

รายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2552
วันพุธที่ 22 เมษายน 2552

ณ ห้องมัมหวานรังสรรค์ สโมสรทหารบก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร

ผู้มาประชุม

1. กระทรวงการคลัง (โดย นางพรรณชนิตตา บุญครอง ผู้รับมอบฉันทะ)	ถือหุ้น	866,997,841	หุ้น
2. ผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ จำนวน 2,274 ราย	ถือหุ้น	500,286,724	หุ้น
รวมผู้ถือหุ้นมาประชุม จำนวน 2,275 ราย	ถือหุ้นทั้งสิ้น	1,367,284,565	หุ้น

เริ่มประชุมเวลา 13.55 น.

นายชัยเกษม นิตสิริ รองประธานกรรมการ คนที่ 2 ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

- พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สำนักเลขานุการ
บริษัทฯ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และดำรงตำแหน่งเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ
- นายธรรมศักดิ์ ชูติวงศ์ กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)
- นางงามนิത്യ สมบัติพิบูลย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
- เรืออากาศโท นรหัช พลอยใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
- นายปานทิต ชนะภัย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
- เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
- นายอภิชาติ ดนัยวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารความเสี่ยงและประกันภัย
- นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ผู้อำนวยการใหญ่ โครงการสุวรรณภูมิ
- นางสุคนธ์ นะวงส์ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- นางสุนี อิศวพรชัย ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- นายประกอบเกียรติ นินนาท ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- นาวาอากาศตรี ไพรัช แผ้วสกุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
- นายปรีดี บุญชื้อ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพันธมิตรและธุรกิจตอบแทนลูกค้า

14. นางซุดา ณะภูมิ ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
15. นางนารีลักษณ์ วิมุกตานนท์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและประสานงานการเดินทางลูกค้าพิเศษ
16. นายรัช ตันตนันตา ผู้อำนวยการใหญ่ นักลงทุนสัมพันธ์
17. นายพิเชษฐ เรียงวัฒนสุข ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร
18. นายธีรทัต พรพิบูลย์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผน
19. นายธงชัย สิงห์กุล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีการเงิน
20. นายธีรพล โชติชนาภิบาล ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
21. เรืออากาศเอก ไสภิต โภคะสุวรรณ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
22. นายคณูช บุญนาค ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
23. นายสรินทร ธนพุทธิ กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศเอก จรัสพงษ์ บุรุษรัตนพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป
25. เรืออากาศโท ณรงค์ โกมลารชุน ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนปฏิบัติการ
26. นางพิณคำ โรหิตเสถียร ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
27. นายพิชัย จีงอนุวัตร ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
28. นายสมิทธิ พิรุณสาร กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครีวการบิน
29. นายเล็ก กลิ่นวิบูลย์ กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
30. นายพฤทธิ บุญผาคำ กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
31. นางจาริตา ลีลายุทธ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
32. นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย ทำหน้าที่ เลขานุการการประชุม

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน กล่าว

วันนี้เป็นการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2552 โดยจะเป็นการรายงานผลการดำเนินงานในรอบปีบัญชี 2551 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม – 31 ธันวาคม 2551 ในนามของบริษัทฯ และคณะกรรมการ ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลามาร่วมประชุมในวันนี้

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 34 ระบุว่า “ในการประชุมผู้ถือหุ้น ต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมดและต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม” ขณะนี้มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองและรับมอบฉันทะรวมจำนวนทั้งสิ้น 1,767 คน คิดเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,283,462,670 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 75.55 ของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด ปัจจุบันบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นทั้งหมด 108,588 ราย (หนึ่งแสนแปดพันห้าร้อยแปดสิบแปดราย)

รวมจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,698,900,950 หุ้น (หนึ่งพันหกร้อยเก้าสิบแปดล้านเก้าแสนเก้าร้อยห้าสิบล้าน) ครอบครองหุ้นทั้งหมด ขอเปิดประชุม

ในการประชุมวันนี้ มีกรรมการลาออกและพ้นจากตำแหน่ง จำนวน 14 คน จากจำนวนกรรมการทั้งสิ้น 15 คน จึงเหลือกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันเพียง 1 คน คือ นายชัยเกษม นิติสิริ รองประธานกรรมการ คนที่ 2 ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ ทำหน้าที่ประธานในการประชุม

ก่อนเข้าสู่วาระการประชุม ขอเรียนว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นนั้น มีข้อบังคับกำหนดไว้ในเรื่องของการประชุมว่า จะต้องดำเนินการไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้ซึ่งผู้ถือหุ้นทุกท่านได้มีอยู่แล้ว ในการดำเนินการดังกล่าวจะขอดำเนินการไปตามระเบียบวาระ สำหรับการประชุมวาระใดที่จะต้องออกเสียงลงมติ เพื่อการปฏิบัติที่ถูกต้อง และเพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงวิธีปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง และการนับคะแนนเสียงในวาระต่างๆ ขออนุญาตให้ นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย และได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม ในการประชุมวันนี้ชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบ

นายมนต์ชัย ราบรินทร์สุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

1. ขออนุญาตใช้ไม้ค้ำคยหนึ่งตัว
2. เคยเสนอขอให้ถ่ายทอดเสียงออกไปนอกห้องประชุม ขณะที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถอยู่ในห้องประชุม ไม่ว่าจะเดินไปห้องน้ำ หรือจำเป็นต้องรับประทานอาหาร และได้บันทึกในรายงานการประชุมหน้า 8 แล้ว
3. การจัดที่นั่งแถวหน้า ปีที่แล้วจัด 5 แถว ปีนี้จัดเหลือ 3 แถว

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน แจ้งเพิ่มเติมว่า

ขณะนี้กำลังจะชี้แจงถึงวิธีการประชุม ขอความกรุณาฟังว่าวิธีการประชุมเป็นอย่างไร หากจะอภิปรายกรุณาแจ้งชื่อด้วย แต่ขณะนี้ยังไม่ได้เข้าวาระการประชุม ขอให้ฟังชี้แจงเรื่องของการประชุมก่อน

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย เลขานุการการประชุม ชี้แจงว่า

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2552 ในครั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุม และให้เสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัท ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เป็นการล่วงหน้า โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.thaiairways.com> สำหรับการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2552 ในครั้งนี้ มีวาระการประชุมรวมทั้งสิ้น 9 วาระ ดังมีรายละเอียดตามหนังสือเชิญประชุมที่ได้นำเสนอต่อผู้ถือหุ้นทุกท่านแล้ว

ข้อบังคับในการประชุม :

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

การอภิปราย :

ผู้ใดประสงค์จะกล่าวถ้อยคำต่อที่ประชุมฯ ให้ยกมือขึ้นเหนือศีรษะ เมื่อประธานของที่ประชุมอนุญาตแล้วจึงเดินไปยังสถานที่ที่จัดเตรียมไว้ โดยต้องกล่าวถึง ชื่อ-ชื่อสกุลของผู้อภิปราย สถานะเป็นผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะ แล้วจึงอภิปรายในเนื้อหาตามวาระ

การออกเสียงลงคะแนน :

ถ้ามีผู้ใดไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ท่านประธานจะขอให้ผู้ถือหุ้น และผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ให้ความเห็นชอบ หรืองดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนน

การนับคะแนนและการประกาศผลคะแนน :

จะนับคะแนนเสียงเฉพาะผู้ถือหุ้น ที่ลงคะแนนเสียงไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงในแต่ละวาระ โดยจะนำคะแนนเสียงไม่เห็นด้วย และงดออกเสียงดังกล่าวหักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ

กรณีที่จะมีผลทำให้การลงคะแนนเสียงเป็นโมฆะ :

- กรณีบัตรลงคะแนนมีการลงคะแนนไม่ตรงตามวาระที่มีการลงคะแนน
- กรณีผู้ลงคะแนนไม่ทำเครื่องหมายใดๆ ในช่องลงคะแนนและส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ เพื่อตรวจนับคะแนน
- กรณีบัตรลงคะแนนชำรุดจนไม่สามารถวินิจฉัยได้ว่าผู้ลงคะแนนมีความประสงค์จะลงคะแนนเช่นใด
- กรณีบริษัทฯ ตรวจสอบพบในภายหลังว่า ผู้รับมอบฉันทะได้เปลี่ยนแปลงการลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน ทำให้ไม่เป็นไปตามความประสงค์ของผู้มอบฉันทะ

ฝ่ายเลขานุการจะขออาสาสมัครจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น จำนวน 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนน และขอเรียนเชิญผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เพื่อทำหน้าที่สังเกตการณ์การลงคะแนนเสียง และขอให้ผู้ถือหุ้นทั้ง 3 คน เป็นกรรมการตรวจนับคะแนนทุกวาระประชุมที่มีการลงมติด้วยขอเชิญผู้ถือหุ้น 3 คน เสนอตัวเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

1. นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์
2. นางฤทัยชนก สิทธิพันธ์

อาสาสมัครจากผู้ถือหุ้น ทำหน้าที่กรรมการตรวจนับคะแนน

1. นายสุรเชษฐ์ จรุงธนะกิจ
2. นางปรารมภ์ ชาตะเมธีวงศ์
3. นายพงษ์สฤกษ์ รอดเรืองเดช

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

นายชัยเกษม นิตติศิริ ประธาน แจ้งว่า

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 กำหนดให้ “ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออก จากตำแหน่ง 1 ใน 3” โดยในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 มีกรรมการที่ต้องออกตามวาระ จำนวน 5 คน ดังนี้

1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
2. นายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ
3. เรืออากาศโท อภินันท์ สุมนะเศรณี (ลาออกเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2552 และไม่มีการตั้งผู้ใดแทน)
4. พล.ต.อ. วุฑฒิชัย ศรีรัตนวุฒติ (พ้นจากตำแหน่งเนื่องจากอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2552)
5. พลเรือเอก เดชา อยู่พรต

นอกจากนั้น มีกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่ง จำนวน 8 คน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน 2552 ดังนี้

1. นายศุภรัตน์ ควัฒน์กุล
2. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์
3. นายพิชัย ชุณหวิชิร
4. นายวิชิต สุรพงษ์ชัย
5. นายวิศิษฎ์ ลิ้มประนะ
6. พล.อ.อ. สุกำพล สุวรรณทัต
7. นายวิกรม คุ้มไพโรจน์
8. นายอมรศักดิ์ นพรมภา

นอกจากนั้น นายรังสรรค์ แสงสุข ได้พ้นจากตำแหน่งเนื่องจากมีอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ ในวันที่ 1 เมษายน 2552 ดังนั้น ในขณะนี้ จึงเหลือกรรมการบริษัทฯ เพียงคนเดียว คือ นายชัยเกษม นิตสิริ

ที่ประชุมฯ รับทราบ

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

มีหลักฐานและข้อมูลที่จะนำเสนอผู้ถือหุ้นรายย่อย จึงขอเปลี่ยนลำดับวาระการประชุม โดยเปลี่ยนวาระอื่นๆ มาประชุมเป็นวาระที่ 2 ก่อนวาระการรับรองรายงานการประชุม เพื่อผู้ถือหุ้นจำนวนมากจะได้ทราบข้อมูล

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เรื่องที่ต้องการพูด ท่านมีสิทธิพูดในวาระเรื่องอื่นๆ ซึ่งอยู่ในวาระสุดท้าย การเสนอเปลี่ยนลำดับวาระการประชุม ต้องเป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 36 ซึ่งจะเปลี่ยนได้ก็ต่อเมื่อมีคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม

นายวิสุทธิ สหชาติมานพ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ขอให้ช่วยส่งเจ้าหน้าที่มารับเอกสารร้องเรียนเรื่องการทุจริตของฝ่ายบริหาร และขอให้ประธานลงนามเซ็นรับเอกสารด้วย

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

1. เนื่องจากท่านประธานแจ้งว่ากรรมการบริษัทฯ จำนวนทั้งหมด 15 คน ได้ลาออก 14 คน เหลือกรรมการเพียงคนเดียว ขอให้ประธานเปิดมาตรา 83 ประกอบมาตรา 75 ที่กำหนดไว้ว่าการที่จะทำหน้าที่ประชุม ทำได้หรือไม่ ทำได้เฉพาะในการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อแต่งตั้งกรรมการภายใน 1 เดือนเพียงเท่าที่จำเป็นใช่หรือไม่
2. กรรมการที่ลาออก มีการลาออกพร้อมกัน หรือทยอยลาออก มีผลลาออกตั้งแต่วันยื่นถึงบริษัทฯ หรือไม่
3. ข้อความในใบลาออก ได้แสดงเจตนารมณ์ชัดเจนว่าเหตุผลที่ลาออกเพราะอะไร

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ได้ตรวจสอบมาตรา 83 เรื่องกรรมการว่างลงไม่ครบองค์ประชุม กรรมการที่เหลืออยู่จะทำในนามคณะกรรมการได้เฉพาะจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อเลือกตั้งกรรมการแทนที่กำหนดเท่านั้น ขอเรียนว่า ในการประชุมสามัญนั้นได้มีมติของคณะกรรมการครบองค์ประชุมที่จัดให้มีการประชุมในวันนี้ ส่วนกรรมการที่ลาออกจนไม่ครบองค์ประชุมนั้น ใบลาออกมีผลเมื่อวานนี้ คือวันที่ 21 เมษายน 2552 ดังนั้น ในการประชุมครั้งนี้ จึงเห็นว่าเป็นการประชุมที่ชอบแล้ว เพราะฉะนั้นถ้าในภายหลังท่านเห็นว่าไม่ชอบ ท่านก็คงจะไปใช้

สิทธิของท่านตามที่เห็นสมควรได้ และขออนุญาตดำเนินการประชุมต่อไป ในประเด็นเรื่องที่จะเลื่อนวาระ
อื่นๆ ขึ้นมาก่อนวาระที่ 2 หรือไม่ เมื่อมีผู้เสนอในที่ประชุม ก็มีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการ ก็ขอเรียน
ให้ทราบว่าผู้ที่เสนอนั้นเสนอให้เป็นไปตามมาตรา 105 ซึ่งข้อความก็จะตรงกับข้อบังคับของบริษัท ที่ได้เรียน
ให้ทราบแล้วในตอนต้นว่าการที่จะเลื่อนวาระการประชุมนั้นต้องใช้เสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวน
ผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม เพราะฉะนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องขอมติของที่ประชุมในเรื่องนี้

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

การประชุมวันนี้ เห็นว่าบรรยากาศจะไม่เป็นการสร้างสรรค์สำหรับผู้ถือหุ้นและองค์กร ขอความ
กรุณาทุกคนให้เข้าสู่วาระการประชุมโดยสงบและสร้างสรรค์ เพื่อประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกคน การเสนอวาระ
อื่นๆ แทนวาระที่ 2 นั้น ไม่ถูกต้อง ข้อบังคับของบริษัท มีอยู่แล้ว การที่จะพูดว่าผู้บริหารเป็นอย่างไร
สามารถพูดได้ในวาระที่ 3 เรื่องผลการดำเนินงาน จึงขอให้ประธานดำเนินการประชุมตามวาระต่อไป

นาวาอากาศตรี ฤทธิ ฤทธิ ผู้ถือหุ้น ให้ข้อสังเกตว่า

ในการประชุมช่วงแรกๆ ผู้ถือหุ้นมากันเยอะฟังแต่ผลประโยชน์ แต่เรื่องทุจริตตอนสุดท้ายไม่มีใครฟัง
มีการนำพนักงานที่โกงบริษัท เข้ามาเป็นคณะกรรมการชุดใหม่ จะมีใครฟังไหมครับว่าคณะกรรมการที่จะ
มาเป็นใหม่โกงบริษัท ใ่ว่างไร คนก็กลับหมดแล้วสุดท้ายพอถึงการลงคะแนนเสียง พอยกมือโหวตโดย
กระทรวงการคลังก็ชนะ สุดท้ายการบริหารของบริษัท ก็เจ๊งเหมือนที่ผ่านมา กรรมการแต่ละคนก็ถือ
โอกาสลาออกก่อนที่จะประชุมวันเดียว แสดงถึงความไม่รับผิดชอบ ตอนนี้จะเอาคนซึ่งเป็นอดีตพนักงาน
ระดับสูงของบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ จึงควรจะนำวาระเรื่องเลือกตั้งกรรมการขึ้นมาพิจารณาก่อน เอามา
วิจารณ์ก่อน เพราะว่าเจ๊งจะรวยหุ้นจะเหลือก็บาท ก็อยู่ที่คณะกรรมการ

นางนิลบล บัวน้อย ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

ขอให้ประธานดำเนินการประชุมตามวาระ ผู้ถือหุ้นสามารถแสดงความเห็นได้ในวาระที่ 3 เรื่องรับ
ทราบรายงานกิจการ หากมีข้อซักถามเรื่องการทุจริตคอร์รัปชันก็น่าจะอยู่ในวาระที่ 3 ถ้าหากเลื่อนวาระอื่นๆ
ขึ้นมา ในระเบียบการประชุมที่อื่นๆ ไม่เคยเห็น นอกจากจะเสนอเพิ่มวาระเข้ามาใหม่ อย่างนั้นน่าจะทำได้
แต่เรื่องวาระที่ 1 ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบก็รับทราบแล้ว เมื่อต่อวาระที่ 2 รับรองรายงานการประชุม
ก็เร็วขึ้น วาระที่ 3 เรื่องพิจารณาทุจริตคอร์รัปชันก็พูดไปเรียงกันไปตามวาระ พอถึงวาระ 8 เลือกกรรมการ
ก็พิจารณาว่าจะมีกรรมการคนไหนเหมาะสมไม่เหมาะสม

นายฮังใช้ อัศวสกุล ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

สนับสนุนการอภิปรายของคุณนิลบลฯ และคุณทองอินทร์ฯ อยากให้ผู้ถือหุ้นคนที่เสนอเปลี่ยนวาระ
ถอนวาระจะได้เริ่มการประชุม หากฟังแล้วไม่ชอบใจก็ลงคะแนนได้ ส่งหน้าห้องเลย ถ้าไม่อยู่ตอนวาระเลือก
กรรมการก็เลือกได้ฝากได้ อยากจะให้การดำเนินการประชุมเป็นไปอย่างมีระบบ และขออนุญาตประธานว่า

ทุกคนที่จะอภิปรายขอให้บริหารเวลา คุณเสริมเกียรติฯ เองถ้าอะไรไม่ถูกต้องตามข้อกฎหมาย ให้ฟ้อง กตต. ได้ กตต. อาจให้บริษัทฯ จัดการประชุมใหม่ ช่วยกันลดทิวทัศน์เดียว วาระ 2 ทำได้ วาระ 3 ก็พูดได้ ทำยสุดพอ เลือกรวมการถ้าไม่ชอบคนไหนก็โหวตไม่เห็นด้วย

นายธรรมณูญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

ขออนุญาตท่านประธานให้ดำเนินตามวาระที่มีอยู่เพราะเสียเวลามานานแล้ว ผู้ถือหุ้นมีข้อมูลใดที่จะ สอบถามเพิ่มเติมในแต่ละวาระ เมื่อถึงวาระนั้นก็สามารพูดได้ จะได้ไม่เสียเวลา

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ผมกำลังจะให้โหวต เพราะมีผู้เสนอเปลี่ยนวาระ 2 ท่าน

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ขอถอนเรื่องที่จะเลื่อนวาระอื่นๆ ขึ้นมาอภิปรายก่อนวาระ 2 การรับรองรายงานการประชุม แต่ขอ สงวนสิทธิ์ที่จะใช้วาระนี้ในวาระถัดไปเท่าที่มีโอกาส และหนังสือที่ยื่นให้ประธานเป็นหนังสือร้องเรียนของ ผู้ถือหุ้นในวันประชุมนี้ และขอรับสำเนาที่ลงนามของประธานด้วย

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก เสนอต่อที่ประชุมว่า

ขอประนีประนอม คุณวิสุทธิฯ ยอมถอนแล้ว และเข้าใจว่าอีกท่านยอมด้วยเพื่อเป็นการประหยัดเวลา หากท่านไม่ยอมจะฟ้องศาล ท่านผู้ถือหุ้นครบบริษัทฯ และประเทศชาติกำลังอยู่ในภาวะจะล่มสลาย ต้องการความสามัคคี ฉะนั้นการดำเนินการประชุมพยายามให้เป็นไปอย่างสร้างสรรค์ ขอความกรุณาให้ ดำเนินการตามวาระ ขอความกรุณาเข้าวาระการประชุม ผู้ถือหุ้นอีกท่านยอมถอนนะครับ ขอเข้าวาระ 2

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

เมื่อผู้ถือหุ้นได้ถอนการขอเสนอเปลี่ยนลำดับวาระการประชุม ก็จะขอดำเนินการประชุมต่อไปใน วาระที่ 2 ตามระเบียบวาระที่ได้ส่งให้ผู้ถือหุ้นแล้ว

ที่ประชุมฯ รับทราบ

วาระที่ 2 เรื่องพิจารณารับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 ครั้งที่ 2 สำหรับ
งวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2550 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2551

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้ผู้ถือหุ้นแล้วตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2552 ล่วงหน้าก่อนการประชุม 14 วัน ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย เลขานุการการประชุม เสนอขอแก้ไข ดังนี้

- หน้า 1 หัวข้อ กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ ข้อ 4. ข้อความเดิม “นายชัยเกษม นิติสิริ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ และกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร” แก้ไขเป็น “นายชัยเกษม นิติสิริ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ”
- หน้า 29 บรรทัดที่ 6 ตัดคำซ้ำในข้อความที่ว่า “หากผู้ถือหุ้นมีเอกสารยืนยัน คิดว่าว่ากรรมการก็ คงต้องพิจารณา” ขอตัดคำว่า “ว่า” ซึ่งพิมพ์เกินมา 1 คำ

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น เสนอขอแก้ไขดังนี้

ในรายงานการประชุมที่เกี่ยวข้องกับผมมีอยู่ 5 แห่ง คือ หน้า 8, 15, 24, 34 ทั้ง 4 หน้า ไม่ขอแก้ไขแต่ขอแก้ไขหน้า 27 จากข้อความเดิม “พันตำรวจเอกเสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น ขอให้บันทึกในรายงานการประชุมว่า ท่านประธานยอมรับต่อที่ประชุมว่า ผู้ทำหน้าที่ผู้แทนกระทรวงการคลังเสนอชื่อทั้ง 5 คน โดยไม่ผ่านตามขั้นตอนของบริษัทการบินไทย ซึ่งมีกรรมการสรรหา และไม่ยึดถือหลักธรรมาภิบาลที่ดีของบริษัทฯ และขอเน้นว่า เป็นการดุกละหุก กรรมการที่เหลือของบริษัทฯ ยังอาจสามารถบริหารบริษัทฯ ไปได้ เพราะฉะนั้นในการที่ใช้ความรวดเร็วในลักษณะดุกละหุกแบบนี้ จะหมิ่นเหม่ในหลายๆ ด้าน และทำให้เกิดความเข้าใจต่อผู้ถือหุ้นที่ใช้สิทธิของตนเอง ดังนั้น เพื่อความโปร่งใสสบายใจ ขอให้บันทึกในรายงานการประชุมครั้งนี้ และถอดเทปรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษร จะนำไปร้องที่ กลต. ด้วยตนเอง” ขอแก้ไขเป็น “พันตำรวจเอกเสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น ขอให้บันทึกในรายงานการประชุมว่า ท่านประธานยอมรับต่อที่ประชุมว่า ผู้ทำหน้าที่ผู้แทนกระทรวงการคลังเสนอชื่อทั้ง 5 คน โดยไม่ผ่านตามขั้นตอนของบริษัทการบินไทย ซึ่งมีกรรมการสรรหา และไม่ยึดถือหลักธรรมาภิบาลที่ดีของบริษัทฯ และขอเน้นว่า เป็นการดุกละหุก กรรมการที่เหลือของบริษัทฯ ยังอาจสามารถบริหารบริษัทฯ ไปได้ เพราะฉะนั้นในการที่ใช้ความรวดเร็วในลักษณะดุกละหุกแบบนี้ จะหมิ่นเหม่ในหลายๆ ด้าน และทำให้เกิดความเข้าใจต่อผู้ถือหุ้นที่ใช้สิทธิของตนเอง ดังนั้น เพื่อความโปร่งใสสบายใจ ขอให้บันทึกในรายงานการประชุมครั้งนี้ และเมื่อกรรมวิธีถอดเทปทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรเสร็จแล้วจะนำไปเป็นหลักฐานให้ กลต. พิจารณาต่อไป”

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น เสนอขอแก้ไขดังนี้

ขอแก้ไขเพิ่มเติมหน้า 7 บรรทัดสุดท้ายของนายธรรมนุญ จุลมณีโชติ จากข้อความเดิม “และเสนอแนะให้มีวาระติดตาม เพื่อให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น” ขอแก้ไขเป็น “และเสนอแนะให้มีวาระติดตามผลจากการประชุมครั้งก่อน เพื่อให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น”

นายมนต์ชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก เสนอขอแก้ไขดังนี้

1. หน้า 8 บรรทัดที่ 5 ข้อ 2 ข้อความเดิม “ได้รับเสื้อสีชมพูที่ระลึกซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นที่มาประชุมในครั้งที่ผ่านมา เพียงแต่จะมีปัญหาเรื่องขนาดของเสื้อที่ต้องนำมาเปลี่ยน” ขอบันทึกเพิ่มเติมว่า “.....ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพการทำงาน และการบริหารงานของบริษัทฯ”

2. หน้า 17 ได้นำผลประกอบการของบริษัทฯ เปรียบเทียบกับสายการบินต่างๆ เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ จำนวนเครื่องบินใกล้เคียงกัน ยอดขายของสิงคโปร์แอร์ไลน์ดีกว่า แต่สิ่งที่เปรียบเทียบ คือ Margin ส่วนกำไรเมื่อเปรียบเทียบจากยอดขาย ได้เปรียบเทียบไว้แล้วว่าสูงกว่าการบินไทยถึง 3 เท่า ข้อความส่วนนี้ไม่ได้บันทึก จึงขอบันทึกเพิ่มเติมว่า “Margin ของสิงคโปร์แอร์ไลน์ 14% ของการบินไทย 3% 5%สรุปว่าสิงคโปร์แอร์ไลน์ มี Margin หรือสัดส่วนกำไรเทียบกับยอดขายสูงกว่าการบินไทยถึง 3 เท่าตลอด 3 ปี”

3. ขอให้แทรกข้อความในหน้า 19 ดังนี้ “เรืออากาศโท อภินันท์ สุมนะเศรณี ได้กล่าวปฏิเสธผู้ถือหุ้นคือนายวิสุทธิ์ ว่ายังมีได้เลือกแบบเครื่องบิน และนายมนต์ชัย ได้ชี้แจงว่ามีหลักฐาน และจะขอให้สิทธิ์จากนายศุภรัตน์ฯ ประธานการประชุมในขณะนั้นว่าจะขอเอกสารและให้ส่งมาเลยว่ามีกาจ่ายให้แอร์บัสอินดัสทรีจริงหรือไม่ หลังจากนั้นนายอภินันท์ฯ ได้ตอบรับว่าได้มีการจ่ายเงินเพราะไม่ว่าจะซื้อหรือเช่าซื้อก็ต้องจ่ายเงินมัดจำเหมือนกัน ฉะนั้นจึงชี้ชัดได้ว่าการกล่าวของนายอภินันท์ฯ ก่อนหน้านั้นเป็นเท็จ

นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น เสนอขอแก้ไขดังนี้

1. ขอแก้ไขหน้า 12 บรรทัดที่ 5 จากข้อความเดิม “นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น สอบถามผู้บริหารบริษัทฯ ว่าการซื้อเครื่องบิน A330 ได้มีการฝ่าฝืนมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 20 เมษายน 2550 หรือไม่” แก้ไขเป็น “นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น สอบถามผู้บริหารบริษัทฯ ว่าการซื้อเครื่องบิน A330 ได้มีการฝ่าฝืนมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 19 มิถุนายน 2550 หรือไม่”

2. ขอแก้ไขหน้า 17 บรรทัดที่ 1 จากข้อความเดิม “นายวิสุทธิ์ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น ขอให้ชี้แจงดังนี้” แก้ไขเป็น “นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น ขอให้ชี้แจง ดังนี้” ทั้งนี้ เนื่องจากนายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น เป็นผู้ที่ได้สอบถามตามเรื่องดังกล่าว

ไม่มีผู้ถือหุ้นในห้องประชุมทักท้วงหรือขอให้แก้ไขรายงานการประชุมเป็นอย่างอื่น

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ์ จรุงชนะกิจ นางปรารมภ์ ชาคะเมธีวงศ์ และนายพงษ์สฤษฏี รอดเรืองเดช ผู้ถือหุ้น เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์ และนางฤทัยชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

เห็นด้วย	1,286,716,761	เสียง	ร้อยละ	99.765
ไม่เห็นด้วย	170,300	เสียง	ร้อยละ	0.013
งดออกเสียง	2,860,950	เสียง	ร้อยละ	0.222

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนน รับรองรายงานการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2550 ครั้งที่ 2 สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2550 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2550 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2551 ดังนี้

