากคู่แข่งเช่นอาจทำ Hedging ราคาน้ำมันไว้มากกว่า หรือสภาพตลาดไม่เอื้ออำนวย ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในปี 2551 และ 2552 ในปี 2551 คู่แข่งของบริษัทฯ มีการ Hedging ในระดับที่สูงกว่าบริษัทฯ ค่อนข้างมากอาจจะถึงร้อยละ 60 แต่บริษัทฯ ทำ Hedging ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ เพราะฉะนั้นในปี 2551 จึงขาดทุนมาก ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นมากแล้วบริษัทฯ ไม่สามารถปรับราคาตัวขึ้นไปได้เนื่องจากสภาพตลาดไม่เอื้ออำนวย เพราะสายการบินอื่นมีการทำ Hedging มากกว่าบริษัทฯ สิ่งที่บริษัทฯ พยายามดำเนินการในขณะนี้คือการใช้เครื่องมือ 2 อย่างพร้อมกันคือ การทำ Hedging และ Fuel Surcharge คือการปรับราคาตัวผ่าน Fuel Surcharge การบริหารความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมันด้วยการทำ

Hedging ในระดับหนึ่งก็จะสามารถช่วยทำให้ความผันผวนของต้นทุนน้ำมันลดลง ทำให้บริษัทฯ มีเวลาที่จะไปปรับ Fuel Surcharge ซึ่งเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ดำเนินการมาตั้งแต่ปลายปีที่แล้ว เพราะฉะนั้นจะเห็นได้ว่าการทำ Hedging ของบริษัทฯ จะทำในระดับที่ค่อนข้างสม่ำเสมอประมาณร้อยละ 40-50 มาโดยตลอดเมื่อเทียบกับระดับที่ค่อนข้างต่ำมากในช่วงก่อนหน้านั้น เนื่องจากบริษัทฯ ไม่สามารถทราบได้ว่าราคาน้ำมันจะเป็นอย่างไร แล้วก็ทำให้บริษัทฯ มีเวลาพอที่จะจัดการกับต้นทุนในส่วนที่ไม่ได้ทำ Hedging ไว้โดยใช้ Fuel Surcharge ทำให้ไม่ต้องปรับ Fuel Surcharge ขึ้นไปตามต้นทุนที่สูงขึ้นทั้งหมด ซึ่งขณะนี้คิดว่าผลการดำเนินการก็เป็นที่น่าพอใจ ด้วยราคาน้ำมันที่สูงขึ้น บริษัทฯ ก็จะได้เงินกลับคืนมาส่วนหนึ่งจากสถาบันการเงินที่บริษัทฯ ทำ Hedging ไว้ แม้ว่าในความเป็นจริงแล้ว บริษัทฯ อาจไม่ต้องการเงินดังกล่าวเนื่องจากจะทำให้ต้นทุนส่วนอื่นสูงขึ้นไปด้วย แต่ถ้าไม่ทำการ Hedging ไว้เลยก็จะยิ่งเสียหายไปกว่านี้

ประธาน ขอให้ที่ประชุมลงคะแนนเสียง

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2552 ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบและรับรองแล้ว ดังนี้

เห็นด้วย	1,358,766,814	เสียง	ร้อยละ	95.89
ไม่เห็นด้วย	47,500	เสียง	ร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	58,246,150	เสียง	ร้อยละ	4.11

วาระที่ 5 เรื่องพิจารณาอนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2552

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่าบริษัทฯ มีนโยบายในการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต สำหรับในรอบปีบัญชี 2552 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิก่อนผลกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม 4,176 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาแล้ว เห็นสมควรเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี พ.ศ. 2552 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 1,698,900,950 หุ้น ในอัตราหุ้นละ 25 สตางค์ รวมเป็นเงินทั้งหมด 424,725,237.50 บาท หรือคิดเป็น

ร้อยละ 10.17 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม
จึงขอเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผล

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น กล่าวว่าเมื่อปีที่แล้วบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายเงินปันผล อย่างไรก็ตามตน
ตั้งข้อสังเกตว่าบางบริษัทที่ประสบภาวะขาดทุนก็ยังสามารถจ่ายเงินปันผลได้โดยจ่ายจากกำไรสะสมเช่น
PTTAR จ่ายเงินปันผลในอัตราหุ้นละ 50 สตางค์ อย่างไรก็ตามปีนี้บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้นจำนวน 4.32 บาท
จึงมีการเสนอจ่ายเงินปันผล แต่ตนยังเห็นว่าเงินปันผลที่เสนอจ่ายนี้คิดเป็นประมาณร้อยละ 5.7 ของผลกำไร
ซึ่งน้อยเกินไปเนื่องจากบริษัทฯ ยังมีกำไรสะสมและกระแสเงินสดเหลืออยู่มาก จึงขอเสนอให้จ่ายเพิ่มขึ้นอีก
25 สตางค์ เป็น 50 สตางค์ต่อหุ้น ทั้งนี้ เพื่อสร้างมูลค่าของหุ้นและเป็นกำลังใจให้แก่ผู้ถือหุ้น

ประธาน ชี้แจงว่าในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ มีกรรมการหลายท่านที่เสนอเช่นเดียวกับคุณ
ธรรมบุญ อย่างไรก็ตามหากจะเปรียบเทียบโครงสร้างทางการเงินกับ PTTAR แล้ว จะเห็นว่าอัตราส่วนหนี้สิน
ต่อทุนของบริษัทฯ ประกอบกับผลขาดทุนเมื่อปีที่แล้ว ยังไม่สามารถเปรียบเทียบกับ PTTAR ได้ ผู้ถือหุ้นก็คง
ทราบดีว่ากระทรวงการคลังก็ต้องการเงิน ตนเองได้เจรจากับผู้ถือหุ้นรายใหญ่โดยเสนอจ่ายเงินปันผลเพียง
เท่านี้ก่อน ทั้งนี้ ในปีหน้าหากการชุมนุมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในขณะนี้ยุติลงโดยเร็ว และสถานการณ์ในเดือน
พฤษภาคมไม่เลวร้ายไปกว่าที่คาดการณ์ไว้ คาดว่าผลประกอบการก็น่าจะดีกว่าปีนี้ นอกจากนี้วาระที่ 9
ที่จะได้พิจารณาต่อไปก็จะเป็นเรื่องสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าหุ้นของผู้ถือหุ้นทำให้ราคาหุ้นสะท้อนความเป็น
จริงของบริษัทฯ กล่าวคือการเพิ่มทุนให้โครงสร้างการเงินมีความยั่งยืนและถาวร และเมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใด
ซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ประชุมลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน
อนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2552 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน
1,698,900,950 หุ้น ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 424,725,237.50 บาท หรือ คิดเป็น ร้อยละ
10.17 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม
สำหรับผู้ถือหุ้นที่มีรายชื่อปรากฏ ณ วันกำหนดสิทธิผู้ถือหุ้น (Record Date) เพื่อสิทธิในการรับเงินปันผล
วันที่ 2 เมษายน 2553 และจะจ่ายเงินปันผลในวันที่ 27 พฤษภาคม 2553 ดังนี้

เห็นด้วย	1,353,849,064	เสียง	ร้อยละ	95.54
ไม่เห็นด้วย	377,450	เสียง	ร้อยละ	0.03
งดออกเสียง	62,834,650	เสียง	ร้อยละ	4.43

วาระที่ 6 พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

ประธาน กล่าวต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการบริษัทฯ ได้เห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบค่าตอบแทนกรรมการในอัตรา 50,000 บาทต่อเดือน เบี้ยประชุมในอัตรา 30,000 บาทต่อครั้ง และหากเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง ก็ให้รับเพียง 3 หมื่นบาทเท่านั้น ให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ 25 และรองประธานได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการในอัตรา 12.5% และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาท เท่านั้น คณะกรรมการตรวจสอบ Audit committee ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยที่เดือนใดไม่ได้มาประชุมก็ให้คงได้รับค่าตอบแทนด้วย

อย่างไรก็ตามในขณะนี้กรรมการบริษัทฯ เข้าใจถึงสถานการณ์ของบริษัทฯ ว่าถึงแม้บริษัทฯ จะมีผลกำไรในปี 2552 แต่ภาวะวิกฤติทางด้านการเงินและสถานการณ์ต่างๆ นั้น ยังไม่น่าไว้วางใจ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงสมควรให้ปรับลดค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ลงร้อยละ 25 เป็นการชั่วคราวนับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ถึงวันที่ 30 เมษายน 2554 สำหรับเงินโบนัสนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นให้คณะกรรมการได้รับเงินโบนัสโดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์ของการจัดสรรให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด นอกจากนี้ คณะกรรมการยังมีมติให้ปรับลดสิทธิประโยชน์ของกรรมการลงอีกครั้งหนึ่งเป็นครั้งที่ 2 จากเดิมที่ตัดลดจำนวนบัตรโดยสารลงเหลือ 15 บัตรสำหรับเส้นทางในประเทศและ 15 บัตรสำหรับเส้นทางระหว่างประเทศ โดยคณะกรรมการเห็นชอบให้กรรมการได้รับสิทธิประโยชน์แบบให้เปล่าเพื่อการเดินทางไปกลับในเส้นทางต่างประเทศจำนวน 10 ใบต่อปี และเส้นทางในประเทศจำนวน 10 ใบต่อปีในขั้นสูงสุด ซึ่งกรรมการจะได้รับสิทธิดังกล่าวเฉพาะในระหว่างการดำรงตำแหน่งเท่านั้น โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ทั้งนี้ สำหรับอดีตกรรมการที่แต่เดิมเคยมีสิทธิที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาส่วนลดร้อยละ 25 นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเพียง 3 ปีหลังจากพ้นตำแหน่งกรรมการ และปรับลดสิทธิประโยชน์ลงเหลือเพียง 6 บัตรสำหรับเส้นทางในประเทศ และ 6 บัตรสำหรับเส้นทางต่างประเทศ เท่านั้น

นายศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิคุณ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวชมเชยความเสียสละของประธานและผู้บริหาร ที่สมควรใจลดค่าตอบแทนกรรมการลงซึ่งผู้ถือหุ้นได้เห็นการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมในการ

ประชุมครั้งนี้ หลังจากที่เคยมีการอภิปรายเรื่องนี้ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นมาแล้วหลายครั้ง นอกจากนี้ยังยืนยันความเข้าใจว่าคณะกรรมการยินดีที่จะรับค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมในอัตราที่ลดลงร้อยละ 25 คือ จะรับในอัตราร้อยละ 75 ของอัตราที่กำหนด

ประธาน กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นที่ให้ความสนใจคณะกรรมการทั้งหมด พร้อมทั้งยืนยันว่าคณะกรรมการตกลงรับค่าตอบแทนและค่าเบี้ยประชุมในอัตรา 75% ของอัตราที่กำหนด และขอให้ที่ประชุมลงคะแนนเสียง

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม อนุมัติค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2553 ดังนี้

ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ :

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ สมมติให้ปรับลดค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ลงร้อยละ 25 เป็นการชั่วคราว นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 ถึง 30 เมษายน 2554

เงินรางวัลประจำปี (Bonus): ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ : มีมติให้ปรับลดสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการลง โดยให้กรรมการบริษัทฯ (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง บิดา

มารดา สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่า เพื่อการเดินทางไป-กลับในเส้นทางต่างประเทศ 10 ใบต่อปี ในประเทศ 10 ใบต่อปี ในชั้นสูงสุด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เท่านั้น โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 เป็นต้นไป

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,353,080,864	เสียง	ร้อยละ	95.48
ไม่เห็นด้วย	8,345,950	เสียง	ร้อยละ	0.59
งดออกเสียง	55,634,350	เสียง	ร้อยละ	3.93

วาระที่ 7 เรื่องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าสอบบัญชี

ประธาน ขอให้นายบรรยง พงษ์พานิช ในฐานะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

นายบรรยง พงษ์พานิช กรรมการตรวจสอบ รายงานต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า คณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาเสนอแต่งตั้งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ซึ่งเป็นไปตามกฎหมาย เนื่องจากบริษัท เป็นรัฐวิสาหกิจและมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชีมาโดยตลอด สำหรับ ในปี 2553 คณะกรรมการตรวจสอบก็เสนอผู้สอบบัญชีรายเดิม โดยมีค่าสอบบัญชีในอัตราเดิมคือ 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสในอัตราไตรมาสละ 300,000 บาท

ประธาน ขอให้ผู้ถือหุ้นลงมติที่จะให้ความเห็นชอบตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอ อนุมัติการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีตามที่เสนอ

นายพิชัย ไชยนามสถิตย์ ผู้ถือหุ้น กล่าวชื่นชมกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และกรรมการทุกท่านที่ นำพาบริษัท ซึ่งประสบภาวะขาดทุนในปีที่แล้ว จนกระทั่งมีผลกำไรในปีนี้อย่างไรก็ตาม ตนขอความกรุณา จากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เนื่องจากตนพิการมา 6 ปีไม่มีงานทำ มีลูก 2 คน ซึ่งยังไม่บรรลุนิติภาวะและ ยังเรียนหนังสือ ตนไม่มีเงินที่จะซื้ออุปกรณ์การเรียน จึงใคร่ขอความกรุณาจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ช่วยหาตำแหน่งงานให้

ประธาน กล่าวตอบว่าในเรื่องนี้น่าจะมีทางออกเนื่องจากบริษัทฯ มีโครงการต่างๆ แต่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะรับปากในเรื่องนี้ไม่ได้ เนื่องจากอาจจะเป็นการผิดระเบียบ พร้อมทั้งขอให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ไปพบกับผู้ถือหุ้นเพื่อรับทราบข้อมูล จากนั้นจึงขอให้ที่ประชุมลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและอนุมัติค่าสอบบัญชีประจำปี 2553 ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอ ดังนี้

1. แต่งตั้งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2553
2. อนุมัติค่าสอบบัญชีงบการเงินบริษัทฯ ประจำปี 2553 และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาสเท่าเดิมเหมือนปี 2552 คือ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี เป็นเงิน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวม 3 ไตรมาสๆ ละ 300,000 บาท

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,361,366,714	เสียง	ร้อยละ	96.07
ไม่เห็นด้วย	37,400	เสียง	ร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	55,657,050	เสียง	ร้อยละ	3.93

วาระที่ 8 เรื่องพิจารณาอนุมัติยกเลิกวงเงินคงเหลือสำหรับออกและเสนอขายหุ้นกู้เดิมและอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท หรือเทียบเท่า ภายใน 5 ปี

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมโดยสรุปว่า เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นได้มีมติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในวงเงินรวมไม่เกิน 60,000 ล้านบาท หรือเทียบเท่า ภายใน 5 ปี โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าวแล้วเป็นเงินจำนวน 19,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ยังคงมีหุ้นกู้อีกจำนวนหนึ่งที่บริษัทฯ ยังไม่ได้เสนอขายให้ผู้ถือหุ้นและระยะเวลาในการเสนอขายจะสิ้นสุดในปลายปี พ.ศ. 2553 และเนื่องจากบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องจัดหาหุ้นกู้และเงินทุนเพิ่มเติมจึงขออนุญาตเสนอต่อผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ให้ยกเลิกวงเงินคงเหลือเดิมจำนวน 40,710 ล้านบาท ตามมติของที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ. 2548 และ

2. ให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้เพื่อใช้ทดแทนหุ้นกู้เดิมที่ครบชำระ และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท หรือเทียบเท่า ภายใน 5 ปี โดยอาจออกเป็นเงินบาท และ/หรือเงินสกุลอื่นเทียบเท่าโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในขณะที่มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในแต่ละคราว เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการจัดหาเงินทุนตามความจำเป็นและเหมาะสมในกรณีที่ตลาดทุนเอื้ออำนวย

โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. พิจารณากำหนด ประเภท ชื่อ จำนวนที่จะเสนอขายในแต่ละคราว มูลค่าที่ตราไว้ ราคาเสนอขายต่อหน่วย ระยะเวลาการออกและเสนอขาย วิธีการจัดสรร วิธีการเสนอขาย อัตราดอกเบี้ย อายุ และรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้หรือการไถ่ถอนหุ้นกู้