เห็นด้วย	1,286,716,761	เสียง	ร้อยละ	99.765
ไม่เห็นด้วย	170,300	เสียง	ร้อยละ	0.013
งดออกเสียง	2,860,950	เสียง	ร้อยละ	0.222

วาระที่ 3 เรื่องรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2551

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ในวาระรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2551 ให้ พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รายงานในวาระนี้

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รายงานดังนี้

ขอเรียนว่าของที่ระลึกของชำร่วยของบริษัทฯ เป็นพระพุทธรูปปฏิมาสุวรรณภูมิศิริโชค พวกเรานับถือพระพุทธศาสนาทุกคน ก็ขอให้ช่วยกันดำเนินการอย่างสร้างสรรค์มีเมตตาต่อกัน ก่อนเข้าสู่การประชุมในวาระนี้ บริษัทฯ ขอแก้ไขข้อมูลในรายงานประจำปี หน้าที่ 59 บรรทัดสุดท้าย หัวข้อที่ 2 ข้อความเดิม "....โดยสามารถชดเชยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เปลี่ยนแปลงประมาณ ร้อยละ 87 ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น" ขอแก้ไขเฉพาะตัวเลขจาก ร้อยละ 87 เป็น ร้อยละ 63"

ในรอบปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ต้องเผชิญกับวิกฤติการณ์ต่างๆ ที่กระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ได้แก่

- ราคาน้ำมันในตลาดโลกได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินทั่วโลก โดยราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนสิงหาคม 2551

- วิกฤติเศรษฐกิจทั่วโลกซึ่งมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน

- สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศซึ่งเริ่มตั้งแต่กลางปี 2551 เป็นต้นมา จนไตรมาสสุดท้ายของปี 2551 ซึ่งปกติจะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ส่งผลต่อการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยลดลง

ฝูงบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีเครื่องบินรวมทั้งสิ้น 89 ลำ

- รับมอบเครื่องบินใหม่ A340-600 จำนวน 1 ลำ
- จำหน่ายเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ

การปรับปรุงเส้นทางบินและจุดบิน

- เปิดจุดบินใหม่ไป สมุย
- ยกเลิกเที่ยวบินไป นิวยอร์ก บันดาเสรีเบกาวัน และจิตตะกอง
- ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศให้เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสาร

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ลดลงร้อยละ 3.4
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ลดลงร้อยละ 8.5
- อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย เท่ากับร้อยละ 74.8 ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 78.9

จำนวนผู้โดยสาร

- จำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งทั้งสิ้น 18.71 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.9
- จำนวนสินค้าและพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่งรวม 5.9 แสนตัน ลดลงร้อยละ 3.8

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2551

- รายได้รวมทั้งสิ้น 202,605 ล้านบาท
- ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 23,600 ล้านบาท
- ทั้งนี้ หากไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดหนี้สกุลเงินต่างประเทศคงเหลือ 4,471 ล้านบาท สำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีคดีละเมิดกฎหมาย การป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม 4,290 ล้านบาท และสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน 4,426 ล้านบาท บริษัทฯ จะขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 10,413 ล้านบาท

รางวัลและเกียรติยศที่ได้รับ

- รางวัลสายการบินระหว่างประเทศที่ดีที่สุด (Best Intercontinental Airline) ติดต่อกันเป็นปีที่ 4 จากการมอบรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2008 ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประเทศนอร์เวย์

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลก (Top 10 Airlines : Worldwide) อันดับ 3 ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 ได้แก่ รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม (Top 10 Airlines : Business Class) อันดับ 3 และรางวัลสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้บริการในเที่ยวบินยอดเยี่ยม (Top 10 Airlines : Cabin Service) อันดับ 2 จากผลสำรวจความนิยมผู้ใช้บริการทั่วโลกโดย Smart travel Asia ซึ่งเป็นเว็บไซต์นิตยสารท่องเที่ยวบน Internet
- รางวัลสายการบินที่ดีที่สุดอันดับ 3 ของโลก (The World's Best Award 2008 Top 10 International Airlines) จากการร่วมลงคะแนนจัดอันดับด้านการบริการภาคพื้น ความสะอาด สบายระหว่างการเดินทาง อาหารและบริการบนเครื่องบินโดยผู้อ่านนิตยสาร Travel and Leisure
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Global Traveler Tested Award 2008) จากนิตยสาร Global Traveler ของประเทศสหรัฐอเมริกา
- รางวัลสายการบินที่ดีที่สุดในโลกอันดับ 3 ในงาน Go Asia Award ครั้งที่ 5 ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรางวัลนี้ติดต่อกันมาเป็นปีที่ 2 จากผลการลงคะแนนเสียงของผู้อ่านนิตยสาร Consumer Travel และนิตยสาร Reise & Preise ซึ่งเป็นนิตยสารด้านการท่องเที่ยวของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี
- รางวัลสายการบินที่ดีที่สุดอันดับ 2 ด้านการให้บริการภาคพื้นแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ อันดับ 2 ด้านการให้บริการภาคพื้นแก่ผู้โดยสารชั้นประหยัด และรางวัลอันดับ 4 ด้านพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินยอดเยี่ยม Best Cabin Staff จาก Skytrax Award 2008
- ได้รับเลือกให้เป็น 1 ใน 5 ของสายการบินที่มีชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจที่ดีที่สุด จากการจัดอันดับโดย Luxury Travel Magazine's Gold List 2008 ข อ ง นิตยสาร Luxury Travel Magazine ประเทศออสเตรเลีย และได้รับเลือกอยู่ในอันดับ 2 ของสายการบินที่จะเลือกใช้ในการเดินทางครั้งต่อไป
- รางวัล The 22nd Aseanta Awards for Excellence in Tourism 2008 จากสมาคมการท่องเที่ยวภูมิภาคอาเซียน (The Asean Tourism Association) ได้แก่ รางวัลรายการท่องเที่ยวยอดเยี่ยม (Best Asean Airline Programme) จากรายการท่องเที่ยว Family Getaways ของทัวร์เอื้องหลวงการบินไทย และรางวัลภาพโปสเตอร์ยอดเยี่ยมแห่งอาเซียน (Best Asean Poster) จากภาพถ่ายหาดของจังหวัดกระบี่
- รางวัลชนะเลิศ Thailand Energy Awards 2008 ด้านการอนุรักษ์พลังงานจากกระทรวงพลังงาน 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลดีเด่นประเภทบุคลากร: ผู้บริหารอาคารควบคุม รางวัลดีเด่นประเภทอาคารควบคุม : อาคารสำนักงานใหญ่ และรางวัลดีเด่นอาคารสร้างสรรค์เพื่ออนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารใหม่ : อาคารศูนย์ปฏิบัติการ
- รางวัลรองชนะเลิศจากการประกวด Asean Energy Awards 2008 ประเภท New and Existing Building ณ ประเทศสิงคโปร์

- รางวัลสุริยาศิริธรรมจากการประกวดด้านปฏิทินดีเด่น ชนิดแขวน ประเภทจรรโลงสังคม และสภาวะแวดล้อมในปัจจุบัน และรางวัลรองชนะเลิศปฏิทินดีเด่น ชนิดตั้งโต๊ะ ประเภทเดียวกัน ประจำปี 2551 โดยสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย

นายมนตรีชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก สอบถามว่า

ตามรายงานผลการดำเนินงานที่ชี้แจงตัวเลขขาดทุนปีที่แล้ว 21,379 ล้านบาทเป็นเรื่องเล็ก กรรมการบริหาร ผู้บริหารที่ได้ดำเนินการปีที่แล้วได้ก่อให้เกิดความเสียหายทั้งหมดมากกว่า 4 หมื่นล้านบาท สื่อมวลชนฉบับไหนที่ยังไม่ได้รับมาขอรับได้ ขออธิบายเป็นส่วนๆ ดังต่อไปนี้

1. บริษัทฯ ไม่เคยบอกเรื่องการแพ้คดีที่ไปทำการค้าไม่เป็นธรรม ไปร่วมฮั้วกับต่างประเทศ สายการบินต่างๆ ยอมเสียค่าปรับแล้วจบ แต่การบินไทยสู้ ไปใช้สำนักงานกฎหมายที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนยังไม่อยากพูด เสียค่าจ้างทนายเลือกสรรทนาย 50 ล้านบาท บริษัทฯ ยังได้ตั้งยอดสำรองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกันการค้าไม่เป็นธรรม จำนวน 4,290 ล้านบาท แต่หนึ่งจริงที่จะต้องเสียให้กับสหภาพยุโรปกว่า 2 หมื่นล้านบาท แล้วที่จะต้องไปแพ้ที่เกาหลี นิวซีแลนด์และที่อื่นๆ อีก แค่ยอดนี้ยอดเดียวก็ 4 หมื่นล้านบาทแล้ว บริษัทฯ ไม่เคยบอกผู้ถือหุ้นเลย ปีที่แล้วมีการพยายามสอบถาม ท่านก็บอกว่าเป็นข้อมูลความลับทางการค้า คนอื่นเค้ารู้ข้อมูลหมด

2. กรณีจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส 340-500 บินตรงไปนิวยอร์ก เสียหายไปมากกว่า 12,000 ล้านบาท เครื่องบินแอร์บัส 340-500 ไม่ได้เป็นเครื่องบินที่เหมาะสมเลย 4 เครื่องยนต์ กินน้ำมันขนาดนั้น สิงคโปร์แอร์ไลน์บินเพราะมีลูกค้าที่เป็นนักธุรกิจ คนไทยส่วนมากไปอเมริกาไปเยี่ยมญาติ ไปดูลูกที่ส่งไปเรียน สิงคโปร์แอร์ไลน์บินแล้วขาดทุน การบินไทยก็ทำตามก็ขาดทุน ปีที่แล้วพูดแต่ไม่ปรากฏในรายงานการประชุม บินจากอาทิตย์ละ 5 เที่ยวบิน เปลี่ยนเป็นบินทุกวันยิ่งขาดทุนหนัก เมื่อซื้อเครื่องบินแล้วไม่สามารถสร้างรายได้ เพราะความไม่เหมาะสมทั้งหลาย

3. การจัดซื้อเครื่องบินแอร์บัส A330 ที่เป็นประเด็น แล้วผู้ถือหุ้นบางท่านได้ไปฟ้องศาลแล้ว ไม่ใช่ศาลไม่รับเพราะไม่มีมูล ศาลไม่รับเพราะเป็นผู้ถือหุ้นเป็นเจ้าของของบริษัทฯ แต่เค้าให้ไปผ่านกรรมการบริษัทฯ เสียก่อนเพราะว่าจะไปฟ้องกันทุกคนก็ไม่ไหว แต่กรรมการบริษัทฯ ชุดที่แล้ว Take Action กันขนาดไหน ไปฟ้องกันเอง ฟ้องศาลแล้วคดีอยู่ในศาล ผมจะไม่กราบเรียนสิ่งที่เป็นการละเมิดอำนาจศาล แต่ขอเรียนว่าปีที่แล้วได้กล่าวตามรายงานการประชุมที่ขอให้แก้ไขเพิ่มเติม เพราะว่าคนที่ทำรายงานการประชุมครั้งที่แล้วสมัยเรียนน่าจะตกย่อความ สมัยมาทำงานการบินไทยแล้วย่อความได้เอง เพราะเรื่องไหนเรื่องผิด เจ้านายโกหกอย่าไปลง ได้ A เงินเดือนขึ้นก็ขึ้นหรือเปล่าไม่ทราบ ได้เลื่อนตำแหน่งหรือเปล่า เรื่อง A330 ท่านได้ตอบไว้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาซื้อ 100 กว่าลำ ผมเช็คเว็บไซต์ที่ไหนก็ไม่รู้ ไปถามฝรั่งถึงได้รู้ ไม่ใช่อเมริกาซื้อไว้ 100 กว่าลำ กองทัพอากาศอเมริกันจะปลดเครื่องบินลำเรียงน้ำมันเต็มกลางอากาศ KC135 แล้วก็ซื้อใหม่ 179

ลำ กอทัพอากาศอเมริกันเล็อก A330 เพราะเป็นเครื่องบินที่ตกยุค ตกสมัย เหมาะไหล ราคาประมาณสามพันห้า ถึง สี่พันล้าน US ตกประมาณล้าละ 805 ล้านบาท แต่การบินไทยไปซื้อล้าละสามสี่พันล้าน ที่เลวร้ายไปกว่านั้น มติ ครม. ให้เช่า เพราะอีก 10 ปี ไม่ก็ 20 ปี อาจจะใช้ได้ถึง แต่อีกไม่กี่ปีจะตกรุ่น ส่วนเรื่องการเปลี่ยนแปลงแบบเครื่องยนต์ ขอให้กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (DT) ช่วยกรุณาชี้แจงเรื่องการเลือกเครื่องยนต์ของ 330 ในครั้งแรกกรรมการตั้งคณะขึ้นมาทำการศึกษาลे็อกไปแล้วยี่ห้อหนึ่ง แต่ไม่ถูกใจ คุณอภิรักษ์นทร์ฯ ตั้งชุดใหม่หลังจากตั้งกรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (DT) เพราะเป็นเพื่อนกัน ได้ตั้งคณะกรรมการชุดใหม่ขึ้นมาซื้อ โดยตัวเองไปนั่งหัวโต๊ะในที่ประชุม ไป Overrule ให้ลงมติเลือกอีกยี่ห้อหนึ่ง กรรมการที่ไม่ยอมเซ็นชื่อเห็นชอบในการกลับมาซื้อ ทุกวันนี้ก็ยังไม่ลงชื่อ หลักฐานเพียบและจะไปถึง ปปท. และ ปปช. ต่อไป เพราะการปรับมติครั้งนั้นจะมาอ้างว่า Totally แล้วบริษัทฯ จะได้ประโยชน์ แต่เครื่องยนต์ทั้ง 330 และ 380 ท่านเคยปรึกษาฝ่ายช่างที่เค้าทำจริงหรือไม่ ผมไปคุยกับช่าง เค้าบอกว่ายี่ห้อโรลส์-รอยซ์ เพราะมีอายุในการใช้งานได้เพียง 6 พัน ถ้าไปเทียบกับของอเมริกันอีก 2 ยี่ห้อ เค้าได้ 9 พัน กับได้หมื่นกว่า ให้เสนอราคามาดูว่าเป็นธรรม ยี่ห้อโรลส์-รอยซ์ จะต้องมีเครื่องยนต์สำรอง 3 เครื่อง ยี่ห้ออื่นเสนอ 2 เครื่อง พอเห็นว่าเสียเปรียบก็ลดลงเหลือ 2 เครื่อง แต่ในขณะที่เครื่องมีโอกาส Overhaul บ่อยกว่า ฉะนั้นในที่สุดก็เลยต้องเอาทั้ง 3 เครื่องมาพิจารณา แต่ก็ไปมัดมือมัดเท้า แล้วก็เอาเครื่องโรลส์-รอยซ์

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

เรื่องความเสี่ยงราคาน้ำมัน อยากจะให้รายงานปัญหาจริงๆ ว่าเกิดขึ้นจากอะไรแน่ จึงได้ขาดทุนไป 21,379 ล้าน คุณทำอะไรผิดพลาดหรือไม่ใครเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องนี้ เพราะปีที่แล้วได้แสดงความไม่เห็นด้วยกับรายชื่อกรรมการซึ่งเสนอกันรอบสุดท้ายในห้องประชุม โดยขอให้ถอนออกไป แต่ก็ไม่ถอน จึงขอลถามว่าตอนนี้ทั้งกระทรวงการคลังก็ดี ผู้ถือหุ้นใหญ่ก็ดี กรรมการที่ถูกเสนอมาทำปัญหาที่เกิดขึ้น มันไม่ใช่วิกฤตแห่งชาติอย่างเดียว แต่เป็นวิกฤตการบินที่ไทยขาดทุนมาก ช่วยอธิบายให้ผู้ถือหุ้นได้เข้าใจ รวมทั้งอยากจะถามว่ามีวิธีการแก้ไขปัญหานี้อย่างไร โดยผู้ถือหุ้นคือเจ้าของบริษัทไม่รู้เรื่องเลย ท่านทำอะไรผิดพลาดหรือเปล่า ความจริงก็รู้กันอยู่ แต่อยากจะให้ออกมาจากปากของท่านเอง ว่าท่านทำอะไรผิดพลาดหรือเปล่า

นางนิลบล บัวน้อย ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

1. กรณีเรื่องการแขวนผู้บริหารระดับสูง บริษัทฯ มีค่าใช้จ่าย เท่าที่ทราบปัจจุบันมี 3- 4 คน จะไม่ขอเอ่ยนามเพราะคิดว่าท่านคงทราบดีว่าเป็นใคร ผู้ที่ถูกแขวนโดยไม่ได้ทำงาน บริษัทฯ จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นเงินเดือนแล้วก็สวัสดิการต่างๆ นั้น เคยพูดในอดีตแล้วว่าถ้าท่านคิดว่าเค้าทำไว้ถูกต้อง ท่านสอบสวนเลยถ้าคิดว่ามีภาระทำผิดก็ต้องเลิกจ้าง แต่ถ้าหากว่าสอบสวนแล้วไม่มีความผิด แล้วเอาไปแขวนตรงนี้จะเกิดค่าใช้จ่าย เพราะว่าเป็นเงินเดือนรวมแล้วปีหนึ่งหลายสิบล้าน

2. ในสมัยที่คุณทอง พิทยะ ผู้ถือหุ้นรายคุณศิริวัฒน์ฯ ได้แนะนำให้การบินไทยใช้ความระมัดระวังเกี่ยวกับเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน เพราะอัตราแลกเปลี่ยนถ้าการบินไทยไปอิงตรงนั้น เพราะถ้าเกิดมีการเปลี่ยนแปลง วิกฤตการบินไทยจะเกิดการขาดทุน ดังนั้น ขอฝากเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนด้วย

3. เรื่องงบประมาณ ตัวเลขเมื่อก่อน 5 พันล้าน ตอนนี้คิดว่าคงลดลงเหลือประมาณ 2-3 พันล้าน แต่ในภาวะวิกฤตของโลกตอนนี้ การบินไทยมีชื่อเสียงระดับโลกไปแล้ว งบประมาณตรงนี้ถ้าเป็นไปได้ ขอให้ตัดเลย 50% ส่วนอีกพันล้านท่านไปลด ไปใช้จ่ายอะไร ขอให้ลดสัก 50 % ไปก่อน แล้วถ้าบริษัท ดีขึ้นและได้เงินคืนมาค่อยว่ากันอีกครั้ง

4. มาตรการค่าใช้จ่ายที่บริษัท ทำแผนฟื้นฟูให้กับกระทรวงการคลังโดยบอกว่าลด 10% นั้น เห็นว่าเป็นการลด 10% แค่นี้ปีเดียว ในปีงบประมาณ 52 ทำไม่ไม่ถึง 25% ไปก่อน ถ้าท่านตั้งการลดค่าใช้จ่ายท่านอย่าไปลดเลยตัวอื่น ส่วนที่จะลดค่าใช้จ่ายได้คือส่วนลดสวัสดิการ หากผิดกฎหมายแรงงานตามบทบัญญัติคุ้มครองแรงงานฯ แต่บริษัท อยู่ในสภาพวิกฤตการจ้างขาดทุน นายจ้างมีสิทธิยื่นขอเรียกร้องไปที่ลูกจ้างได้ ท่านประกาศขอลดหนึ่งปีได้หรือไม่ ถ้าบริษัท ดีขึ้นมากก็จะเพิ่มสวัสดิการคืนให้

นายทองอินทร์ แสงงาม ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้กับเครื่องบิน ช่วงนี้น้ำมันกำลังขึ้นราคา เหตุใดจึงไม่มีมาตรการป้องกัน หรือหาทางลด แต่กลับไปทำสัญญาตายตัวซื้อน้ำมัน 160 เหรียญต่อบาเรล เป็นเวลา 6 เดือน ข้อเท็จจริงเป็นอย่างไร ใช่หรือไม่ใช่ในขณะที่ราคาน้ำมันในขณะนั้นเพียง 143 เหรียญต่อบาเรล แต่ท่านไปทำราคาน้ำมัน 160 เหรียญ 6 เดือน ทำสัญญาเสร็จน้ำมันลดลงเหลือ 50 เหรียญต่อบาเรล บริษัท ขาดทุนไปเท่าไร

2. ขอเสริมผู้ถือหุ้นที่พูดเรื่องเครื่องบินที่บินไปนิวยอร์ก A340-500 ชื่อมาเป็นจำนวน 4 ลำ เป็นเงินทั้งหมด 2 แสนล้านบาท จากราคาจริงๆ หนึ่งแสนสี่หมื่นล้านบาท มีผู้ถือหุ้นที่เป็นพนักงานการบินไทยได้กล่าวไว้ที่สโมสรตำรวจเมื่อปี 2549 ว่าขอเอาตัวประกันจะถูกไล่ออกก็ยอม บริษัท สูญไปเกือบ 3 หมื่นล้าน แล้วบินกรุงเทพฯ - นิวยอร์กเป็นเวลาหนึ่งปี บินขาดทุนอยู่ได้ยังไง 1 ปี ผู้บริหารโดยเฉพาะอย่างยิ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เรืออากาศโท อภินันท์ฯ ไม่ได้เฉลียวใจบ้างเลยหรือว่าคุณบินขาดทุนอยู่ ทั้งๆ ที่ก็ทราบว่ามีโดยสารก็เต็ม แล้วทำไมไม่แก้ไขตั้งแต่แรกปล่อยให้ 1 ปีขาดทุนไป 4 พันล้าน แล้วเครื่องบินเครื่องบิน 4 เครื่องยนต์ บรรจุแค่ 245 ที่นั่ง 60 ที่นั่งเป็น Royal Silk Class อีก 113 ที่ เป็น Economy Class เครื่องบิน 4 เครื่องยนต์กินน้ำมันเท่าไรเมื่อเทียบกับ B777-300 ซึ่งมีอยู่ตั้ง 6 ลำ บรรจุได้ตั้ง 388 ที่นั่ง ขอถามว่า A340-500 บรรจุได้ 240 กว่าที่นั่ง จุดคุ้มทุนอยู่ที่ไหน แล้วทำไมถึงพยายามบินอยู่ได้ตั้งปีหนึ่ง เอาใจพวกนักการเมืองหรือเปล่า ทำให้บริษัท ขาดทุน

3. เส้นทาง กรุงเทพฯ - ฮองกง ถูกระงับบินอยู่ 4 เดือน ขาดทุนไป 4 พันล้าน ข้อเท็จจริงเป็นอย่างไร ทำไมถึงต้องยุบบิน ถูกบีบบังคับให้หยุดบินเพราะอะไร ได้ข่าวว่าจะให้ไทยแอร์เอเชียเป็นคนบิน ข้อเท็จจริงเป็นอย่างไร

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น อภิปรายเพิ่มเติมว่า

ขอสนับสนุนนายมนตรีชัยฯ ที่อภิปรายเกี่ยวกับที่มาที่ไปของ A330-300 ซึ่งเป็นปฐมเหตุที่ 1 ที่ทำให้บริษัทการบินไทยขาดสภาพคล่อง จนกระทั่งเกิดข่าวลือว่าการบินไทยจะเจ๊ง ซึ่งมีผู้บริหารบางคนของบริษัทฯ พยายามที่จะฝ่าฝืนคำสั่งเตือนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ราวปี 2549 - 2550 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติให้ความเห็นว่าการบินไทยอาจขาดสภาพคล่องทางการเงินในราวปี 2551-2553 จะต้องหาแหล่งเงินเพื่อกู้เงินเพื่อนำมาเป็นเงินสดหมุนเวียนในการบริหาร ท่านครับคำสั่งเตือนของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นความจริง สอดคล้องกับที่ผมเคยพูดเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2551 ว่าการซื้อเครื่องบิน A330-300 นั้น ฝ่าฝืนมติคณะรัฐมนตรีหรือไม่ คำตอบก็บอกว่ายังมีได้ดำเนินการใดๆ ทั้งสิ้นจึงไม่เป็นการฝ่าฝืน ต่อมาปี 2552 บริษัทฯ ต้องพยายามหาแหล่งเงินกู้และได้เงินกู้มา นอกจากนั้นสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ยังให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับฝ่ายบริหารบริษัทฯ อีกว่า หากบริษัทฯ ยังจะซื้อเครื่องบินแบบ A330-300 ต่อไป บริษัทฯ จะประสบปัญหาเกี่ยวกับธุรกิจการบินในเชิงแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั่วโลก เพราะเครื่องบิน A330-300 บริษัทแอร์บัสได้เริ่มผลิตและนำมาใช้งานตั้งแต่ปี 2535 อายุการใช้งานของเครื่องบินประมาณ 20 ปี ก็คงจะเสื่อมสภาพและล้าสมัยไปในที่สุด การล้าสมัยของแอร์บัสจึงอยู่ในราวปี 2552 จนถึง 2555 เท่านั้น ปัจจุบันนี้ปี 2552 เหลือเวลาอีก 2 - 3 ปี ก็จะล้าสมัย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จึงเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาไม่อนุมัติให้บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบ A330-300 ในที่สุดคณะรัฐมนตรีก็ลงมติไม่อนุมัติให้บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบ A330-300 จากการศึกษาข้อมูลต่างๆ ในบริษัทฯ เรื่อง การซื้อเครื่องบินแบบ A330-300 นั้น ปรากฏพบข้อควรสงสัย ดังนี้

1. ทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบ A330-300 ก่อนการได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี และมีการจ่ายเงินค่างวดให้กับแอร์บัสแล้ว 2 งวด
2. หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติไม่อนุมัติให้ซื้อเมื่อ 19 มิถุนายน 2550 แล้ว บริษัทฯ ยังจ่ายเงินให้กับแอร์บัสอีกจำนวนหนึ่ง เรื่องนี้ได้อภิปรายแล้วเมื่อการประชุมครั้งที่แล้ว

เรื่องนี้คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้นำสำนวนให้ประธานกรรมการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2551 และได้สำเนาให้กรรมการบริษัทฯ ทราบแล้วทุกคนในคราวการประชุมครั้งที่ 1/2552 เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2552 ซึ่งมีสาระสำคัญที่คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้สรุปความเห็นแล้วให้ดำเนินการตามวินัยอย่างร้ายแรง ทางอาญา ทางแพ่ง แก่ผู้บริหารระดับสูงหลายคน และที่สำคัญอย่างยิ่งคณะกรรมการบริษัทฯ จำนวน 6 ท่าน ที่หวังดีและพยายามรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ ได้พยายามที่จะเร่งดำเนินการเรื่องนี้ให้แล้วเสร็จภายในวาระการดำรงตำแหน่งกรรมการ แต่เป็นที่น่าเสียดายเป็นอย่างยิ่ง กรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวต้องสิ้นสุดวาระการประชุมนัดสุดท้ายเมื่อคราวการประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 ความพยายามผลักดันเรื่องนี้ไม่สำเร็จ อาจเป็นเพราะว่าสำเนากการสอบสวนข้อเท็จจริงในเรื่องนี้อยู่ในความครอบครองและดูแลของฝ่ายบริหารที่หลายคนมีส่วนเกี่ยวข้องและอาจถูกพิจารณาข้อบกพร่องหรือความผิด

ในเรื่องนี้ จากเหตุผลดังกล่าวจึงอาจเป็นเหตุให้มีการประชุมคณะกรรมการที่ผ่านมาแล้ว ครั้งที่ 13, 14/2551 และครั้งที่ 1, 2, 3, 4/2552 ในการประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 เป็นการประชุมสิ้นสุดวาระครั้งสุดท้าย ฝ่ายบริหารมิได้นำเรื่องเหล่านี้เข้าที่ประชุมคณะกรรมการเลย หมายความว่า เป็นการประวิงเวลาที่มีตนเองได้กระทำความผิด แล้วท่านยังจะปล่อยให้คนเหล่านี้ซึ่งมีผลสรุปแล้วว่ามี ความผิดอย่างร้ายแรง ท่านยังปล่อยให้คนเหล่านี้นั่งทำงานอยู่ได้อย่างไร ผมจึงเสนอเรื่องให้ท่านเซ็นรับสำเนานั้นแล้วว่า ขอให้ท่านได้พิจารณาถึงบุคคลเหล่านี้ให้พ้นสภาพการเป็นพนักงานหรือพ้นสภาพจากตำแหน่งที่ดำรงอยู่ เพื่อไม่ให้คนเหล่านี้ทำลายหลักฐาน และเข้ามายุ่งเกี่ยวกับหลักฐานการที่สรุปแล้วว่ามี ความผิด เพราะฉะนั้น คณะกรรมการของบริษัท ชุดใหม่ท่านไม่รู้เรื่อง แล้วจะทำได้อย่างไร นี่คือปฐมเหตุของความล้มเหลวในการบริหารงานของคนบางคน แล้วนี่คือที่มาส่วนหนึ่งที่ไม่ มีเงินปันผล

นายอนาโตลี กอสกูล ผู้ถือหุ้น อภิปรายเพิ่มเติมว่า

1. เรื่องแอร์บัส ความจริงแล้ว A330-300 ไม่ใช่เครื่องบินเก่า กองทัพสหรัฐฯจะซื้อคือโครงการ KCX สมัยประธานาธิบดีบุช เพื่อแข่งกับ KC 767 ของโบอิง สำหรับ KC30 ซึ่งก็คือแอร์บัส A330 ขณะ แต่เมื่อวาระประธานาธิบดีบุชจะหมดลง ก็ให้ประธานาธิบดีโอบามาตัดสินใจ ความจริงเรื่องนี้อยากให้ทุกท่านเน้นตรงที่ว่า การจัดซื้อผิดมติคณะรัฐมนตรีหรือไม่ ไม่อยากให้เน้นเรื่องว่าเก่าหรือไม่เก่า เพราะว่าความจริงเครื่องบินเก่าถึงโคเปอร์แอร์ไลน์เพิ่งได้รับก่อนหน้าเราเพียงไม่กี่เดือนนี้เอง จำนวนพอๆ กับเรา ซึ่งตรงจุดที่น่าสงสัยก็คือว่า กระบวนการการจัดซื้อ ซึ่งก็น่าจะได้รับการตอบจากท่านประธานและบริษัทฯ

2. เมื่อ 2 - 3 ปี มีข่าวหนังสือพิมพ์ว่าบริษัท สนใจให้บริษัทจากประเทศอิสราเอลมาถ่ายทอดเทคโนโลยีในการปรับเปลี่ยนเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ขอเรียนถามความคืบหน้า เพราะเป็นเรื่องที่น่าจะสร้างประโยชน์ให้การบินไทยและอุตสาหกรรมของประเทศไทยโดยรวม ถ้าโครงการนี้ เกิดได้และเกิดที่ดอนเมือง กิจกรรมการบินและกิจกรรมอุตสาหกรรมดอนเมืองจะเพิ่มขึ้น และผลประโยชน์สุดท้ายก็จะเกิดกับประเทศไทย แต่ว่าคุ้มหรือไม่คุ้มไม่ทราบ

3. เรื่อง A340-500 บริษัทฯ จัดซื้อเครื่องบินมาแล้วแต่ยังขายไม่ได้ เพราะว่าเศรษฐกิจแย่ และเท่าที่อ่านข่าวท่านประธานและผู้บริหารบอกว่าให้ไปบินเส้นทาง Norway เริ่มเดือนมิถุนายนซึ่งก็เป็นสิ่งที่ดี แต่ไม่รู้ว่าหลังจากนั้นจะทำอย่างไรกับเครื่องบินนี้ดีจะขายหรือไม่ขาย ถ้าขายแล้วไม่คุ้มจะทำอย่างไรให้มันเกิดประโยชน์สูงสุด ไหนๆ ก็ซื้อมาแล้ว จะเปลี่ยนเครื่องบินดีมัย เพราะว่าแอร์บัสก็ทำวิจัยเครื่องบินเหมือนกัน ทำเครื่องบินดีใหม่ที่ มาติด A340-500 เพราะแอร์บัสรู้ว่าลูกค้าที่ซื้อไปขาดทุนเพราะเครื่องบินดีกินน้ำมัน เพราะว่าเครื่องบินดีใหม่ ประหยัดน้ำมันขึ้นเยอะ คุ้มหรือไม่ที่จะซื้อมาติดซื้อมาเปลี่ยน หากไม่คุ้มจะทำอย่างไรกับเครื่องบินให้ความเสียหายของบริษัทฯ น้อยที่สุด

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพุกษ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. ขอให้เปรียบเทียบธุรกิจสายการบินนานาชาติว่ามีแห่งใดที่มีผลการดำเนินงานมีกำไรบ้างในสภาวะวิกฤติที่เกิดขึ้นของโลก รวมทั้งปัญหาความไม่เรียบร้อยภายในประเทศ ถ้าเป็นความเสียหายก็เป็นเหตุสุดวิสัยที่ไม่ใช่เรื่องความบกพร่องของผู้บริหารหรือคณะเจ้าหน้าที่การบินไทย การวัดประสิทธิภาพการบริหารงานนั้น ดูได้จากรอบการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา ส่วนที่ชี้ว่าจะบริหารได้เก่งและเป็นมืออาชีพหรือไม่ ระบบการตรวจสอบภายใน หรือการบริหารป้องกันความเสี่ยง ถ้าดูจริงๆ ในวิชาการท่านก็ล้มเหลวในส่วนที่เป็นบทเรียนที่จะสู่ฐานะการบินไทยกลับคืนมา ผมปล่อยให้การบินไทยล้มไม่ได้ เพราะการบินไทยเป็นสัญลักษณ์เป็นรัฐวิสาหกิจ ระบบโครงสร้างที่แล้วมาคณะกรรมการมาจากส่วนข้าราชการนั้นเป็นการผิดพลาดอย่างมหันต์ เพราะว่าไม่ใช่มืออาชีพ ไม่ได้เก่งกาจในด้านการบริหารธุรกิจ ในด้านที่ต้องแข่งขันกับใช้ตำแหน่งหน้าที่โดยมีแบ็คอัพทางการเมืองหรือผู้มีอิทธิพล

2. ต้องการทราบตัวเลขความเสียหายที่เกิดขึ้น เฉพาะกรณีของบริษัท ที่เกิดจากม็กล่มชนไปปิดล้อมสนามบิน ทั้งสนามบินหลักดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินภูมิภาค บริษัท ได้มีการดำเนินการเรียกค่าชดเชยความเสียหายหรือยัง ได้ดำเนินการไปถึงไหน หากเจ้าหน้าที่พนักงาน ผู้บริหาร ซึ่งอาจจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับคณะกรรมการแต่ไม่มีอิสระที่จะตัดสินใจ หากไม่ดำเนินการก็จะใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้นนำเรื่องนี้ไปฟ้องร้องต่อศาลเอง และคณะกรรมการจะต้องรับความผิดไปในฐานะที่ไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ หรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ไม่ใช่เป็นการจับผิดแต่ต้องการให้เป็นเกราะป้องกันตัวผู้ปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งกรรมการของบริษัทหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เพราะฐานะของบริษัทเป็นรัฐวิสาหกิจ ท่านไม่ได้ผิดเฉพาะกฎหมายบริษัทมหาชน แต่จะผิดในฐานะเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐด้วย อัตราโทษในเฉพาะกฎหมายมหาชน มาตรา 216 หากท่านยังมีพฤติกรรมในลักษณะยินยอมให้ครอบครัวจากใครก็ตาม และเกิดความเสียหายแก่สิทธิประโยชน์อันควรแก่ผู้ถือหุ้น โทษกรรมการผู้นั้น จำคุก 5 ปี ปรับ 1 ล้านบาท

3. ผลการดำเนินงานของธุรกิจบริษัทรวม และบริษัทย่อย หรือบริษัทในเครือ ซึ่งมีบริษัทเดียวที่นำมารวมข้อมูลในงบการเงินรวม ส่วนที่เหลือไม่นำมารวม แต่เห็นผลการดำเนินการว่ามีขาดทุนจำนวนสูง ยกตัวอย่างให้เห็น 2 แห่ง คือ โรงแรมแอร์พอร์ตที่สุวรรณภูมิ ขาดทุนร้อยล้าน แสดงว่าโรงแรมแอร์พอร์ตที่ดอนเมืองก็ขาดทุนเช่นเดียวกัน ธุรกิจที่รุ่งเรืองอย่างนี้ลงทุนไปแล้วไม่คุ้มทุนจะเก็บไว้ทำไม เพื่อจะระบายคน หรือรับรองคนที่ทางผู้มีอิทธิพลฝากฝังมาอย่างนั้นหรือ

คุณวรวิมล ณ ระนอง ผู้รับมอบอำนาจ สอบถามว่า

1. ชาวหนังสือพิมพ์ หัวข้อการบินไทยถูกบอชไทมานานแล้ว โดยอุสนี เอกอุสนี วันที่ 29 มกราคม 2552 กรณีค่าโง่แอร์บัสที่กลายมาเป็นต้นเหตุให้การบินไทยเงินขาดมือโดยล่าสุดการบินไทยได้มีแผนจะขายเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ ซึ่งจะส่งผลให้ต้องขาดทุนประมาณ 4.2 พันล้านบาท โดยสาเหตุที่ต้องขายทิ้ง เพราะซื้อมาบินในเส้นทางบินกรุงเทพฯ - นิวยอร์ก แล้วขาดทุนย่อยยับ

2. เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2543 ผู้จัดการออนไลน์เคยอ้างคำให้สัมภาษณ์ของอดีตกรรมการการบินไทยคนหนึ่ง ที่ออกมาวิเคราะห์ความผิดพลาดของแผนการบริหารการบินเมื่อปี 2543 และผู้เขียนตั้งข้อสังเกต

ว่าแม้จะมีการปรับแผนงานเมื่อปี 2544 ถึง 2548 แต่ปัญหาเดิมๆ ก็ยังคงตามมาจนถึงปัจจุบัน อาทิ ปัญหาเรื่องการจัดซื้อเครื่องบินมากเกินไปเกินความต้องการ การใช้เครื่องบินแบบในการบินคละกัน ทำให้เกิดการสูญเสียค่าใช้จ่ายด้านการปฏิบัติการ ลูกเรือ ซ่อมบำรุง การที่ฝูงบินไม่มีลักษณะร่วมกันของแบบเครื่องบิน และไม่นั้นเครื่องบินแบบเดียวกันในเส้นทางเดียวกัน ทำให้ขาดความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยน หมุนเวียนเครื่องบิน สร้างปัญหาในด้านการปฏิบัติการ และมีข้อจำกัดของโอกาสทางรายได้ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ทางแก้ง่ายนิดเดียว คือต้องหาทางหยุดอำนาจการเมืองที่เข้ามาหากินกับชุมทรัพย์การบินไทย แล้วเริ่มสูบคนฉลาดๆ เป็นงาน จริงใจ ซื่อสัตย์ รักชาติ เด็ดขาด เข้ามาแก้ปัญหานี้ยังไม่แนบรอมผลเลวร้ายที่เกิดจากอดีตผู้นำชั่วๆ บางคน ที่ส่งมือไม้ของตัวเองมานั่งในสายบริหาร หรือในคณะกรรมการในอดีต เพื่ออนุมัติเปิดทางให้บริษัทวงศาคณาญาติตัวเองเข้ามาหากินกับสายการบินแห่งนี้ ไม่เว้นแม้แต่จะหากินกับเครื่องบินของนางฟ้า ไวน์ ผ้าห่ม เาหมตทุกอย่าง หรือพิรุณในการแก้ไขกฎหมาย ลดเงื่อนไขในการเข้าสู่ตลาดทำธุรกิจการบินที่รัฐดูแลอยู่ ทั้งในวิธีการลดต้นทุนสัมปทาน ลดภาษี และผลตอบแทนต่างๆ ที่เอกชนจะต้องเสียให้ถูกลง ทำให้เกิดเอกชนรายใหม่เข้าสู่ตลาดการแข่งขันการบิน และสายการบินเอกชนนั้นๆ ไม่พ้นเป็นของวงศาคณาญาติของตัวเอง การใช้อำนาจทางอ้อมสั่งปิดเส้นทางบินทั้งในและต่างประเทศหลายเส้นทางของการบินไทย โดยอ้างว่าขาดทุนทั้งที่ยอดผู้ใช้บริการล้นเหลือเพียงเพื่อหลีกเลี่ยงให้สายการบินพรรคพวกตัวเองหากิน ที่ไม่ช้า ชำ ไม่ออก คือคำบอกกล่าวของคุณโสภณ องค์การ ในรายการชั่วโมงข่าวสุดสัปดาห์ว่า ผู้นำชั่วๆ บางคนน่าจะคนคนเดียวกับคนข้างบนใช้อำนาจในการสั่งเปิดเส้นทางบริการเส้นทางเชียงใหม่-จิตตะกอง เพียงเพื่อให้อำนวยความสะดวกให้ Salesman ไปขายสัญญาอนุญาตเที่ยวบินที่เส้นทางนั้นจะทำให้ต้องขาดทุนการบิน เหล่านี้เป็นเรื่องจริงของโคกนาฏกรรมที่เกิดขึ้นแล้วกับสายการบินแห่งชาติ ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา การบินไทยถูกบอนไซชนิดไม่ตายก็เลี้ยงไม่โตมานานแล้ว และที่อัปยศที่สุดเห็นจะไม่มีเหตุการณ์ใดเกินกรณีที่ดีดีรัฐบาล nominee สั่งเครื่องบินเพื่อบินตรงไปรับตัวนักโทษหนีคุกบางคนจากฮ่องกงให้กลับมาเล่นละครเรื่องจวบแผ่นดิน ขอถามว่านักโทษคนนั้นจ่ายค่าตัวระดับวิไอพีของตนกับลูกชายหรือยัง

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. รายงานประจำปีหน้า 109 และ 112 คำว่า ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับที่อาจเกิดขึ้นกรณีที่บริษัทฯ ถูกฟ้องคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งทนายความในแต่ละภูมิภาคประมาณการโดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงต่างๆ ที่ทนายความรับทราบ และมีข้อมูลอยู่ ณ ขณะนี้ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,290 ล้านบาทนั้น เงินจำนวนนี้ถูกปรับไปหรือยัง
2. เงินจำนวน 4,290 ล้านบาท ทางบัญชีสามารถเอามาตั้งได้หรือไม่ ถ้าไม่จ่ายหรือว่าจะจ่ายแล้วเอามาตั้งหักเพื่อจะได้เอาบางส่วนมาเป็นค่าเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้น ไม่ได้ ด้วยเหตุผลนี้หรือไม่

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เป็นการประมาณการ เนื่องจากคดีนี้ยังไม่มีการทราบตัวเลขที่ชัดเจน เพราะว่าคดียังอยู่ในชั้นดำเนินการฟ้องร้องอยู่ ตัวเลขนี้เมื่อเป็นการประมาณการก็เป็นการตั้งเงินสำรองตามหลักการบัญชีเท่านั้น เพราะฉะนั้นก็ต้องไปดูผลต่อไปว่าในที่สุดแล้วคดีจะจบสิ้นด้วยตัวเลขไหน อย่างไร ที่ผ่านมามีอาจจะเป็นศูนย์ หรืออาจจะมีมากกว่านี้ เป็นประมาณการเท่านั้น

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ประมาณการ 4,290 ล้านบาท ปัจจุบันอยู่ในกระเป๋าใครในตอนนี้

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธานชี้แจงว่า

เป็นตัวเลขทางการบัญชี ไม่มีอยู่ในกระเป๋าใคร อยู่ในบัญชีของบริษัท ยังไม่ได้จ่ายออกไปเพราะยังไม่มีอะไรเสียหาย

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

หากยังไม่มีมีการจ่ายจริง แล้วทำไมไม่ไปตั้งสำรองปีหน้า

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธานชี้แจงว่า

หากไม่ตั้งสำรองไว้ก็จะไม่ทราบว่า อาจจะมีการเสียหายเกิดขึ้น

นายเชษฐา นิยมปัทมะ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 จะเห็นว่ากระแสเงินสดของบริษัท มีอยู่ 6 พันล้านบาท ซึ่งรายงานงบการเงินไตรมาสนี้บริษัท จะต้องรายงานให้ กสท. ทราบ แต่ว่าเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับกระแสเงินสดในผลประกอบการในปีที่ผ่านมา พบว่าบริษัท มีการตั้งกระแสเงินสดรองรับเอาไว้ประมาณ 17,000 ถึง 18,000 พันล้านบาท ในขณะที่รายจ่ายของบริษัท ในรอบปีตกประมาณ 170,000 ล้านบาท ถึง 180,000 ล้านบาท แต่พอในปี 51 ไตรมาสที่ 2 บริษัท มีกระแสเงินสดเพียง 6 พันล้านบาท เกิดอะไรขึ้นในเรื่องของงบกระแสเงินสดของบริษัท บริษัท ปล่อยให้กระแสเงินสดเหลือเพียง 6 พันล้านบาทได้อย่างไร เพราะว่าในปี 51 ก็ทราบกันอยู่แล้วว่าวิกฤตการณ์ของน้ำมันโลกเริ่มปรับขึ้นอย่างแรงมาก เริ่มต้นมกราคมราคาน้ำมันดิบทะยานถึง 100 ดอลลาร์ และก็ทะยานขึ้นเรื่อยๆ เมื่อประมาณเดือนเมษายน ก็ตกประมาณ 120 US ต่อบาเรล เรามีการตรวจสอบกันจริงๆ ในเรื่องของงบค่าใช้จ่ายของบริษัท ในเรื่องของน้ำมันเชื้อเพลิงของปี 50 จะพบว่าบริษัท มีงบที่เน้นค่าใช้จ่ายของน้ำมันเชื้อเพลิงกว่าปีละ 50,000 ล้านบาท ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบของปี 50 ประมาณอยู่แค่บาเรลละ 80 ดอลลาร์ เท่านั้น เพราะฉะนั้นงบกระแสเงินสดแค่ 6 พันล้านบาทในปี 51 ก่อให้เกิดวิกฤตของบริษัท ตั้งแต่ต้นปี 51 ใช่หรือไม่

2. เรื่องทุจริตตัวที่ลอนดอน มีการอภิปรายในการประชุมผู้ถือหุ้นกันมาหลายปีแล้ว ตั้งแต่ประมาณปี 45, 46, 47 ถึง 48 ความเสียหายประมาณ 5 พัน ถึง 6 พันล้านบาท ปัญหาคือ บริษัท ไม่เคยนำเรื่องนี้มาแจ้งให้ผู้ถือหุ้นและผู้ถือหุ้นก็ได้มีการซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้นทุกปี บริษัท ก็ไม่ตอบ เมื่อประมาณปี 48

มีผู้ถือหุ้นท่านหนึ่งขออนุญาตเอ่ยนาม คือคุณจุมพล สังข์ทอง เอาเรื่องนี้ไปร้องเรียนที่ กลต. แล้ว กลต. ก็มีหนังสือตอบคุณจุมพลฯ ว่าได้สั่งการให้บริษัทการบินไทยชี้แจงเรื่องที่เกิดขึ้นกับผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งชี้แจงในเรื่องของการเยียวยาต่อผู้ถือหุ้นในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยผ่านเว็บไซต์ของ กลต. แต่จากการติดตามเว็บไซต์ของ กลต. ตลอดก็ไม่พบเรื่องนี้ ตอนนั้นก็ขอรู้พื้นอีกครั้ง บริษัทฯ น่าจะชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงความเป็นมา มีค่าความเสียหายเป็นอย่างไร

3. เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2551 มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการแขวนกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) มติที่ประชุมฯ ประกาศเวลาประมาณ 16.30 น. หลังจากนั้นเพียงแค่ 3 ชั่วโมง ประมาณ 19.30 น. ท่านประธานกรรมการก็ออกคำสั่งเพื่อไปลบมติของคณะกรรมการ เรื่องนี้บริษัทฯ น่าจะชี้แจงว่าเกิดอะไรขึ้น ในวันรุ่งขึ้นหุ้นการบินไทยตกหนักถึง 2 บาท จาก 17 บาท เหลือ 15 บาท

4. เรื่องของการจัดการในเรื่องของวาระประชุม ทุกๆ ปีได้เคยอภิปรายอยู่เสมอว่าอยากให้บริษัทฯ จัดวาระตามการประชุมของผู้ถือหุ้น เพราะว่าจากการที่มีผู้ถือหุ้นมาอภิปรายกันอยู่เรื่อยๆ บริษัทฯ น่าจะมีการมาชี้แจงอยู่ในท้ายของอะไรสักอย่างหนึ่งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า สิ่งที่คุณถือหุ้นร่วมกันอภิปรายนั้น บริษัทฯ ชี้แจงได้อย่างไรบ้าง แล้วก็แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า ไม่ใช่พอถึงเวลาผู้ถือหุ้นก็พยายามที่จะมาพูดเอาวาระอื่นๆ เข้ามาแข่ง บริษัทฯ ก็พยายามบอกว่าเอาไว้ไปอภิปรายกันในวาระอื่นๆ พอถึงวาระอื่นๆ บริษัทฯ ซิงปิดประชุมทุกที พฤติกรรมอย่างนี้ที่เกิดขึ้นก็เป็นการทำที่ให้ผู้ถือหุ้นต้องการขอแทรกวาระหากบริษัทฯ จัดให้มีวาระการติดตามการประชุมผู้ถือหุ้นเอาไว้ในรายงานการประชุมทุกอย่างคงเรียบร้อย

นายธรรมมณูญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. ประเด็นที่ผู้ถือหุ้นมาสอบถาม ถ้ากรรมการฝ่ายบริหารเตรียมตัวมาอย่างดีมี Power Point แสดงการประชุมฯ ก็จะมีประสิทธิภาพเหมือนที่เสนอเมื่อปีที่แล้วให้มีวาระการติดตามผลจากการประชุมซึ่งไม่ได้แจ้งไว้ ไม่ได้มาติดตาม ไม่ได้นำมาชี้แจง การแสดงคำถามของผู้ถือหุ้นก็จะน้อยลง การทำงานก็มีประสิทธิภาพขึ้น

2. เมื่อเกิดวิกฤตขึ้นแล้วจะทำอย่างไร ปัญหาวิกฤตจริงๆ เกิดจากใคร ซึ่งหลายท่านก็รู้เหมือนกัน แต่ว่าอยากจะรู้จริงๆ จากผู้บริหารที่เป็นมืออาชีพ ซึ่งผู้บริหารการบินไทยก็เป็นมืออาชีพ เพราะเงินเดือนสูงๆ กันทั้งนั้น อยากจะรู้จริงๆ ว่าที่บริษัทฯ ขาดทุนจริงมันเพราะอะไร เป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ หรือเพราะเป็นเรื่องของ Forward เป็นการเก็งกำไรหรือเปล่า อย่างไรก็ตามหลายๆ ปีมาแล้วได้มีแผนวิสาหกิจ แล้วรัฐมนตรีได้นำเรื่องนี้เข้ารายงานต่อ ครม. ว่ามันมีปัญหามาจริง

3. ได้มีหนังสือร้องเรียนส่ง EMS ไปเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม ถึงประธานกรรมการ และได้รับ 7 ธันวาคม 2550 และติดตามอีกวันที่ 8 ได้รับ 10 โมงเช้า ตั้งแต่นั้นมายังไม่ได้รับการชี้แจงมาเป็นเวลาปีกว่าเลย ไม่ทราบว่าท่านรู้หรือไม่

4. รายงานประจำปีหน้า 100 มีกรรมการมาประชุมไม่ถึง 60 % ยกตัวอย่างกรรมการทั้งหมด 15 คน มีประชุมถึง 23 ครั้ง ในรอบปี กรรมการบริหาร 6 คน ประชุมถึง 17 ครั้ง กรรมการตรวจสอบ 3 คน ประชุม

10 ครั้ง มีการประชุมกันเยอะเยาะ ธรรมชาติปกติ 7 คน ประชุม 6 ครั้ง สรรหา 7 คน ประชุมกัน 14 ครั้ง ความเสี่ยง 5 คน ประชุม 5 ครั้ง เคยเป็นกรรมการการประปานครหลวง ไม่ได้ประชุมมากกันอย่างนี้เลย การประปานครหลวงมีกำไร มากกว่า 5 พันล้าน เป็นกรรมการตรวจสอบประชุม 4, 5 ครั้ง ก็ได้เรื่อง ไม่ต้องประชุมมาก อย่างนี้ ยกตัวอย่างบริษัทการเดินทางในตระกูลเดียวกันคือด้านการขนส่ง PSL ประชุมกัน 4 ครั้งเท่านั้น มีเงินปันผลกำไรสุทธิ 5 พันล้าน แล้วก็ประชุมเพียง 3, 5 วัน ก็จ่ายเงินแล้ว ขอฝากตรงนี้ไว้ด้วยว่าหากมีปัญหาในการบริหารก็ควรได้นำไปแก้ไข เพื่อจะได้ให้หน่วยงานมีมูลค่าขึ้น ผู้ถือหุ้นจะได้ไม่ต้องมาร้องเรียนกัน

5. ขอให้ชี้แจงผู้ถือหุ้นเรื่องปิดสนามบินดอนเมืองไม่ให้บริการตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม มีข้อดี ข้อเสียอย่างไร ธุรกิจของดอนเมืองคิดว่าเดี๋ยวก็คงจะตอบว่าไปอยู่ที่สุวรรณภูมิ มันจะได้ประโยชน์มากขึ้นแค่นั้น

6. การประชุมสรรหาความก้าวหน้าของตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ไปถึงไหนแล้ว

นายมนตรีชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก สอบถามว่า

1. กรณีเครื่องบินออลนิปปอนแอร์เวย์ไฟไหม้ หากมีคำตอบว่าไม่เป็นไรประกันจ่าย แต่ในความเป็นจริงประกันจ่ายแล้ว บริษัทประกันก็ต้องมาขึ้นในกรมโยธาเหมือนที่เราขับรถไปชนแล้วเราเป็นฝ่ายผิด บริษัทประกันเพิ่มเบี้ยครบ 7 แสนกว่าเหรียญ ก็คือ 25 ล้านบาทต่อปี การบินไทยไม่ได้เสียแค่ 25 ล้านบาทต่อปี เพราะจ่ายในกรมโยธา บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายแล้ว ศูนย์ซ่อมลำตัวกว้าง 3 แห่ง สุวรรณภูมิ อุตะภา ดอนเมือง ยังเสียภาพพจน์ใครจะกล้าเอาเครื่องบินมาซ่อม เลวร้ายไปกว่านั้น กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (DT) คิดจะเอาข้อปัสให้เอาที่ซอสเข้ามาทำ จะจ้างผู้รับเหมานี้ไฟไหม้หมดฝูงบินเลยหรือเปล่า อีกหน่วยงานสำคัญๆ การบินไทยก็จ้างนักบินจากที่อื่นมาบินหรือเปล่า

2. ศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง หลายท่านคงไม่รู้ว่าการบินไทยไม่มีคอมพิวเตอร์เป็นของตัวเอง ต้องเช่าเป็นศูนย์ใหญ่ แล้วมีศูนย์สำรองอยู่ในตึกใกล้เคียงกัน 2 ศูนย์ แต่พอบอกว่าควรจะต้องอยู่ห่างกัน เวลาเกิดไฟไหม้ ทำผ้า จะได้แยก แทนที่จะย้ายไปตั้งศูนย์สำรองศูนย์ที่ 3 การอนุมัติศูนย์สำรองศูนย์ที่ 2 หรือที่เป็นศูนย์คอมพิวเตอร์ศูนย์ที่ 3 ตอนที่ให้เงินเดือนมีนาคม 800 ล้าน แต่พอทำเข้าจริงๆ เกิดวิกฤตแฮมเบอร์เกอร์ รู้ตัวมาตั้งแต่ซบพรวดแล้ว คนทำก็ยังขออนุมัติเกินเป็น 940 ล้าน อย่างนี้ต้องยกเลิกเพราะมีผู้เสนอราคามารายเดียว และผู้เสนอราคาก็ทำ TOR เข้ามาด้วย หน้าที่ยังต้องเสียค่าอัปเดต อัปเดต ด้วย รวมความรับผิดชอบที่ต้องล้มจมไปอีกทั้งหมด 2,200 ล้าน

3. การอ้างว่าขาดทุนค่าน้ำมัน สายการบินทั่วโลกเค้าก็เจอสถานการณ์เดียวกัน มีการทำ Hedging ทำ Hedging 6 เดือน เสียหายไปอีกเท่าไร Hedging ในขณะที่ราคาน้ำมันกำลังใกล้ๆ Peak ไม่มีใครรู้หรอกว่า Peak หรือ ไม่ Peak หาก Hedging ล่วงหน้าสักเดือน 2 เดือนก็ว่าไป คุณมีที่ปรึกษา กรรมการที่อยู่นานกว่า ขอภัยคุณพิชัย ชุณหวิชัย เกี่ยวข้องหรือเปล่า ยอดที่ได้แจ้งกับตลาดหลักทรัพย์ มีคำอธิบายผลการดำเนินงานและวิเคราะห์สถานการณ์การบินไทย ว่ามีค่าขาดเคยในการบริหารความเสี่ยงน้ำมัน Hedging 5,286 ล้าน รวมทั้งหมดเป็น 4 หมื่นล้าน