2. แต่งตั้งที่ปรึกษาการเงิน และ/หรือที่ปรึกษา และ/หรือผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์เพื่อการออกและเสนอขายหุ้นกู้ และ/หรือสถาบันการจัดอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และ/หรือหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และ/หรือสถาบันการเงิน และ/หรือบุคคลอื่นเพื่อการออกและเสนอขายหุ้นกู้

3. ติดต่อ เจรจา เข้าทำ ลงนาม แก้ไขสัญญา และ/หรือเอกสารต่างๆ รวมถึง ติดต่อ ขออนุญาต ให้ข้อมูล ยื่นเอกสารหลักฐานกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ/หรือหน่วยงานอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าว ตลอดจนการดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องหรือจำเป็นในการออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าว

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติยกเลิกวงเงินคงเหลือเดิมจำนวน 40,710 ล้านบาท ที่ได้รับอนุมัติเมื่อ 23 ธันวาคม 2548 และอนุมัติให้บริษัทฯ ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ เพื่อใช้ทดแทนหุ้นกู้เดิมที่กำหนดชำระ และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ ในวงเงินรวมไม่เกิน 40,000 ล้านบาท หรือ เทียบเท่า ภายใน 5 ปี โดยอาจออกเป็นเงินบาท และ/หรือเงินสกุลอื่นเทียบเท่า โดยใช้อัตรา

แลกเปลี่ยนในขณะที่มีการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในแต่ละคราว เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการจัดหาเงินทุนตามความจำเป็นและเหมาะสมในกรณีที่ตลาดหุ้นเอื้ออำนวย โดยมอบหมายให้คณะกรรมการบริษัท มีอำนาจดำเนินการ ดังนี้

- พิจารณากำหนด ประเภท ชื่อ จำนวนที่จะเสนอขายในแต่ละคราว มูลค่าที่ตราไว้ ราคาเสนอขายต่อหน่วย ระยะเวลาการออกและเสนอขาย วิธีการจัดสรร วิธีการ เสนอขาย อัตราดอกเบี้ยอายุ และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การออกและเสนอขายหุ้นกู้ หรือ การไถ่ถอนหุ้นกู้
- แต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงิน และ/หรือที่ปรึกษา และ/หรือผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์เพื่อการออกและเสนอขายหุ้นกู้ และ/หรือสถาบันการจัดอันดับความน่าเชื่อถือของบริษัท และ/หรือหลักทรัพย์ของบริษัท และ/หรือสถาบันการเงิน และ/หรือบุคคลอื่นเพื่อการออกและเสนอขายหุ้นกู้
- ติดต่อ เจรจา เข้าทำ ลงนาม แก้ไขสัญญา และ/หรือเอกสารต่างๆ รวมถึง ติดต่อขออนุญาตให้ข้อมูล ยื่นเอกสารหลักฐาน กับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ/หรือหน่วยงานอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าว ตลอดจนดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องหรือจำเป็นในการออกและเสนอขายหุ้นกู้ดังกล่าว

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,361,309,214	เสียง	ร้อยละ	96.06
ไม่เห็นด้วย	77,600	เสียง	ร้อยละ	0.01
งดออกเสียง	55,674,350	เสียง	ร้อยละ	3.93

วาระที่ 9 เรื่องพิจารณาเรื่องเพิ่มทุนของบริษัท

ประธาน ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การพิจารณาเรื่องเพิ่มทุนของบริษัท จะมีการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง และต้องขอมติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นหลายประการ จึงได้มีการแบ่งวาระที่เกี่ยวข้องออกเป็นวาระย่อยๆ ดังต่อไปนี้

วาระที่ 9.1 เรื่องพิจารณาอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัท จาก 17,000,000,000 บาท เป็น 16,989,009,500 บาท โดยวิธีการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังไม่ได้นำออกจำหน่าย จำนวน 1,099,050 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (par value)

ประธาน ขอให้กรรมการผู้ดำเนินการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่า เรื่องที่จะกล่าวต่อไปนี้เป็นเรื่องที่เป็นการดำเนินการ เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ซึ่งต้องลดทุนจดทะเบียนที่ยังไม่ได้นำออกจำหน่ายก่อนที่บริษัทฯ จะสามารถเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ได้ หุ้นที่เหลือที่ยังไม่ได้นำออกจำหน่ายมีทั้งหมด 1,099,050 หุ้น เป็นหุ้นที่เหลือจากโครงการจัดสรรหลักทรัพย์ให้พนักงานของบริษัทฯ หรือ โครงการ ESOP ซึ่งสิ้นสุดลงแล้วตั้งแต่เมื่อปี พ.ศ. 2550 ทางคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นว่าที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรอนุมัติการลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ตามที่เสนอ

ประธาน กล่าวว่าเป็นเรื่องที่บริษัทฯ ต้องดำเนินการตามบทบัญญัติของกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณาลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติลดทุนจดทะเบียนโดยวิธีการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังไม่ได้นำออกจำหน่าย จำนวน 1,099,050 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (par value) เป็นจำนวนเงิน 10,990,500 บาท ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,917,614	เสียง	ร้อยละ	96.04
ไม่เห็นด้วย	148,100	เสียง	ร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	55,996,350	เสียง	ร้อยละ	3.95

วาระที่ 9.2 เรื่องพิจารณาอนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทฯ ข้อ 4 เรื่อง ทุนจดทะเบียน เพื่อให้สอดคล้องกับการลดทุนจดทะเบียน

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ที่แจ้งต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่า วาระ 9.2 นี้เป็นการแก้ไขบริคณห์สนธิของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับที่ขอให้อนุมัติในวาระที่ 9.1 ซึ่งจะต้องมีการแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิข้อ 4 เรื่อง ทุนจดทะเบียน โดยให้ยกเลิกข้อความในข้อ 4 และใช้ข้อความใหม่ ดังต่อไปนี้

“ ข้อ 4	ทุนจดทะเบียนจำนวน 16,989,009,500	บาท (หนึ่งหมื่นหกพันเก้าร้อยแปดสิบเก้า ล้านเก้าพันห้าร้อยบาท)
แบ่งออกเป็น	1,698,900,950	หุ้น (หนึ่งพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้านเก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบลูก)
มูลค่าหุ้นละ	10	บาท (สิบบาท)
โดยแยกออกเป็น		
หุ้นสามัญ	1,698,900,950	หุ้น (หนึ่งพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้านเก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบลูก)
หุ้นบุริมสิทธิ	-	หุ้น (-) ”

ทางคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า ที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรอนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทฯ ข้อ 4 เรื่องทุนจดทะเบียนให้สอดคล้องกับการลดทุนจดทะเบียน

ประธาน กล่าวว่า หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อเสนอแนะประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณา ลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมา ประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เรื่องทุนจดทะเบียน โดยให้ ยกเลิกข้อความเดิม และใช้ข้อความใหม่ ดังต่อไปนี้

“ ข้อ 4	ทุนจดทะเบียนจำนวน 16,989,009,500	บาท (หนึ่งหมื่นหกพันเก้าร้อยแปดสิบเก้า ล้านเก้าพันห้าร้อยบาท)
แบ่งออกเป็น	1,698,900,950	หุ้น (หนึ่งพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้านเก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบลูก)
มูลค่าหุ้นละ	10	บาท (สิบบาท)
โดยแยกออกเป็น		
หุ้นสามัญ	1,698,900,950	หุ้น (หนึ่งพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้านเก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบลูก)
หุ้นบุริมสิทธิ	-	หุ้น (-) ”

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,924,214	เสียง	ร้อยละ	96.04
ไม่เห็นด้วย	146,300	เสียง	ร้อยละ	0.00
งดออกเสียง	55,994,050	เสียง	ร้อยละ	3.95

วาระที่ 9.3 เรื่องพิจารณาอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 16,989,009,500 บาท เป็น 26,989,009,500 บาท โดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 1,000,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (par value)

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า วาระนี้เป็นเรื่องของการขอเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ท่ามกลางปัญหาต่างๆ ของสถานะเศรษฐกิจ การแข่งขัน รวมถึงความไม่แน่นอนของปัจจัยต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ต่ำลงในปีพ.ศ. 2551 ประกอบกับโครงสร้างทางการเงินในปัจจุบันของบริษัทฯ ยังไม่อยู่ในระดับที่เหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในระยะยาว ทางบริษัทฯ จึงเห็นควรให้มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเงินทุนเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว จากผลการศึกษาแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินพบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2557 หรือ 5 ปีข้างหน้า บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องระดมทุนเพิ่มเติม การระดมทุนจะอยู่ในรูปแบบหุ้นเรือนหุ้นและการระดมทุนในรูปแบบหนี้สินควบคู่กันไป เพื่อประโยชน์ต่างๆ ของบริษัทฯ ก็คือ 1. เพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนในการขยายกิจการให้แข่งขันได้ในระยะยาวโดยเฉพาะในเรื่องการลงทุนในการจัดหาเครื่องบินใหม่ 2. เพื่อให้บริษัทฯ มีเงินสดที่จะใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ 3. เพื่อปรับโครงสร้างเงินทุนของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่ง และ 4. เพื่อเพิ่มสภาพคล่องที่เหมาะสมให้มีเสถียรภาพทางการเงินที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคง ในสถานะที่ธุรกิจสายการบินมีความผันผวนสูง คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 16,989,009,500 บาท เป็น 26,989,009,500 บาท โดยออกเป็นหุ้นสามัญใหม่จำนวน 1,000 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท

ประธาน กล่าวว่ หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณา ลงคะแนนเสียง ว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

นายปิติพัฒน์ พัฒน์ธนฐานโชค ผู้แทนสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ขอสอบถามคณะกรรมการว่า ในกรณีที่บริษัทฯ จะออกหุ้นเพิ่มทุน 1,000 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท จะมีผลทำให้เกิด dilution effect ที่ จะส่งผลกระทบต่อผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมาตรการรองรับ dilution effect นี้อย่างไรบ้าง ส่วนความมั่นคงทางการเงินของบริษัทฯ จะเพิ่มมากขึ้นแค่ไหน และสอบถามเพิ่มเติมว่า ที่บริษัทฯ ต้องการ วงเงิน 5 หมื่นล้านบาท บริษัทฯ จะมีการเพิ่มทุนอีกครั้งในอนาคตอันใกล้หรือไม่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบคำถามของ นายปิติพัฒน์ ผู้แทนสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย ว่าบริษัทฯ ได้พิจารณาคาดการณ์ฐานะการเงินของบริษัทฯ ในอนาคตในอีก 5 ปีข้างหน้า และพบว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นในการลงทุน ในการฟื้นฟู ปรับปรุงฝูงบินอีกพอสมควร ซึ่งเงินลงทุนที่จะใช้ประมาณ 1 แสน 5 หมื่นล้านบาท แต่ดูจากเงินที่จะมาจากการดำเนินงาน และการชำระคืนเงินต้นแล้ว บริษัทฯ จะขาดเงิน อยู่อีกประมาณ 5 หมื่นล้านบาท ซึ่งจะต้องจัดหาจากการออกหุ้นใหม่ การออกหุ้นกู้ และการกู้เงินจาก สถาบันการเงิน ตอนนี้องาระหนี้สินต่อทุน DE Ratio อยู่ในระดับเกิน 3 ต่อ 1 เป็นระดับที่ทางบริษัทฯ เห็นว่าสูง เกินไปสำหรับธุรกิจการบินที่อยู่ในสภาวะแวดล้อมที่มีความผันผวนสูงมาก คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องการ เห็น DE Ratio ลงมาสู่ระดับ 2 ต่อ 1 คำนวณดูแล้วคิดว่าถ้ามีการออกหุ้นใหม่ในจำนวนไม่เกิน 1 พันล้านหุ้น จะทำให้มีเงินเข้ามาเพียงพอที่จะทำให้ในที่สุดแล้ว DE Ratio ของบริษัทฯ จะลงมาเหลือประมาณ 2 ต่อ 1 แล้วก็ยังจะมีเงินที่จะไปลงทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม การออกหุ้นใหม่นั้นอาจไม่จำเป็นต้องออกถึง 1 พัน ล้านหุ้น เนื่องจากจำนวนหุ้นที่จะออกใหม่นี้ขึ้นอยู่กับสภาพตลาดในขณะนั้น สำหรับคำถามที่ว่า การออกหุ้น ใหม่ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นเดิม และคณะกรรมการบริษัทฯ มีมาตรการรองรับอย่างไร ประเด็นนี้ก็ เป็น ประเด็นสำคัญที่ทางบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วก็ไม่ต้องการให้มีผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นเดิม เพราะฉะนั้น การกำหนดราคาจึงเป็นการกำหนดราคาที่ทำให้ใกล้เคียงกับราคาตลาดที่สุด คือเป็นไปตาม demand/supply คือใช้ระบบ Book Building คือผู้สนใจที่จะซื้อหุ้นก็จะเสนอเข้ามาว่าต้องการซื้อหุ้นเท่าใด ในราคาเท่าไร และจากนั้นก็มาประเมินว่าราคาที่เหมาะสมควรจะเป็นอย่างไร ผู้ถือหุ้นทุกรายไม่ว่าจะเป็นกระทรวง การคลัง หรือผู้ถือหุ้นรายเก่ารายใหม่ จะซื้อหุ้นในราคาเท่ากัน ซึ่งวิธีนี้เป็นวิธีการที่จะมีความเป็นธรรมมากที่สุดสำหรับผู้ถือหุ้นเดิม

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพุกษ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นในประเด็นเรื่องเพิ่มทุนและ การออกหุ้นใหม่ว่า การออกหุ้นใหม่ที่มีจำนวนสูงสุด 1,000 ล้านหุ้นนั้นจะต้องมีระยะเวลาที่จะออกจำหน่าย ต่อสาธารณชน แต่ยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดการออกหุ้นอย่างชัดเจน ดังนั้น จึงเสนอให้คณะกรรมการ บริษัทฯ ให้ความสำคัญระมัดระวังในการคำนวณราคาที่จะจำหน่ายที่จะมีผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นเดิม

นายมนต์ชัย วารวีนทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความเห็นเกี่ยวกับค่าใช้จ่าย เพื่อให้เกิดสภาพคล่องว่า เคยได้ซักถามเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่ฟุ่มเฟือยของระบบคอมพิวเตอร์สำรอง ทั้งที่มีระบบหลักและระบบสำรองอยู่แล้ว โดยใช้งบประมาณไปทั้งสิ้นประมาณ 900 กว่าล้านบาท และยังไม่มีการยืนยันจากบริษัท ว่าระบบดังกล่าวสามารถทำงานได้จริง จึงเสนอให้คณะกรรมการบริษัท ทำการทดสอบระบบดังกล่าวโดยการดับระบบหลักหรือจัดหาวิธีทดสอบอื่นใด และได้กล่าวแสดงความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบินต่างๆ โดยใช้ระบบ Total Care ซึ่งขณะนี้ บริษัท มีบุคลากรฝ่ายซ่อมเครื่องยนต์ที่ได้รับการฝึกฝนมาอย่างดีอยู่เป็นจำนวนมาก โดยกว่าจะสร้างบุคลากรเหล่านี้ขึ้นมาได้ ต้องใช้ทั้งเงินและเวลา แต่กลับไม่มีงานให้บุคลากรดังกล่าว ดังนั้น จึงสอบถามคณะกรรมการบริษัท ว่า มีแผนที่จะปรับปรุงหรือเสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรฝ่ายซ่อมเครื่องยนต์เพื่อให้เพียงพอต่อการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ต่างๆ หรือไม่ เพราะจะทำให้บริษัท สามารถลด overhead burden ลงได้มหาศาลจากการจ้างผู้อื่นซ่อมและจากการใช้ระบบ Total Care ด้วย