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น อภิปรายว่า

ผู้ถือหุ้นหลายท่านได้อภิปรายมามากแล้วก็เป็นในลักษณะที่มาบ่นกัน แล้วก็มาพูดในเรื่องเดิมๆ ซึ่งก็ไม่เคยมีการแก้ไขปรับปรุงสิ่งที่อยากเห็นก็คือ ต้องการเห็นความรับผิดชอบของผู้ที่กระทำให้เกิดความเสียหายแก่องค์กร เพราะไม่ว่าอะไรจะเกิดขึ้น หรือสิ่งที่พูดกันในวันนี้ จะเกิดขึ้นอีกในวันหน้า หลายเรื่องที่ทำให้เกิดความเสียหายกับองค์กรของเรา เกิดขึ้นจากอำนาจของฝ่ายการเมือง เกิดขึ้นจากอำนาจซึ่งอยู่นอกเหนือความสามารถของผู้ถือหุ้นทั้งหลายที่นั่งอยู่ในห้องนี้ในการที่จะทำอะไร บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีผลประโยชน์ทับซ้อนมากมาย หลายยุคหลายสมัยเราไม่เคยเห็นการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปธรรม เพียงแต่จะเปลี่ยนวิธีการเข้ามาหาประโยชน์ในการบินไทย แต่ผลเหมือนกันก็คือ มีนักการเมืองเข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ โดยใช้อำนาจของฝ่ายการเมืองเข้ามาครอบงำฝ่ายบริหาร เข้ามาครอบงำคณะกรรมการของบริษัทฯ เพื่อให้มีการวางนโยบายที่เป็นวาระซ่อนเร้น ในการเอื้อประโยชน์ให้แก่กลุ่มทุน แค้นใจคือปัญหาของการบินไทย แต่พนักงาน ผู้บริหารระดับล่างๆ ก็ต้องอยู่ในสภาวะที่ต้องปิดปากเงียบ เพราะจะเกิดอันตรายต่อตนเอง เกิดอันตรายต่อการทำงาน เกิดอันตรายต่อหน้าที่ตำแหน่ง คนดีๆ ในการบินไทยอยู่ไม่ได้ เพราะต้องอยู่กับอำนาจซึ่งอยู่นอกเหนือที่ตัวเองสามารถที่จะทำอะไรได้ เพราะฉะนั้นเรื่องที่ท่านทั้งหลายอภิปรายกันทั้งหมดนี้ ต้องเรียนว่าแล้วมันจะเกิดขึ้นอีกในวันข้างหน้า สิ่งที่เรากำลังพยายามทำกันมาตลอดก็คือเราต้องป้องกัน ไม่ใช่แก้ไข เพราะเราแก้ไม่ได้ แต่เราต้องป้องกันไม่ให้เกิด ในยุค 4, 5 ปี ที่ผ่านมา สถานะการณ์การบินไทยสูญเสียเงินไปจำนวนมหาศาลอันเกิดมาจากการซื้อเครื่องบินเพื่อสนองนโยบายของฝ่ายการเมือง มีการได้รับผลประโยชน์จากการเปลี่ยนโลโก้การบินไทย ถ้ามว่าการบินไทยได้รับประโยชน์อะไรจากการสูญเสียเงินไปหลายหมื่นล้านเหล่านั้นแต่ผู้ที่ได้ผลประโยชน์ก็คือฝ่ายการเมือง และกลุ่มทุนที่เข้ามามีผลประโยชน์ ขณะนี้แม้กระทั่งบริษัทที่เข้ามาเอาที่ขอสการการบินไทยเองก็ต้องยอมรับว่ามีกลุ่มทุนของฝ่ายการเมืองเป็นเจ้าของบริษัทเอาที่ขอสเป็นบริษัทใหญ่ ซึ่งเราอยู่ในภาวะหวานอมขมกลืน และมีปัญหาแรงงานกับบริษัทฯ อย่างมากเป็นการสูญเสียเงินเป็นเงินแฝง เป็นรายจ่ายแฝงเป็นพันล้านบาท ถ้ามว่าสิ่งเหล่านี้ทำไมพนักงานการบินไทยต้องรับ ขณะนี้พนักงานการบินไทยยังไม่ได้รับการปรับเงินเดือนขึ้น ไม่ได้รับโบนัส เช่นเดียวกับที่ท่านผู้ถือหุ้นไม่ได้รับเงินปันผล มีการที่จะต้องเข้าไปเบียดบังสิ่งที่ผู้โดยสารลูกค้าควรจะได้รับ ประโยชน์ตอบแทนกับเงินที่ลูกค้าได้จ่ายไปเป็นค่าใช้จ่ายกับตัวเดินทางแต่เค้าไม่ได้ ถ้ามว่ามันยุติธรรมหรือไม่ เราต้องรัดเข็มขัดกันทุกทางเพราะว่าอะไร เพราะฝ่ายการเมืองที่เข้ามาแสวงหาผลประโยชน์ ถ้ามว่าเรากลับหรือยังที่จะต่อต้านฝ่ายการเมืองเหล่านั้น อันนี้ต่างหากล่ะคะที่เราต้องช่วยกัน วันนี้ฝ่ายการเมืองก็ยังอยู่เปลี่ยนหน้ากันเข้ามา แล้วก็เข้ามาแสวงหาในเรื่องเดิม เหมือนเดิม ถ้ามว่าผู้บริหารการบินไทยที่นั่งอยู่บนนั้น ท่านพูดออกหรือไม่ ท่านพูดไม่ออก เพราะอะไร เพราะท่านกลัวถูกเปลี่ยนตำแหน่ง ท่านกลัวถูกแขวน ท่านกลัวถูกปลด นี่คือการบินไทย เราอยู่ในสภาพแบบนี้ การเมืองในประเทศไทยอย่างนี้มาตลอด สิ่งที่สหภาพฯ บอกอยู่ตลอดเวลาก็คือ เราต้องต่อต้านไม่ให้การเมืองเข้ามาก้าวก่ายกิจการของการบินไทย ฉะนั้นคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ชุดใหม่ที่จะตั้งขึ้น เราเห็นหน้าท่าน เรารู้แล้วว่าอะไรจะเกิดขึ้นกับบริษัทฯ ของเรา เรา

รู้ ถ้าถามว่าเราจะทำอะไร เราจะรอให้ท่านเข้ามา แล้วเข้ามาทำกับเราเหมือนเดิมกับเราอย่างนั้นหรือ หลาย คนอยู่ไม่ได้เพราะอะไร ตรงนี้ต่างหากที่พวกเราทุกคนต้องพูดกัน ไม่ใช่มาพูดเรื่องที่เกิดขึ้นไปแล้วเมื่อ 5, 6 ปีที่แล้ว ก็ว่าเรื่องเดิม ชื่อเครื่องบินผิด บริหารผิด มีผลประโยชน์ทับซ้อน ก็เหมือนกัน ถามว่ามันเกิดอะไรขึ้น คณะกรรมการชุดใหม่คือใคร คณะกรรมการชุดเก่าที่นั่งอยู่แล้วออกไป ท่านมีส่วนร่วมรับผิดชอบกับสิ่งที่ท่านทำตามนักการเมืองสั่ง ถามว่าท่านจะรับผิดชอบอย่างไรกับสิ่งที่เกิดขึ้น อย่าต้องผลักรถนั้นให้กับพนักงานตา ดำๆ ที่ต้องทำงานหนักเหมือนเดิม ถามว่าวันนี้ Cabin Factor ของการบินไทยเป็นอย่างไร Yield ของการบินไทยเป็นอย่างไร เป็นสิ่งที่เราต้องพูดถึง ทำไมเราถึงทำแบบสิงคโปร์แอร์ไลน์ไม่ได้ ทำไมเราถึงตัดเอเยนต์ไม่ได้ ทำไมต้องยอมรับแบ่งปันผลประโยชน์ให้บริษัทเอเยนต์ เราทราบที่ท่านพยายามทำ ถามว่าความพยายามของท่านบรรลุผลสำเร็จหรือยัง การตลาดของเราทำไมผู้โดยสารของเราเต็ม พนักงานของเราทำงานเต็มที่ ไม่ว่าจะทุกฝ่ายเพราะผู้โดยสารของเราไม่เคยตก จะมีอยู่ช่วงเดียวคือ Low Season เท่านั้น แต่ผู้โดยสารไม่เคยตก ทุกแผนก Check-in, Ground Handling, Porter ทุกแผนก ทำงานหนักเหมือนเดิม แต่วันนี้เราไม่ได้ทำอะไร กลับคืนมา เพราะอะไรนั่นคือสิ่งที่ท่านต้องรับผิดชอบ ท่านตั้งราคาอย่างไร ท่านลดราคาอย่างไร แต่ทำไม Yield เราจึงเป็นอย่างนี้ ท่านมองอะไรอยู่ไม่ว่าจะเป็นคนในอนาคต คุณวัลลภฯ จะกลับเข้ามา ถามว่าท่านมีแนวคิดอย่างไรในการบริหารฝ่ายการตลาด ในช่วงเวลาที่ท่านเป็นรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการตลาด อะไรคือความผิดพลาด มีใครรับผิดชอบกับสิ่งเหล่านี้บ้างหรือ อยากเรียนกับท่านประธานว่า ถามคณะกรรมการทุกท่านว่า ท่านปลอดจากการเมืองหรือไม่ ถ้าท่านไม่ปลอดจากการเมือง ท่านอย่ามานั่งตอบคำถามของเรา เพราะว่ามันจะเป็นคำถามเดิมๆ ทุกปีเหมือนกัน เหมือนเดิม ถ้าท่านไม่ปลอด ท่านไม่สามารถบริหารองค์กรนี้ได้เลย ถ้าไม่ปลอดจากรัฐมนตรีสั่งจากนายกรัฐมนตรียก ท่านอย่าให้เราต้องรับผิดชอบกับสิ่งที่ท่านทำ อย่าให้พนักงานการบินไทย หรือผู้ถือหุ้นต้องรับในสิ่งที่พวกท่านบริหารอย่างผิดพลาดเพราะฝ่ายการเมือง

ไม่มีผู้ถือหุ้นในห้องประชุมซักถามเพิ่มเติม

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ขอสรุปว่า

ที่ประชุมรับทราบรายงานกิจการประจำปี 2551 สำหรับงวด ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2551 ซึ่งได้จัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมในครั้งแล้ว และตามที่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เสนอ

ที่ประชุมฯ รับทราบรายงานกิจการประจำปี 2550 สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ตามรายละเอียดในรายงานประจำปี 2551 ซึ่งได้จัดส่งไปยังผู้ถือหุ้นพร้อมคำบอกกล่าวเรียกประชุมในครั้งแล้ว และตามที่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เสนอ

วาระที่ 4 เรื่องพิจารณาอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัท ประจำปี 2551

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ในวาระพิจารณาอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัท ให้ พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงดังนี้

งบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551

สินทรัพย์

- สินทรัพย์รวม 259,534 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 20,741 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.4

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

- หนี้สินรวม 213,652 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,402 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7
- ส่วนของผู้ถือหุ้น 45,882 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 22,143 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 32.6

งบกำไรขาดทุน

- รายได้รวมทั้งสิ้น 202,605 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,684 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3
- ค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 226,205 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 32,623 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9

โดยมี

- ค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 26,849 ล้านบาทหรือร้อยละ 42.9 ขณะที่ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นลดลง 6,744 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4
- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายทางการเงิน ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน สรรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม สรรองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน และอื่นๆ เพิ่มขึ้น 12,518 ล้านบาท

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

- บริษัท ขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท หรือขาดทุน 12.58 บาทต่อหุ้น เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิ 4,368 ล้านบาท หรือกำไร 2.57 บาทต่อหุ้น
- ทั้งนี้ ผลขาดทุนได้รวมการตั้งสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม 4,290 ล้านบาท และสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน 4,426 ล้านบาท

นายศิริวัฒน์ วรเวทภูมิคุณ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

งบกำไรขาดทุน หน้า 126 จะเห็นว่าค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นตั้ง 27,000 ล้านบาท ประกอบกับมีผู้ถือหุ้นบางท่านได้เอ่ยชื่อกรรมการบางท่าน คุณพิชัชฯ ซึ่งรับผิดชอบเป็นหนึ่งในผู้บริหาร ท่านเป็นผู้บริหารใน

ปตท. ด้วย ทำอย่างไรถึงให้บริษัทฯ ขาดทุนขนาดนี้ ทำไมไม่พิจารณาตัวเอง รวมทั้งกรรมการบริหารท่านอื่นๆ ด้วย ถ้ากลับไปดูในรายงานการประชุมปีที่แล้ว มีผู้ถือหุ้นท่านหนึ่งในนี้ลงว่า ผู้รับมอบอำนาจผู้ถือหุ้นรายนาย ธิติ กำเหนิดดี ได้ดึงเอาไว้ในรายของคุณพิชัยฯ ท่านประธานครับ ผมคิดว่าไม่ใช่คณะกรรมการของบริษัทฯ เท่านั้น 14 ท่านที่ลาออกเมื่อวานนี้ ผมว่าผู้บริหารที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริหารเรื่องน้ำมันที่บอกว่าไป Hedging เอาไว้ ที่มีผู้ถือหุ้นบางท่านบอกว่าทำไมต้องหกเดือน สายการบินอื่นๆ เขาเดือนสองเดือน เขาก็ทยอยไปๆ ตามข่าวในสื่อก็คือว่า ระดับราคา 100 เหรียญ ถึง 80 เหรียญต่อบาเรลนั้น ไป Hedge เอาไว้เยอะ อย่างที่ผู้ถือหุ้นบางท่านกล่าวสายการบินอื่น International Airline ก็เจอปัญหาอย่างนี้เหมือนกัน แต่ไม่ประสพภาวะเหมือนเรา แล้วเราไม่อายเขาหรือที่มีผู้บริหารที่อยู่ใน ปตท. อยู่ในบางจาก ดูในประวัติของกรรมการที่จะเสนอเข้ามาจะเห็นว่าตำแหน่งกรรมการของคุณพิชัยฯ เช่น กรรมการ ปตท., ปตท. อะโรเมติกส์, บางจากปิโตรเลียม, ไทยออยล์, ปตท. เคมีคอล และอีกเยอะแยะเกี่ยวกับพลังงาน เราเชิญท่านมาแต่ท่านทำให้เราเกือบจะเจ๊ง ดังนั้นผมขอเรียนท่านประธานกับที่ประชุมผู้ถือหุ้นว่า ผู้บริหารที่เกี่ยวข้องกับเรื่องบริหารค่าน้ำมันเครื่องบิน ต้องรับผิดชอบไม่ใช่มาลงในหนังสือพิมพ์ขายฝันให้เรา ชาวจากมติชนวันที่ 3 เมษายน คุณพิชัยฯ ให้สัมภาษณ์ว่าจะฟื้นฟูกิจการจะส่งเรื่องให้กระทรวงการคลัง แผนฟื้นฟูจะขอใช้เงิน 60,000 ล้านบาท เรียนท่านประธานขอทราบว่าแผนอันนี้ใช้ไม่ได้ในปีนี้จะลดค่าใช้จ่ายหมื่นล้านจะทำอย่างไรให้การบินไทยปีนี้ เบ็ดเสร็จแล้วจะมีกำไรหกเจ็ดพันล้าน ท่านประธานครับ ศิริวัฒน์ยังบอกว่าปีนี้การบินไทยจะขาดทุนไม่ได้เป็นกรรมการบริหารเป็นแค่ผู้ถือหุ้นรายย่อย แต่กำลังพูดในสิ่งที่หลอกลวงผู้ถือหุ้น ปีที่ผ่านมาเราก็เคยพูดกันแล้ว เราก็ถูกหลอกลวง นอกจากนั้นมติชนฉบับวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2552 คอลัมน์สถานีคิดเลขที่ 12 การบินไทย โดยคุณฐากร บุญปาน เขาบอกว่าทางรอดของการบินไทยก็คืออย่าโง่ง อย่งที่หลายๆ ท่านพูดอย่าโง่ง อย่าเอาการบินไทยมาหาผลประโยชน์ ผมขอเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแห่งนี้ ในเมื่อคุณแจ่มศรีฯ พูดได้ดีมาก ถ้าการเมืองอยากจะทำหาผลประโยชน์ในการบินไทย อย่าต้องให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยหนึ่งแสนแปดพันกว่ารายต้องเสียหาย กระทรวงการคลังถือ 50% กองทุนวายุภักษ์ถือ 7% ก็คือกระทรวงการคลังรวมแล้วเกือบ 70% ท่านต้องกล้ามาทำ Tender Offer ซื้อคืนจากผู้ถือหุ้นรายย่อยตั้งแต่ IPO 60 บาท เมื่อนานมาแล้ว ให้ 50 บาท เมื่อ 5 ปีที่ผ่านมา แล้ววันนี้ซื้อคืนกลับมา Book Value ของการบินไทย แล้วก็ออกจากตลาดหลักทรัพย์ไปเลย แล้วท่านจะไปโง่งไปกิน ที่ไหนเอาไปเลย ผมสรุปสั้นๆ ให้กระทรวงการคลังผู้ถือหุ้นใหญ่ทำ Public Tender Offer วันนี้ก็คือ Book Value หรือมูลค่าหุ้นตามบัญชีของการบินไทยเมื่อหักขาดทุนสะสมสองหมื่นหนึ่งพันล้านบาท ราคาหุ้นจาก 30 กว่าบาท เหลือ 10 กว่าบาท ประชาชนอยากจะขายก็ขายไปเลิกกันที่ ส่วนใครที่ยังถือหุ้นอยู่ ประมาณสิบกว่าปีที่แล้ว 60 บาท ใครที่จองหุ้น 50 บาท ห้าปีที่แล้ว เขามีหลักฐาน กระทรวงการคลังต้องรับซื้อคืน แล้วรับรองทุกคน Happy การบินไทยก็จะได้ออกจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

สำหรับงบการเงิน กำไรขาดทุนในวาระนี้ ผมขอชี้ไปที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มีนัยสำคัญตามมาตรฐานบัญชีได้เห็นของความไม่ครบถ้วนถูกต้อง ซึ่งก็อยู่ในรายงานเอกสารของท่าน คือในเรื่องการทำงบการเงินรวมนั้น บริษัทในเครือ บริษัทร่วม บริษัทย่อย ท่านได้เก็บข้อมูลต่างๆ มาทำตามมาตรฐานบัญชีสำหรับที่นำมารวมก็มีบริษัทเดียวอย่างที่ได้อ้างไปเมื่อก่อนว่าบริษัทที่ท่านไปลงทุนเพียงเล็กน้อยไปทำขายตัว ขายอะไร ก็เอามารวมคิด ส่วนที่เหลืออยู่ในหน้าต้นๆ หน้า 49 -51 ว่ามีบริษัทอะไรบ้าง แต่เผชิญโดยข้อบัญญัติของมาตรฐานการบัญชี กฎหมายพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด กำหนดไว้ชัดเจนว่าบริษัท ผู้บริหารจะต้องเปิดเผยข้อมูลที่นัยสำคัญนี้ เรื่องนี้ผมได้ตำหนิ สตง. ไปครั้งหนึ่ง เมื่อเห็นว่างบการเงินที่ทำมาไม่ครบถ้วน ไม่ถูกต้อง แต่ในทางกฎหมายนะ ท่านอ่านดูในเอกสารที่ สตง. บันทึกรายงานผู้ถือหุ้นว่าความรับผิดชอบอยู่ที่กรรมการบริหารผู้ให้ข้อมูล สตง. เขาแสดงความคิดเห็นแล้วก็ให้หมายเหตุไว้ ท่านกรรมการต่างหากที่ต้องรับผิดชอบในมาตรฐานบัญชี คนที่อ่านงบการเงินเป็นเขาจะตัดสินใจจากข้อมูล สำหรับประเด็นที่ยกมาในเรื่องงบการเงิน ผมขอฝากให้ สตง. และกรรมการบริหารไปอุดรู รวบรวมข้อมูลให้ครบถ้วนสมบูรณ์ บริษัทที่ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ ท่านไปใช้ Auditor เอกชน ผลประโยชน์ทับซ้อนย่อมมีที่ท่านจะเลือกบริษัทไหนเข้ามาเป็น Auditor ค่าตอบแทนให้ สตง. ก็ไปตกที่หลวง ได้มากได้น้อยก็แล้วแต่ แต่เอกชนไม่รู้ว่าจะเขาก็ต้องหวังผลประโยชน์เต็มที่ เรื่องนี้ฝากไว้ให้ไปแก้ไข

นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ต้องการย้ำเรื่องเก่า เรื่องการบริหารของพนักงานบริษัทฯ ซึ่งทุจริตทำให้บริษัทฯ เสียหาย ผมเคยเสนอไว้ในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งก่อนว่า ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ซึ่งโกงบริษัทฯ เราไม่สามารถตรวจสอบหรือเอาความผิดเขาได้เลย ไม่มีหน่วยงานอะไรที่รับเรื่องนี้ไปดำเนินการ ก็เสนอต่อไว้ให้พิจารณาด้วยว่าระดับ VP หรือ EVP ของบริษัทฯ โกงบริษัทฯ แล้วมีหลักฐานเด่นชัด ไม่มีหน่วยงานในบริษัทฯ ที่รับไปดำเนินการ ผมจะยกตัวอย่างให้กับ DN คนปัจจุบัน คุณปานทิต ชนะภัย ขอเอ่ยนามครับ ว่าคุณปานทิต ชนะภัย มีพฤติกรรมที่ทำให้บริษัทฯ เสียหาย โกงบริษัทฯ โดยเอาหน้าที่การงานของตัวเอง

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ขอโทษครับ ช่วยระวังคำพูดด้วยนะครับ

นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ผมรับผิดชอบคำพูดผม เพราะว่าเอกสารอยู่ในมือผม ผมพร้อมเสมอถ้าคุณปานทิตฯ ฟ้อง ผมถึงจะฟ้องผู้ถือหุ้นว่าในบริษัทฯ มีเรื่องราวอย่างนี้อยู่ ท่านเป็นบอร์ดอาจจะไม่ทราบ ก็มีโอกาสอย่างเดียวพูดในที่ประชุมผู้ถือหุ้นนี้แหละ คือเอกสารที่ผมมีเป็นร้อยเปอร์เซ็นต์ของเอกสาร แต่ไม่สามารถที่จะเอาผิดกับผู้ที่โกงบริษัทฯ แล้วทำให้รายได้ของบริษัทฯ เสียหาย คุณปานทิตฯ ครับ เอกสารอยู่ในมือผม ถ้าอยากจะได้หรือคุณปานทิตฯ จะฟ้อง ก็ยินดี รวมไปถึงผู้จะมาเป็นบอร์ดอีกคนหนึ่ง คือคุณวัลลภ พุกกะณะสุต ก็เช่นเดียวกัน ผมอยากเสนอว่าให้บริษัทฯ มีหน่วยงานสักหน่วยงานหนึ่งเพื่อรองรับเรื่องร้องเรียนของการทำทุจริตของผู้บริหาร

ระดับสูงของบริษัทการบินไทยให้เป็นเรื่องเป็นราวเสียที แล้วคณะกรรมการบริหารของบริษัทฯ ซึ่งผมทำเรื่องร้องเรียนเป็นเวลานานจนบัดนี้ยังไม่ได้คำตอบในเรื่องการทำทุจริตของคนต่างๆ

นายเจษฎา นิยมปัทมะ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

บริษัทฯ แจ้งว่าบริษัทฯ มีผลประกอบการในปีนี้เป็นคือ ขาดทุน 21,000 ล้านบาท บริษัทฯ ตั้งสำรองเอาไว้ 4,000 ล้านบาท เกี่ยวกับเรื่องของการถูกปรับการฮั้วราคา เพราะฉะนั้นเท่ากับว่าบริษัทฯ ขาดทุน 17,000 ล้านบาท ผมได้ติดตามผลประกอบการของบริษัทฯ ในรายไตรมาส ผมนำไตรมาสที่ 3 เข้ามาเปรียบเทียบ ในไตรมาสที่ 3 บริษัทฯ แจ้งทาง กสท. ว่าขาดทุน 7,000 ล้านบาท ก็เท่ากับว่าในปีนี้เป็นเฉพาะผลการประกอบการในไตรมาสที่ 4 ไตรมาสเดียว บริษัทฯ ขาดทุน 10,000 ล้านบาท ที่ผ่านมามีบริษัทฯ ก็มีแสดง Factor ของการขาดทุนเอาไว้หลายปัจจัย แต่ปัจจัยที่สำคัญก็คือเรื่องของราคาน้ำมัน ถ้าเรามาตามในเรื่องของราคาน้ำมัน จะเห็นว่าในปี 51 เริ่มต้นเดือนมกราคม 51 ราคาน้ำมันดิบบาเรลละ 100 ดอลลาร์ แล้วราคาน้ำมันดิบก็จะ Peak ขึ้นมาเรื่อยๆ อยู่ที่สูงสุดเดือนสิงหาคมที่ 140 ดอลลาร์ ผลประกอบการของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 4 เริ่มต้นจากเดือนตุลาคม พฤศจิกายน ธันวาคม ในไตรมาสที่ 4 ซึ่งจะเห็นได้ว่าเดือนตุลาคม ราคาน้ำมันดิบเริ่ม Decline ลงมาตั้งแต่เดือนกันยายน เดือนสิงหาคม Decline ลงมาแล้ว แต่ว่าทำไมผลประกอบการในไตรมาสที่ 4 ของบริษัทฯ จึงขาดทุนถึง 10,000 ล้านบาท ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบของโลกก็มีราคาลดลง และถ้าหากว่าเราจะมองกันจริงแล้ว ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบ Peak ในไตรมาสที่ 2 ไตรมาสที่ 3 บริษัทฯ เองก็ยังสามารถทรงตัวอยู่ได้ ถ้าเรามองย้อนกลับเข้าไปในไตรมาสที่ 3 จะเห็นว่ารายได้ลบรายจ่ายบริษัทฯ เมื่อสิ้นไตรมาส 3 บริษัทฯ ขาดทุน Operation 3,000 ล้านบาทเท่านั้น ก็เห็นว่าปัจจัยของราคาน้ำมันดิบไม่ใช่เป็นปัจจัยหลักเลย ปัจจัยหลักจริงๆ ในการขาดทุนของบริษัทฯ เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 4 แท้เลย ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบลดมาแล้ว ก็อยากให้ทางฝ่ายบริหารช่วยชี้แจงด้วย

นายมนต์ชัย ราวรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก สอบถามว่า

เรื่องสัดส่วนของหนี้สินกับทุนในส่วนที่รายงานตลาดหลักทรัพย์ไปกับส่วนที่เราดูไม่ว่าช่วง 9 เดือนหรือช่วง 12 เดือน หรือไตรมาส ดูแล้วจะอยู่ระหว่าง 3 กว่าๆ กับบางช่วงเกือบจะ 4.6 เป็นสิ่งที่น่ากลัวอย่างยิ่ง แม้เราจะบอกว่าเรากู้หนี้ยืมมาก่อนที่จะเกิดวิกฤติ แต่ในความเป็นจริงแล้วก่อนที่จะเกิดวิกฤติการณ์เลแมนนั้น ก่อนที่น้ำมันจะ Peak ขึ้นไปอย่างนั้น เราได้กู้เงินธนาคารมาที่ละพัน สองพันล้าน รวมทั้งสิ้นพันกว่าล้าน กู้เงินแบงก์อิสลาม สองพันห้าร้อยล้าน จนกระทั่งเขาไม่ให้กู้ วางแผนฟื้นฟูรัฐบาลยังไม่ Certify ไม่มีใครให้กู้ แผนธุรกิจที่คุณพิชัยฯ ทำแล้วบอกว่าจะทำไรสามพันล้าน ทุกท่านคงนึกออกว่ามันเป็นฝันกลางวันหรือเปล่า ผมไม่ได้โจมตีท่าน แต่การขาดทุนในหลายๆ สิ่ง ผมคิดว่าเป็นสิ่งที่ต้องประเมิน ข้อสรุปจากวิกฤติการณ์น้ำมัน วิกฤติการณ์เมือง ไล่ย่อนวิกฤติการณ์เมืองยึดสนามบินเกิดปลายเดือนพฤศจิกายน เราเสียโอกาสตรงนั้น 5 อาทิตย์ในรอบบัญชี แล้วอีก 45 อาทิตย์ท่านทำกำไรหรือเปล่า เศรษฐกิจมันเริ่มเกิดเลแมนไตรมาส 3, 4 เดือน 8, 9 นั้น

ท่านทำกำไรหรือเปล่า วิฤทธิการณ์น้ำมันท่านพลาดเพราะท่านไป Hedging อย่างไม่ฉลาด ท่านไป Forward Buying อย่าง อย่าให้ผมพูดเลย แต่สิ่งที่เกิดขึ้นผมเรียนได้ว่ามันเป็นคำแก้ตัว มันไม่ได้เป็นเหตุผลที่รับฟังได้ การตอบถ้าตอบแล้วเป็นความเท็จ ตอบแล้วเราจับไม่ได้ ผมคิดว่าเรามีปัญหากันต่ออีกแน่นอน