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นในเรื่องการเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นใหม่กับ dilution effect ว่า คณะกรรมการบริษัท ยังไม่ได้มีการพูดถึงข้อเสนอในการจัดการกับ dilution effect เลย ทางที่ปรึกษาทางการเงินก็ไม่ได้พูดถึงการเพิ่มทุนโดยออกหุ้นใหม่จำนวนหนึ่งพันล้านหุ้นนั้น เป็นที่แน่นอนว่า จะมี dilution effect เกิดขึ้นต่อผู้ถือหุ้นเดิมอยู่แล้ว จึงเสนอให้คณะกรรมการบริษัท ช่วยแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อผู้ถือหุ้นด้วย นอกจากนี้ ได้แสดงความเห็นเกี่ยวกับการจ่ายเงินปันผลของบริษัท โดยเสนอให้บริษัท ทำการจ่ายเงินปันผลต่อผู้ถือหุ้นภายใน 1 วันหลังจากที่ได้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น แทนที่จะจ่าย 30 วันหลังการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น โดยจ่ายผ่านระบบ e-dividend ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแสดงประสิทธิภาพและศักยภาพของการบริหารงานของคณะกรรมการใหม่และคณะผู้บริหารใหม่ เนื่องในวาระครบรอบ 50 ปีของบริษัท

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้น และแจ้งว่าข้อเสนอทุกข้อจะได้รับการบันทึกไว้ในรายงานการประชุม และอะไรที่เป็นประโยชน์กับบริษัท ก็จะรับไปดำเนินการต่อไป สำหรับประเด็นของเรื่องเครื่องยนต์ ฝ่ายช่าง และประเด็นของระบบคอมพิวเตอร์สำรอง ตนขอยกไว้ก่อนแล้วจะหาช่องทางและเวลาที่พอสมควรที่จะให้คณะกรรมการบริษัท หรือฝ่ายผู้บริหาร ตอบชี้แจงอีกทีหนึ่ง

หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณาลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 16,989,009,500 บาท เป็น 26,989,009,500 บาท โดยการออกหุ้นสามัญใหม่จำนวน 1,000,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (par value) ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,061,014	เสียง	ร้อยละ	95.98
ไม่เห็นด้วย	1,331,500	เสียง	ร้อยละ	0.08
งดออกเสียง	55,672,050	เสียง	ร้อยละ	3.93

วาระที่ 9.4 เรื่องพิจารณาอนุมัติการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัทฯ ข้อ 4 เรื่อง ทุนจดทะเบียน เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนจดทะเบียน

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ ในวาระที่ 9.3 ข้างต้น บริษัทฯ ต้องแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เรื่องทุนจดทะเบียน โดยให้ยกเลิกข้อความเดิม และใช้ข้อความใหม่ ดังต่อไปนี้

" ข้อ 4	ทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500	บาท (สองหมื่นหกพันเก้าร้อยแปดสิบเก้า
		ล้านเก้าพันห้าร้อยบาท)
	แบ่งออกเป็น 2,698,900,950	หุ้น (สองพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้าน
		เก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบล้าน
	มูลค่าหุ้นละ 10	บาท (สิบบาท)
	โดยแยกออกเป็น	
	หุ้นสามัญ 2,698,900,950	หุ้น (สองพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้าน
		เก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบล้าน
	หุ้นบุริมสิทธิ -	หุ้น (-) "

นางสาวนิศารัตน์ เอี่ยมบุญสุข ผู้รับมอบฉันทะ ขอสอบถามคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับเรื่องเพิ่มทุนว่า จุดประสงค์ของการเพิ่มทุนที่ว่า ลงทุนขยายกิจการแล้วก็คืนหนี้ นั้น สามารถแบ่งสัดส่วนของทุนที่เพิ่มขึ้นออกได้ประมาณกี่เปอร์เซ็นต์ที่จะเอาไปใช้ในการขยายกิจการ และกี่เปอร์เซ็นต์เอาไปใช้ในการคืนหนี้

ประธาน ขออนุญาตให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินบริษัทฯ เป็นผู้ชี้แจงคำถามดังกล่าวเนื่องจากว่าได้ผ่านวาระมาแล้ว และกล่าวต่อว่า หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถาม หรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตให้ผู้ถือหุ้นได้กรุณาลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เรื่องทุนจดทะเบียน โดยให้ยกเลิกข้อความเดิม และใช้ข้อความใหม่ ดังต่อไปนี้

“ ข้อ 4	ทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500	บาท (สองหมื่นหกพันเก้าร้อยแปดสิบบาท
		ล้านเก้าพันห้าร้อยบาท)
	แบ่งออกเป็น	2,698,900,950 หุ้น (สองพันหกร้อยเก้าสิบบาท
		เก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบล้าน
	มูลค่าหุ้นละ	10 บาท (สิบบาท)
	โดยแยกออกเป็น	
	หุ้นสามัญ	2,698,900,950 หุ้น (สองพันหกร้อยเก้าสิบบาท
		เก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบล้าน
	หุ้นบุริมสิทธิ	- หุ้น (-) ”

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,164,614	เสียง	ร้อยละ	95.97
ไม่เห็นด้วย	1,229,000	เสียง	ร้อยละ	0.09
งดออกเสียง	55,671,150	เสียง	ร้อยละ	3.93

**วาระที่ 9.5 เรื่องพิจารณาอนุมัติการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 1,000,000,000 หุ้น
เสนอขายต่อประชาชน**

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า หลักการและข้อเสนอที่จะขอให้ที่ประชุมพิจารณา คือ จะขอให้ที่ประชุมจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 1 พันล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาทต่อประชาชน และขอให้ที่ประชุมพิจารณาอบหมายให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่ คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย มีอำนาจกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขอันจำเป็น หรือเกี่ยวเนื่องกับการ เสนอขายหุ้น โดยพิจารณาถึงคำแนะนำของที่ปรึกษาทางการเงิน และหรือผู้จัดการการจัดจำหน่ายหุ้นและ รับประทานการจำหน่าย ตลอดจนสถานะของตลาดหุ้นในขณะเช่นนั้นด้วย หลักการที่จะขอเสนอที่ประชุมคือ การกำหนดราคาเสนอขายจะกำหนดจากวิธีการ Book Building ที่ได้ชี้แจงไปแล้วในวาระที่ 9.3 ซึ่งเป็น วิธีการที่มีความเป็นธรรมที่สุดสำหรับผู้ถือหุ้นเดิม การจัดสรรและเสนอขายหุ้นดังกล่าว ทั้งหมดหรือบางส่วน ต่อผู้ถือหุ้นเดิม ซึ่งผู้ถือหุ้นเดิมอาจรวมถึงผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ภายใต้กรอบที่ สามารถทำได้ตามประกาศของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้อง ประเด็นต่อมาก็คือ รวมถึงมีอำนาจ ที่จะไม่จัดสรรหุ้นใดให้ผู้จองซื้อรายใด หากการจัดสรรดังกล่าวอาจขัดกับกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับของ ต่างประเทศ หรือจะเป็นผลให้ต้องดำเนินการใดๆ เพิ่มเติมไปจากที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง กับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ภายใต้กฎหมายไทย เรื่องนี้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาแล้ว เห็นว่า ที่ประชุมผู้ถือหุ้นสมควรอนุมัติการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่ตลอดจนมอบอำนาจตามที่ขอด้วย

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ สอบถามว่าผู้ถือหุ้นที่ประชุมวันนี้ หรือ ผู้ถือหุ้นเดิมจะมีโอกาสซื้อหุ้นก่อนหรือไม่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่าบริษัทฯ อาจจะไม่ออกหุ้นใหม่ทั้งหมด 1,000 ล้านหุ้น เพราะคิดว่าไม่มีความจำเป็นต้องออกหุ้นใหม่เต็มจำนวน ยกเว้นว่าในกรณีราคาตลาดของหุ้นนั้นต่ำมาก ยกตัวอย่างเช่น บริษัทฯ ออก 700 ล้านหุ้น บริษัทฯ ก็อาจจะเสนอขายผู้ถือหุ้นเดิม 500 ล้านหุ้น และผู้ถือหุ้น ใหม่ 200 ล้านหุ้น ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับการทดสอบตลาด (pre-marketing) ผู้ถือหุ้นเดิมจะสามารถซื้อหุ้นใหม่ 500 ล้านหุ้นตามสัดส่วนของหุ้นที่มีอยู่เดิม ในส่วนของผู้ถือหุ้นใหม่นั้น จะเสนอในวาระต่อไปว่า ขอให้กระทรวง การคลังถือหุ้นเกินครึ่งหนึ่งเพื่อรักษาระดับการถือหุ้นของกระทรวงการคลังไว้เกินร้อยละ 50 เพราะว่า ยังประสงค์ให้คงสภาพบริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ ที่เหลือนี้จะไปเสนอให้ผู้ถือหุ้นใหม่ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า

ว่าผู้ถือหุ้นเดิมไม่สามารถที่จะซื้อได้ ราคาเป็นราคาเท่ากันจากวิธี Book Building การดำเนินการทั้งหมดจะดำเนินการพร้อมกันไป

ประธาน กล่าวว่ หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อเสนอแนะประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณา ลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน อนุมัติจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 1,000,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (par value) ต่อประชาชน ทั้งนี้ ในการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าว ให้คณะกรรมการบริษัท หรือ บุคคลที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย มีอำนาจกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขอันจำเป็นหรือเกี่ยวเนื่อง กับการเสนอขายหุ้น รวมถึงการกำหนดราคาเสนอขายซึ่งพิจารณาราคาที่ผ่านการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับ ความต้องการซื้อและความต้องการขายหุ้นที่ออกใหม่ เช่น จากการสำรวจความต้องการซื้อของนักลงทุน สถาบันโดยใช้วิธีประมูลราคาแบบสะสม (Book Building) ตลอดจนการจัดสรรและเสนอขายหุ้นดังกล่าว ทั้งหมด หรือแต่บางส่วนต่อผู้ถือหุ้นเดิม ซึ่งผู้ถือหุ้นเดิมนั้นอาจรวมถึง ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และผู้ที่ เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ภายใต้กรอบที่สามารถทำได้ตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เกี่ยวข้อง และโดย พิจารณาถึงคำแนะนำของที่ปรึกษาทางการเงิน และ/หรือผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการ จำหน่าย ตลอดจนสถานะของตลาดทุนในขณะนั้น นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท หรือบุคคลที่ คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย มีอำนาจที่จะไม่จัดสรรหุ้นใดให้ผู้จองซื้อรายใด หากการจัดสรรดังกล่าว ทำให้ หรืออาจเป็นผลให้เป็นการกระทำที่ขัดต่อกฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับของต่างประเทศ หรือ จะเป็นผลให้ต้องดำเนินการใดๆ เพิ่มเติมไปจากที่ต้องดำเนินการตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการออกและ เสนอขายหลักทรัพย์ภายใต้กฎหมายไทย

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	1,360,244,514	เสียง	ร้อยละ	95.99
ไม่เห็นด้วย	1,292,200	เสียง	ร้อยละ	0.09
งดออกเสียง	55,528,050	เสียง	ร้อยละ	3.92

วาระที่ 9.6 เรื่องพิจารณาอนุมัติการมอบหมายอำนาจให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ในการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อกระทรวงการคลัง เพื่อให้กระทรวงการคลังถือหุ้นในสัดส่วนประมาณร้อยละ 51.03 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า สัญญาทางการเงินหลายฉบับกำหนดให้กระทรวงการคลังต้องถือหุ้นในบริษัทฯ เกินครึ่งหนึ่ง มิฉะนั้นจะถือว่าบริษัทฯ ผิดนัดชำระหนี้ การสามารถจัดสรรหุ้นให้กระทรวงการคลังยังเป็นการสร้างความมั่นใจต่อการได้มาซึ่งเงินทุน ทั้งในรูปแบบการเพิ่มทุนเรือนหุ้น และหนี้สินด้วย โดยมีจุดประสงค์ให้กระทรวงการคลังสามารถถือหุ้นได้เกินกึ่งหนึ่ง ทางคณะกรรมการซึ่งไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสียในที่นี้ คือ กระทรวงการคลัง ขอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติให้คณะกรรมการหรือบุคคลที่คณะกรรมการมอบหมาย มีอำนาจจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อกระทรวงการคลัง ในราคาเท่ากับราคาที่เสนอขายต่อประชาชน เพื่อให้กระทรวงการคลังถือสัดส่วนหุ้นเดิม รวมถึง มีอำนาจดำเนินการขอผ่อนผันจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง การจอง การจัดจำหน่าย และการจัดสรรหลักทรัพย์ที่ออกใหม่ด้วย ซึ่งได้ประมาณการจำนวนหลักทรัพย์สูงสุดที่จะเสนอขายให้กระทรวงการคลังตามสัดส่วนผู้ถือหุ้นแล้ว ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง จะถือไม่เกิน 510.3 ล้านหุ้น

ประธาน กล่าวขออนุญาตให้กระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ งดออกเสียงในวาระนี้ และหากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณาลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย มีอำนาจจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อกระทรวงการคลัง ในราคาเท่ากับราคาที่เสนอขายต่อประชาชน ทั้งนี้ เพื่อให้กระทรวงการคลังถือหุ้นในสัดส่วนประมาณร้อยละ 51.03 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน ซึ่งเป็นสัดส่วนการถือหุ้นที่กระทรวงการคลังมีอยู่เดิมในบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุน และภายหลังจากที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือ

บุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย มีอำนาจดำเนินการขอผ่อนผันจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 29/2551 เรื่อง การจอง การจัดจำหน่าย และการจัดสรรหลักทรัพย์ที่ออกใหม่ โดยในวาระนี้กระทรวงการคลัง เป็นผู้มีส่วนได้เสีย จึงไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนน

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียง ดังนี้

เห็นด้วย	493,132,173	เสียง	ร้อยละ	89.65
ไม่เห็นด้วย	1,302,500	เสียง	ร้อยละ	0.24
งดออกเสียง	55,632,250	เสียง	ร้อยละ	10.11

วาระที่ 9.7 เรื่องพิจารณาอนุมัติการมอบหมายอำนาจให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ในการดำเนินการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ

ประธาน ขอให้กรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยความสะดวกใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า วาระนี้เป็นเรื่องของการมอบอำนาจให้กรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ในการดำเนินการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ หลักการที่เสนอ คือ เพื่อให้การดำเนินการจัดสรรเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี คณะกรรมการบริษัทฯ จึงมีมติให้นำเสนอผู้ถือหุ้น พิจารณาอนุมัติให้คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายมีอำนาจดำเนินการใดๆ ที่จำเป็นหรือเกี่ยวข้องกับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึง 1. พิจารณาและกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเสนอขาย เช่น การจัดสรรหุ้นสามัญในแต่ละคราว ครั้งเดียวกันหรือเป็นจำนวนคราวๆ ไป สัดส่วน และวิธีการเสนอขาย ระยะเวลา ราคาเสนอขาย วันกำหนดสิทธิ อัตราส่วนสิทธิการจองของผู้ถือหุ้น 2. การเจรจา แก้ไข เปลี่ยนแปลง และเข้าทำ และหรือลงนามสัญญาข้อผูกพันหนังสือให้สิทธิคำรับรอง และหรือเอกสารใดๆที่เกี่ยวข้อง 3. การขออนุญาต การจัดทำ และยื่นเอกสารหลักฐานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการขอผ่อนผันต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และหรือบุคคลที่ถูกห้ามมิให้จัดสรรหลักทรัพย์ให้เว้นแต่เป็นกรณีที่ได้รับการผ่อนผัน

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงฤกษ์ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ สอบถามคณะกรรมการว่า ก่อนที่จะมีการลงคะแนนในมติข้อ 9.5 ในเรื่องการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนนั้น คณะกรรมการได้มีการสำรวจ ข้อมูลจากสถาบันต่างประเทศ หรือผู้ลงทุนชาวต่างชาติที่มีกำลังเงินสูงในสภาวะอย่างนี้กับผู้ลงทุนรายย่อย บ้างหรือไม่ แม้กระทั่งผู้ถือหุ้นรายใหญ่กระทรวงการคลังเอง ก็อยู่ในฐานะทางการเงินที่ไม่ค่อยดีนัก แล้วยัง เป็นจังหวะที่ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์บ้านเมือง ซึ่งหวังได้ยาก ว่าจะมีใครสนใจจะมาซื้อหุ้นใหม่ที่จะออก ขายให้กับสาธารณะ อีกทั้ง ผู้ถือหุ้นรายย่อยต้องคิดทบทวนแล้วจาก dilution effect ที่จะเกิดขึ้น จึงขอเสนอ ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทบทวนว่าเวลานี้เป็นเวลาที่เหมาะสมต่อการระดมทุนเพิ่มทุนหรือไม่

ประธาน กล่าวว่า เนื่องจากวาระเรื่องการเพิ่มทุนได้ผ่านวาระไปแล้วจึงไม่สามารถตอบคำถาม ดังกล่าวตามวาระที่ 9.5 ได้ แต่ประเด็นที่จะให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตอบนั้นจะอยู่ในวาระที่ 9.7 จึง ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตอบคำถามของ พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงฤกษ์ ในวาระนี้ แต่จะ บันทึกว่า คำถามนี้เป็นคำถามตามวาระที่ 9.7 ไม่ใช่ 9.5 เพื่อคงมาตรฐานเช่นเดียวกับนางสาวนิศาภัทร์ เชื้อมบุญสุข ที่ได้ถามประเด็นของการเพิ่มทุนในวาระที่ 9.4

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า การที่ขออนุมัติการมอบหมายอำนาจให้ คณะกรรมการบริษัทฯ ในการดำเนินการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จากผู้ถือหุ้นใน วันนี้ ไม่ได้หมายความว่า จะออกเสนอขายหุ้นในวันพรุ่งนี้ แต่ว่าบริษัทฯ มีความจำเป็นต้องขออนุมัติผู้ถือหุ้น ก่อนที่จะไปดำเนินการออกขายหุ้นผู้ถือหุ้นใหม่ในจังหวะเวลาที่เหมาะสม จะดูจากเวลาและปัจจัยต่างๆ เช่น ความต้องการเงินของบริษัทฯ สภาพตลาด สภาพการเมืองไทย เป็นต้น หากสภาพการเมืองไทยมีปัญหาภาค ตลาดหลักทรัพย์ตกต่ำลง ก็เป็นไปได้ว่าบริษัทฯ อาจชะลอการขายหุ้นออกไป ในขณะที่เดียวกันก็อาจเป็นไปได้ ว่าถ้าเศรษฐกิจแย่อย่างมาก บริษัทฯ อาจจะต้องมีการเพิ่มทุนเร็ว จึงต้องมีการขออนุมัติจากผู้ถือหุ้น ก่อน เพราะถ้าไม่ขออนุมัติก่อนการดำเนินการจะทำไม่ทันเพราะมีกระบวนการและขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติก่อน ที่จะขายหุ้นค่อนข้างมาก เช่น การขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และต้องมีการทดสอบตลาดก่อน อย่างไรก็ตาม ขอเรียนว่าในช่วง 4-5 เดือนที่ผ่านมา ได้พบนักลงทุนสถาบันเป็นจำนวนมาก นักลงทุนสถาบัน มีความสนใจธุรกิจของบริษัทฯ พอสมควร เพราะเห็นว่าเป็นบริษัทฯ ที่กำลังฟื้นขึ้นมา และในขณะนี้ เศรษฐกิจโลกและธุรกิจการบินโลกก็เริ่มดีขึ้น เพราะฉะนั้นธุรกิจการบินกลายเป็นสิ่งที่สนใจแก่ผู้ลงทุนอีกครั้ง หนึ่ง และเชื่อว่าผู้ลงทุนไทยรายย่อยก็จะสนใจในการซื้อหุ้นของบริษัทฯ แต่มีอุปสรรคเดียว คือ เรื่องปัญหา การเมืองในประเทศเท่านั้น

ประธาน กล่าวว่า หากผู้ถือหุ้นไม่มีข้อซักถามหรือข้อแนะนำประการใด ขออนุญาตผู้ถือหุ้นได้กรุณา
ลงคะแนนเสียงว่าจะพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอหรือไม่

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาและลงมติ

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน
อนุมัติให้คณะกรรมการบริษัท หรือบุคคลที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย มีอำนาจดำเนินการใดๆ ที่
จำเป็นหรือเกี่ยวข้องกับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ให้สำเร็จลุล่วง การดำเนินการ
ดังกล่าว รวมถึง

(ก) พิจารณาและกำหนดรายละเอียดหรือเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรและเสนอขาย เช่น
การจัดสรรหุ้นสามัญในแต่ละคราว ครั้งเดียว ทั้งจำนวน หรือเป็นคราวๆ ไป สัดส่วนและวิธีการเสนอขาย
ระยะเวลา ราคาเสนอขาย วันกำหนดสิทธิ อัตราส่วนสิทธิการจองซื้อของผู้ถือหุ้นเดิม

(ข) การเจรจา แก้ไขเปลี่ยนแปลง การเข้าทำ และ/หรือลงนามสัญญา ข้อผูกพัน หนังสือให้สิทธิ
คำรับรอง และ/หรือเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวข้อง

(ค) การขออนุญาต การจัดทำ และยื่นเอกสารหลักฐานต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับ
หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หรือหน่วยงานอื่นใดที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน
การขอผ่อนผันต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อการจัดสรรหุ้นสามัญ
เพิ่มทุนแก่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และ/หรือบุคคลที่ถูกห้ามมิให้จัดสรรหลักทรัพย์ให้ เว้นแต่เป็นกรณีได้รับ
การผ่อนผัน

โดยผู้ถือหุ้นได้ลงคะแนนเสียงดังนี้

เห็นด้วย	1,360,125,714	เสียง	ร้อยละ	95.97
ไม่เห็นด้วย	1,292,300	เสียง	ร้อยละ	0.09
งดออกเสียง	55,646,750	เสียง	ร้อยละ	3.93

วาระที่ 10 เรื่องพิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

ประธาน แจ้งว่า ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นนี้ มีกรรมการบริษัท ที่ออกตามวาระตาม
ข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 จำนวน 1 ใน 3 ดังนี้

1. นายชัยเกษม นิตสิริ
2. นายวีรวงศ์ จิตต์มิตรภาพ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ
4. นายอภิพร ภาษวัณน์
5. นายประวิช รัตนเพียร

ในกรณี บริษัทฯ ได้เชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ แต่เนื่องจากไม่มีการเสนอชื่อผู้ที่สมควรดำรงตำแหน่งกรรมการมาล่วงหน้า จึงได้แต่งตั้งให้คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่จะเสนอชื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ ตามกระบวนการสรรหา โดยพิจารณาคุณสมบัติ คุณวุฒิ และความรู้ความสามารถของบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร จึงขอเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกจากวาระ จำนวน 5 คน ดังนี้

- | | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| 1. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ | เป็นกรรมการแทน นายชัยเกษม นิตสิริ |
| 2. นายวีรวงศ์ จิตต์มิตรภาพ | เป็นกรรมการอีกวาระหนึ่ง |
| 3. นายคณิศ แสงสุพรรณ | เป็นกรรมการอีกวาระหนึ่ง |
| 4. นายอภิพร ภาษวัณน์ | เป็นกรรมการอีกวาระหนึ่ง |
| 5. นายประวิช รัตนเพียร | เป็นกรรมการอีกวาระหนึ่ง |

เลขานุการการประชุมชี้แจงว่า ในการลงคะแนนนั้น ขอให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะลงคะแนนทั้งเห็นด้วย ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนนที่บริษัทฯ ได้มอบให้แล้ว เพื่อความโปร่งใสในการตรวจนับคะแนน จะมีผู้สังเกตการณ์จากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินและอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการในการตรวจนับคะแนน เมื่อลงคะแนนเสร็จแล้ว ขอให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ทำการเก็บบัตร แล้วจึงลงคะแนนบันทึก

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น สอบถามรายชื่อกรรมการของคณะกรรมการ สรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ที่เป็นผู้พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่จะเสนอชื่อเป็นกรรมการของบริษัทฯ แล้วกล่าวว่า ในกรณีที่ นายวีรวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัทสายการบินนกแอร์ และนายคณิศ แสงสุพรรณ ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่งนั้น ชัดต่อระเบียบใดๆ ของบริษัทฯ ในเชิงผลประโยชน์ทับซ้อน

หรือไม่ และได้เสนอเพิ่มเติมให้บริษัทฯ ออกประกาศเชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางสื่ออื่นๆ นอกจากทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เช่น ประกาศผ่านทางวิทยุและหนังสือพิมพ์ เป็นต้น เนื่องจากมีผู้ถือหุ้นบางท่านที่ยังไม่คุ้นเคยกับการประกาศผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ

ประธาน ตอบข้อซักถามของนายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ว่าคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร ประกอบด้วยกรรมการ 6 คน ดังนี้

1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
2. พลอากาศเอกสถิตย์พงษ์ สุขวิมล
3. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ
4. นายอมรศักดิ์ นพรัมภา
5. นายพิชัย ชุณหวิชิร
6. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์

ส่วนในกรณีที่นายวีรวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง โดยที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของบริษัทสายการบินนกแอร์นั้น บริษัทฯ ยืนยันว่าการถูกเสนอชื่อเข้ารับตำแหน่งกรรมการของนายวีรวงศ์ จิตต์มิตรภาพ นั้นไม่ผิดระเบียบของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ในบริษัทสายการบินนกแอร์ ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 39 และบริษัทฯ ได้เสนอกรรมการและผู้บริหาร จำนวน 4 คนของบริษัทฯ เข้าไปเป็นกรรมการ เพื่อเป็นตัวแทนการบริหารจัดการในบริษัทสายการบินนกแอร์ ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ส่วนในกรณีของนายคณิต แสงสุพรรณ ที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง โดยที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของธนาคารแห่งประเทศไทยนั้น บริษัทฯ ได้ตรวจสอบระเบียบของบริษัทฯ แล้ว ยืนยันว่าการถูกเสนอชื่อเข้ารับตำแหน่งกรรมการของนายคณิต แสงสุพรรณ ไม่ขัดต่อระเบียบของบริษัทฯ แต่อย่างไรก็ตาม เรื่องการออกประกาศเชิญให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ผ่านทางสื่ออื่นๆ นั้น ประธานรับทราบแล้ว และขอให้ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร ทำการตรวจสอบว่า หากบริษัทฯ จะออกประกาศผ่านทางสื่ออื่นๆ ตามที่ผู้ถือหุ้นได้เสนอมานั้นจะขัดต่อระเบียบของบริษัทฯ อย่างไรหรือไม่ หากตรวจสอบแล้วพบว่าไม่ขัดต่อระเบียบของบริษัทฯ ก็จะสามารถออกประกาศดังกล่าวสำหรับการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นปีต่อไป

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพุกภักซ์ ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความเห็นเกี่ยวกับเรื่องพิจารณาแต่งตั้งกรรมการว่า ที่ผ่านมาผู้ถือหุ้นรายย่อยพยายามอย่างยิ่งที่จะขอโอกาสเข้าไปเป็นกรรมการของบริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีตัวแทนของฝ่ายผู้ถือหุ้น เพื่อให้รับรู้และตรวจสอบการทำงานของคณะกรรมการตามหลักธรรมาภิบาล แต่เนื่องจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ คือ กระทรวง

การคลัง ทุกครั้งที่มีการลงมติคะแนนเสียงผู้แทนกระทรวงการคลังจะเป็นผู้ลงมติชี้ขาด ในการประชุมใหญ่ สภาสามัญผู้ถือหุ้นปีที่แล้ว ผู้ถือหุ้นรายย่อยได้เสนอรายชื่อของบุคคลเข้ามาเป็นกรรมการของบริษัทฯ จำนวน 2 ท่าน ปรากฏว่าได้รับความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นรายย่อยเป็นส่วนมาก แต่ไปติดขัดที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ กระทรวงการคลังรายเดียวที่ลงมติไม่เห็นด้วย ซึ่งทำให้การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้นรายย่อยทั้ง 2 เข้าเป็น กรรมการบริษัทฯ นั้นไม่มีผล จึงขอให้มองว่าเป็นการเอาเปรียบสิทธิของผู้ถือหุ้นรายย่อยที่ไม่สามารถมี ตัวแทนในคณะกรรมการบริษัทฯ จึงขอให้คณะกรรมการช่วยพิจารณาในเรื่องดังกล่าวและอยากมองเห็น ผลสำเร็จของผู้ถือหุ้นรายย่อยด้วย

นายมนต์ชัย ราชรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความเห็นเรื่องพิจารณาแต่งตั้ง กรรมการว่า ตามข้อบังคับบริษัทฯ สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นรายย่อยคิดเป็นประมาณร้อยละ 20 ของ หุ้นที่ออกทั้งหมด ซึ่งหากคิดตามสัดส่วนแล้ว ผู้ถือหุ้นรายย่อยควรที่จะมีสิทธิที่จะแต่งตั้งกรรมการผู้แทนตาม สัดส่วนการถือหุ้นได้ 3 คน แต่ไม่เคยได้รับโอกาสให้ทำการแต่งตั้งดังกล่าว และได้ชี้แจงต่อว่าจุดประสงค์ คือ ต้องการให้มีผู้ถือหุ้นรายย่อยบางส่วนได้มีโอกาสเข้าไปเป็นอนุกรรมการธรรมาภิบาล หรือกรรมการตรวจสอบ จึงเสนอให้ประธาน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้แทนของกระทรวงการคลัง ให้พิจารณาอย่างเป็นธรรม เป็นประชาธิปไตย และปฏิเสธรระบบนายทุน หรือทุนนิยม सामายน์ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยจะได้มีสิทธิเข้าไป ร่วมเป็นกรรมการบริษัทฯ ต่อไป

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น กล่าวแสดงความเห็นว่า ในการที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเข้า เป็นกรรมการนั้น ผู้ถือหุ้นรายย่อยทุกคนต้องร่วมกันดำเนินการฟ้องต่อศาลให้มีคำสั่งให้บริษัทฯ ต้องมี กรรมการผู้แทนสัดส่วนการถือหุ้นอยู่ในคณะกรรมการด้วยตามข้อบังคับของบริษัทฯ และตามกฎหมาย ดังนั้น ขอให้ใช้วิธีดำเนินการทางกฎหมายอย่างถูกต้องต่อไป

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้น และแจ้งว่าข้อเสนอทุกข้อจะได้รับการบันทึก ไว้ในรายงานการประชุม และอะไรที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ ก็จะรับไปดำเนินการต่อไป

นายสมผล ตระกูลรุ่ง ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวแสดงความเห็นในเรื่องการแต่งตั้งกรรมการว่า ผู้ถือหุ้น ทุกคน ควรต้องเคารพกฎระเบียบของบริษัทฯ และกฎหมาย ทั้งนี้ ในการเลือกผู้บริหารของบริษัทฯ นั้น มีข้อกำหนดระบุไว้ชัดเจนอยู่แล้ว ขอให้พิจารณาว่าวัตถุประสงค์ในการเลือกคณะกรรมการ หรือผู้บริหาร ของบริษัทฯ ก็เพื่อประโยชน์ในการทำธุรกิจของบริษัทฯ ในเมื่อกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ก็เป็น ธรรมดาที่ต้องอยากได้ผู้บริหารที่ไว้ใจ โดยส่วนตัวแล้วไม่ขัดข้องต่อการที่ผู้ถือหุ้นรายย่อยต้องการเข้าเป็น กรรมการ แต่หากกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ไม่เห็นด้วยแล้ว ก็ขอให้ยอมรับความเป็นจริง

และขอให้อย่ามีอคติกับคณะกรรมการที่มาจากสายงานราชการ และได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมว่า สิ่งที่คุณผู้ถือหุ้นควรจะต้องพิจารณา คือ ศักยภาพของบริษัทฯ ที่ได้ลงทุนไปนั้น มีศักยภาพเพียงพอที่จะให้ผลตอบแทนได้หรือไม่ หากพบว่าศักยภาพของบริษัทฯ หรือผู้บริหารของบริษัทฯ ที่ต้องการจะลงทุนนั้น ไม่น่าเชื่อถือ ก็ไม่ควรที่จะลงทุน