นายวิสุทธิ สหะชาติมานพ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

บริษัทฯ แถลงข่าวว่าความเสียหายของบริษัทฯ ประมาณสองหมื่นล้านบาท และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้แถลงข่าวว่าการปิดสนามบินมีฐานความผิดหลายกระทง ซึ่งมีฐานความผิดเป็นการก่อการร้าย แถลงข่าวเมื่อคืนวันจันทร์ที่ 20 เมษายน 2552 การปิดสนามบินเป็นเรื่องของทางการเมือง เป็นอำนาจของทางรัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบที่เอาผิดตามกฎหมายต่อไป ผมทราบว่าบริษัทฯ ได้ฟ้องแกนนำประชาชนปิดสนามบินเรียกค่าเสียหายแล้ว ผมมีข้อสงสัยเป็นอย่างมากว่ากลุ่มพนักงานของบริษัทฯ ที่ตกเป็นข่าว เป็นภาพทางทีวีที่ไปร่วมปิดสนามบินด้วยนั้น ได้รับการสนับสนุนหรือได้รับการอนุมัติจากผู้บริหารบริษัทฯ บางคนให้ไปร่วมปิดสนามบินได้ โดยถือเป็นวันทำงานให้กับบริษัทฯ และได้รับค่าจ้างจริงหรือไม่ ผมขอให้ท่านประธานโปรดกรุณาให้ความชัดเจนในเรื่องนี้ด้วย ท่านประธานครับเป็นเรื่องที่น่าแปลกที่บริษัทฯ ฟ้องกลุ่มประชาชนที่ไปปิดสนามบินเรียกค่าเสียหายประมาณสองหมื่นล้านบาท กลุ่มพนักงานกลุ่มนั้นเล่า ท่านจะว่าอย่างไรขอคำตอบด้วย ท่านประธานครับในเหตุการณ์เดียวกันในวันที่ 20 พฤศจิกายน 2551 เวลาประมาณ 22 นาฬิกา ได้มีคนไปประท้วงประมาณไม่น้อยกว่า 2 คน ไปขโมยน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ของเครื่องบินประมาณ 2 ลิ้น หน่วยรักษาความปลอดภัยของบริษัทฯ จับได้ขณะชนใส่รถที่เตรียมไปลักทรัพย์ของบริษัทฯ จึงได้รายงานให้บริษัทฯ ทราบ 1 เดือนกับ 2 วัน คือวันที่ 9 ธันวาคม 2551 ผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ไปแจ้งความไว้เป็นหลักฐาน จากวันที่เกิดเหตุถึงวันนี้กลุ่มบุคคลที่ไปลักทรัพย์ของบริษัทฯ ยังลอยนวลอยู่เลย ยังทำงานตามปกติเหมือนไม่มีอะไรเกิดขึ้น แบบนี้จะเท่ากับฝ่ายบริหารที่อนุมัติให้พนักงานไปปิดสนามบินโดยถือเป็นวันทำงานให้กับบริษัทฯ นั้น โดยได้รับเงินเดือนเต็มและได้ใช้วันดังกล่าวลักทรัพย์ของบริษัทฯ ได้ด้วยอย่างไร

พลอากาศเอก อนุศักดิ์ศักดิ์ สังขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงว่า

เรื่องบกำไรขาดทุนที่เรียนแล้วว่าขาดทุนเกี่ยวกับราคาน้ำมัน ตามที่ท่านศิริวัฒน์ฯ กรุณาถามเกี่ยวกับเรื่อง Hedging น้ำมัน ซึ่งถ้ามีการดำเนินการที่เหมาะสม ผลการขาดทุนไม่น่าจะเป็นตัวเลขอย่างนี้ ผมเรียนเป็นข้อมูลก่อนว่าสายการบินต่างๆ ที่ประสบปัญหาเรื่องเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจ ที่ผ่านมามากท่านก็คงฟังมาหลายที่แล้ว Cathay Pacific ขาดทุนแปดจุดห้าพันล้านดอลลาร์ฮ่องกง ประมาณห้าพันล้านดอลลาร์สหรัฐ Japan Airline, All Nippon Airways ขอกู้เงินรัฐบาลเร่งด่วนเพื่อรับมือผลขาดทุนการลดลงของผู้โดยสาร China Eastern ขาดทุนที่ห้าจุดสามพันล้านหยวน ประมาณสามพันล้านดอลลาร์สหรัฐ China Southern Airlines ขาดทุนสี่จุดแปดพันล้านหยวน และสุดท้าย Qantas ปรับลดการคาดการณ์ผลกำไรลงและปลดพนักงาน 1,750 คน นี่คือนี่สิ่งที่เกิดขึ้น

นายชาย เชียมศิริ ผู้อำนวยการฝ่ายการปิโตรเลียมและเชื้อเพลิง ชี้แจงว่า

ประเด็นรวมทั้งหมดเท่าที่จับประเด็นได้ก็คือ บริษัทฯ ได้ไปทำ Forward ไว้เป็นระยะเวลาในหนังสือพิมพ์เคยลงว่าเป็น 2 ปี พอมาวันนี้ 6 เดือน ทำไมถึงไม่ทำ 2-3 เดือน เรียนให้ทราบว่าถ้าเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นทั่วโลกแล้ว การบินไทยถือว่าทำสั้นที่สุดแล้ว ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา ผมมีตัวเลขที่ตรวจสอบได้ก็คือในเว็บไซต์ของสายการบินต่างๆ ตัวอย่างเช่น เมื่อปลายปีที่แล้ว Cathay Pacific จัดทำไปแล้วในส่วนของครึ่งแรกของปี 09 ทำไปแล้ว 42% ครึ่งสองของปี 34% ครึ่งแรกของปี 2010 ทำไปแล้ว 21% Singapore Airlines ก็เช่นเดียวกัน ทำไปแล้ว 40 กว่าเปอร์เซ็นต์ สำหรับปี 09 ผมอยากจะเรียนให้ทราบว่าเราไม่ได้ทำอะไรผิดแถมกว่าคนอื่น เราทำค่อนข้าง Conservative ด้วยซ้ำ และไม่ใช่ว่าเป็นการทำซื้อ Forward เป็นการใช้อption ซึ่งก็เป็นการกำหนดราคาขั้นสูงและขั้นต่ำไว้ ส่วนเรื่องระดับราคาทีบอกว่าขณะที่ราคาน้ำมัน 140 การบินไทยทำน้ำมันล่วงหน้า 160 เหรียญต่อบาร์เรล เป็นระยะเวลา 6 เดือน อันนั้นก็อาจจะเข้าใจคลาดเคลื่อนไปได้ การบินไทยไม่ได้ซื้อน้ำมันล่วงหน้า หรือ Hedging โดยอิงราคาน้ำมันดิบ การบินไทยทำบนราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเวลาจะเปรียบเทียบก็ต้องเปรียบเทียบบนฐานข้อมูลเดียวกันก็คือน้ำมันอากาศยาน ในส่วนที่บอกว่าตามที่รายงานของงบดุลเรื่องความเสี่ยงของราคาน้ำมันที่บอกว่า 92.6-114.8 นั้นเป็นราคาน้ำมันอากาศยาน ถ้าจะเปรียบเทียบเป็นราคาน้ำมันดิบก็ประมาณ 70 กว่าถึง 90 กว่า อันนี้แล้วแต่ช่วงระยะเวลา

นางงามนิത്യ สมบัติพิบูลย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการบินและการบัญชี ชี้แจงว่า

ในเรื่องของผลประกอบการปี 2551 ที่ผ่านมา ขอเรียนว่าธุรกิจการบินนั้นมีปัจจัยต่างๆ มากมายที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานในปี 2551 เป็นวิกฤติของธุรกิจการบินหลายปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบินอย่างต่อเนื่อง โดยในครึ่งปีแรกราคาน้ำมันซึ่งเริ่มทยอยสูงขึ้นตั้งแต่ปลายปี 2550 และสูงขึ้นอย่างรวดเร็วจนประมาณกลางปี 2551 ราคาน้ำมันสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ ทุกสายการบินได้รับผลกระทบ ปกติการขายตั๋วจะขายไปก่อน เดินทางทีหลัง แต่บริษัทฯ ต้องรับภาระค่าน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นทันที ดิฉันขอเรียนว่าทั้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารก็ไม่ได้นิ่งนอนใจ ในไตรมาสแรกถึงแม้ว่าราคาน้ำมันจะเพิ่มสูงขึ้น บริษัทฯ ก็ยังมีกำไรอยู่ประมาณ 3 พันกว่าล้านบาท พอไตรมาสที่ 2 ซึ่งราคาน้ำมันสูงขึ้นมากที่สุด ทุกสายการบินต่างได้รับผลกระทบ ประกอบกับไตรมาสที่ 2 เป็นช่วง Low Season คือมีผู้โดยสารเดินทางน้อย ในขณะที่ราคาน้ำมันสูงขึ้นถึงประมาณ 50% ของปีก่อน ฉะนั้นไตรมาสที่ 2 จึงขาดทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาขาดทุน รวมทั้งได้ปรับปรุงงบประมาณเพื่อกำหนดเป้าหมายทำกำไรรองรับไว้แล้ว โดยมีมาตรการเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย ชะลอการลงทุน รวมทั้งยกเลิกเที่ยวบินไปนิวยอร์กซึ่งมีภาระขาดทุนสูงทันที ขณะเดียวกันก็ได้มีการปรับอัตราค่าชดเชยราคาน้ำมันที่สูงขึ้น และปรับปรุงราคาขายให้เหมาะสม ในเดือนกรกฎาคมผลประกอบการก็มีกำไรตามเป้าหมาย โดยจะเห็นว่าในไตรมาสที่ 3 เริ่มมีกำไรเมื่อปัญหาเรื่องราคาน้ำมันเริ่มคลี่คลาย ราคาน้ำมันเริ่มลดลง ธุรกิจการบินก็ประสบปัญหาวิกฤติเศรษฐกิจโลกซึ่งมีผลกระทบทันทีก็คือผู้โดยสารเดินทางลดลง การบินไทยเองนอกจากได้รับผลกระทบเช่นเดียวกันกับ

สายการบินอื่นๆ แต่มีสิ่งที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้นก็คือปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ จำได้ว่าเริ่มตั้งแต่กลางปีที่มีการปิดสนามบินภาคใต้ซึ่งเป็นสนามบินหลักที่บริษัท มีผู้โดยสารต่างชาติที่เดินทางไปภูเก็ตเป็นจำนวนมาก หลังจากนั้นการเมืองภายในประเทศก็ทวีความรุนแรงขึ้นตามลำดับ ดิฉันขอเรียนว่า ณ เวลานั้นเราไม่ทราบว่าจะข้างหน้าจะมีอะไรเกิดขึ้น ทุกอย่างเกิดขึ้นอย่างไม่คาดคิด เพราะฉะนั้นนี่คือผลกระทบที่ตามมาก็คือในเรื่องของปัญหาการเมืองภายในประเทศ ทำให้ผู้โดยสารเดินทางเข้าออกประเทศไทยลดน้อยลงไปอย่างมาก แล้วยังมีช่วงที่ประกาศพระราชกำหนดสถานการณ์ฉุกเฉิน หลายประเทศได้เตือนว่าอย่าเดินทางเข้ามาประเทศไทย จนกระทั่งถึงไตรมาสสุดท้าย ซึ่งเป็นไตรมาสที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่นที่สุดและจะมีผลประกอบการดี เราคาดหวังว่าจะมีกำไรตามเป้าหมายในงบประมาณที่ตั้งไว้ แต่เหตุการณ์ก็ไม่ได้เป็นเช่นนั้น ทุกท่านก็ทราบว่าทุกอย่างเกิดขึ้นกะทันหันมาก การที่บริษัท ทำธุรกิจการบินแต่ไม่ได้มีเที่ยวบินบินย่อมมีผลกระทบแน่นอนต่อผลการดำเนินงานและต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท เพราะฉะนั้นในไตรมาสสุดท้ายบริษัท ถึงได้ขาดทุนมาก นอกจากผลกระทบจากผู้โดยสารที่เดินทางลดลงในไตรมาสสุดท้ายเพราะปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ ในขณะเดียวกันวิกฤติเศรษฐกิจโลกก็ยังคงอยู่ ดังจะเห็นได้จากที่รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่นำเสนอในปี 2551 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงกว่าปี 2550 ซึ่งปกติแล้วอย่างน้อยที่สุดจะต้องเพิ่มขึ้น เมื่อธุรกิจการบินเป็นขาลง ตลาดเครื่องบินก็เริ่มมีปัญหา การที่บริษัท หยุดบินเส้นทางนิวยอร์ก บริษัท ก็ตั้งใจว่าจะขายเครื่องบินที่ใช้บินแต่เครื่องบินที่คาดว่าจะขายก็ขายไม่ได้ ราคาเครื่องบินในตลาดลดลง ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องสำรวจค่าด้อยค่าของเครื่องบินที่จะขายทั้ง 4 ลำ ทำให้มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นแต่ไม่ได้เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงเป็นการสำรวจอยู่ 4 พันกว่าล้านบาท ส่วนในเรื่องของการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจริงๆ แล้วเป็นตัวเลขทางบัญชี ณ วันสิ้นงวด ตามมาตรฐานบัญชีบริษัทฯ มีเงินกู้สกุลเงินตราต่างประเทศก็ต้องคำนวณเป็นเงินบาท ณ วันนั้น วันปิดบัญชีเงินบาทมีค่าอ่อนลงบริษัทฯ ก็ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน พอต้นปีนี้เงินบาทมีค่าแข็งขึ้น ขณะนี้บริษัทฯ ก็มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งหลายๆ ท่านคงคำนวณได้ไม่ต่ำกว่า 4 พันล้านบาท ส่วนเรื่องประมาณการค่าเสียหายที่เกิดจากคดีเกี่ยวกับการค้าที่ไม่เป็นธรรมนั้นเราเพียงแค่ประมาณการตั้งเป็นหนี้สินรองรับไว้ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้อีกประมาณ 4 พันกว่าล้านบาท ซึ่งเรื่องนี้ได้มีการเปิดเผยไว้ในรายงานปีก่อนแล้ว นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เริ่มโครงการรวมใจจากองค์กร เพื่อให้พนักงานลาออกก่อนเกษียณโดยได้ดำเนินการตั้งแต่กลางปี 2551 และจ่ายเงินในเดือนธันวาคม 2551 เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของบริษัท ในระยะยาว ซึ่งบริษัทฯ ต้องจ่ายเงินให้พนักงานที่เข้าร่วมโครงการรวมใจจากองค์กรประมาณ 1,300 ล้านบาท ประจวบกับในปี 2551 บริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีเกี่ยวกับการคิดค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน โดยลดอายุใช้งานเครื่องบินที่รับมอบใหม่จาก 20 ปี เหลือ 15 ปี เพื่อให้มีเครื่องบินที่ใหม่ทันสมัยขึ้น และประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอนาคต เนื่องจากการใช้น้ำมัน ซึ่งเป็นภาระของต้นทุนทางการบินอย่างสูงลดลง จากการปรับเปลี่ยนนโยบายบัญชีบริษัทฯ ก็มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,400 ล้านบาท ทั้งหมดนี้เกิดขึ้นในปีเดียวกัน เพราะฉะนั้นโดยรวมแล้วผลประกอบการของปี 2551 ที่บอกว่าขาดทุนประมาณ 20,000 กว่าล้านบาท

บาท นั้น ถ้าหากไม่รวมรายการที่ไม่เกี่ยวกับผลการดำเนินงานของปีที่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขาดทุน จากอัตราแลกเปลี่ยนทางบัญชี การสำรองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากคดีเกี่ยวกับการค้าที่ไม่เป็นธรรม 4,290 ล้านบาท การด้อยค่าของเครื่องบิน 4,426 ล้านบาท รวมถึงนโยบายการบัญชีที่เปลี่ยนแปลงและการจ่ายสำหรับโครงการร่วมใจจากองค์กรแล้ว เราจะขาดทุนประมาณ 7,000 กว่าล้านบาทเท่านั้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นพูดถึงสภาพคล่องว่าในกลางปีมีกระแสเงินสดเพียง 6,000 ล้านบาท ดิฉันขอเรียนว่าเป็นเงินสดที่เหลือ ณ วันสิ้นงวด แต่กระแสเงินสดระหว่างงวดนั้นมีเงินสดรับเข้ามาและจ่ายออกไปด้วย โดยได้มีการประมาณการว่าการมีเงินสดอยู่ในมือประมาณ 6,000 ล้านบาท จะเพียงพอต่อการใช้หมุนเวียนในการดำเนินงาน โดยเฉพาะธุรกิจการบินนั้นจะมีการรับเงินจากการขายตัวก่อนแล้วให้บริการทีหลัง เมื่อผู้โดยสารนำตัวไปบินจึงโอนมาเป็นรายได้ แต่ประเด็นที่มีปัญหาคือสภาพคล่องในไตรมาสสุดท้าย เนื่องจากเงินสดรับไม่เป็นไปตามแผนแต่ต้องมีการจ่ายเงินตามภาระผูกพัน อย่างไรก็ตาม เราก็สามารถแก้ปัญหาลุล่วงไปได้ โดยการบริหารจัดการต่างๆ ด้าน รวมทั้งการบริหารหนี้ด้วย เมื่อผลการดำเนินงานขาดทุน นอกจากจะมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดแล้ว บริษัทฯ ยังไม่สามารถขายเครื่องบินได้ตามที่คาดไว้ ซึ่งหากขายเครื่องบินได้ บริษัทฯ จะมีเงินเหลือจากการชำระหนี้ค่าเครื่องบินด้วย สำหรับเรื่องหนี้สินต่อทุนที่เพิ่มขึ้นเป็น 4 เท่ากว่า เพราะเงินทุนลดลงจากผลการดำเนินงานขาดทุน ในขณะที่หนี้สินเพิ่มแค่พันกว่าล้านบาท เพราะมีการจ่ายชำระคืนหนี้ในระหว่างปีเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามการขาดทุนที่ทำให้ทุนลดลงนั้นก็มีส่วนที่ยังไม่ใช่เป็นการขาดทุนที่แท้จริง เป็นการประมาณการที่คาดว่าอาจจะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ถ้าสมมติว่าบริษัทฯ สามารถขายเครื่องบินได้ในราคาที่สูงกว่าที่สำรองด้อยค่าไว้ บริษัทฯ ก็จะมีกำไรคืนกลับมา หรือหากสามารถที่จะนำเครื่องบินไปหาประโยชน์ได้มากขึ้น ก็จะมีรายได้กลับเข้ามา ดังนั้น การสำรองค่าใช้จ่ายต่างๆไว้จึงเป็นการป้องกันความเสี่ยงไว้ในระดับหนึ่ง

นายสุพจน์ โกสียะจินดา ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ที่บอกว่าบริษัทฯ พ้องผู้ปิดสนามบินสองหมื่นกว่าล้าน แปลว่าที่ขาดทุนสองหมื่นกว่าล้าน ถ้าบริษัทฯ พ้องแล้วได้สองหมื่นกว่าล้านบริษัทฯ ไม่ขาดทุนใช่ไหม แล้วสองหมื่นกว่าล้านเมื่อใดจะได้ เพราะฉะนั้นคนที่บริษัทฯ ไปฟ้องทำให้เสียหาย ท่านคิดว่าบริษัทฯ จะได้ไหม ขณะนี้คดีไม่ไปไหนเลย ฉะนั้นสิ่งที่ผมพูดเมื่อตอนที่ว่าขาดทุนเพราะจริงๆ เท่าไร ขาดทุนเพราะความสามารถในการบริหารงานเท่าไร ช่วยอธิบายด้วย

นายชาย เขียมศิริ ผู้อำนวยการฝ่ายการปิโตรเลียมและเชื้อเพลิง ชี้แจงว่า

มีประเด็นคำถาม แล้วคนอื่นเป็นยังไง เสียหายไปเท่าไร ผมได้ไปเก็บข้อมูลมาเท่าที่เก็บได้เพราะว่าทุกสายการบินเขาไม่มีการเปิดเผยเป็นบางส่วน Air France-KLM ล่าสุดตุลาคมถึงธันวาคม ติดลบไปห้าร้อยยี่สิบล้านเหรียญ ก็ประมาณหมื่นหกพันล้านบาท ถ้าย้อนกลับไปตั้งแต่ มกราคมถึงมิถุนายน Air France-KLM ขาดทุนไป 872 ล้านเหรียญ เฉพาะ Hedging น้ำมัน 872 บวกกับ 520 เทียบกับการบินไทยทั้งปี ประมาณ 150 ล้านเหรียญ Singapore Airlines ตุลาคม 08 ถึงมีนาคม 09 เดือนที่แล้ว ขาดทุนไป 221 ล้าน

เหรียญ ด้วยปริมาณการจัดทำใกล้เคียงกัน ส่วนที่ถามเมื่อที่ว่าต่อไปจะทำอะไรเพิ่มเติมหรือเปล่า ใช้ Option ต่อไปหรือเปล่า ตอบว่าใช่ แต่ว่าไม่ใช่ที่เราจะเข้าไปซื้อประกันความเสี่ยงโดยที่เราไม่ได้ดูสภาพตลาดอะไรเลย ด้วยสภาวะขนาดนี้ สภาวะตลาดเงินขนาดนี้ ผู้ให้บริการหรือ Bank หรือสถาบันการเงินที่เป็นคู่ค้าเรา จำนวนผู้ให้บริการก็มีจำนวนที่ลดน้อยลง เนื่องจากเขามีปัญหาทำให้ Liquidity หรือสภาพคล่องในตลาดก็มีน้อยลง เพราะฉะนั้นราคาหรืออัตราที่จะเข้าไปจัดทำก็จะสูงมาก เวลาจะทำให้เราไม่สามารถจะดูเฉพาะราคาตลาดจริงที่พวกท่านเห็นในหน้าหนังสือพิมพ์ได้อย่างเดียว ต้องดูราคาในอนาคตว่าเป็นอย่างไร ถ้าเข้าไปในช่วงที่ไม่ถูกต้อง อัตราค่าของการทำก็จะมีอัตราที่ค่อนข้างจะแพงไม่คุ้มค่า และส่วนที่เราทำมาแต่อดีตทั้งปี 08 เราจัดทำประมาณ 26% ครึ่งปีหลังที่มีปัญหากันเยอะๆ นี่ก็ตั้งแต่กรกฎาคมจนถึงธันวาคมเราทำไป 41% ก็คือประมาณ 40-41% ส่วนที่ไม่ได้จัดทำเราก็ได้ส่วนประโยชน์จากราคาน้ำมันที่ลดลงบางส่วน ส่วนที่เหลือคือ 59% คิดว่าคงตอบได้เป็นภาพรวมอย่างนี้

นางงามนิത്യ สมบัติพิบูลย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงว่า

เกี่ยวกับบริษัทย่อยกับบริษัทร่วมในงบการเงินรวมของบริษัทฯ คืองบการเงินบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทย่อยคือบริษัทที่การบินไทยถือหุ้นเกิน 50% ซึ่งบริษัทฯ มีอำนาจคุม จึงนำมารวมเป็นงบรวมของบริษัทฯ ส่วนบริษัทร่วมนั้นหมายถึงบริษัทที่เราไปร่วมลงทุนโดยมีสัดส่วนในเงินลงทุนต่ำกว่า 50% บริษัทฯ ไม่มีอำนาจคุม ตามมาตรฐานบัญชีบริษัทฯ ได้บันทึกเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบรวมตามส่วนได้เสีย ตามรายละเอียดในรายงานประจำปีหน้า 139 ซึ่งแสดงเงินลงทุน สัดส่วนเงินลงทุน ส่วนได้เสียในการลงทุน และรายได้จากเงินลงทุนที่บริษัทฯ ร่วมลงทุนในบริษัทร่วมนั้นๆ ประเด็นสำคัญจะเห็นว่าเงินลงทุนตามส่วนได้เสียที่บริษัทฯ ร่วมลงทุนในบริษัทร่วมนั้นมียอดในปี 2551 เพียงหนึ่งพันสามร้อยสามสิบเจ็ดล้านบาท ฉะนั้นถ้าเปรียบเทียบกับสินทรัพย์ หรือการดำเนินงานของการบินไทยเองแล้วนั้นถือว่าเป็นส่วนน้อยมาก ฉะนั้นถ้ามีการเปลี่ยนแปลงบ้างก็จะมีผลกระทบต่ออย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของบริษัทฯ

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ จรุงชนะกิจ นางปรารมภ์ ขาตะเมธีวงศ์ และ นายพงษ์สุฤกษ์ รอดเรืองเดช ผู้ถือหุ้น เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์ และ นางฤทัยชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,313,764	เสียง	ร้อยละ	99.947
ไม่เห็นด้วย	397,500	เสียง	ร้อยละ	0.029
งดออกเสียง	329,701	เสียง	ร้อยละ	0.024

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนอนุมัติงบดุลและงบกำไรขาดทุนของบริษัทฯ ประจำปี 2551 สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ได้ตรวจสอบและรับรองแล้ว ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,313,764	เสียง	ร้อยละ	99.947
ไม่เห็นด้วย	397,500	เสียง	ร้อยละ	0.029
งดออกเสียง	329,701	เสียง	ร้อยละ	0.024

วาระที่ 5 เรื่องพิจารณางดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2551

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ในวาระเรื่องพิจารณางดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2551 ให้ พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

- นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ กำหนดให้บริษัทฯ จ่ายเงินปันผล "ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต"

- อย่างไรก็ตาม ในงวดปีบัญชี 2551 บริษัทฯ ต้องเผชิญกับวิกฤติการณ์ต่างๆ ได้แก่ ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงสุดเป็นประวัติการณ์ สภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลงทั่วโลก และสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ ส่งผลให้การดำเนินงานขาดทุน จึงขอเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาและอนุมัติงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน ประจำปี 2551

คุณวรวิมล ณ ระนอง ผู้รับมอบอำนาจ สอบถามว่า

รายงานประจำปีหน้า 101 เงินโบนัสกรรมการ ปี 2551 ท่านชัยเกษม นิตสิริ ได้รับ 186,341.90 บาท ทำไม่ถึงได้

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เงินโบนัสกรรมการ ตามรายงานประจำปีหน้า 101 เป็นของปี 2550 สำหรับปี 2551 ไม่มีใครได้ไม่ว่าจะเป็นพนักงานหรือคณะกรรมการ

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

บริษัทฯ มีกำไรสะสมยกมาหรือไม่ มีอยู่เท่าไร ในมาตรา 115 ในกฎหมายการจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่นนอกจากเงินจากกำไรจะกระทำมิได้ ในกรณีที่บริษัทฯยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ ห้ามมิให้จ่ายเงินปันผล

นางงามนิศย์ สมบัติพิบูลย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงว่า
บริษัทฯ มีกำไรสะสมซึ่งแสดงในงบดุล

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

มีเท่าไรไม่ว่า ขอให้มีการกำไรสะสมยกมา เมื่อมีกำไรสะสมยกมา บริษัทฯ สามารถนำมาจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้ จ่ายมากน้อยเท่าไร ต้องขอมติโหวตของผู้ถือหุ้น ตัวอย่างบริษัท ปตท. อะโรเมติกส์และการกลั่น ขาดทุนผลการดำเนินงานในรอบปีเช่นเดียวกัน แต่จ่ายเงินปันผลจากยอดกำไรสะสมที่มีอยู่ของบริษัท นี่คือการเทียบเคียงธุรกิจ การบริหารต่างกัน

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ขอเรียนว่ากำไรสะสมมีจริง แต่ว่าสิ่งที่คณะกรรมการได้เสนอก็คือไม่จ่าย เพราะกำไรสะสมยังมีความจำเป็นที่ต้องใช้ในกรณีที่สภาพคล่องหรือมีปัญหาอะไรที่เกิดขึ้น เพื่อไม่ให้บริษัทฯ มีปัญหามากขึ้นในอนาคต เพราะฉะนั้นสิ่งที่เสนอก็คือ เสนอว่ามีกำไรสะสมแต่ไม่จ่าย เพราะว่าในผลประกอบการปีนี้ขาดทุน แล้วก็เท่าที่ผ่านมา นโยบายของบริษัทฯ ก็มีตลอดมาว่าถ้ามีผลประกอบการขาดทุนใดๆ ก็จะไม่จ่าย จึงได้เสนอมาว่าไม่จ่าย

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ์ จรุงธนะกิจ นางปวราภรณ์ ขาตะเมธีวงศ์ และนายพงษ์ศฤงษ์ รอดเรืองเดช ผู้ถือหุ้น เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์ และนางฤทัยชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,272,464	เสียง	ร้อยละ	99.937
ไม่เห็นด้วย	732,300	เสียง	ร้อยละ	0.053
งดออกเสียง	134,801	เสียง	ร้อยละ	0.010

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุม และออกเสียงลงคะแนน อนุมัติ การงดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2551 ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,272,464	เสียง	ร้อยละ	99.937
ไม่เห็นด้วย	732,300	เสียง	ร้อยละ	0.053
งดออกเสียง	134,801	เสียง	ร้อยละ	0.010

วาระที่ 6 พิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ในวาระเรื่องพิจารณากำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ให้ พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษา การกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

ตามที่ ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2550 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 27 ธันวาคม 2550 ได้มีมติ กำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย เงินค่าตอบแทน เบี้ยประชุม เงินรางวัล ประจำปี และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร สำหรับปี 2551 แก่กรรมการบริษัทฯ ไว้แล้ว โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นต้นไป จนกว่าที่ประชุมผู้ถือหุ้นจะมีมติเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น ดังนี้

ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ :

- ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือนเป็นประจำทุกเดือน และ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาท เท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับ เบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 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) ให้ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย (เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2543)

เงินรางวัลประจำปี (Bonus): ให้คณะกรรมการบริษัท ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัท กำหนด

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ : ให้เป็นไปตามระเบียบของบริษัท

จึงเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติหลักเกณฑ์การกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2552 ตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เสนอ ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับปี 2551 อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัท เห็นว่า เนื่องจากบริษัท ประสบกับภาวะเศรษฐกิจที่ชะงักงัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัท ดังนั้น คณะกรรมการบริษัท จึงเห็นสมควรให้ปรับลดค่าตอบแทน เบี้ยประชุมกรรมการบริษัท และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการบริษัท นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2552 ถึง 30 เมษายน 2553 ดังนี้

- (1) ค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท ให้ปรับลดลงหนึ่งในสี่
- (2) สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ ให้ใช้สิทธิได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของจำนวนเที่ยวบินที่ได้รับสิทธิ

นายธรรมนุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น มีข้อสังเกตต่อที่ประชุมว่า

สิ่งที่ขออนุมัตินั้นเกินความจำเป็น ถึงแม้จะปรับลดลงมาแล้ว การบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจหนึ่งของรัฐบาล เพราะว่ารัฐบาลถือหุ้นเกินกว่า 50% เพราะฉะนั้นจะต้องใช้มติ ครม. 13 พฤษภาคม 2523 เบี้ยประชุม 10,000 บาท ต่อครั้งต่อเดือน เป็นมติ ครม. ถึงแม้ท่านจะอาศัยการลงคะแนนของผู้ถือหุ้นเป็นมติก็คงจะว่ากันไปในเรื่องหลายเรื่อง ท่านอ้างว่าคณะกรรมการตรวจสอบอาศัยมติ ครม. 23 เมษายน 2543 ผมได้เปิดดูมติ ครม. ที่ท่านอ้าง อันนี้ใช้ไม่ได้ ยกเว้นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ในหนังสือที่เขียนไว้ชัดในเรื่องกรรมการตรวจสอบว่า เามาใช้ไม่ได้ สาเหตุเพราะว่ารัฐวิสาหกิจที่เขาให้กรรมการตรวจสอบได้ด้วย เพราะว่าเบี้ยประชุมน้อย 10,000 บาท ท่านไม่ต้องมาประชุมตามหน้า 100 ในรายงานการประชุม ท่านก็ได้เงิน 50,000 บาท แล้ว ไม่ต้องทำอะไรเลย มีประชุมมาอีก 30,000 บาท มาประชุมชนิดหนึ่งขออนุญาตไปก่อน ท่านที่สิบนาที่ไปแล้ว ขอถามว่าอย่างนี้คุ้มไหม ก็ไม่น่าจะคุ้มนะ เพราะฉะนั้นคิดว่าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งที่ทำได้ตรงนี้ และสิ่งที่เสนอก็มีมติ ครม. ขณะเดียวกันขอเสนอสวนกลับสิ่งที่กรรมการเสนอมา คือ ค่าตอบแทน ค่า

เบี้ยประชุม แทนที่จะลดเศษหนึ่งส่วนสี่ ขอเสนอว่าเหลือเศษหนึ่งส่วนสี่ ไม่ได้ตัดหมด ท่านได้พอควร เศรษฐกิจพอเพียง การบินไทยมีวิกฤติการณ์อยู่แล้ว ท่านควรจะเอาแต่พอควร สำหรับสิทธิประโยชน์ ก็ในมุมเดียวกัน ก็คงเหลือเศษหนึ่งส่วนสี่ ไม่ใช่ตัดเศษหนึ่งส่วนสี่

นางสาวปิยะนุช ไชยกุล ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. จากข้อมูลที่เปิดเผยในหน้าหนังสือพิมพ์หลายฉบับทำให้ทราบว่าคณะกรรมการการบินไทย มีการใช้งบประมาณ Entertainment เป็นจำนวนมาก อยากจะเสนอว่าในภาวะที่บริษัท ขาดทุนเช่นนี้ ควรตัดออกเพราะว่ากรรมการแต่ละท่านก็มาจากที่ทำงาน มีงานทำในตำแหน่งที่สูงย่อมมีงบประมาณมาจากงานที่ท่านทำอยู่แล้ว

2. ขอสอบถามว่าการบินไทยยังให้สิทธิประโยชน์แก่อดีตกรรมการหรือไม่ เป็นต้นว่า ตัวเครื่องบิน ถ้ายังมีก็สมควรยกเลิกเพราะกรรมการมีอายุงานไม่นาน แต่ละท่านก็มีการหมุนเวียนเปลี่ยนไป มีคนใหม่เข้ามาเรื่อยๆ เป็นภาระผูกพันที่จะเพิ่มค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่ควรเป็นรายได้ให้แก่บริษัท

นางพรรณชนิดตา บุญครอง ผู้รับมอบฉันทะจากกระทรวงการคลัง ชี้แจงว่า

ในส่วนในเรื่องคำตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการ การที่ทางคณะกรรมการเสนอเพื่อจะขอปรับลดคำตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการ ปี 2552 ลงหนึ่งในสี่ จะขอให้รวมถึงคำตอบแทนและก็เบี้ยประชุมของคณะอนุกรรมการ คณะทำงานชุดต่างๆ ที่กรรมการแต่งตั้งขึ้น และรวมถึงบุคคลภายนอกที่พนักงานบริษัท เชิญมาเป็นทีปรึกษาของประธานกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานต่างๆ ด้วย และสำหรับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารนั้น ขอให้คณะกรรมการบริษัทการบินไทยดำเนินการปรับปรุงระเบียบบริษัทเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านการให้บัตรโดยสารกับกรรมการ อดีตกรรมการบริษัท ดังนี้คือ ขอให้สิทธิประโยชน์ให้จำกัดเฉพาะตัวของกรรมการ โดยไม่รวมคนในครอบครัวหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ก็คือ ให้สิทธิประโยชน์ทำได้เฉพาะดำรงตำแหน่งกรรมการเท่านั้น ขอให้ยกเลิกการให้สิทธิประโยชน์ดังกล่าวเมื่อพ้นจากตำแหน่งกรรมการแล้ว

นายกฤตพงศ์ พสุวรพงศ์ ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

1. ไม่มีความเห็นขัดแย้งกับคำตอบแทน แต่จะเสนอให้เกิดความโปร่งใสของบริษัทเอง ขอให้มีการบันทึกการรับคำตอบแทน เบี้ยประชุม และสิทธิประโยชน์ของบัตรโดยสาร โดยแจกแจงแต่ละบุคคลของคณะกรรมการเอง เพื่อให้ผู้ถือหุ้นในปีต่อไปนี้ พิจารณาความเหมาะสมว่า ท่านแต่ละบุคคลนี้สมควรจะได้รับคำตอบแทนอยู่หรือเปล่า

2. ขอสนับสนุนผู้แทนกระทรวงการคลังที่ให้การยกเลิกการใช้สิทธิต่างๆ ของผู้ที่ไม่ได้เป็นคณะกรรมการแล้ว

นายสมศักดิ์ มาณพ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

เรื่องค่าตอบแทนตำแหน่งรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จำนวนหนึ่งแสนห้าหมื่นบาทนั้น มีพนักงานที่สอบถามมาว่าขณะนี้ยังมีการรับอยู่จริงหรือไม่ อยากให้รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้ตอบ และขอให้บันทึกไว้เป็นหลักฐานในบันทึกการประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นด้วยครั้งนี้

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เนื่องจากรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ไม่อยู่ในห้องประชุม ผมขอเรียนได้เลยเพราะทราบจากข้อมูลอยู่แล้วว่าท่านได้แจ้งต่อคณะกรรมการแล้วว่าเงินจำนวนนี้ท่านไม่รับ เพราะว่าการบินไทยอยู่ในภาวะที่มีปัญหา เพราะฉะนั้นท่านขอไม่รับ ผมยืนยันได้

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ค่าน้ำมันรถผู้บริหารสูงมาก ๆ เท่ากับเงินเดือนของพนักงานหลายคน ถามว่าใครเป็นคนอนุมัติใช้อำนาจอะไรอนุมัติ ใช้ระเบียบข้อบังคับใด และออกเมื่อไร ระเบียบข้อบังคับ อยากขอด้วยจะใช้ไปศาล

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ค่าน้ำมันผู้บริหาร ให้ผู้บริหารตอบก็แล้วกัน เรื่องมติ ครม.ที่ให้มากเกินกว่า 10,000 ขอเรียนว่ามีหนังสือของกระทรวงการคลังถึงกรรมการผู้อำนวยการใหญ่บริษัท การบินไทย ด่วนที่สุด ที่ กค. 085/1681 ลงวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 แจ้งถึงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2547 เห็นชอบในการปรับปรุงอัตราเบี้ยกรรมการรัฐวิสาหกิจตามที่กระทรวงการคลังเสนอ แล้วในนั้นข้อ 1 ก็คือ ให้ความเห็นชอบให้กำหนดเบี้ยกรรมการรัฐวิสาหกิจใหม่ โดยเบี้ยกรรมการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามที่กำหนดในกฎหมายมหาชน ก็คือ ยกเว้นแล้วแต่ที่ประชุมจะให้อย่างไร

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ท่านประธานยังไม่ได้ตอบ เรื่องมติ ครม. 25 เมษายน 2543 ท่านพูดถึง 2547

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

จากมติ ครม. 2543 ปัจจุบันได้มีมติ ครม. 2547 ด้วย

นายพรชัย ธรรมธรรม ผู้ถือหุ้น อภิปรายว่า

ขอขอบพระคุณท่านผู้แทนกระทรวงการคลังอีกครั้งหนึ่ง ที่ได้เจอวันนี้ เช่นเดียวกับผู้ถือหุ้นอีกหลายๆ ท่าน ที่มีความเป็นตัวของตัวเองขึ้นมาจะโดยอะไรก็แล้วแต่ ผิดกับการประชุมหลายๆ ครั้งที่ผู้แทนกระทรวงการคลังรับคำสั่งมา เพราะฉะนั้นสิ่งที่พูดก็คือยืนยันว่าวันนี้ได้มีข้อคิดเห็นกับผู้แทนกระทรวงการคลังในหลายๆ ประเด็น ซึ่งอยู่ในภาวะที่น่าพอใจสำหรับผู้ถือหุ้นรายย่อย เป็นศักดิ์ศรีของข้าราชการที่เขียนเอาไว้ในหนังสือการบินไทย ความโปร่งใส พูดถึงรักษาประโยชน์ประเทศชาติมากกว่าของตัวเองและขององค์กร อันนี้คือสิ่งที่ขอสรรเสริญเป็นอย่างยิ่ง พวกเราทั้งหลายที่อยู่ในนี้ ในการประชุมรัฐวิสาหกิจหลายๆ แห่งที่อยู่ใน

ตลาดหลักทรัพย์ก็คงจะเห็นด้วย เพราะนี่เป็นครั้งแรกที่ผมเห็นบทบาทของผู้แทนกระทรวงการคลังที่เป็นตัวของตัวเองอย่างยิ่ง เพราะฉะนั้นขอให้บันทึกไว้ให้ดีกว่าสิ่งที่ท่านผู้แทนกระทรวงการคลังได้เสนอเอาไว้ คืออะไรบ้าง ผมจะขอเพิ่มเติมในบางประเด็น ในเรื่องของกรณีการแต่งตั้งในข้อ 2 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดิมตามที่เสนอ ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับการแต่งตั้ง หรือเป็นประธานกรรมการหรืออนุกรรมการชุดต่างๆ คณะทำงานชุดต่างๆ นี้ ระบุเอาไว้เลยว่าจะต้องได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง อันนี้เขียนเอาไว้ไม่ ค่อยชัด 10,000 ต่อครั้ง หากเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการและคณะกรรมการชุดใดมีการประชุมมากกว่า หนึ่งครั้งคงได้รับเบี้ยประชุม 10,000 บาท หมายความว่า 1 ชุด ถ้าประชุม 3 ครั้ง ก็ได้ 10,000 บาท แต่ถ้า เป็น 3 ชุด ไม่ได้ 10,000 บาท จะได้ 30,000 บาท ใช่ไหม ในข้อ 3 กรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทน เห็นด้วยเพราะมีมติ ครม. รองรับ สำหรับเงินรางวัลประจำปีให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินจ่ายปันผล และหลักเกณฑ์จัดสรรเป็นไปตามคณะกรรมการ บริษัทฯ กำหนด อันนี้หมายความว่ากรรมการบริษัทฯ ได้รับและก็พิจารณาหลักเกณฑ์เอง แบ่งกันเอง ในกรณี ถ้าหากว่าไม่มีโบนัส เนื่องจากขาดทุน คงจะต้อง Delete ไป ข้อ 4 ในเรื่องสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร กรรมการ อันนี้บอกให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ แต่ว่าในปีที่เสนอก็คือว่าให้ใช้สิทธิได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของ จำนวนเที่ยวบิน อันนี้พูดถึงเฉพาะของตัวกรรมการใช่ไหม สำหรับผู้ติดตามและครอบครัว ไม่ได้พูดถึงในนี้ เพราะฉะนั้นหลักเกณฑ์อันนี้เป็นสิ่งที่พูดถึงสิทธิประโยชน์เฉพาะของกรรมการเท่านั้น ถ้าหากบริษัทฯ จะให้ผู้ ถือหุ้นรายย่อยทราบบ้างก็จะดีกว่าสิทธิประโยชน์นี้ที่เป็นหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ นี้คืออะไร เคยทราบว่า MD ของบริษัทฯ สามารถที่จะ Authorize ในการที่จะ Upgrade ผู้โดยสารได้ ครอบครัวกรรมการอาจจะซื้อตัว Economy Class แล้ว MD ก็ Upgrade ขึ้นไปเป็น First Class ก็ได้ใช่ไหม มีอำนาจอยู่ตรงนี้ใช่ไหม นี่เองเป็น สิ่งหนึ่งที่ผู้โดยสารหรือว่าทางผู้ถือหุ้นรายย่อยไม่ทราบเลย ตรงนี้อยากจะให้เปิดเผยในเรื่องหลักเกณฑ์ เพราะ เรื่องต่างๆ เหล่านี้ เป็นเรื่องของค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นทั้งนั้น สำหรับในเรื่องของสิทธิประโยชน์ในเรื่องของค่า รับรองอะไรต่างๆ ก็คิดว่ามีท่านผู้ถือหุ้นไปแล้วก็จะไม่กล่าวถึง แต่อยากจะทราบว่า ในแต่ละปีที่ผ่านมา ถ้าย้อนหลังไป 4-5 ปี ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ที่เกิดขึ้นจากกรรมการบริษัทฯ มีเป็นปริมาณเท่าไรในแต่ละปี สิทธิ ประโยชน์ต่างๆ เหล่านี้คิดว่ามันเป็นเรื่องของการกระทบกระเทือนต่อรายรับและผลตอบแทนผู้ถือหุ้นรายย่อย ทั้งนั้น ในเมื่อเรามาอยู่ในที่เดียวกัน ท่านในฐานะผู้แทนของผู้ถือหุ้นรายย่อย พนักงานบริษัทฯ ในฐานะที่ผู้ ทำงาน ผู้ถือหุ้นรายย่อยส่วนหนึ่งในฐานะเป็นเจ้าของมันลงเรือลำเดียวกันมาแล้ว มีอะไรแบ่งปันความรับผิดชอบด้วยกัน ถึงคราวที่จะต้องเจ็บตัวก็ต้องเจ็บด้วยกัน ผู้ถือหุ้นรายย่อยซื้อหุ้นจากราคาเท่าไร และเวลานี้อยู่ เท่าไร แต่ว่าสิ่งที่ท่านเสนอมาก็คือว่า ขอลดรายได้หนึ่งในสี่ พวกเรารายได้ลดเท่าไร หนึ่งในสี่ แบบที่คุณธรรม นุญ จุลมณีโชติกล่าวใช่ไหม เพราะฉะนั้นในเมื่อมันมาอยู่ด้วยกัน ลองพิจารณาดูว่า ถ้าตั้งกรรมการขึ้นมา ใหม่แล้วนี้จะทบทวนรายได้ต่างๆ ค่าเบี้ยประชุมต่างๆ ก็น่าจะเป็นอานิสงส์และเป็นประโยชน์กับผู้ถือหุ้นราย ย่อย

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

จะรับข้อเสนอของท่านผู้ถือหุ้นไว้ ต้องเรียนว่าสิ่งที่ขอมติต่อที่ประชุมในวาระที่ 6 ผมขอเรียนว่าใน ส่วนของที่กระทรวงการคลังได้เสนอนั้น ทางผมก็จะรับไปเพื่อให้ทางกรรมการชุดใหม่ดำเนินการให้เป็นไป ตามความเห็นของผู้ถือหุ้นใหญ่คือกระทรวงการคลัง ซึ่งท่านก็คงพอใจ แต่มติที่ขอในวันนี้ เป็นมติที่ประชุม ต้องพิจารณาอนุมัติค่าตอบแทนซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับปี 2551 ตามที่เสนอ นั่นก็คือเป็นหลักเกณฑ์ตามที่ เสนอในปี 2551 แต่ในการที่ลดทั้งหลายเป็นเรื่องกรรมการจะต้องไปดำเนินการให้เป็นไปตามความเห็นผู้ถือ หุ้นใหญ่ คือกระทรวงการคลัง

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น มีข้อสังเกตต่อที่ประชุมว่า

ผมว่าท่านกำลังจะทำผิดกติกา ในเมื่อมีคนเสนอตรงนี้ท่านต้องขอมติแล้วก็ดำเนินการนี้ แล้วแก้ไข ไม่ใช่ไปรอแก้ไขโดยพวกท่านทำกันเอง มันผิด เพราะฉะนั้นตรงนี้ท่านต้องให้ลงมติ ชี้แจงให้ถูกต้องว่า กระทรวงการคลังได้เสนออย่างนี้ เพราะฉะนั้นมติของท่านที่เสนอมาตรงนั้นกับของกระทรวงการคลัง ตรงนี้ ใครจะเห็นด้วยอันไหน แล้วชี้แจงให้รู้ด้วยว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ที่สำคัญท่านอย่าไปรวบรัดและพิจารณา บิดเบือนเป็นอื่น เพราะฉะนั้นดำเนินมาถึงวาระที่ 6 แล้ว ในเมื่อมีคนเสนอโดยหุ้นใหญ่แล้ว ฉะนั้นถ้าท่านสรุป ยังไงหุ้นใหญ่ชนะ เอาเลยครับ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอในข้อ 3 ข้อนั้น แล้วแก้ไขของท่านให้หมด แล้วเริ่ม ตั้งแต่ที่ท่านจะดำเนินการในวันพรุ่งนี้เป็นต้นไปด้วย เพราะผมจะขอตรวจสอบ ขอข้อมูลข่าวสารในวันพรุ่งนี้

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ถ้าคุณฟังที่ผู้แทนกระทรวงการคลังพูดให้ดีก็คงจะเข้าใจ คือเนื่องจากว่าคณะกรรมการที่ได้เสนอลด ผลประโยชน์ต่างๆ ของตัวเองลงมา ซึ่งกระทรวงการคลังก็บอกไม่พอต้องลดลงมากกว่านั้น ก็ให้ไปแก้ไขกฎ ระเบียบออกมาให้เป็นไปตามนั้น แต่ส่วนมติใหญ่ที่กระทรวงการคลังไม่ได้ขอเปลี่ยนแปลง เพราะฉะนั้นสิ่งที่ ผมขอก็คือ ขออนุมัติค่าตอบแทนซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ตาม 2551 ตามที่เสนอ และก็จะนำสิ่งที่กระทรวงการคลัง เสนอนั้นไปดำเนินการตามที่กระทรวงการคลังได้แจ้ง

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤษ์ ผู้ถือหุ้น มีข้อสังเกตต่อที่ประชุมว่า

ท่านประธานท่านลืมมาตราที่ผมบอก ขอมติเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของผู้ถือหุ้นที่เข้ามาประชุม แล้วที่กระทรวงการคลังได้เสนอมานั้นเป็นเรื่องที่จะต้องมาพิจารณาในที่ประชุมไม่ใช่กรรมการตัดสินใจ เพราะฉะนั้นวาระนี้ท่านจะต้องเขียนให้ชัดว่า ข้อ 1 ค่าตอบแทนที่ท่านขอมตินั้น เป็นค่าตอบแทนอัตราเดิมคือ อะไร เงินเดือนคงที่ 50,000 เบี้ยประชุมครั้งละ 30,000 อย่างนั้นใช่ไหม ส่วนสิทธิประโยชน์อื่นหรืออย่างอื่น นั้น กระทรวงการคลังผู้แทนเขาเสนอว่าไง จดไว้ให้ชัดเจนว่าคืออะไร ไม่ใช่ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ไม่รู้ กระทรวงการคลังเสนออยู่ที่ไหน ผมก็ยังไม่เห็นเป็นลายลักษณ์อักษรเลย เมื่อท่านจะต้องขอมติที่ประชุมให้ได้ เสียงตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา 90 แล้วถึงจะถือว่าเป็นมติที่ประชุม

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ผมกำลังจะขอเสียงมติ เพราะฉะนั้นก็ขอให้ลงคะแนนเสียงว่าสิ่งที่ผมเสนอก็คือ ขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติคำตอบแทนกรรมการซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เดียวกับปี 2551 ตามที่เสนอ ถ้ากระทรวงการคลังไม่ลงมติให้ และคะแนนเสียงไม่ถึง 2 ใน 3 วาระนี้ก็ตกไป ฉะนั้นขอให้ผู้ถือหุ้นกรุณาลงมติในประเด็นนี้

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ์ จรุงธนกิจ นางปรารมภ์ ชาตะเมธีวงศ์ และนายพงษ์ศุภษฏี รอดเรืองเดช ผู้ถือหุ้น เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลาชนนทีนิวัฒน์ และนางอุทัยชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

เห็นด้วย	1,362,482,314	เสียง	ร้อยละ	99.650
ไม่เห็นด้วย	4,624,550	เสียง	ร้อยละ	0.338
งดออกเสียง	155,301	เสียง	ร้อยละ	0.012

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม อนุมัติกำหนดคำตอบแทนกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย เงินคำตอบแทน เบี้ยประชุม เงินรางวัลประจำปี และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ดังนี้

เห็นด้วย	1,362,482,314	เสียง	ร้อยละ	99.650
ไม่เห็นด้วย	4,624,550	เสียง	ร้อยละ	0.338
งดออกเสียง	155,301	เสียง	ร้อยละ	0.012

วาระที่ 7 เรื่องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าสอบบัญชี

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ในฐานะประธานกรรมการตรวจสอบ แจ้งว่า

บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีมาโดยตลอด ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 ซึ่งไม่มีความสัมพันธ์และไม่มีส่วนได้เสียกับบริษัทฯ บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ สตง. ยังเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ แต่ สตง. ไม่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทร่วมของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ ดังกล่าวไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ

ในปี 2551 สตง. เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ โดยได้รับค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี เป็นเงิน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงินรายไตรมาส รวม 3 ไตรมาสฯ ละ 300,000 บาท นั้น บัดนี้ สตง. ได้ดำเนินการมาครบวาระแล้ว จึงจำเป็นต้องพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบ บัญชี ประจำปี 2552 โดย สตง. ได้แจ้งค่าธรรมเนียมการตรวจสอบประจำปี 2552 ซึ่งประกอบด้วย

1. ค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีประจำปี จำนวน 2,000,000 บาท และค่าสอบทานงบการเงิน รายไตรมาสฯ ละ 300,000 บาท

2. ค่าธรรมเนียมที่อาจมีเพิ่มเติมจากการที่บริษัทฯ ได้รับอนุมัติการส่งเสริมการลงทุนจาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 6 ลำ แต่เนื่องจากบริษัทฯ ยังไม่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะระบุถึงรายละเอียดหรือรายงานที่บริษัทฯ ต้องจัดทำ ทาง สตง. จึงยังไม่ สามารถแจ้งค่าธรรมเนียม (หากมี) ได้เนื่องจากต้องนำข้อมูลมาพิจารณาปริมาณงานที่เพิ่มเติม นอกเหนือจาก ขอบเขตงานตรวจสอบงบการเงินโดยปกติ

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาข้อเสนอของ สตง. แล้ว และเสนอให้แต่งตั้ง สตง. เป็นผู้สอบ บัญชีของบริษัทฯ ในปี 2552 ต่อไป โดยมีค่าธรรมเนียมตรวจสอบบัญชีเป็นเงิน 2,000,000 บาท และค่า สอบทานงบการเงินรายไตรมาสฯ ละ 300,000 บาท เท่ากับปีที่ผ่านมา รวมถึงอนุมัติในหลักการสำหรับค่า แกรมเนียมการตรวจสอบบัญชีที่อาจมีเพิ่มเติมตามที่ สตง. เสนอด้วย

ไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามเพิ่มเติม

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ์ จรุงธนะกิจ นางปรารมภ์ ชาตะเมธีวงศ์ และนายพงษ์สุภษฎ์ รอดเรืองเดช ผู้ถือหุ้น เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์ และนางกัญชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,672,264	เสียง	ร้อยละ	99.957
ไม่เห็นด้วย	451,700	เสียง	ร้อยละ	0.033
งดออกเสียง	138,201	เสียง	ร้อยละ	0.010

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุม และออกเสียงลงคะแนน อนุมัติ แต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชี รวมถึงอนุมัติในหลักการสำหรับค่าธรรมเนียมการตรวจสอบบัญชีที่อาจมีเพิ่มเติมตามที่เสนอ ดังนี้

เห็นด้วย	1,366,672,264	เสียง	ร้อยละ	99.957
ไม่เห็นด้วย	451,700	เสียง	ร้อยละ	0.033
งดออกเสียง	138,201	เสียง	ร้อยละ	0.010

วาระที่ 8 เรื่องพิจารณาเลือกตั้งกรรมการ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 17 ระบุไว้ว่า “ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออก จากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุด กับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้ วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจาก ตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้”

โดยในปีนี้มีกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระ ดังนี้

1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์
2. นายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ
3. เรืออากาศโท อภินันท์ สุนนะเศรณี (ลาออกเมื่อวันที่ 5 มกราคม 2552 และไม่มี การตั้งผู้ใดแทน)
4. พล.ต.อ. วุฑฒิชัย ศรีรัตนวุฑฒิ (พ้นจากตำแหน่งเนื่องจากอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์วันที่ 27 มีนาคม 2552 และไม่มี การตั้งผู้ใดแทน)
5. พลเรือเอก เดชา อยู่พุด

กรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่ง จำนวน 8 คน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 21 เมษายน 2552 ดังนี้

1. นายศุภรัตน์ ควัฒน์กุล
2. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์
3. นายพิชัย ชุณหวิชิร
4. นายวิชิต สุรพงษ์ชัย
5. นายวิศิษฎ์ ลิ้มประนะ
6. พล.อ.อ. สุกำพล สุวรรณทัต

7. นายวิกรม คุ่มไพโรจน์
8. นายอมรศักดิ์ นพรมภา

ส่วนนายรังสรรค์ แสงสุข พ้นจากตำแหน่งเนื่องจากอายุครบ 65 ปีบริบูรณ์ ในวันที่ 1 เมษายน 2552

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ ข้อ 15 กำหนดไว้ว่า "คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน เลือกตั้งโดยที่ประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งในการเลือกตั้งกรรมการครั้งนี้ คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานุเคราะห์ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 มีมติให้เสนอที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่สมควรได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกจากตำแหน่งตามวาระ 5 คน กรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่ง จำนวน 8 คน และแทนตำแหน่งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง 1 คน ดังนี้

รายชื่อบุคคลที่สมควรได้รับการเลือกเป็นกรรมการของบริษัทฯ จำนวน 5 คน เพื่อทดแทนกรรมการที่ออกตามวาระ ตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานุเคราะห์ เสนอ ดังนี้

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ | ต่ออีกวาระหนึ่ง |
| 2. นายศุภรัตน์ คุ้มมณีกุล | แทนนายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ |
| 3. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ | แทนเรืออากาศโท อภินันท์ สุมนะเศรณี |
| 4. นายอารีพงศ์ ภูซอ่อม | แทนพล.ต.อ. วุฑฒิชัย ศรีรัตนวุฑฒิ |
| 5. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล | แทนพลเรือเอก เดชา อยู่พุด |

รายชื่อบุคคลที่สมควรได้รับการเลือกเป็นกรรมการของบริษัทฯ เพื่อทดแทนกรรมการที่ออกจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จำนวน 9 คน ตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานุเคราะห์ เสนอ ดังนี้

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 6. นายอมรศักดิ์ นพรมภา | แทนวาระเดิมของตนเอง |
| 7. นายอำพน กิตติอำพน | แทนวาระของนายวิจิต สุรพงษ์ชัย |
| 8. นายพิชัย ชุณหวิธร | แทนวาระเดิมของตนเอง |
| 9. นายบรรยง พงษ์พานิช | แทนวาระของพล.อ.อ. สุกำพล สุวรรณทัต |
| 10. พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ | แทนวาระของนายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ |

(สำหรับ พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ ได้มีหนังสือลงวันที่ 22 เมษายน 2552 ถึงประธานกรรมการบริษัทฯ เพื่อขอลงตัวจากการได้รับเสนอชื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากด้วยภาระหน้าที่ความรับผิดชอบในงานประจำที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน อาจจะทำให้การปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงขอลงตัวจากการได้รับการ

เสนอชื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท เพราะฉะนั้นจะไม่มีการลงคะแนนเสียงสำหรับพล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ)

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| 11. นายกอบชัย ศรีวิลาศ | แทนวาระของนายศุภรัตน์ คุ้มฉมัญกุล |
| 12. นายคณิต แสงสุวรรณ | แทนวาระของนายวิกรม คุ้มไพโรจน์ |
| 13. นายวัลลภ พุกกะณะสุต | แทนวาระของนายวิศิษฎ์ ลิ้มประนะ |
| 14. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ | แทนวาระของนายรังสรรค์ แสงสุข |

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย เลขานุการการประชุม ชี้แจงวิธีการลงคะแนนเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการ ดังนี้