ประธาน กล่าวขอบคุณ ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม ประธานจึงขอให้ประชุมพิจารณาและลงมติ แล้วขอให้นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องของการลงทุนในศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง ตามที่คุณผู้ถือหุ้นได้ซักถามไว้ในวาระที่ 9.3

นายโชคชัย ปัญญาสงค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ ชี้แจงต่อที่ประชุมเกี่ยวกับเรื่องของการลงทุนในศูนย์คอมพิวเตอร์สำรองว่า บริษัทฯ ได้ใช้เงินไปประมาณ 950 ล้านบาท ในการจัดตั้งศูนย์คอมพิวเตอร์สำรองขึ้น ภายในระยะเวลา 5 ปี และเป็นมาตรการหนึ่งที่ทางบริษัทฯ ได้ทำการศึกษามานาน โดยเป็นการบริหารความเสี่ยงที่มีต่อระบบคอมพิวเตอร์ทั้งหมด ยกตัวอย่างเช่น ระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัทฯ โดยที่รายรับจากการจำหน่ายตั๋วอยู่นั้นอยู่ที่ประมาณ 450 ถึง 500 ล้านบาทต่อวัน ซึ่งหมายความว่าถ้าระบบเกิดมีปัญหา เช่น การสำรองที่นั่ง เป็นต้น ก็เป็นการสูญเสียทางรายได้ นอกจากนี้ ระบบการปฏิบัติการต่างๆ ที่สนามบินก็อยู่บนฐานการใช้ข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ทั้งหมด เพราะฉะนั้น การมีศูนย์คอมพิวเตอร์สำรองจึงเป็นการประกันความเสี่ยง คิดเป็นอัตราประมาณร้อยละ 0.1 ของรายได้ทั้งหมด ส่วนเรื่องประสิทธิภาพการทำงานของระบบนั้น บริษัทฯ ได้จัดทำการศึกษาการซ่อมการใช้ระบบทุกปี ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการซ่อมการใช้ระบบของปี พ.ศ. 2552 ไปแล้วเมื่อประมาณปลายเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552

ประธาน กล่าวขอบคุณนายโชคชัย ปัญญาสงค์ สำหรับคำชี้แจงดังกล่าว และขอให้ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง ชี้แจงเกี่ยวกับเรื่องของฝ่ายซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ ตามที่คุณผู้ถือหุ้นได้ซักถามไว้ในวาระที่ 9.3

เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง ชี้แจงเรื่องขีดความสามารถการซ่อมบำรุงที่เป็นของฝ่ายช่างและระบบ Total Care โดยภาพรวมแล้วนั้น เครื่องยนต์ของฝ่ายช่าง ณ ปัจจุบันมีทั้งหมดอยู่ 300 หัว ซึ่งใน 300 หัวนั้นมีประมาณ 125 หัว หรือประมาณร้อยละ 40 ที่มีขีดความสามารถในระดับสูงสุด คือ ความสามารถในการซ่อมบำรุงใหญ่ หรือหากเปรียบเทียบก็คือการชุบชีวิตเครื่องยนต์ให้ใช้งานได้ใหม่ ซึ่งขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงฝ่ายช่าง มีตั้งแต่ระดับ ถอดประกอบ แยกชิ้นส่วน ซ่อมอะไหล่ เปลี่ยนอะไหล่ จนถึงซ่อมบำรุงใหญ่ ตามที่คุณผู้ถือหุ้นได้มีประเด็นเรื่องขีดความสามารถร้อยละ 40 ดังกล่าว

ที่อยู่ติดเครื่อง A300-600 และเครื่อง B747-400 กำลังจะทยอยหายไปในอนาคตนั้น ขอชี้แจงว่า ถ้าดูตามแผนระยะยาวของบริษัทฯ 2 ปี 5 ปี และ 10 ปีข้างหน้า จะเห็นได้ว่าเครื่องยนต์ร้อยละ 40 อันนี้จะหายไป และทำอย่างไรจะหาเครื่องยนต์ใหม่มาซ่อมในระดับขีดสูงสุดนี้ได้ ในการนี้ บริษัทฯ สามารถซ่อมระดับขีดสูงสุดได้ ร้อยละ 40 อยู่ในระบบ Total Care ร้อยละ 30 โดยที่ระบบ Total Care ก็มีหลายระดับ และบริษัทฯ สามารถทำระดับ 1 2 3 และ 4 ได้อยู่แล้ว แต่ในระดับที่จำเป็นต้องซ่อมบำรุงใหญ่ นั้น บริษัทฯ ต้องส่งไปซ่อมตามสัญญาที่ทำไว้ ส่วนอีกร้อยละ 30 ที่เหลือเป็นเครื่องเก่าที่บริษัทฯ มีอยู่ ณ ปัจจุบัน ซึ่งจะส่งซ่อมในแต่ละครั้งอยู่แล้ว สิ่งที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ในขณะนี้ อันดับแรก คือ การจัดอัตรากำลังที่มีอยู่ ณ ปัจจุบันให้เหมาะสมกับงานที่มีอยู่ ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว อันดับสอง คือ การหางานมาทดแทน กล่าวคือ การรักษาขีดความสามารถ ณ ปัจจุบันให้คงอยู่ไปจนถึง 10 ปีให้ได้ ซึ่งประกอบด้วย 2 ส่วนด้วยกัน ส่วนแรก คือ การคุยกับสายการบินที่จะ barter กัน เช่น กรณีของ China Airlines เป็นต้น ส่วนที่สอง คือ การไม่อนุญาตให้ vendor ที่รับซ่อมเครื่องยนต์ให้บริษัทฯ ได้เครื่องยนต์ไปโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ โดยต้องไปหาเครื่องยนต์อื่นมาซ่อม แต่ต้องยอมรับว่าเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ มีขีดความสามารถอยู่ กล่าวคือ เครื่อง CX 6-80 นั้นจะอยู่ในทวีปอเมริกากับอเมริกาใต้โดยส่วนใหญ่ ซึ่งบริษัทฯ ต้องไปหา ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นการแก้ไข ณ ปัจจุบัน คือ การรักษาขีดความสามารถในการซ่อม GE 80 ให้ได้ภายใน 10 ปีนี้ ในตอนต่อไป คือ พัฒนาขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงขึ้นไปอีก ทั้งนี้ เป็นเพราะว่า know how ที่บริษัทฯ มีอยู่นั้นในอนาคตจะเหลืออยู่แค่ 2 บริษัทเท่านั้น คือ General Electric กับ Rolls Royce ส่วนเครื่องยนต์ในอนาคตยังคงมีอยู่ 4 แบบ โดยทาง General Electric จะมี GE 90 กับ GENX ทาง Rolls Royce จะมี Rolls Royce Trent 900 กับ Rolls Royce Trent 1000 เพราะฉะนั้น บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องใช้ระบบ Total Care ทางด้าน Rolls Royce ก็ใช้ระบบ Total Care ทางด้าน General Electric ใช้ระบบ power-by-the-hour แต่ทั้ง 2 ระบบ มีที่เหมือนกัน คือ จะดูแลซ่อมบำรุงรักษาให้ทั้งระบบ การที่บริษัทฯ จะเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของระบบ Total Care ได้นั้น คือ การพัฒนาความรู้ ความสามารถ ที่มีอยู่เข้าไปสายของ GE 90 และ GENX ซึ่งคือการพัฒนาความรู้ความสามารถขึ้นไปถึงระดับ 5 แล้วจึงจะมีโอกาสเข้าไปมีส่วนร่วมของ General Electric ในระดับ 5 และ เข้าไปมีส่วนร่วมของ Rolls Royce ในระดับ 1-4 ให้ได้ ที่กล่าวมานั้น คือ แผนการการพัฒนาขีดความสามารถของฝ่ายช่าง ณ ปัจจุบัน จนถึงรองรับงานในอนาคต

ประธาน กล่าวขอบคุณสำหรับข้อชี้แจง

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่า ขอให้เป็นอุทาหรณ์ของบริษัทฯ ในการซื้อเครื่องยนต์ครั้งต่อไป และในการซื้อเครื่องยนต์ครั้งต่อไปขอให้เล็งเห็นถึงผลประโยชน์สูงสุดและไม่ต้องไปเสียค่า Total Care ซึ่งทำให้บริษัทฯ มี overhead burden อยู่ 5,000 กว่าล้านบาท ส่วนเรื่องของศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง นั้น ได้ซักถามเพิ่มเติมว่าในการทดลองใช้ระบบสำรองเมื่อปี พ.ศ. 2552 ได้มีการทดลอง

ดับระบบคอมพิวเตอร์ใหญ่ แล้วเปิดระบบคอมพิวเตอร์สำรองใช้งานได้เต็มที่จริงๆ หรือไม่ และขอให้ยืนยันต่อประสิทธิภาพการใช้งานของระบบคอมพิวเตอร์สำรองดังกล่าว

นายโชคชัย ปัญญาวงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ กล่าวยืนยันว่าบริษัท พร้อมที่จะใช้งานระบบคอมพิวเตอร์สำรอง ในการทดสอบระบบสำรองมีขั้นตอนที่ชัดเจนว่า หากระบบใหญ่ได้เกิดปัญหาแล้วระบบสำรองจะต้องใช้งานได้ทันที ดังนั้น ความหมายของการซ่อมใช้ระบบที่ได้กล่าวไปนั้น ไม่ใช่การทดสอบระบบสำรอง เนื่องจากได้ทำการทดสอบมาเป็นระยะๆ อยู่แล้ว การซ่อมในที่นี้ คือ การซ่อมปิดระบบคอมพิวเตอร์ใหญ่ ดังนั้น ในการบริหารความเสี่ยงนี้ ถ้าเกิดเหตุขัดข้องทางเทคนิคขึ้นมา บริษัท จะสูญเสียเงิน 400 - 500 ล้านบาทต่อวัน หรือกว่า 5 ล้านบาทต่อชั่วโมง เพราะฉะนั้น ระบบคอมพิวเตอร์เปรียบเสมือนการประกันชีวิตของบริษัท ซึ่งจะมีต้นทุนเสมอในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง แต่ก็เป็นการปกป้องรายได้และทรัพย์สินของบริษัท ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ได้เกิดวิกฤตต่างๆ ขึ้นมากมาย เช่น วิกฤต 911 ไข้หวัดนก และวิกฤตภูเขาไฟ ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างมาก ดังนั้น บริษัท มั่นใจว่าระบบคอมพิวเตอร์สำรองพร้อมที่จะให้บริการแล้วก็บริหารเป็นไปตามเป้าหมายของบริษัท

นายมนต์ชัย วาปรีนทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะ กล่าวขอให้ทางสายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ ยืนยันว่าได้มีการดับระบบคอมพิวเตอร์ใหญ่ แล้วใช้ระบบสำรองที่แจ้งวัฒนะแทน

ประธาน กล่าวว่าได้บันทึกประเด็นเรื่องระบบคอมพิวเตอร์สำรองไว้แล้ว แล้วจะทำการชี้แจงโดยทำเป็นรายงานขึ้นมาที่คณะกรรมการบริษัท สำหรับเรื่องขีดความสามารถของฝ่ายช่างนั้น ขอชี้แจงว่าหลังจากที่ได้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นเมื่อปี พ.ศ. 2552 บริษัท มีเครื่องบินอยู่ใน fleet ขณะนั้นประมาณ 90 ลำ และมีเครื่องบินที่อยู่ในรายงานออนกราวด์ที่ไม่ได้บินอยู่ 26 ลำ กล่าวคือ utilization of aircraft ในขณะนั้นมีไม่ถึง 10 ชั่วโมงต่อวัน โดยเหตุผลเนื่องมาจาก มีการเปลี่ยนแปลงเรื่องฝ่ายช่าง แต่ในปัจจุบันฝ่ายช่างสามารถทำให้มีเครื่องบินที่อยู่ในรายงานออนกราวด์ที่ไม่ได้บินอยู่แค่ 8 ลำ อีกทั้ง บริษัท สามารถใช้เครื่องบินใน fleet รวมถึงเครื่องบินเก่าๆ ที่อายุเกิน 20 ปี ของเครื่อง 747-400 อยู่ 4-5 ลำ หรือเครื่อง Airbus A300 หรือ AB6 ที่ปกติเคยบินแค่ 3 ครั้งก็ต้องลงกราวด์ต่างๆ เรืออากาศเอก มนตรี และฝ่ายช่างสามารถทำเครื่องบินดังกล่าวให้บินได้ขณะนี้ด้วยความปลอดภัย มาตรฐานร้อยละ 90.36 ทำให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่สามารถเอาเครื่องบินดังกล่าวออกไปหารายได้ในช่วงพีค คือ ไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ. 2552 กับ ไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ. 2553 ทำให้บริษัท ทำ Cabin Factor ได้สูงที่สุดในประวัติศาสตร์ 50 ปีของบริษัท กล่าวคือ ร้อยละ 82.40 สิ่งเหล่านี้คณะกรรมการบริษัท ได้รับรายงานทุกอาทิตย์ สิ่งเหล่านี้เป็นสิ่งที่คณะกรรมการบริษัท ติดตามอยู่อย่างสม่ำเสมอ และคณะกรรมการบริหาร หรือที่เรียกว่า Executive Committee ก็มีการติดตามว่านโยบายต่างๆ หรือความเห็นของผู้ถือหุ้นที่ได้เสนอในที่ประชุมใหญ่

นั้นได้ถูกนำไปปฏิบัติหรือไม่ ในนามของคณะกรรมการบริษัท ขอยืนยันว่าจะมีความก้าวหน้าในทุกประเด็นที่ผู้ถือหุ้นได้กล่าวในที่ประชุมนี้ แต่ทั้งนี้ไม่สามารถรับรองได้ว่าทุกปัญหาจะได้รับการแก้ไขภายใน 12 เดือนข้างหน้า แต่คณะกรรมการบริษัทฯ ขอสัญญาว่าจะต้องมีความก้าวหน้าและต้องมีค่าชี้แจงให้แก่ผู้ถือหุ้นเสมอ

ที่ประชุม มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนอนุมัติให้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ จำนวน 5 ท่าน แทนกรรมการบริษัทฯ ที่ออกตามวาระ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 28 เมษายน 2553 เป็นต้นไป ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	อนุมัติ (เสียง)
1. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	กรรมการ	1,340,227,494
2. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	1,340,221,994
3. นายอภิพร ภาษวัธน	กรรมการ	1,340,199,294
4. นายประวิช รัตนเพียร	กรรมการ	1,339,947,692
5. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ	1,339,877,494

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

1. นายอำพน กิตติอำพน	กรรมการ
2. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์	กรรมการ
3. นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์	กรรมการ
4. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ	กรรมการ
5. นายอารีพงศ์ ภูษอุม	กรรมการ
6. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการ
7. นายอมรศักดิ์ นพรัมภา	กรรมการ
8. นายพิชัย ชุณหวิจิตร	กรรมการ
9. นายบรรยง พงษ์พานิช	กรรมการ
10. นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการ
11. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
12. นายอภิพร ภาษวัธน	กรรมการ
13. นายประวิช รัตนเพียร	กรรมการ
14. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	กรรมการ
15. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	กรรมการ

วาระที่ 11 เรื่องอื่นๆ

ประธาน ได้ถามที่ประชุมว่า มีผู้ถือหุ้นท่านใดประสงค์จะซักถามหรือเสนอเรื่องอื่นใดอีกหรือไม่

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า เมื่อการประชุมใหญ่ครั้งที่แล้ว ผู้ถือหุ้นได้เสนอและได้ยื่นคำร้องที่กรรมการบริษัทฯ ต่อสำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) แต่ไม่มีการบันทึกวาระการประชุมเหมือนในครั้งนี้นี้ ดังนั้น จึงขอเสนอเรื่องดังต่อไปนี้

1. ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ดำเนินการตอบเรื่องต่างๆ ที่ผู้ถือหุ้นได้ยื่นเข้ามาแล้ว ถึงการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและทางอาญาเกี่ยวกับความทุจริตในบริษัทฯ เป็นลายลักษณ์อักษรในการประชุมคราวต่อไป และให้บันทึกข้อเสนอนี้ลงในรายงานการประชุมครั้งนี้ด้วย
2. ในการทำบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน ของบริษัทฯ ในบัญชีงบดุลนั้น ให้แนบรายละเอียดของลูกหนี้ของบริษัทฯ ด้วย เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้น
3. ให้บริษัทฯ ทำการจัดการประชุมใหญ่คราวต่อไปในวันหยุด เช่น วันเสาร์ หรือวันอาทิตย์ เพราะผู้ถือหุ้นบางรายทำงานวันเสาร์ วันอาทิตย์ บางรายรับราชการ หรือทำงานในรัฐวิสาหกิจ และบางรายอยู่ต่างจังหวัด จึงอาจเป็นผลดีต่อผู้ถือหุ้นบางส่วน
4. ให้บริษัทฯ พิจารณาเรื่องของข้าราชการที่จะแจกให้ผู้ถือหุ้น
5. ให้มีการจัดตั้งชมรมผู้ถือหุ้น โดยให้นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ เป็นผู้ประสานงาน โดยวัตถุประสงค์ไม่ใช่ต้องการเข้าเป็นกรรมการบริษัทฯ แต่อยากจะเข้าไปช่วยบริหารเพื่อให้เกิด good governance ให้เกิดธรรมาภิบาล ในองค์กร

ประธาน ชี้แจงว่า คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องตรวจสอบระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับการเปิดเผยข้อมูลที่นายประเสริฐ เลิศยะโส ได้เสนอมาในข้อ 1 และ 2 ในเรื่องสอบสวนการทุจริตต่างๆ ว่าไม่ขัดต่อกฎหมายใดๆ ส่วนเรื่องธรรมาภิบาล นั้น มีการปรับปรุงหลายเรื่องรวมทั้ง ได้มีการกำหนดไว้ในประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรมใหม่แล้ว

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ไม่เห็นด้วยกับรายชื่อของบุคคลที่นายประเสริฐ เลิศยะโส จะเสนอให้เป็นผู้ประสานงาน เพราะบุคคลที่ได้ถูกเสนอชื่อนั้น ถูกเลิกจ้างจากบริษัทฯ และบริษัทฯ ก็มีประกาศห้ามเข้าสำนักงานของบริษัทฯ ที่ดอนเมือง หากเป็นบุคคลอื่นที่ได้รับการเสนอชื่อก็ไม่ขัดข้อง

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น เสนอให้บริษัทฯ มอบตัวโดยสารเครื่องบินแก่ผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุม เพื่อให้เป็นขวัญกำลังใจของผู้ถือหุ้น ในวาระครบ 50 ปีของบริษัทฯ

ประธาน กล่าวขอขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ให้ข้อคิดเห็นในการดำเนินการอันเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ โดยจะนำไปพิจารณาต่อไป

ไม่มีเรื่องอื่นใดให้ที่ประชุมพิจารณาหรือรับทราบอีก ประธานจึงได้กล่าวปิดการประชุม

เลิกประชุมเวลา 18.11 น.



(นางสุดิพร กมลบุตร)

ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับกิจกรรมองค์กร

ผู้จัดบันทึกประชุม



(นายนิรุจน มณีพันธ์)

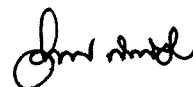
ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร

เลขานุการบริษัทฯ



(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์)

กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายอำพน กิตติอำพน)

ประธานกรรมการบริษัทฯ

ประธานการประชุม

สืบเนื่องจาก นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ได้เสนอขออภิปรายต่อที่ประชุม แต่เนื่องจากระยะเวลาการประชุมมีจำกัด จึงได้มอบเอกสารต่อที่ประชุม และขอให้นำเนื้อหาในเอกสารบันทึกไว้ในรายงานการประชุมด้วย รายละเอียดมี ดังนี้

1. สถานภาพการดำรงตำแหน่งกรรมการผู้ดำรงตำแหน่งใหญ่ (DD) ของนายปิยสวัสดิ์

นายอภิรักษ์ ได้ลาออกจาก ตำแหน่ง DD เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 ด้วยเหตุที่บริษัท ได้ตรวจสอบพบการกระทำ ความผิดกรณีการจัดซื้อเครื่องบิน A330 ที่ขัดมติคณะรัฐมนตรี รวมทั้ง ปปช. ได้ตรวจสอบอีกหลายเรื่อง ซึ่งทั้งหมด มีหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการกระทำผิด แต่จนบัดนี้ บริษัท ยังไม่มีการดำเนินการทางกฎหมายใดๆ ทำให้ผู้ถือหุ้นจำเป็นต้องไปฟ้องศาลเอง โดยรายชื่อของคณะกรรมการ และผู้บริหารยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลง และยังมีการอนุมัติให้ใช้เงินบริษัท เพื่อช่วยต่อผู้คดี และแต่งตั้งอัยการมาเป็นทนายในคดีให้อีก ซึ่งเรื่องนี้จะมีการกล่าวถึงต่อไปในภายหลัง

ข้อเท็จจริงคือ เมื่อนายอภิรักษ์ ลาออก ทำให้บริษัท ขาดผู้ดำรงตำแหน่ง DD คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา DD เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2551 โดยเริ่มประกาศรับสมัคร ต่อมาได้มีการขยายเวลารับสมัคร และปิดรับสมัครเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2552 โดยนายปิยสวัสดิ์ ได้สมัครในช่วงการขยายระยะเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ ในขณะที่นายปิยสวัสดิ์ มาสมัครนั้น นายปิยสวัสดิ์ เป็นผู้ขาดคุณสมบัติตามกฎหมาย เนื่องจากมีลักษณะต้องห้ามตาม พรบ . คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ฉบับที่ 4 พฤษภาคม 2543 มาตรา 8 ตี (12) ห้ามมิให้ผู้ที่เคยเป็นกรรมการหรือผู้บริหารในนิติบุคคลซึ่งเป็นผู้ร่วมทุนของรัฐวิสาหกิจอื่นใดเข้ามาเป็นผู้บริหารของรัฐวิสาหกิจเหล่านั้น ภายใน 3 ปี

นายปิยสวัสดิ์ เคยดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ (BAFS) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของบริษัท โดยนายปิยสวัสดิ์ ได้ลาออกมาดำรงตำแหน่งเป็นรัฐมนตรีกระทรวงพลังงานในสมัยรัฐบาลคณะมนตรีความมั่นคงแห่งชาติ เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2549 ดังนั้น นายปิยสวัสดิ์ จะมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายวันที่ 9 ตุลาคม 2552 แต่คณะกรรมการสรรหาได้กำหนดคุณสมบัติของผู้รับสมัครว่า จะต้องมีความครบถ้วนในวันเข้ารับตำแหน่ง หลังจากนั้นคณะกรรมการสรรหาให้ผู้สมัครแสดงวิสัยทัศน์ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 และประกาศผลเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 แต่เนื่องจากนายปิยสวัสดิ์ จะมีคุณสมบัติครบถ้วนเดือนตุลาคม 2552 คณะกรรมการสรรหาจึงรอเวลาจนถึงเดือนตุลาคม 2552 และให้นายปิยสวัสดิ์ ทำสัญญาเพื่อรับตำแหน่ง DD เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 โดยอัตราเงินเดือน 900,000 บาท ในขณะที่ร่อง DD อัตราเงินเดือน 240,000 บาท ส่วนพนักงานระดับปริญญาตรีแรกเข้าอัตราเงินเดือน 12,000 บาท และพนักงานระดับใช้แรงงาน (outsourcer) ซึ่งไม่ถือเป็นพนักงาน อัตราเงินเดือน 8,000 บาท

พฤติกรรมเช่นนี้ ในมุมมองของคนทั่วไปเป็นการจูงใจให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงมาดำรงตำแหน่ง DD ซึ่งส่งผลให้บริษัท ขาดผู้ดำรงตำแหน่ง DD เป็นระยะเวลาถึง 11 เดือน ในช่วงเวลาวิกฤต

จากเหตุการณ์ปิดสนามบินเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2551 บริษัทฯ ได้มีการแถลงว่าบริษัทฯ เสียหายเป็นเงินถึง 20,000 ล้านบาท หลังจากนั้นต้นปี 2552 บริษัทฯ เกิดวิกฤตทางการเงินจนต้องประกาศแผนฟื้นฟูเพื่อจะกู้เงิน 35,000 ล้านบาท บริษัทฯ ต้องลดเที่ยวบินเมื่อต้นปีไปถึง 50% ทั้งที่ช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาทำกำไรของบริษัทฯ วิกฤตที่เกิดขึ้นทั้งหมดนี้จะเห็นว่าเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ ขาดผู้ดำรงตำแหน่ง DD ในช่วงเวลาดังกล่าวเพราะคณะกรรมการสรรหาตั้งใจจะให้นายปิยสวัสดิ์ฯ เข้าดำรงตำแหน่งเป็น DD

ดังนั้น บริษัทฯ ควรชี้แจงว่าเพราะเหตุใดขั้นตอนการสรรหา DD จึงเป็นเช่นนี้ เหตุใดคณะกรรมการจึงไม่ตระหนักถึงวิกฤตของบริษัทฯ และปล่อยให้บริษัทฯ ขาดผู้ดำรงตำแหน่ง DD ในช่วงวิกฤตดังกล่าว

2. การยกเลิกทำการบินที่สนามบินอุบลราชธานี และพิษณุโลก

จากการศึกษาการยกเลิกทำการบินที่สนามบินอุบลราชธานี และพิษณุโลกเมื่อเดือนมีนาคม 2553 ทำให้ทราบรายละเอียดเพิ่มเติมว่า บริษัทฯ ได้เตรียมการยกเลิกทำการบินในสนามบินในประเทศอื่นๆ คือ สนามบินขอนแก่น และสุราษฎร์ธานี โดยบริษัทฯ จะมีเส้นทางบินในประเทศเพียงเชียงใหม่ เชียงราย อุตรดิตถ์ ภูเก็ต หาดใหญ่ และเกาะสมุย เท่านั้น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจุดบินในประเทศของบริษัทฯ ล้วนแต่เป็นสนามบินระหว่างประเทศทั้งนั้น ยกเว้นเกาะสมุยจุดเดียว เหตุใดบริษัทฯ ต้องการคงเส้นทางเกาะสมุยไว้ เพราะจากข้อเท็จจริงปรากฏว่าบริษัทฯ ต้องเสียค่าการใช้สนามบินเกาะสมุยสูงถึง 8 หมื่นบาทต่อเที่ยว ในขณะที่ค่าใช้สนามบินในประเทศอื่นๆ เสียเพียง 8,000 ถึง 9,000 บาท แสดงให้เห็นถึงความไม่โปร่งใสระหว่างบริษัทฯ กับ บางกอกแอร์เวย์

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังประกาศนโยบายจะให้พนักงานบินแทนในเส้นทางที่บริษัทฯ จะยกเลิกทำการบิน รวมทั้ง บริษัทฯ ยังนำเครื่องบิน ATR ไปให้พนักงานเช่าในราคาถูกเพื่อที่จะเปิดเส้นทางบิน กรุงเทพฯ- นูร์รัมย์ ซึ่งบริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางนี้ไปกว่า 10 ปีแล้ว บริษัทฯ ควรต้องชี้แจงถึงเหตุผลด้วย เพราะบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทนกแอร์เช่นกัน ดังนั้น จึงไม่สามารถอ้างว่าเรื่องนี้เป็นนโยบายของบริษัทนกแอร์

กรณีการยกเลิกเที่ยวบินอุบลราชธานี จำเป็นต้องมีการชี้แจงเหตุผล เพราะจากข้อมูลจะเห็นว่า ผลประกอบการปี 2551 เส้นทาง กรุงเทพฯ- อุบลราชธานี- กรุงเทพฯ มี Cabin factor เฉลี่ย 82.7% และผลประกอบการปี 2552 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกับที่บริษัทฯ ต้องลดเที่ยวบินต่างประเทศ แต่เส้นทาง กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ กลับมีผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นโดยมี Cabin factor เฉลี่ยสูงถึง 96%

ความหมายของ Cabin factor คือ อัตราส่วนของผู้โดยสารต่อจำนวนที่นั่งบนเครื่องบิน เช่น เครื่องบินมี 100 ที่นั่ง หากมีผู้โดยสาร 80 คน หมายความว่าเที่ยวบินมี Cabin factor 80% ดังนั้น การที่เที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ- อุบลราชธานี- กรุงเทพฯ มี Cabin factor เฉลี่ยทั้งปี 96% จึงหมายความว่าเครื่องบินมีผู้โดยสารเต็มทุกเที่ยวทั้งปี ในขณะที่สายการบินที่ ทั่วโลกต่างตั้งเป้า Cabin factor เฉลี่ยทั้งปี

เพียง 75% ดังนั้น แทนที่บริษัทฯ จะเพิ่มเที่ยวบินหรือปรับเปลี่ยนขนาดของเครื่องบินเพื่อรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น กลับยกเลิกเที่ยวบินเช่นนี้ แสดงให้เห็นถึงความไม่โปร่งใสของการบริหารงานของบริษัทฯ

สาระสำคัญคือ บริษัทฯ มีรายได้เฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ- อุบลราชธานี- กรุงเทพฯ เฉลี่ยเดือนละ 20.1 ล้านบาท ในขณะที่มีรายจ่ายพนักงานเพียงเดือนละ 1.1 ล้านบาท แสดงว่าบริษัทฯ มีกำไรประมาณเดือนละ 19 ล้านบาท หรือวันละ 630,000 บาท โดยวันหนึ่งมีเที่ยวบิน 3 เที่ยวบิน ซึ่งแต่ละเที่ยวบินในเส้นทางนี้ บริษัทฯ จะมีกำไร 210,000 บาท การบินจากกรุงเทพฯ ไปอุบลราชธานี นั้นใช้น้ำมันประมาณ 2 ตัน หรือประมาณ 2,500 ลิตรๆ ละ 20 บาท ดังนั้น ค่าน้ำมันเฉลี่ยทั้งสิ้นประมาณ 50,000 บาท ค่าซ่อมบำรุงประมาณ 40,000 บาท ค่าใช้สนามบิน วิทยุการบิน ประมาณ 20,000 บาท ค่าใช้จ่ายในแต่ละเที่ยวบินประมาณ 110,000 - 120,000 บาท สรุปว่าบริษัทฯ จะยังคงได้กำไรสุทธิต่อเที่ยวประมาณ 90,000 - 100,000 บาท ต่อเที่ยวบินในเส้นทางนี้

อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้บริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบินนี้ไปแล้ว จึงทำให้เกิดประเด็นปัญหาว่า เพราะเหตุใดจึงต้องมีการยกเลิกเส้นทางการบินดังกล่าว โดยทำให้บริษัทนกแอร์ซึ่งมีสถานภาพเป็นเอกชนได้ประโยชน์แทนบริษัทฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ

3. การถูกฟ้องคดีการค้าที่ไม่เป็นธรรมจากกลุ่มประเทศยุโรป อเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเกาหลี

บริษัทฯ ถูกสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศฟ้องร้องเป็น เงินถึง 20,000 ล้านบาท โดยมีมูลเหตุจากการที่บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นๆ ั้วราคาในการกำหนดราคาค่าระวางสินค้า ในขณะที่สายการบินอื่นๆ ยินยอมชำระค่าปรับเบื้องต้น คงเหลือแต่บริษัทฯ ที่ยังคงต่อสู้คดี ซึ่งวงเงินค่าปรับเฉพาะในกลุ่มอียูมีมูลค่าประมาณ 20,000 ล้านบาท โดยในปีที่แล้วบริษัทฯ ตั้งงบสำรองจ่ายค่าปรับเป็นวงเงินถึง 4,000 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังถูกดำเนินคดีในอีกหลายประเทศ เช่น อเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเกาหลี เท่าที่ปรากฏในขณะนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายเงินว่าจ้างทนายความต่อสู้คดี เฉพาะกลุ่มอียูประมาณ 800 ล้านบาท และยังว่าจ้างบริษัท สยามพีริเมียร์ เป็นที่ปรึกษากฎหมายเป็นเงินถึง 100 ล้านบาท ซึ่งเป็นเรื่องน่าคิด เพราะบริษัทฯ มีบริษัทที่ปรึกษาทางกฎหมายที่ทำงานให้ประจำอยู่แล้ว คือ บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเค็นซี แต่เหตุใด บริษัทฯ จึงได้ว่าจ้างบริษัท สยามพีริเมียร์ อีก

ความเสียหายในเบื้องต้นได้แก่ค่าทนายความประมาณ 800 ล้านบาท โดยผู้เสียหายคือผู้ถือหุ้นรายย่อย ซึ่งควรได้รับการชี้แจงจากบริษัทฯ ในประเด็นต่างๆ ได้แก่ ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่บริษัทฯ ถูกปรับเป็นเงิน 20,000 ล้านบาท สถานะของบริษัทฯ จะเป็นอย่างไร และกรณีที่ฝ่ายบริหารทำงานผิดพลาดควรจะต้องรับผิดชอบต่อผลที่เกิดขึ้นหรือไม่ เพียงใด

4. ความเสียหายจากเก้าอี้ผู้โดยสารของเครื่องบิน A330

กรณีจัดซื้อเครื่องบิน A330 จำนวน 8 ลำ พบว่าขั้นตอนการจัดซื้อมีการทุจริต ขัดมติดิคนะวี รัฐมนตรี คณะกรรมการได้ชี้มูลความผิดตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2551 และ ปปช. ได้เข้ามาตรวจสอบตั้งแต่ปี 2552 จนบัดนี้ยังไม่มีความคืบหน้าจนผู้ถือหุ้นต้องนำคดีไปฟ้องศาล ซึ่งคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลตาม หมายเลขคดีดำที่.....