- ให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน ทั้งที่ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนนที่แจกให้แล้ว
- ในการตรวจนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส จะมีพยานจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ทำหน้าที่ตรวจสอบการลงคะแนน และอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน
- เมื่อลงคะแนนเสร็จแล้ว ขอให้แจ้งเจ้าหน้าที่ของบริษัท เพื่อเก็บบัตรลงคะแนน

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงเพิ่มเติมว่า

ขอเรียนให้ทราบว่าในการลงคะแนนเสียง ก็จะไม่มีการลงคะแนนให้กับ พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ เพราะท่านขอถอนตัว ส่วนท่านอื่นนั้นก็ลงคะแนนต่อไป และการลงคะแนนนั้นผมขอให้ลงคะแนนเป็นรายบุคคล แต่จะลงคะแนนและนับคะแนนไปพร้อมกัน เพื่อจะได้ไม่ต้องขานทีละชื่อเพื่อไม่ให้เสียเวลา เพราะฉะนั้นท่านจะลงคะแนนกรรมการทั้งหมด 13 ท่าน ได้เลย

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก สอบถามว่า

ก่อนที่จะเสนอญัตติ เข้าใจว่าที่เสนอ 14 รายชื่อ และเหลือ 13 รายชื่อ จะเว้นไว้ทำไมอีก 1 ตำแหน่ง เว้นไว้สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ท่านใหม่เพื่อที่จะเข้าไปเป็นด้วยเพื่อให้ครบ 15 คน ใช่หรือไม่

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ความมุ่งหมายน่าจะเป็นเช่นนั้น แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกรรมการที่จะมาพิจารณาตั้งทดแทน เพราะว่าคนที่เหลืออยู่ตำแหน่งหนึ่งนั้นจะเป็นการตั้งทดแทน ซึ่งสามารถทำได้ตามข้อบังคับของบริษัทข้อ 20

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

ขอทราบทุกๆ ท่านในที่ประชุม ทั้งผู้ถือหุ้น โดยเฉพาะตัวแทนกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม ได้โปรดอย่าเพิ่งทำเครื่องหมายลงไปในบัตรลงคะแนน สิ่งแรกตามข้อบังคับข้อที่ 15 ในหมวด 4 เรื่องคณะกรรมการ คณะกรรมการของบริษัท ประกอบไปด้วยกรรมการไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน ขณะ

ที่ฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศ และของบริษัทฯ ขณะนี้ เห็นว่าจะต้องคัดเลือกผู้ที่มีความสามารถจริงๆ ฉะนั้นคงต้องเสนอนอกจาก 13 คน 14 คน นี้ เข้ามารับการพิจารณา แต่ที่สำคัญไปกว่านั้น ท่านอายุหรือไม่ที่ สิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งไม่ได้ขาดทุน Hedging น้ำมันอย่างเรา แต่มีกรรมการ 9 คน ท่านผู้เข้าประชุมทุกท่านขอ เสียงรับรองญาติ ขอเสนอให้มีกรรมการบริษัทฯ เพียง 9 คน โดยจะเสนอคนที่พิทักษ์ผลประโยชน์อย่างแท้จริง

พันตำรวจเอก เสริมเกียรติ บำรุงพฤกษ์ ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

วาระเรื่องการตั้งกรรมการ มีประเด็นสำคัญคือประเด็นด้านข้อกฎหมาย ที่มีบทบัญญัติไว้กับประเด็น ข้อเท็จจริงของบุคคลที่จะพิจารณาให้เป็นกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างเป็นรายคน ตามมาตรา 83 ในกรณี ที่ กรรมการว่างลง ไม่ใช่เหตุอื่นตามที่ครบวาระ ตายก็ดี ลาออกก็ดี พิจารณาอะไรทำงานไม่ได้ก็ดี กฎหมายบัญญัติ ไว้ชัดเจนว่าต้องดำเนินการภายใน 1 เดือน เมื่อกฎหมายได้มีบังคับเอาไว้แล้วในเรื่องการพิจารณาคุณสมบัติ การพิจารณาคณะกรรมการ ในมาตรา 68 พระราชบัญญัติบริษัทมหาชน พ.ศ. 2535 คุณสมบัติของกรรมการ และข้อต้องห้าม ดังนี้ คุณสมบัติ 1. เป็นบุคคลธรรมดา 2. บรรลุนิติภาวะ ข้อต้องห้าม 3 ข้อที่ห้ามไว้ไม่ให้มี การละเมิดหรือฝ่าฝืน 3. ไม่เคยรับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ที่ได้ กระทำโดยทุจริต 4. ไม่เคยถูกลงโทษไล่ออก หรือปลดออกจากราชการ หรือองค์กร หรือหน่วยงานของรัฐ ฐานทุจริตต่อหน้าที่ ท่านกรุณาดูรายชื่อกรรมการที่ส่งมาให้พิจารณาแต่งตั้ง มีการเสนอชื่อแทนคนที่ออกไป ด้วยครบวาระ คนที่เข้ามาแทนก็รับวาระใหม่เต็มทีก็จะอยู่ได้ถ้าอนุมัติ อีกประเภทหนึ่งแทนชุดที่ลาออก ได้ ถามท่านประธานว่าเหตุผลใบลาออกของกรรมการแต่ละท่านนั้นบันทึกเหตุการณ์ลาออกไว้ว่าอย่างไร ขอให้ ท่านตอบเป็นรายคน เพราะกรรมการที่ลาออกนั้นถูกรอรับว่า ต้องยินยอมออก หรือว่ามีเหตุอื่นที่ขอลาออก ในใบลาออกต้องให้เหตุผลไว้ แล้วท่านบอกว่ามีผลเมื่อวันที่ 21 คือเมื่อวานนี้วันเดียว ถ้าวันนี้กรรมการที่ลา ออกไปก็ดี ครบวาระก็ดี หากอยู่ใกล้ๆ บริเวณที่ประชุมนี้ หรือคอยฟังผล หรือส่งผู้แทนมาฟังผล ขอให้นำสิ่งที่ กล่าวมาแล้วและกำลังจะกล่าวต่อไปไปเรียนให้ท่านเหล่านั้นทราบด้วย ผมขอเพิ่งไปถึงที่หมายเลข 2 ใน ประเภทที่บอกว่าแทนกรรมการที่ออกตามวาระนายสุภรัตน์ คุ้มมนกุล แทนนายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ ซึ่งถ้าไม่ลา ออกก็ยังคงอยู่ในวาระหน้าที่กรรมการ แต่ท่านผู้นี้มีกรณีที่มีการชี้มูลความผิดของ ปปช. ยื่นมติออกมาแล้ว ชัดเจน เมื่อวันที่ 20 และจะต้องส่งเรื่องทางวินัยตามมาตรา 85 ข้าราชการกระทำผิดวินัยร้ายแรง ผู้บังคับ บัญชาจะพิจารณาภายใน 30 วัน ไม่มีเงื่อนไขอะไรอีก ในเรื่องที่มีเงื่อนไขของบุคคลท่านนี้ มีที่มาที่ไปก็ค่อนข้าง พิสดารชัดเจน แสดงเจตนาลาออกก็คือแสดงความประสงค์ไม่ขออยู่ปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัทฯ อีกต่อ ไปแล้ว ไฉนจึงมาเสนอตัวเองเข้ามาเป็นกรรมการแทนผู้อื่นอีก ส่วนหมายเลขอื่นๆ ผมยังไม่มีเวลาพอที่จะเข้าไปอภิปรายถึงรายบุคคล

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เพื่อประหยัดเวลา ขออนุญาตถามกระทรวงการคลัง หรือผู้แทนกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ถ้าท่านผู้แทนกระทรวงการคลังว่าอย่างไรก็เป็นอย่างนั้น จะได้ไม่ต้องมาโหวตให้เสียเวลา ขออนุญาตถาม กระทรวงการคลังเลยว่าจะมีกรรมการ 15 ท่าน หรือว่าจะมีกรรมการ 9 ท่าน ตามที่มีผู้ถือหุ้นเสนอ

นางพรรณชนิดตา บุญครอง ผู้รับมอบฉันทะจากกระทรวงการคลัง ชี้แจงว่า

เนื่องจากก่อนที่กระทรวงการคลังจะมาประชุมผู้ถือหุ้น ได้ขอรับนโยบายจากรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลังมาแล้ว ในการที่จะมาออกเสียงลงคะแนนโหวตกรรมการจำนวน 14 ท่าน ฉะนั้นทาง กระทรวงการคลังก็คงต้องขอยืนยันตามนโยบายที่ได้รับมา

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ที่ประชุมก็ได้คำตอบในประเด็นนี้แล้ว ตกลงว่าจะโหวตกัน ถือว่ากรรมการบริษัท มีทั้งหมด 15 ท่าน แล้วมาโหวตกัน 14 ท่าน ท่านที่ไม่ประสงค์จะลง 1 ท่าน ผู้ถือหุ้นก็ลงคะแนนเสียงเพียง 13 ท่าน ผมขอตอบ ท่านเสริมเกียรติฯ ก่อนว่าท่านอยากจะถามอะไร เพราะเอกสารที่ท่านส่งมาให้ นั้นถ่ายมาจากหนังสือพิมพ์ ขอเรียนว่าผมคงไม่เอาข่าวในหนังสือพิมพ์มาเป็นปัจจัยในการวินิจฉัยเรื่องอะไรทั้งหลาย เพราะว่าเท่าที่ได้มีการเสนอชื่อมาแล้วก็ได้มีการส่งเสนอไปให้ผู้ถือหุ้นแล้ว ต้องเรียนว่าเป็นไปตามมติของกรรมการสรรหาซึ่งได้มีการประชุมกันเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 เมื่อมีข่าวหนังสือพิมพ์ออกมาแล้วแต่ผมยังไม่ทำอะไรที่เป็นทางการออกมา ถือว่าเวลานี้บุคคลที่ท่านได้กล่าวถึงยังไม่ได้ขาดคุณสมบัติใดๆ และเมื่อไม่ขาดคุณสมบัติใดๆ ก็อยู่ในดุลยพินิจของผู้ถือหุ้นว่าจะลงคะแนนให้หรือไม่ ถ้าเห็นว่าข่าวในหน้าหนังสือพิมพ์อาจจะทำให้เสียหาย หรือเสื่อมเสียได้ท่านก็ลงคะแนนไม่เห็นด้วย เพราะฉะนั้นก็คงต้องดำเนินการไปตามเอกสารที่ผมได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบแล้ว

นายประเสริฐ เลิศยะไธ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ในวาระที่ 8 นี้เป็นเรื่องสำคัญ ตามข้อบังคับข้อ 17 ขอให้บันทึกการประชุมไว้ด้วยว่า ที่ผมเสนอนี้ เนื่องจากบริษัทการบินไทย เป็นบริษัทมหาชนและรัฐวิสาหกิจ กรรมการที่ท่านเสนอมาเป็นลูกจ้างชั่วคราว แต่ผู้ถือหุ้นมหาชน และรวมทั้งกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นภาคประชาชนทั่วประเทศ จะเป็นเจ้าของบริษัทฯ ตลอดกาล ยกเว้นว่าจะยกเลิกไม่มาถือหุ้น ไม่เข้ามายุ่งกับบริษัทฯ ผมขอถามโดยเฉพาะท่านที่เป็นประธานฯ ดังนี้

1. หลักเกณฑ์ที่ท่านได้เสนอมานั้น ท่านได้ชี้แจงแล้วว่ามีความสมบูรณ์ดีอย่างไร อยากให้ท่านตอบด้วยว่าคณะกรรมการที่สรรหาบุคคลเหล่านี้มา มีใครบ้าง
2. ที่ท่านเขียนบันทึกลงว่า นายศุภรัตน์ คิวฉนวนกุล แทน นายวิสุทธิ์ ศรีสุพรรณ และนายกอบชัย ศรีวิลาศ แทนวาระของนายศุภรัตน์ คิวฉนวนกุล นั้นไม่ตลกเรื่องนี้ไม่ใช่เรื่องต่างตอบแทน กระทรวงการคลังแจ้ง มาว่า 14 คน มีผู้ถือหุ้นบอกว่าไม่ต่ำกว่า 5 คน ก็เสนอ 9 คน ท่านก็เสนอมาเลยไม่ต้องมาแทนคนนั้นคนนี้ ไม่ใช่สมบัติผลัดกันชม

3. ท่านบอกว่าบริษัทฯ ได้เปิดให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลที่เห็นว่ามีความเหมาะสม โดยเปิดไว้ในเว็บไซต์ของบริษัทฯ แต่ไม่มีผู้ใดเสนอรายชื่อ มีเหตุตามที่ไหนมานั่งเฝ้าเว็บไซต์ ท่านผู้ใดมีเว็บไซต์หนึ่งเฝ้าโปรดปรามมือดั่งๆ นั่งเฝ้าทั้งวันทั้งคืนไม่ต้องทำมาหากินอะไร ถ้าแน่จริงส่งหนังสือไปกระดาษแผ่นเดียวหรือออกสื่อก็ได้ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ ว่าขณะนี้บริษัทฯ ได้เปิดให้ผู้ถือหุ้นมหาชนเสนอชื่อกรรมการ เพราะฉะนั้นผมขอเสนออธิบดีกรมราชทัณฑ์ มาแทนผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เพื่อจะเอากรรมการเหล่านี้เข้าคุก และกรรมการที่แล้วมาไม่ปล่อยให้ลอยนวล เพราะในการจัดบันทึกการประชุมมี Good Governance ตลอดเลย และหมายเลข 2 นั้น ท่านอย่าดันทุรัง ท่านเป็นนักกฎหมาย เมื่อ ป.ช.ช. ชี้มูล ก็ต้องหยุดปฏิบัติงานและขอเสนอนาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต เป็นกรรมการด้วย

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

สรุปว่าท่านขอเสนอ 2 คน โดยไม่มีประวัติ ไข่หรือไม่ แล้วท่านตรวจประวัติหรือยังว่าถูกต้องหรือไม่ คุณยังไม่รู้ชื่อแล้วคุณจะเสนอได้อย่างไร

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ตรวจแล้วนั่งอยู่นี้ แต่อธิบดีกรมราชทัณฑ์ยังไม่ทราบ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ในเมื่อคุณยังไม่รู้ชื่อแล้วคุณจะเสนอชื่อได้อย่างไร สรุปว่าคุณไม่มีชื่อเสนอ

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ก็ขอเสนอ นาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต เป็นกรรมการ

นายฉัตร กำเหนิดดี ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ผมเคยทักท้วงในเรื่องของคุณสมบัติ คราวที่แล้วได้โต้แย้งว่าคุณสมบัติของคุณพิชัยฯ จะขัดต่อพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานของกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งท่านประธานเองได้กรุณาตอบว่าเป็นความเห็นส่วนตัวของท่านว่าไม่ขัด โดยท่านเห็นว่ากรณีมีส่วนได้เสีย น่าจะเป็นลักษณะเดียวกันกับกรณีของผู้รับสัมปทานหรือว่าผู้ร่วมทุน ซึ่งก็เป็นความเห็นทางกฎหมายเป็นการตีกรรเชียง ยังไงก็ยืนยันว่าคุณสมบัติของคุณพิชัยฯ เป็นกรณีต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติคุณสมบัติ มีตัวอย่างกรณีของคุณพรชัย รุจิประภา ซึ่งท่านเป็นประธานกรรมการของปตท. และประธานของการไฟฟ้าฝ่ายผลิต ในเวลาเดียวกัน ท่านเป็นตั้งแต่ปี 2550 เมื่อมีการแก้ไขพระราชบัญญัติคุณสมบัติของคณะกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจในปี 2550 หลังจากที่ประกาศท่านลาออก โดยท่านให้เหตุผลว่ามันขัดกับพระราชบัญญัตินี้คุณสมบัติของท่านขัดต่อพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว อันนี้เป็นตัวอย่าง แล้วคุณพิชัยฯ ที่เข้ามาเป็นกรรมการ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นคุณพิชัยฯ ไม่ได้ช่วยการบินไทย การเกิดผลประโยชน์ขัดกันนั้น วันนี้ถ้าเมื่อผลประโยชน์ของ ปตท. ขัดกับผลประโยชน์ของการบินไทย ไม่รู้ว่าคุณพิชัยฯ จะรักษามูลประโยชน์ของใคร แต่ที่แน่ๆ ก็คือวิกฤตการณ์ที่เกิดขึ้น

กับการบินไทยที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน คุณพิชัยฯ ไม่ได้ปกป้องการบินไทย ยิ่งวิกฤตการณ์เกิดจากน้ำมันมากเท่าไร แสดงว่าคุณพิชัยฯ ไม่ได้รักษาผลประโยชน์ของการบินไทย นอกจากคุณพิชัยฯ จะเป็นกรรมการแล้ว ยังเป็นกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งการบริหารความเสี่ยงมีจุดที่จะต้องบอกกับคณะกรรมการว่าถึงจุดไหนที่เป็นปัญหาแล้ว ต้องแจ้งกรรมการไม่ใช่ปล่อยจนกระทั่งการบินไทยเกิดวิกฤตและผู้ถือหุ้นมาทราบจากสื่อมวลชนว่าการบินไทยขาดสภาพคล่อง ขาดทุนอย่างมหันต์ นั่นแปลว่าประสิทธิภาพในการทำงานของคณะกรรมการไม่มีเลย บริหารความเสี่ยงใช้ไม่ได้ เพราะฉะนั้นนี่คือสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าการที่เป็นกรรมการใน 2 บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน มีผลประโยชน์ได้เสียซึ่งกันและกัน มันเป็นเรื่องที่เขาห้ามเพราะมันจะเป็นเรื่องของ Conflict of Interest นอกจากนี้ คุณพิชัยฯ ยังเป็นกรรมการในบริษัทต่างๆ อีก 15, 16 บริษัท จะเอาเวลาที่ไหนมาทุ่มให้กับการบินไทย ถ้ากรรมการบินไทย รักษาผลประโยชน์ของการบินไทย ก็ลาออกแล้วมาอยู่การบินไทยที่เดียว แต่ไม่ใช่ว่าอยู่ ปตท. ด้วย ผลประโยชน์ ปตท. กับ การบินไทย ซึ่งมันจะต้องขัดกันอยู่แล้วโดยสภาพ ปัญหาที่ท่านประธานได้ให้ความเห็นไว้ว่าการซื้อขายน้ำมันเป็นเรื่องปกติทางการค้าไม่ใช่เรื่องของสัมปทาน หรือว่าการร่วมทุนการตีความอย่างนี้มันเป็นปัญหาอยู่ อย่างกรณีที่ท่านทำ Hedging อย่างนี้ ท่านยังถือว่าเป็นกรณีค้าขายปกติหรือเปล่า ถ้าเผื่อท่านยังถือว่าเป็นกรณีค้าขายปกติ ก็ไม่มีกรณีที่จะเป็น Conflict of Interest เกิดขึ้นได้เลย การตีความกฎหมายต้องตีความเพื่อรักษาผลประโยชน์ขององค์กร เพราะฉะนั้นผมยืนยันว่าคุณพิชัยฯ ขาดคุณสมบัติ ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติคณะกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ในข้อกฎหมายก็คงเรียนว่าในความเห็นส่วนตัวของผม และขอยืนยันความคิดเห็นส่วนตัว ส่วนดุลยพินิจในการพิจารณาเรื่องนี้ เป็นดุลยพินิจของผู้ถือหุ้น ถ้าท่านเห็นว่ามีความผิดปกติไม่ถูกต้องท่านก็ไม่ต้องเลือก ก็ไม่เป็นไร

นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ขออภิปรายนายวัลลภ พุกกะณะสุต เป็นผู้ไม่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการของการบินไทย เพราะช่วงที่เป็นพนักงานระดับสูงของการบินไทย มีพฤติกรรมที่ไม่รักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ มีหลักฐานเด่นชัดแน่นอน โดยร่วมมือกับคุณปานทิศา ว่ามีเงื่อนไขการให้ตัวผู้โดยสารและไม่รักษาผลประโยชน์บริษัทฯ ให้ร้ายพนักงานบริษัทฯ ไม่สมควรที่จะเป็นกรรมการบริษัทฯ ผมได้ให้เอกสารหลักฐานไว้กับพนักงานแล้วว่ามีพฤติกรรมอย่างไรที่ทำให้บริษัทฯ เสียหาย ผมจึงเห็นว่า หมายเลข 13 นายวัลลภ พุกกะณะสุต จะผ่านการตรวจสอบอย่างไรก็ตามใจ จากใครก็ไม่ทราบ คณะกรรมการคงทราบ แต่ว่ามีพฤติกรรมที่เห็นชัดเจนแน่นอนว่าเป็นบุคคลที่ไม่รักบริษัทฯ เป็นผู้บริหารระดับสูงที่มีแต่ความเสียหายอย่างเดียว ผมขอให้กรรมการช่วยตามเรื่องที่ได้ร้องเรียนไปเรื่องธรรมาภิบาลบริษัทฯ นานเป็นปีแล้วเรื่องของการทุจริตปกปิดกันไปถึงไหนก็ไม่ทราบ ตั้งแต่สมัยคุณธรรมศักดิ์ฯ เป็นฝ่ายธรรมาภิบาล จนเลื่อนไปเลื่อนมา จนผ่านไปไม่รู้จะกี่ชุดแล้วผู้บริหาร เรื่องการทุจริตในบริษัทฯ ก็ยังไม่ได้ เรื่องที่ลอนดอนก็เหมือนกันทำกันจนปิดฉากยังงั้นบ้างก็ไม่รู้ ไม่ทราบนี่คือ

ปัญหาธรรมาภิบาลบริษัทฯ ไม่มีเลย คณะกรรมการสมัยทำงานกับคุณธรรมศักดิ์ฯ ไม่มีเลย หากความยุติธรรมอะไรไม่ได้เลยสักอย่าง ในกรรมการมีแต่ชื่อมีแต่เรื่องราวที่จะทำ แต่ที่จะทำจริงไม่มีเลย ในฐานะที่เคยเป็นอดีตพนักงานขอบอกว่าคนส่วนใหญ่รับสภาพเช่นนี้ไม่ได้ เพราะฉะนั้นสิ่งที่ร้องเรียนไปหรือทำไป บันทึกลงให้ตรงด้วยว่ามีเอกสารเด่นชัด เพราะฉะนั้น คุณวัลลภฯ หรือ คุณปานทิพย์ฯ มีปัญหาเรื่องเงื่อนไขส่วนตัวกันหรือว่าจะไรก็ตามที่เกิดกับบริษัทฯ จะคิดยังไงก็ตามใจ ขอแจ้งให้กรรมการทราบด้วย

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

นอกจากเป็นข้อมูลให้ผู้ถือหุ้นได้ประกอบการพิจารณาแล้วจะได้บันทึกไว้ คุณณิตฯ ได้แสดงตัวแล้ว เมื่อสักครู่มีผู้เสนอชื่อท่านเป็นกรรมการ ขอเรียนถามว่าท่านจะรับให้เสนอชื่อหรือไม่

นางวาทาภาศตรี ธนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ด้วยความยินดีครับ

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ขอให้บันทึกว่านางวาทาภาศตรี ธนิต พรหมสถิต ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นในห้องประชุมนี้ เพื่อเลือกตั้งแทนตำแหน่งที่ว่าง และเพื่อป้องกันปัญหาในระบบการลงคะแนน ดังนั้นขอให้ นางวาทาภาศตรี ธนิต พรหมสถิต เป็นหมายเลข 15 ของบัตรลงคะแนน

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก เสนอต่อที่ประชุมว่า

ในเมื่อกระทรวงการคลังยืนยันว่าจะเลือกตามที่รัฐมนตรีกำหนดมา ในเมื่อต้องเป็น 14 ชื่อ ผมเองในฐานะที่เคยเรียนกับที่ประชุมมา 2 ครั้งแล้ว สำหรับบุคคลบุคลากรที่มีคุณค่าที่ไม่ได้ขึ้นมาสู่ตำแหน่ง DD หรือเคยเป็น DD แล้วเกษียณออกไปน่าจะได้อันดับเข้ามา ผมดีใจมากที่มีการเสนอชื่อเข้ามา 2 ชื่อ อย่างน้อยชื่อหนึ่งก็ถูกอภิปรายไปแล้ว และอีกชื่อหนึ่งคิดว่าอีกหลายๆ ท่านคงยอมรับชื่อ คุณกอบชัย ศรีวิลาส และมีคนพูดว่ามีเรื่องบางเรื่องเป็นสีเทา ผมคิดว่าพูดแบบนี้ใครก็พูดได้ แต่โดยส่วนตัวที่เคยสัมผัสแม้ว่าจะน้อยนิด ผมคิดว่าเป็นโอกาสและเรื่องที่ดีมากที่ได้เกษียณแล้วยังมีคุณค่ากลับมาใช้ ขอพูดถึงคุณพิชัยฯ อีกสักครั้ง นอกจากเราจะไปซื้อน้ำมันเค้ก เค้กไม่มีเวลามาบริหารแล้ว สิ่งที่ผมได้เรียนอภิปรายไปแล้วในรายงานการประชุมเดิมหน้า ที่ 10 ท่านได้โกหกกับผู้ถือหุ้นในที่ประชุมใหญ่มาแล้วว่าสัดส่วนกำไรต่อยอดขายเค้กก็เป็นอย่างนี้กันทั้งโลก ขนาดที่กำไรเราไม่เคยเกิน 5.45% ถึงกระทั่งหลังสุดปีที่เคยกำไรก่อนหน้านี้ 3% เศษๆ แต่สิงคโปร์แอร์ไลน์มีกำไรสูงกว่าเราในยอดเทียบกับยอดขาย 3 เท่าตัวตลอด อย่างน้ำมันเป็นการประพุดตึงโกหกเจ้าของบริษัทตัวจริงหรือเปล่า แล้วเรายังจะรับคนอย่างนี้มาพิจารณาอีก ยิ่งไปกว่านั้นได้พูดถึงอดีตปลัดกระทรวงการคลัง ท่านเคยเป็นประธานที่ประชุมในครั้งที่แล้ว วาระอื่นๆ ถ้ามีท่านไม่ให้ใครพูดเลย ผมยกมือขึ้นขึ้นท่านก็ทำเป็นไม่เห็นแล้วก็ปิดการประชุม ในปีที่คุณศุภรัตน์ฯ ดำเนินการประชุม ไม่ต้องตอบ หรือตอบนิดหน่อยพอชัดเจน

ตัดสาย ปิดไม้ค้ ไม่ให้พูด ท่านได้ดูแลผลประโยชน์ของบริษัท หรือเปล่า สิ่งที่เกิดขึ้นที่ ปปช. ซึ่งมีมูลนั้น รัฐมนตรีกรณ จาติกวณิช ก็ยังพูดว่าเสียชีวิตแต่บังเอิญมันเกิดความวุ่นวายในบ้านเมืองขึ้นมาตลอดจนกระทั่งถึงช่วงสงกรานต์ ท่านยังไม่สามารถจะดำเนินการอะไรได้ จะเปลี่ยนม้ากลางทางในขณะที่สายน้ำเชี่ยวกราก ท่านก็เปลี่ยนไม่ได้ ท่านก็จำเป็นถ้กลับคืนผืนทนน้ใช้อยู่ก่อน ขอเรียนเสนอว่าถ้าจะต้องครบ 14 แล้วตอนนี้เหลือ 13 มีการเสนอชื่อ นาวาอากาศตรี ฤนิต พรหมสถิต ถ้าจะต้องตัดใครออกไป ขอให้รับพิจารณาผู้แทนจากผู้ถือหุ้นรายย่อย เจ้าของบริษัทตัวจริง เคยถือหุ้น 60 บาท มาเข้าร่วมเป็นกรรมการอย่างน้อย 1 ท่าน ถ้าได้คุณฤนิตฯ แล้วยิ่งดี เป็น 2 ท่าน เพราะว่าเรื่องที่เรายากจะติดตาม เราจะเข้าไปติดตามในเรื่องที่พูดกันแล้ว คั่งค้าง เราจะไม่มีเรื่องราวสวนใดๆ ที่ว่ากันแล้วแก้งลั้ม ดึงการประชุมต่อไปกันเรื่อยๆ ก็เอาผู้ถือหุ้นรายย่อยนี้แหละเข้าไปร่วม โดยผมขอปวารณาว่าถ้ารับผมเข้าไปผมไม่รับผลประโยชน์แม้แต่บาทเดียว ขอมอบให้มูลนิธิยูเนสโก มูลนิธิช่วยเด็กไทย และมูลนิธิช่วยคนปัญญาอ่อน ทุกบาททุกสตางค์ ผมไม่ได้ต้องการเป็น แต่ให้ผมไปเฝ้าถ้าต้องการสุนัขัั้นดีในคณะกรรมการการบินไทย

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ขอเรียนคุณมนตรีชัยฯ ว่าผมไม่มีสิทธิที่จะเสนอชื่อ หรือถอนชื่อใครออก แต่ถ้าท่านสนใจที่จะเสนอใครขึ้นมาเพิ่มเติมอย่างเช่นกรณีของ นาวาอากาศตรี ฤนิต พรหมสถิต ผู้ถือหุ้นก็มีสิทธิที่จะเสนอขึ้นมาได้ แล้วก็โหวตกันไป ผมไม่มีสิทธิที่จะเอาใครออกเพราะรายชื่อเหล่านี้ได้แจ้งต่อผู้ถือหุ้นครั้งที่ประชุมที่นี้แล้ว และที่ไม่ได้มาประชุม และมีการ Proxy มาแล้วด้วย ผมจึงไม่สามารถไปตัดชื่อใครออกไปได้