นอกจากการซื้อเครื่องบินจะมีเรื่องทุจริต ตแล้ว การเลือกแบบซื้อเครื่องบินก็อยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาลตามการฟ้องของผู้ถือหุ้นด้วยเช่นกัน รวมทั้งเรื่องการเลือกแบบเก้าอี้ที่จะติดตั้งบนเครื่องบินดังกล่าว โดยในขณะนี้ หลังจากที่บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินลำที่ 3 ปรากฏว่าเก้าอี้ผู้โดยสาร ไม่ได้มาตรฐาน ไม่ได้มีการรับรองจากหน่วยงานรับรองความปลอดภัยทางอากาศจากประเทศผู้ผลิต คือ ประเทศญี่ปุ่น

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบริษัทฯ คือ หลังจากที่บริษัทฯ จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องบินในราคาลำละ ประมาณ 4,000 ล้านบาทไปแล้ว แต่บริษัทฯ ไม่สามารถนำเครื่องบินมาใช้งานได้ เนื่องจากยังไม่มีเก้าอี้ผู้โดยสาร และบริษัทฯ ต้องนำเครื่องบินไปจอดไว้โดยไม่ได้ใช้ประโยชน์ อีกทั้งต้องเสียค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาที่ประเทศฝรั่งเศสด้วย ซึ่งขณะนี้ได้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวกับเครื่องบิน 3 ลำ และจะเกิดขึ้นกับเครื่องบินอีกรวมทั้งหมด 5 ลำ

มูลค่าความเสียหายจากราคาเครื่องบินลำละ 4,000 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ต้องกู้เงินมาซื้อ ดอกเบี้ยประมาณร้อยละ 5 ซึ่งเป็นเงินมูลค่าประมาณปีละ 200 ล้านบาท นอกจากนั้น บริษัทฯ ต้องตัดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินร้อยละ 10 ต่อปี เป็นเงินประมาณปีละ 400 ล้านบาท บริษัทฯ เสียหายทั้งสิ้น ประมาณปีละ 600 ล้านบาท หรือเดือนละ 50 ล้านบาทต่อลำ โดยในขณะนี้เครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ถึง 3 ลำ หมายความว่าบริษัทฯ เสียหายทั้งสิ้นเดือนละ 150 ล้านบาท

กรณีนี้ผู้เสียหายคือ ผู้ถือหุ้น โดยผู้ถือหุ้นรายใหญ่ก็เพิกเฉย เพราะเป็นเงินภาษีอากรของประชาชน ผู้บริหารจะรับผิดชอบอย่างไร

5. การเช่าเครื่องบิน 777

การจัดหาเครื่องบินแบบ B777 จำนวน 6 ลำ ตามมติคณะกรรมการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2553 โดยเช่าจาก Jet Airways 3 ลำ และ Air India อีก 3 ลำ ราคาเช่าเดือนละ 2 ล้านเหรียญ หรือ ปีละ 24 ล้านเหรียญ โดยเริ่มส่งมอบเครื่องบินตั้งแต่เดือนเมษายน 2553

การจัดหาครั้งนี้มีจุดที่น่าสงสัยมาก เนื่องจาก บริษัทฯ เพิ่มจำนวนเครื่องบินถึง 6 ลำ แต่เหตุใด บริษัทฯ จึงไม่มีการเพิ่มเที่ยวบินและจุดบิน บริษัทฯ ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มในการเช่า การดูแลรักษา แต่เมื่อ

บริษัทฯ ไม่มี การเพิ่มเที่ยวบินก็ส่งผลให้ไม่มีรายรับเพิ่ม การเช่าเครื่องบินมาเช่นนี้ ทำให้บริษัทฯ ขาดทุนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

โดยปกติการจัดหาเครื่องบินของสายการบินทั่วไป จะต้องมีการพิจารณาก่อนว่าจะใช้บินเส้นทางไหน มีความคุ้มค่าเพียงใด และต้องจัดเตรียมบุคลากรอย่างไร ตัวอย่างเช่น เครื่องบินลำหนึ่งต้องใช้นักบิน 5 ผลัดๆ ละ 2 คน คือต้องใช้นักบิน 10 คน เมื่อมีเครื่องบิน 6 ลำ ก็ต้องเตรียมนักบิน 60 คน ในขณะที่นักบินในปัจจุบันมีชั่วโมงบินเต็มตามกติกาสากลอยู่แล้ว สูดทำยบริษัทฯ ก็ต้องให้นักบินทำงานล่วงเวลา ทำให้นโยบายที่จะพยายามลดการทำงานล่วงเวลาไม่สัมฤทธิ์ผล อีกทั้งความปลอดภัยในการบินก็จะลดต่ำลง

จากการติดตามผลประกอบการของบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา พบว่าในช่วงต้นปีซึ่งตามปกติแล้วเป็นช่วงเวลาที่บริษัทฯ มีผลกำไรสูงสุด แต่ปีที่แล้วกลับต้องลดเที่ยวบินลงถึงร้อยละ 60 อันเป็นผลจากวิกฤตการณ์ทางการเมือง ซึ่งผลประกอบการของบริษัทฯ เพิ่งจะเริ่มฟื้นตัวเมื่อปลายปีนี้ ดังนั้น ข้อเท็จจริงตรงจุดนี้จึงเป็นข้อบ่งชี้ให้เห็นว่าในขณะที่บริษัทฯ ประสบวิกฤตการณ์ บริษัทฯ จะพิจารณาแผนการขยายฝูงบินได้อย่างไร

ดังนั้น การจัดหาเครื่องบิน 6 ลำนี้จึงเป็นการ เช่าอย่างกะทันหัน ผู้ถือหุ้นกังวลต่อผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก เพราะค่าเช่าเดือนละ 2 ล้านบาทหรือต่อเดือนเช่า 6 ลำ เป็นเงิน 12 ล้านบาทหรือประมาณ 400 ล้านบาท และในช่วงเวลาจากเดือนเมษายนถึงเดือนกันยายนเป็นเวลา 6 เดือนของทุกปี เป็นช่วงที่บริษัทฯ มีผล ประสิทธิภาพต่ำ ซึ่งดูได้จากการประกาศผลประกอบการรายไตรมาสของบริษัทฯ ส่วนใหญ่จะมีปัญหาขาดทุน เนื่องจากผู้โดยสารน้อย ดังนั้น ในขณะที่รายรับเท่าเดิม แต่บริษัทฯ กลับมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นถึงเดือนละ 400 ล้านบาท ประกอบกับบริษัทฯ มีรายจ่ายเรื่องเครื่องบิน A330 ที่ซื้อมาแล้วแต่ไม่สามารถทำการบินได้ อีกทั้งต้องเตรียมตัวที่อาจถูกปรับในคดีฮั้วราคาอีก จึงเป็นเรื่องที่น่าวิตกเป็นอย่างยิ่ง

6. การ Upgrade ตัวโดยสาร – การบรรทุคน้ำหนักเกิน

กรณีกรรมการบริษัทฯ ขนกระเป่าขึ้นเครื่อง 40 ใบ น้ำหนักประมาณ 400 กก. ในเที่ยวบินโตเกียว – กรุงเทพฯ จนเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ในหนังสือพิมพ์ บทสรุปเรื่องนี้ คือ กรรมการผู้นั้นได้ลาออกไปในที่สุด จึงทำให้กระแสวิพากษ์วิจารณ์หายไป

สำหรับประเด็นที่ยังคงเป็นที่วิพากษ์วิจารณ์ คือ ข่าวดาว Upgrade ตัวโดยสารให้กับนักการเมือง โดยนักการเมืองซื้อตัว โดยสารชั้นประหยัดแล้วขอ Upgrade เป็นตัวโดยสารชั้นหนึ่ง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องโหว่ของบริษัทฯ เรื่องนี้ผู้ถือหุ้นได้มีการเรียกร้องให้ฝ่ายบริหารแสดงข้อมูลว่าในแต่ละปีบริษัทฯ มีการ Upgrade คิดเป็นมูลค่าเท่าไร เพราะราคาตัวโดยสารระหว่างชั้นประหยัดกับชั้นหนึ่ง นั้น แตกต่างกันมาก ตัวอย่างเช่น เที่ยวบินกรุงเทพฯ – ลอนดอน ถ้าเป็นตัวโดยสารชั้นประหยัดราคาประมาณ 30,000 - 40,000 บาท ในขณะที่ตัวโดยสารชั้นหนึ่งจะราคาประมาณ 120,000 บาท เป็นสาเหตุให้รายรับของบริษัทฯ ลดลง

จากกระแสข่าวที่เกิดขึ้น จะเห็นว่ามีกฎหมายที่บัญญัติ ห้ามข้าราชการการเมืองรับของขวัญที่มีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท แต่การ Upgrade ตัวโดยสวานั้นมีมูลค่าเป็นแสน ซึ่งได้มีการชี้แจงว่าการ Upgrade ตัวตามข่าวนั้น เป็นเรื่องการใช้สิทธิไมล์สะสม ประชาสัมพันธ์บริษัท ก็ออกข่าวไปในภายหลังว่า ผู้ถือบัตรทองจะได้รับ Voucher เพิ่มไมล์ เพื่อนำไป Upgrade ตัวในกรณีต่างๆ เช่น วันเกิด ฯลฯ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องให้ความกระจ่างเพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม ยังมีหลักฐานที่ปรากฏอีกในภายหลังเกี่ยวกับข้อมูลการ Upgrade ตัวโดยสวาร์ของนักการเมือง ตามข่าวนั้นเป็นกา ร Upgrade โดยบัตรทอง แต่จากแหล่งข้อมูลมีการยืนยันว่าเป็นการ Upgrade โดยฝ่ายบริหารของบริษัท

นอกจากนั้น ยังมีหลักฐานเกี่ยวกับการได้รับอนุมัติการเพิ่มน้ำหนักระเปาะของนักการเมืองให้บรรทุกน้ำหนักได้ถึง 500 กิโลกรัม เมื่อฝ่ายบริหารได้รับหลักฐานดังกล่าวแล้วคว รชี้แจงผู้ถือหุ้นในฐานะเจ้าของบริษัท ด้วยว่าเหตุใดจึงไม่ได้รับสิทธิต่างๆ เหล่านั้นเช่นกัน และการให้สิทธิเหล่านี้ต่อนักการเมือง จะทำให้บริษัท เสียรายได้เป็นจำนวนเงินเท่าไรต่อปี ซึ่งหลังจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารจะนำเรื่องนี้ไปร้องเรียน ปปช. ให้ตรวจสอบการรับของขวัญของข้าราชการการเมืองที่มีมูลค่าเกิน 3,000 บาทต่อไป

7. การบริหารงาน HR ของบริษัท

ปัจจุบันบริษัท มีพนักงาน 28,000 คน มี Outsource อยู่ประมาณ 8,000 คน รวมทั้งสิ้นบริษัท มีแรงงานอยู่ถึง 36,000 คน การที่บริษัท มีจำนวนแรงงานมากเช่นนี้ งานด้าน Human Resource หรือ HR ต้องถือว่าเป็นงานที่มีความสำคัญมาก เพราะบริษัทชั้นนำหลายบริษัท ผู้บริหารระดับสูงด้าน HR เป็นผู้บริหารลำดับรองจาก CEO แต่ในส่วนของบริษัท เท่าที่ตรวจสอบ ผู้บริหารสูงสุดด้าน HR ดำรงตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือ DB มีหน่วยงานในสังกัดอยู่ 2 หน่วย คือ DI ดูแลงานด้านบุคคล และ D9 ดูแลด้านการฝึกอบรมพนักงาน

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของ DI และ D9 จะเห็นว่าลักษณะงานเป็นเพียงงานสามัญทั่วไป เช่น จัดทำทะเบียนพนักงาน งานวินัย ดูแลสิทธิประโยชน์ การฝึกอบรมพนักงาน ซึ่งไม่สะท้อนให้เห็นถึงงานหลักของ HR ที่ต้องเป็นงานเชิงนโยบายในการบริหารแรงงานซึ่งเป็นงานเชิงรุก เช่น การวิเคราะห์ค่างาน การวางแผนจำนวนพนักงาน การกำหนดค่าตอบแทนของพนักงานในแต่ละวิชาชีพ การ Rotate ตำแหน่งงาน การกำหนด Career path แรงงานสัมพันธ์ ฯลฯ งานเหล่านี้เมื่อพิจารณาโครงสร้างแล้วยังไม่พบหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังนั้น ประเด็นที่ควรพิจารณาคือ บริษัท ดำเนินงานด้านนี้กันอย่างไร ฝ่ายบริหารวางแผนเป้าหมายการใช้แรงงานกันอย่างไร ความต้องการแรงงานของบริษัท เป็นอย่างไร ที่ผ่านมามีการจ้างบริษัทภายนอกมาวางแผนโครงสร้างเงินเดือน โ ครองสร้างตำแหน่งหลายครั้งจากหลายบริษัท เช่น คูเปอร์พีทมาวิค เฮย์ ฯลฯ ซึ่งน่าจะคิดว่าหากบริษัท ไม่มีการดำเนินการในเรื่องเหล่านี้เองแล้ว บริษัทภายนอกจะสามารถเข้ามาดำเนินงานเหล่านี้ได้อย่างไร

มีข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่งซึ่งแสดงให้เห็นว่าปัญหา HR ที่กล่าวถึงในตอนต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น เพราะจะเห็นว่า บริษัทฯ มีหน่วยงานระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หลายหน่วย แยกตามกลุ่มวิชาชีพ เช่น ฝ่ายการบิน ฝ่ายการเงิน ฝ่ายช่าง ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่าย HR ซึ่งผู้บริหารของหน่วยงานเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นบุคคลากรในสายงานของตนทั้งนั้น ยกเว้นฝ่าย HR คือ DB เมื่อปี 2550 DB คือ คุณกวีพันธ์ ซึ่งเป็นบุคคลากรที่มาจากฝ่ายการเงิน มีตำแหน่งเป็นรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินและการบัญชี หรือ DE แต่เพราะบริษัทฯ ต้องการเปลี่ยนผู้ดำรงตำแหน่ง DE จึงทำการโยกย้ายคุณกวีพันธ์ จากตำแหน่ง DE ไปดำรงตำแหน่ง DB จนกระทั่งปี 2551 บริษัทฯ ต้องการเลื่อนตำแหน่งให้คุณมนตรีฯ มาดำรงตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จึงย้ายคุณกวีพันธ์ แล้วแต่งตั้งคุณมนตรีฯ เป็น DB ทั้งที่คุณมนตรีฯ เป็นนักบิน เต็มโตเป็นผู้บริหารในสายนักบิน พอถึงปี 2552 บริษัทฯ ต้องการเปลี่ยนผู้บริหารระดับสูงสายการพาณิชย์ หรือ DN จากคุณปานทิศ มาเป็นคุณพฤษฯ จึงโยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่ง DN เดิม คือคุณปานทิศ ไปดำรงตำแหน่งเป็น DB แล้วให้คุณมนตรีฯ มาดำรงตำแหน่ง DT เพราะผู้ดำรงตำแหน่ง DT คนเดิมเกษียณอายุ สรุปได้ว่า ใน 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เปลี่ยนผู้ดำรงตำแหน่ง DB ไปถึง 3 คน แสดงว่ามีผู้มาดำรงตำแหน่ง DB ปีละคน และยิ่งไปกว่านั้น ในช่วงปี 2547-2548 เป็นเวลาเพียง 2 ปี แต่บริษัทฯ เปลี่ยนผู้ดำรงตำแหน่ง DB ถึง 4 คน และถ้าพิจารณาตั้งแต่ที่บริษัทฯ จัดตั้งตำแหน่ง DB ประมาณปี 2545 จนถึงปัจจุบัน ไม่เคยมีบุคคลากรในสายงานนี้โดยตรงที่ดำรงตำแหน่งนี้เลย ผู้ที่มาดำรงตำแหน่งนี้มักจะมาจกสายการพาณิชย์ สายการเงินการบัญชี สายนักบิน จึงแสดงให้เห็นว่า ตำแหน่งผู้บริหารสูงสุดของ HR คือ ตำแหน่งที่ใช้รองรับการสับเปลี่ยนโยกย้ายผู้บริหารสูงสุดในสายงานอื่นๆ

8. โครงสร้างบริษัทฯ

ข้อมูลเกี่ยวกับโครงสร้างผู้บริหารของบริษัทฯ บริษัทฯ มีพนักงานอยู่ 28,000 คน ไม่รวมถึงแรงงานภายนอก หรือ Outsource อีกประมาณ 8,000 คน จะกล่าวถึงโครงสร้างหน่วยงานของพนักงาน 28,000 คน ซึ่งมีผู้บริหารทุกระดับตั้งแต่ผู้จัดการแผนก ผู้จัดการกอง ผู้อำนวยการฝ่าย ผู้อำนวยการใหญ่ และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมทั้งหมด 3,000 คน ที่น่าสนใจ คือ บริษัทฯ มีรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือ EVP รวม 7 คน และมีผู้อำนวยการใหญ่หรือ VP รวม 36 คน

ในส่วนของพนักงาน 28,000 คน ตามโครงสร้างมีพนักงานที่เป็นส่วนปฏิบัติงานที่สร้าง Production ประกอบไปด้วยกลุ่มงานต่างๆ ในสายวิชาชีพ เช่น นักบิน พนักงานต้อนรับ ช่าง ครีวการบิน ฝ่ายบริการลานจอด ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น และฝ่ายคลังสินค้า กลุ่มพนักงานที่เป็นส่วนปฏิบัติงานสร้าง Production เหล่านี้ของบริษัทฯ มีอยู่ประมาณ 24,000 คน ในจำนวน 24,000 คนนี้ มีผู้บริหารระดับ EVP 2 คน และระดับ VP อีก 11 คน

สาย Production มีกลุ่มพนักงานส่วนกลางที่ทำงานในส่วน Supporting เช่น สายการเงิน- การบัญชี ฝ่ายบุคคล และฝ่ายการตลาด กลุ่มนี้มีพนักงานอยู่ประมาณ 3,500 คน มีผู้บริหารระดับ EVP 3 คน และระดับ VP อีก 14 คน

นำมาพิจารณาเปรียบเทียบกันเป็นดังนี้

พนักงานสายปฏิบัติการ	24,000 คน	มี EVP 2 คน และมี VP อีก 11 คน
พนักงานสายสนับสนุน	3,500 คน	มี EVP 3 คน และมี VP อีก 11 คน
พนักงานอื่นๆ	500 คน	มี EVP 2 คน และมี VP อีก 14 คน

จึงเห็นได้ชัดถึงความผิดปกติในการกระจายตำแหน่งงานของบริษัทฯ ซึ่งตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงมีลักษณะกระจุกตัว ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการกระจายรายได้

ยังมีข้อมูลที่น่าสนใจอีกคือ ในจำนวนพนักงาน 28,000 คน เป็นผู้ บริหาร 3,000 คน เป็นกลุ่มนักบิน – พนักงานต้อนรับ ประมาณ 10,000 คน เป็นกลุ่มสายงาน Administrative – Supervisor ประมาณ 6,000 คน อีก 9,000 คน เป็นพนักงานระดับแรงงาน ในขณะที่บริษัทฯ มี Outsource ประมาณ 8,000 คน จึงเห็นได้ว่าขณะนี้แรงงานหลักของบริษัทฯ เป็น กลุ่ม Outsource ในขณะที่ Outsource ระดับปริญญาตรีอัตราเงินเดือนขณะนี้ประมาณ 8,000 บาท ถ้าเป็นพนักงานที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีทั่วไปอัตราเงินเดือนอยู่ที่ 12,000 บาท แล้วเมื่อพิจารณารายรับจริงของ EVP ประมาณ 200,000 บาท ค่ารถ 75,000 บาท และถ้าดำรงตำแหน่ง DD อัตราเงินเดือน 900,000 บาท รายรับของผู้ปฏิบัติงานระหว่างระดับบนและระดับล่างต่างกันกว่า 30 เท่า ความร่วมมือของคนทำงานจะมีมากน้อยแค่ไหน การพัฒนาของบริษัทฯ จะเป็นอย่างไร

9. ฝ่ายบริหารสนับสนุนให้สหภาพแรงงานฯ ปิดสนามบินดอนเมือง – สุวรรณภูมิ เมื่อ พฤศจิกายน 2551 เป็นเหตุให้บริษัทฯ เสียหายนับหมื่นล้านบาท

ในการประชุมผู้ถือหุ้นปีที่แล้ว ผู้ถือหุ้นได้สอบถามกรณีเหตุการณ์ยึดทำเนียบและปิดสนามบิน ซึ่งมีพนักงานบริษัทฯ ร่วมดำเนินการด้วย ที่สำคัญคือ บริษัทฯ ถือว่าการที่พนักงานไปร่วมยึดทำเนียบ – ปิดสนามบิน เป็นการทำงานให้บริษัทฯ ไม่ถือเป็นวันลาหยุด ทั้งนี้ ก่อนการประชุมฯ ผู้ถือหุ้นได้มีหนังสือแจ้งให้บริษัทฯ ทราบล่วงหน้าถึงเรื่องที่จะสอบถาม พร้อมทั้งแนบหลักฐานการอนุมัติของบริษัทฯ ไปด้วย แต่ในการประชุมผู้ถือหุ้นฯ บริษัทฯ กลับไม่ชี้แจงในที่ประชุมฯ แต่มาตอบเป็น นหนังสือกลับในภายหลัง การประชุมว่า กำลังดำเนินการสอบสวนอยู่ ขณะนี้เหตุการณ์ยึดทำเนียบ – ปิดสนามบิน ล่วงเลยมาเป็นเวลาปีครึ่งแล้ว บริษัทฯ กลับแจ้งผู้ถือหุ้นว่ากำลังสอบสวน เมื่อเวลาผ่านมาแล้วอีก 1 ปี ผู้ถือหุ้นจึงต้องการทราบว่าผลการสอบสวนเป็นอย่างไร เพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น บริษัทฯ ได้แถลงต่อสื่อมวลชนว่าบริษัทฯ เสียหายกว่าหมื่นล้านบาท ความเสียหายขนาดนี้และมีหลักฐานจากสื่อต่างๆ ชัดเจนทั้งจากหนังสือพิมพ์

เทปบันทึกภาพเหตุการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและสื่อมวลชน ประกอบหลักฐานการลงบันทึกเวลา จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องสอบสวนเพิ่มเติมอีก ทั้งนี้ เวลาปีหนึ่งที่ผ่านมานั้นก็ยังไม่สามารถสรุปผลได้

ยังมีเหตุการณ์ไม่ปกติเกี่ยวกับฝ่ายบริหารกับสหภาพฯ ในประเด็นอื่นๆ อีก ทั้งที่เป็นเรื่องที่มีการอภิปรายกันในปีที่แล้ว โดยฝ่ายบริหารแจ้งว่ากำลังสอบสวนและที่เป็นเรื่องใหม่ เช่น เรื่อง การล่องละเมิดทางเพศลูกจ้างหญิงในเวลายางานและในพื้นที่บริษัท เป็นการกระทำผิดวินัยร้ายแรง เป็นความผิดตามกฎหมายอาญา นอกจากนี้ ตามกฎหมายแรงงานถือว่าการกระทำผิดของนายจ้างต่อลูกจ้าง แต่เมื่อเกิดเรื่อง บริษัทฯ ได้ลงโทษผู้กระทำผิดทันทีด้วยกา รว่ากล่าวตักเตือน ถึงแม้ว่าผู้เสียหายจะร้องทุกข์ แต่บริษัทฯ ก็ถือว่าการลงโทษได้สิ้นสุดแล้ว

นอกจากนั้น คือ เรื่องการร่วมกันลักทรัพย์นายจ้างยามวิกาลโดยใช้ยานพาหนะ ซึ่งได้มีการอภิปรายในการประชุมผู้ถือหุ้นปีที่แล้ว โดยเหตุเกิดเมื่อ 27 พฤศจิกายน 2551 เวลา 22.00 น. ซึ่งเป็นวันที่มีการปิดสนามบิน ทรัพย์ที่ขโมย คือ น้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์เครื่องบิน โดยมีแถลงการณ์อ้างว่าจะนำไปใช้สกัดกันเจ้าหน้าที่หากมีการใช้กำลังกับผู้ร่วมชุมนุม หลังเกิดเหตุบริษัทฯ ยังคงให้พนักงานเหล่านั้นทำงานกันต่อไป ซึ่งในขณะที่เกิดเหตุมีผู้ร่วม กระทำผิด 3 คน แต่บริษัทฯ พิจารณาสอบสวนลงโทษและแจ้งความดำเนินคดีเพียง 1 คน หลังจากผ่านไป 9 เดือน ก็สรุปลงโทษหักเงินเดือน เรื่องนี้แม้จะไม่เข้าไปก้าวล่วงเพราะอำนาจเป็นของฝ่ายบริหาร แต่ผู้ถือหุ้นรายย่อยก็ควรมีสิทธิได้ทราบเหตุผลของการตัดสินใจของ บริษัทฯ ด้วย

10. ติดตามเรื่องสอบถามจากการประชุมผู้ถือหุ้นเมื่อปีที่แล้ว

ตามผู้ถือหุ้นได้สอบถามฝ่ายบริหารเมื่อปีที่แล้ว แต่ฝ่ายบริหารไม่ได้ทำการชี้แจง มีหลายเรื่องที่ผู้ถือหุ้นนำเสนอและมีข้อมูลเพียงพอซึ่งได้นำเรื่องไปฟ้องศาลฯ โดยขณะนี้เรื่องที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฯ คือ

- การทุจริตการซื้อเครื่องบิน A330 จำนวน 8 ลำ มูลค่า 30,000 ล้านบาท ที่ขัดมติคณะรัฐมนตรี
 - การจัดซื้อเครื่องยนต์เพื่อติดตั้งกับเครื่องบิน A330 ที่ส่อเค้าวไปในทางทุจริต
 - การจัดซื้อเครื่องยนต์เพื่อติดตั้งกับเครื่องบิน A380 ที่ส่อเค้าวไปในทางทุจริต
 - การทำ สัญญาเช่าเหมาการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ติดตั้งกับเครื่องบินแบบ A340 มูลค่าประมาณ 10,000 ล้านบาท ที่ส่อเค้าวทุจริต
 - การจัดหาโรงแรมที่พักลูกเรือในต่างประเทศ มูลค่ากว่า 50,000 ล้านบาท ที่ส่อเค้าวทุจริต
- เรื่องนี้ในเบื้องต้นผู้ถือหุ้นได้ร้องเรียนบริษัทฯ แต่บริษัทฯ ไม่ดำเนินการใดๆ จากนั้นจึงร้องเรียนหน่วยงานราชการให้ตรวจสอบ แต่ไม่มีความคืบหน้า ผู้ถือหุ้นจึงได้ฟ้องศาลฯ เพื่อดำเนินคดีเอง เพื่อปกป้องทรัพย์สินของบริษัทฯ และนำตัวผู้ประพฤติมาลงโทษตามกฎหมาย

คณะกรรมการบริษัท เมื่อปี 2551 ได้ตั้งคณะกรรมการสอบข้อเท็จจริงกรณีการจัดซื้อเครื่องบินที่ทุจริตขัดมติคณะรัฐมนตรี โดยคณะกรรมการได้ชี้มูลความผิดตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2551 จนบัดนี้ ฝ่ายบริหารดำเนินการเอาผิดต่อผู้กระทำผิดความผิดอย่างไรบ้าง แสดงให้เห็นถึงความมีเอาใจใส่ต่อความเสียหายของบริษัทฯ เลย

ฝ่ายบริหารยังอ้างระเบียบ บริษัทฯ เรื่องการรับผิดชอบของผู้บริหาร ซึ่งสรุปได้ว่าบริษัทฯ ได้อนุมัติเงินให้กับกลุ่มผู้บริหารเพื่อใช้ในการต่อสู้คดีกับผู้ถือหุ้นเพราะเหตุที่ตนประพฤตินิชอบ ซึ่งทำให้บริษัทฯ เสียหายมากขึ้นไปอีก และยังเสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด ส่งอัยการมาเป็นทนายความให้ กับผู้บริหารที่ประพฤตินิชอบเหล่านั้นด้วย และในกระบวนการทางศาลฯ ยังมีการประวิงคดีโดยการส่งเอกสารให้ศาลฯ ตามหมายเรียกล่าช้าไม่ตรงตามกำหนดเวลาที่ศาลฯ สั่ง อีกทั้งยังส่งเอกสารเป็น ภาษาต่างประเทศ โดยที่ทราบดีว่าศาลฯ ไม่รับเอกสารภาษาต่างประเทศ ซึ่งการกระทำต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้การดำเนินคดีล่าช้าออกไป

สรุปพฤติกรรมของบริษัทฯ คือ มีผู้บริหารประพฤตินิชอบในการจัดหาพัสดุที่มีมูลค่าสูงถึงประมาณ 50,000 ล้านบาท ทั้งที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ชี้มูลความผิดไปตั้งแต่ปี 2551 แต่จนปัจจุบันบริษัทฯ ก็ยังไม่ได้ดำเนินการใดๆ เห็นได้ จากที่เมื่อผู้ถือหุ้นรายย่อยทราบเรื่องจึงได้ร้องเรียนบริษัทฯ ให้ตรวจสอบ แต่บริษัทฯ กลับเพิกเฉย จึงไปร้องเรียนผู้ถือหุ้นใหญ่ ผลก็เป็นเช่นเดียวกัน และแม้ได้มีการไปร้องเรียนหน่วยงานของรัฐในเวลาต่อมาก็ตาม แต่ผลที่ได้ก็ไม่ต่างกัน ผู้ถือหุ้นรายย่อยจึงต้องฟ้องศาลฯ เพื่อดำเนินคดีกรณีพนักงานรัฐประพฤตินิชอบ แต่บริษัทฯ ก็ยังให้อัยการมาช่วยผู้ถูกดำเนินคดีพร้อมอนุมัติเงินบริษัทฯ ในการต่อสู้คดี

โดยสรุป พฤติกรรมต่างๆ ที่ไม่ชอบของบริษัทฯ ที่ได้สอบถามในที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นมาถึง 2 ปีแล้วแต่ยังไม่มีการอธิบายถึงเหตุผล ในปีนี้จึงควรมีการชี้แจงแก่ผู้ถือหุ้นถึงความเสียหายในกรณีต่างๆ ด้วย