นายธรรมบุญ จุลมณีโชติ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า

ท่านยังไม่ได้ตอบคำถามผมในเรื่องมติ ครม. เมื่อเมษายน 2543 เลย ไม่เป็นคนละเรื่องกันคนละวัน คนละมาตรา เรื่องคณะกรรมการตรวจสอบไม่ได้ยกเลิก ท่านไปดูเถอะขอเรียนว่าที่พูดถึงเรื่องของการเสนอรายชื่อกรรมการเข้ามา ผมว่าสิ่งที่ทำเป็นการมัดมือชก ในหลักการของการสรรหาท่านจะต้องสรรหาอย่างน้อย 2 เท่าของจำนวนกรรมการที่ต้องการ และสมควรที่จะมีการแสดงวิสัยทัศน์ด้วยว่าคุณจะทำงานตรงนี้ให้ได้ผลประโยชน์อย่างไร ให้ได้กำไรไม่ใช่ขาดทุน ทำงานขาดทุนแล้วยังเสนอเข้ามาอีกใครรับผิดชอบ ผมว่าไม่ควรอย่างยิ่ง เพราะฉะนั้นน่าจะพิจารณาต่อไปว่าการสรรหาควรจะพิจารณาได้ว่าเสนอเข้ามา 2 เท่าของจำนวนที่ต้องการ ผมขอเสนอคุณมนตรีชัยฯ เข้าไปแทนอีกคนหนึ่ง แต่ผมอยากจะทำยืนยันจากท่านประธานว่ากรรมการสรรหาได้ตรวจสอบดูแล้วนะครบถึงแม้ว่าจะไม่ได้มีการแสดงวิสัยทัศน์ แต่โอกาสต่อไปต้องแสดงวิสัยทัศน์ ถ้าท่านแน่วจริงท่านต้องมาแสดงวิสัยทัศน์ว่าคุณมีความสามารถแค่ไหน มีประสบการณ์มากน้อยแค่ไหน เอกสารที่ส่งมานี้ไม่มีรูปถ่าย จบปริญญาตรีอะไรมา อยู่ดีก็วุฒิปริญญาโท ไม่มีหรือครบยังงี้คุณก็ต้องเริ่มก่อน ปริญญาตรีที่คุณเรียนมามีพื้นฐานอะไรบ้างผมยังไม่รู้เลย หลายคนในนั้นและบุคคลเหล่านี้ขัดต่อกฎหมายหรือไม่ยืนยันมาด้วย ผมรู้ว่าหลายคนในนี้ขัดต่อกฎหมาย ขัดมติ ครม. มีแน่นอน บอกได้เลยว่าใครก็ตามที่ขัดมติ ครม. ตรงนั้นนะ อยู่ที่ ปปช. เรียบร้อยแล้วไม่มีอะไรมาก ผมก็ขอเสนออย่างนี้ว่าในโอกาส

ต่อไปอย่าใช้วิธีมัดมือชก การสรรหามีเรื่องของการสรรหา เช่น กรรมการอิสระต่างๆ เค้ามี่กันมา 2 เท่า เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้มีโอกาสเลือก และพึงวิสัยทัศน์ว่าจะพ่วงองค์กรเหล่านี้ไปในทางทิศใดบ้าง ไม่ใช่ขาดทุนอย่างนี้ เมื่อไม่มีความสามารถก็อย่ามา เป้าหมายเรายังไม่รู้เลยว่าเป้าหมายปี 52 มีอะไรบ้าง ไม่มีใครบอก ความจริงในหลักการงบประมาณจะต้องบอกว่าปีหน้าจะทำกำไรได้เท่าไร เช่น มีกำไรสุทธิไม่ต่ำกว่า 5 พันล้านบาท ทุกหน่วยรัฐวิสาหกิจเสนอแผนงานโครงการงบประมาณมา ต้องแจ้งให้กระทรวงทราบว่ามีเป้าหมายอย่างไรบ้าง แต่ครั้งนี้ไม่มีเป้าหมายเลย แล้วท่านจะทำอะไรก็ได้ไม่มีบทลงโทษ น่าจะจดบันทึกไว้ เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นธรรมาภิบาล การที่ไม่มีธรรมาภิบาลผมก็ต้องแจ้งไป กลต. และก็ศาลปกครอง

นายชัยเกษม นิติสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

บริษัทฯ จะทำการบันทึกไว้ สำหรับท่านมนตรีชัย ราบรื่นทวิสุข จะเป็นผู้ที่จะได้รับการพิจารณาเสนอชื่อเพื่อเลือกตั้งเป็นกรรมการจากผู้ถือหุ้นในที่ประชุมนี้ โดยจะเป็นหมายเลข 16 และขอให้ท่านยืนยันด้วยว่าท่านมีคุณสมบัติครบถ้วน

ดังนั้น ในวาระพิจารณาเลือกตั้งกรรมการนี้ ขอสรุปว่า คณะกรรมการบริษัทฯ คงมีจำนวน 15 คน และได้นำเสนอเพื่อพิจารณาคัดเลือกบุคคลที่สมควรได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทดแทนกรรมการที่ครบตำแหน่งตามวาระ 5 คน แทนกรรมการที่ลาออกก่อนครบวาระการดำรงตำแหน่ง 8 คน และแทนตำแหน่งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง 1 คน รวมเป็น 14 คน แต่ พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ หมายเลข 10 ได้ขอถอนตัวไป และคงเว้นว่างไว้เพื่อดำเนินการตามข้อบังคับบริษัทฯ ในโอกาสต่อไป จึงคงเหลือเพื่อพิจารณาในวันนี้ 13 คน เท่านั้น และเนื่องจากที่ประชุมในวันนี้ได้เสนอชื่อ นาวาอากาศตรี ถนิต พรหมสถิต เป็นหมายเลข 15 และนายมนตรีชัย ราบรื่นทวิสุข เป็นหมายเลข 16 ดังนั้น ใน 16 รายชื่อ ท่านผู้ถือหุ้นมีสิทธิพิจารณาเลือกบุคคลที่สมควรเป็นกรรมการ จำนวน 13 คน เท่านั้น ทั้งนี้ ท่านจะเลือกอย่างไรก็ได้แล้วแต่ ขอความกรุณาช่วยลงคะแนน

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย เลขาธิการการประชุม ชี้แจงวิธีการลงคะแนนเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการ ดังนี้

- ให้ผู้ถือหุ้นทุกท่าน ทั้งที่ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง ลงคะแนนในบัตรลงคะแนนที่แจกให้แล้ว
- ในการตรวจนับคะแนน เพื่อความโปร่งใส จะมีผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินผู้สอบบัญชีของบริษัท ทำหน้าที่ตรวจสอบการลงคะแนน และอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน
- เมื่อลงคะแนนเสร็จแล้ว ขอให้แจ้งเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ เพื่อเก็บบัตรลงคะแนน

ที่ประชุมพิจารณาและออกเสียงลงคะแนน

นายสุรเชษฐ์ จรุงชนะกิจ นางปรารมภ์ ชาทะเมธีวงศ์ และนายพงษ์ศฤง์ วัฒนเรืองเดช ผู้ถือหุ้น
เป็นอาสาสมัครจากผู้ถือหุ้นเป็นกรรมการตรวจนับคะแนน

นางยุพิน ชลานนท์นิวัฒน์ และนางฤทัยชนก สิทธิพันธ์ ผู้แทนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
ผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ทำหน้าที่สังเกตการณ์การนับคะแนนเสียง

กรรมการตรวจนับคะแนน ประกาศคะแนนต่อที่ประชุม ดังนี้

1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์

เห็นด้วย	1,319,856,199	เสียง	ร้อยละ	96.531
ไม่เห็นด้วย	47,165,040	เสียง	ร้อยละ	3.450
งดออกเสียง	263,326	เสียง	ร้อยละ	0.019

2. นายศุภรัตน์ วัฒนกุล

เห็นด้วย	1,320,674,549	เสียง	ร้อยละ	96.591
ไม่เห็นด้วย	46,354,290	เสียง	ร้อยละ	3.390
งดออกเสียง	255,726	เสียง	ร้อยละ	0.019

3. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ

เห็นด้วย	1,320,692,350	เสียง	ร้อยละ	96.592
ไม่เห็นด้วย	46,284,790	เสียง	ร้อยละ	3.385
งดออกเสียง	307,425	เสียง	ร้อยละ	0.023

4. นายอารีพงศ์ ภูซุ่ม

เห็นด้วย	1,320,953,749	เสียง	ร้อยละ	96.611
ไม่เห็นด้วย	46,018,290	เสียง	ร้อยละ	3.366
งดออกเสียง	312,526	เสียง	ร้อยละ	0.023

5. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล

เห็นด้วย	1,319,901,728	เสียง	ร้อยละ	96.535
ไม่เห็นด้วย	46,338,540	เสียง	ร้อยละ	3.389
งดออกเสียง	1,044,297	เสียง	ร้อยละ	0.076

6. นายอมรศักดิ์ นพรมภา

เห็นด้วย	1,320,843,847	เสียง	ร้อยละ	96.603
ไม่เห็นด้วย	46,131,190	เสียง	ร้อยละ	3.374
งดออกเสียง	309,528	เสียง	ร้อยละ	0.023

7. นายอำพน กิตติอำพน

เห็นด้วย	1,321,042,900	เสียง	ร้อยละ	96.618
ไม่เห็นด้วย	45,965,990	เสียง	ร้อยละ	3.362
งดออกเสียง	275,675	เสียง	ร้อยละ	0.020

8. นายพิชัย ชุณหวชิร

เห็นด้วย	1,320,658,399	เสียง	ร้อยละ	96.590
ไม่เห็นด้วย	46,317,240	เสียง	ร้อยละ	3.388
งดออกเสียง	308,926	เสียง	ร้อยละ	0.022

9. นายบรรยง พงษ์พานิช

เห็นด้วย	1,321,019,249	เสียง	ร้อยละ	96.616
ไม่เห็นด้วย	45,940,290	เสียง	ร้อยละ	3.360
งดออกเสียง	325,026	เสียง	ร้อยละ	0.024

10. พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ

หมายเหตุ สำหรับ พล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ ได้มีหนังสือลงวันที่ 22 เมษายน 2552 ถึงประธานกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุญาตจากการได้รับเสนอชื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เนื่องจากด้วยภาระหน้าที่ความรับผิดชอบในงานประจำที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน อาจจะทำให้การปฏิบัติงานในฐานะกรรมการบริษัทฯ ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงขออนุญาตจากการได้รับการเสนอชื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เพราะฉะนั้นจะไม่มีผลลงคะแนนเสียงสำหรับพล.ต.อ. พัชรวาท วงษ์สุวรรณ

11. นายกอบชัย ศรีวิลาส

เห็นด้วย	1,320,774,249	เสียง	ร้อยละ	96.598
ไม่เห็นด้วย	46,250,690	เสียง	ร้อยละ	3.383
งดออกเสียง	259,626	เสียง	ร้อยละ	0.019

12. นายคณิต แสงสุพรรณ

เห็นด้วย	1,320,219,449	เสียง	ร้อยละ	96.558
ไม่เห็นด้วย	46,025,840	เสียง	ร้อยละ	3.366
งดออกเสียง	1,039,276	เสียง	ร้อยละ	0.076

13. นายวัลลภ พุกกะณะสุต

เห็นด้วย	1,320,713,949	เสียง	ร้อยละ	96.594
ไม่เห็นด้วย	46,280,040	เสียง	ร้อยละ	3.385
งดออกเสียง	290,576	เสียง	ร้อยละ	0.021

14. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ

เห็นด้วย	1,320,820,728	เสียง	ร้อยละ	96.602
ไม่เห็นด้วย	46,137,890	เสียง	ร้อยละ	3.374
งดออกเสียง	325,947	เสียง	ร้อยละ	0.024

15. นาวาอากาศตรี ธนิต พรหมสถิต

เห็นด้วย	326,826,986	เสียง	ร้อยละ	23.903
ไม่เห็นด้วย	867,287,691	เสียง	ร้อยละ	63.432
งดออกเสียง	173,169,888	เสียง	ร้อยละ	12.665

16. นายมนต์ชัย ราบรื่นทิวสุข

เห็นด้วย	326,878,186	เสียง	ร้อยละ	23.907
ไม่เห็นด้วย	867,247,791	เสียง	ร้อยละ	63.428
งดออกเสียง	173,158,588	เสียง	ร้อยละ	12.665

ที่ประชุมฯ มีมติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนน อนุมัติให้ แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ ทดแทนกรรมการที่ออกตามวาระ จำนวน 5 คน ทดแทนกรรมการที่ออกจาก ตำแหน่งก่อนครบวาระ จำนวน 7 คน และทดแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่ง จำนวน 1 คน ทั้งนี้ ตั้งแต่ วันที่ 22 เมษายน 2552 เป็นต้นไป ดังนี้

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| 1. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ | ต่ออีกวาระหนึ่ง |
| 2. นายศุภรัตน์ คิวดมน์กุล | แทนนายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ |
| 3. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ | แทนเรืออากาศโท อภินันท์ สุ่มนะเศรณี |

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 4. นายอารีพงศ์ ภู่อุ่ม | แทนพล.ต.อ. วุฑฒิชัย ศรีรัตนวุฒติ |
| 5. พล.อ.อ. สถิตย์พงษ์ สุขวิมล | แทนพลเรือเอก เดชา อยู่พรวด |
| 6. นายอมรศักดิ์ นพรมภา | แทนวาระเดิมของตนเอง |
| 7. นายอำพน กิตติอำพน | แทนวาระของนายวิจิต สุรพงษ์ชัย |
| 8. นายพิชัย ชุณหวิธร | แทนวาระเดิมของตนเอง |
| 9. นายบรรยง พงษ์พานิช | แทนวาระของพล.อ.อ. สุกำพล สุวรรณทัต |
| 10. นายกอบชัย ศรีวิลาศ | แทนวาระของนายศุภรัตน์ คุ้มฉัตรกุล |
| 11. นายคณิต แสงสุพรรณ | แทนวาระของนายวิกรม คุ้มไพโรจน์ |
| 12. นายวัลลภ พุกกะณะสุต | แทนวาระของนายวิศิษฎ์ ลิ้มประนะ |
| 13. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ | แทนวาระของนายรังสรรค์ แสงสุข |

วาระที่ 9 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

วาระที่ 9 เรื่องอื่นๆ มีบางเรื่องที่ยังไม่ได้มีการตอบให้ทราบ เท่าที่จำได้มีท่านที่ถามเรื่องเกี่ยวกับ Antitrust Law ที่มีปัญหาอยู่ ขอเชิญฝ่ายกฎหมายเป็นผู้ชี้แจง

นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย เลขาธิการการประชุม ชี้แจงว่า

ผมขอให้ข้อมูลเพิ่มเติม เป็นการให้ข้อมูลเพิ่มเติมที่ Update ในเรื่องเกี่ยวกับคดีการค้าที่ไม่เป็นธรรม หรือ Antitrust ขอย้อนเรื่องเล็กน้อยนะครับ คือในปัจจุบันนี้บริษัทฯ ถูกดำเนินการสอบสวนในกรณีของกฎหมายการค้าอย่างไม่เป็นธรรม หรือ Antitrust ในทั้งหมด 5 ประเทศ คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเกาหลีใต้ โดยใน 5 ประเทศนี้จะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม โดยกลุ่มแรกจะเป็นกลุ่มที่ถูกฟ้องและก็ถูกกล่าวโทษแล้ว ที่ถูกฟ้องและถูกกล่าวโทษแล้วอยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นคดีแพ่ง 2 คดี เป็นคดีแพ่งเกี่ยวกับ Cargo 1 คดี และเป็นคดีแพ่งเกี่ยวกับ Passenger 1 คดี ในสหภาพยุโรปก็ถูกคณะกรรมการการประชาคมยุโรป หรือ EC ได้กล่าวโทษว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดต่อกฎหมายการค้า Competition Law หรือกฎหมายว่าด้วยการค้าที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งเป็นการกล่าวหาในชั้นของคณะกรรมการฯ ยังไม่ได้มีการขึ้นศาลแต่อย่างใด เป็นการกล่าวหาโดยคณะกรรมการฯ ก็รอการพิจารณาของคณะกรรมการฯ อยู่ ส่วนประเทศนิวซีแลนด์ ขณะนี้คณะกรรมการการค้าของนิวซีแลนด์ได้ยื่นฟ้องคดีแพ่งไปแล้วที่ศาลในประเทศนิวซีแลนด์ ตอนนี้อยู่ระหว่างการจัดทำคำให้การของบริษัทฯ ในกลุ่มที่ 2 คือ กลุ่มประเทศที่มีการสอบสวนทางอาญา ได้แก่ ในประเทศออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกา และเกาหลีใต้ ขณะนี้อยู่ในชั้นสอบสวน คำว่าชั้นสอบสวนในที่นี้หมายถึงการสอบสวนสายการบินต่างๆ ว่ามีการกระทำความผิด

หรือไม่ แต่อย่างไรก็ตามยังไม่ได้มีการกล่าวโทษแต่อย่างใด ในการสอบสวนนั้นจะมีการขอหลักฐานมา บริษัทฯ ก็ชี้แจงไปแต่ว่าสุดท้ายแล้วจะมีกล่าวโทษเราหรือไม่อย่างไรนั้นก็เป็นเรื่อง ขณะนี้ยังไม่มีการกล่าวโทษแต่อย่างไร

ส่วนในลักษณะของข้อกล่าวหาที่บริษัทฯ โดนกล่าวหา นั้น เป็นการกล่าวหาว่าบริษัทฯ สมคบกับสายการบินอื่น ร่วมกันกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสินค้ากับผู้โดยสาร และการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ ว่าการทำอย่างนี้เป็นความผิดของเขา ส่วนเราก็ได้ต่อสู้คดีไปแล้ว ที่บอกว่าเราต่อสู้คดีนี้ เราต่อสู้คดีในส่วนที่โดนกล่าวหาที่สหภาพยุโรป ส่วนคดีแพ่งนั้นยังไม่ถึงขั้นตอนการต่อสู้คดีแต่อย่างไร เพราะเป็นการรวบรวมคำฟ้องผู้ฟ้องอยู่ ตอนนี้อย่างนี้ยังไม่มีความก้าวหน้าแต่อย่างใด สำหรับในเรื่องของการตั้งประเมินค่าความเสียหายที่จะเกิดจากการปรับ ก็อย่างที่ท่านประธานได้กล่าวไปแล้วตอนต้น การประเมินเพื่อที่จะตั้งสำรองไว้เท่านั้น ส่วนค่าปรับจริงๆ แล้วนี่จะเป็นเท่าไร ขึ้นอยู่กับกฎหมายของเขาและดุลยพินิจของผู้ที่จะวินิจฉัย ก็อย่างที่ผมบอกว่าคุณก็ยังไม่สิ้นสุด กำลังรวบรวมโจทย์เท่านั้น ของประชาคมยุโรปก็ได้มีการกล่าวหาและกำลังพิจารณาอยู่ ในประเทศนิวซีแลนด์ก็ยังคงอยู่ระหว่างการดำเนินการของศาล ส่วนที่อื่นก็มีการสอบสวนอยู่เท่านั้น เราเพียงแต่ประเมินจากกฎหมายของเขาว่าเขาจะมีวิธีคิดค่าปรับอย่างไร และเป็นการประเมินคร่าวๆ เท่านั้น ส่วนตัวเลขค่าปรับต่างๆ ยังไม่สามารถประเมินได้

นายสุพจน์ โกสียะจินดา ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ผมสมาชิกและอดีตพนักงาน ในปีที่แล้วพนักงานการบินไทยเงินเดือนไม่ขึ้น โบนัสไม่มีน่าเห็นใจ แต่ส่วนหนึ่งคือว่า กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กบข. ก็ขาดทุน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพก็ขาดทุน แต่ว่า กบข. นี้ก็มีกรรมการขึ้นมาสอบ ผมไม่ทราบว่าคุณคณะกรรมการบริษัทฯ หรือฝ่ายบริหารได้มีการสอบสวนหรือไม่ว่าได้มีการดำเนินการถูกต้องหรือไม่ เพื่อความชัดเจน เพื่อความโปร่งใส กบข. เคื่อก็ให้สอบถูกหรือไม่ก็ชี้แจงมา ผมพูดในฐานะผู้ถือหุ้น อีกส่วนหนึ่งผมอยากถามว่าการได้มาของกรรมการจะถูกต้องหรือไม่ ขอให้ท่านช่วยไปสอบด้วย 2 เรื่อง ว่าผลดำเนินการเป็นไปตามพระราชบัญญัติกองทุนหรือไม่ ว่าการได้มานั้นถูกต้องหรือไม่ ผมขอฝากไว้ 2 เรื่อง

นายประเสริฐ เลิศยะโส ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ในวาระที่ 9 เรื่องอื่นๆ นั้น เนื่องจากการประชุมผู้ถือหุ้นใหญ่ประจำปีทุกครั้ง ในบันทึกการประชุมไม่มีการตอบในแต่ละประเด็น ในการประชุมทุกครั้งมีผู้ถือหุ้นได้เสนอคำถามและยื่นต่อกรรมการบริหาร ปปช. กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม แต่ไม่มีคำตอบในบันทึกการประชุม เพราะฉะนั้นในการประชุมคราวนี้ผมขอให้คณะกรรมการบริหารบันทึกในรายงานการประชุมเสนอต่อที่ประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรในการประชุมครั้งต่อไป และให้ติดตามตัวบุคคลที่ทำให้บริษัทฯ เสียหายมาลงโทษ ไม่ว่าจะบุคคลเหล่านั้นจะไม่ได้เป็นกรรมการแล้ว ไม่ว่าจะเป็นการชดเชยให้ตาม ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นและกระผมได้ยื่นเรื่องไปแล้วก็เหมือนที่ท่านกรรมการกล่าวเมื่อไม่กี่คือ ข้อกล่าวหาของสมาคมขนส่งทางอากาศในต่างประเทศฟ้องในการกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าและค่าโดยสาร หรือเรียกใน

ภาษาธรรมดาว่าอัตราค่า เฉพาะในยุโรปนั้นประมาณ 2 หมื่นล้านบาท เฉพาะในอเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเกาหลี ประมาณ 2 หมื่นล้านบาท และกลุ่มยุโรปนั้นประมาณ 4 พันล้านบาท ขอให้ตอบเป็นลายลักษณ์อักษรในคราวประชุมครั้งต่อไป ได้ติดตามเรื่องเพื่อจะเอาคนเหล่านั้นมาดำเนินคดี เพื่อจะเอาเรื่องนี้ลงในงบดุลเรื่องนี้สินทรัพย์สิน

2. การซื้อไวน์ของบริษัทฯ ซึ่งทำให้บริษัทที่ชนะการประมูลฟ้องให้รับผิดชอบวงเงิน 27 ล้านบาท ก็คือเค้าจะฟ้องร้องและจะปรับ 27 ล้านบาท

3. การปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ชอบของบริษัทฯ ที่อ้างว่าบริษัทฯ เสียหาย 2 หมื่นล้านและจะฟ้องกับผู้ชุมนุมฯ ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้วผู้ที่ปิดสนามบินสุวรรณภูมิไม่ใช่กลุ่มผู้ชุมนุมที่เรียกว่าพันธมิตรแต่เป็นการทำอากาศยาน เพราะฉะนั้นก็ฟ้องผิดคน เรื่องนี้ให้ชี้แจงเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย เพราะมีหลักฐานยืนยัน

4. การขายเครื่องบิน A300-100 ที่ไม่เป็นไปรงไส เรื่องนี้ยื่นไปแล้วครบแต่ยังไม่มีคำตอบ

5. การซื้อเครื่องยนต์เพื่อติดตั้งเครื่องบิน A330 ที่ไม่เป็นไปรงไสที่ยื่นไปแล้ว

6. การทุจริตตัวโดยสารเครื่องบินที่ลอนดอนราคา 6 พันล้านบาท ยังไม่มีคำตอบ

7. การจัดหาเครื่องบิน A330 มูลค่า 3 หมื่น 3 พันล้านบาท ที่ขัดมติคณะรัฐมนตรีให้เช่า แต่ทางคณะกรรมการและกระทรวงคมนาคมให้เช่าซื้อซึ่งจ่ายไปแล้ว 2 พัน 1 ล้านบาท

8. การจัดซื้อเครื่องยนต์เพื่อติดตั้งเครื่องบิน A380 ที่ไม่เป็นไปรงไส

9. การทำสัญญาซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบเหมาจ่ายที่มีผลย้อนหลัง

10. การจัดหาโรงแรมลูกเรือในต่างประเทศที่ไม่เป็นไปรงไส

11. การทำสัญญาเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทอะมาดีอุสในการทำระบบสำรองที่นั่ง

12. ฝ่ายบริหารทำลายระบบการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยาน

นายมนตรีชัย ราบรินทร์วิสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก สอบถามว่า

ระบบธรรมาภิบาลและตรวจสอบ ควบคุมป้องกันและไม่ให้เกิดปัญหาคอร์รัปชั่น สิ่งที่สำคัญที่สุดนั้นจะต้องมีการเอาจริงเอาจังในการลงโทษ แต่ดูรายชื่อกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ในหน้า 65 อันดับที่ 4 คือ ผู้อำนวยการใหญ่เป็นเลขานุการคณะทำงาน ใครจะตรวจสอบตัวเอง ใครจะบอกว่าตัวเองคอร์รัปชั่น คณะกรรมการธรรมาภิบาล มีกรรมการผู้จัดการใหญ่ฝ่ายช่างซึ่งท่านไม่ได้ตอบที่ประชุมเลขที่ท่านไป Overrule เปลี่ยนแบบเครื่องยนต์แอร์บัส 330 และในการดำเนินการขั้นต่อไปแอร์บัส 380 เครื่องยนต์โรลส์-รอยซ์ ที่ท่านเลือกโดยไม่มี การเสนอราคาและตกลงราคาโดยไม่ได้เท่าเทียมกัน ทั้ง 2 ราย อันนี้ผิดกฎหมายฮั้วแน่นอน ผมไม่ต้องเรียกชื่อ พรบ. เต็มๆ นะครับ เป็นที่เข้าใจกัน แต่ไปทำรายงานการประชุมทำให้ชัดเจน และผมมั่นใจว่าเรื่องที่ผมกราบเรียนทุกวาระรวมทั้งในวาระนี้มีสาระเพียงพอที่จะบันทึกลงในรายงานการประชุม ฉะนั้นในข้อเสนอดีต่อไป คณะกรรมการธรรมาภิบาลอีกชุดหนึ่งเช่นกัน ผมกราบขอให้ออกเหนือจากมีอยู่ในรายงานการประชุมแล้ว กรุณาพิจารณาใส่ชื่อผู้ถือหุ้นรายย่อยที่มีความรู้ทางบัญชี และเอาจริงเอาจังไม่กลัวอิทธิ

พลมิดเข้าไปด้วยเป็นกรรมการด้วยในแต่ละชุดสัก 1 หรือ 2 ชื่อ ในแต่ละคณะ ถ้าเป็นผม ผมจะไม่รับเบี้ย per sitting ให้ครั้งละหมื่น ครั้งละเท่าไร ผมไม่รับแต่สิ่งที่ผมอยากจะทำเข้าไปตรวจและติดตามคือทุกๆ เรื่องที่เราได้กล่าวได้พูดได้คุยกันมีสิ่งที่ไม่ชอบมาพากล ผมจะไม่ให้มีการปิดบังซ่อนเร้น จะต้องติดตามเอาออกมาในการประชุมแต่ละครั้ง และก็ตามตรวจสอบ สิ่งนี้แหละครับที่ผมจะขอให้เข้าไปพิจารณา ถ้าท่านโปร่งใสจริงไม่เกรงกลัวการตรวจสอบเหมือนรัฐบาลบางรัฐบาล ที่ต้องล้มระเนระนาดไปเพราะหลีกเลี่ยงการตรวจสอบ ขอได้โปรดบันทึกและนำเรื่องนี้เข้าไปปรึกษาหารือในที่ประชุมกรรมการชุดใหม่ด้วย และกรรมการใหม่ที่จะเกิดขึ้นในวันนี้ นอกจากผมไม่คาดหวังว่าผมมีชื่ออยู่ในนั้นแล้ว ผมขอเรียนนะครับการดำเนินการทุกสิ่งทุกอย่าง ไม่ว่าจะเป็นพวกเราผู้ถือหุ้นรายย่อยอยู่ด้วยหรือไม่ท่านต้องร่วมรับผิดชอบ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

จะรับและลงไว้ในบันทึกการประชุมครับ และจะขอเรียนว่าบังเอิญไปพาดพิงถึงคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งมีผู้อำนวยการใหญ่เป็นเลขานุการว่าจะตรวจสอบตัวเองได้อย่างไรนั้น กรณีนี้มีอีกบรรทัดต่อไปท่านอ่านตำแหน่งยังไม่จบ ที่ครบถ้วนคือ ผู้อำนวยการใหญ่นำงานตรวจสอบภายใน ไม่ใช่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ของบริษัทฯ ครับ

นายกฤตพงศ์ พสุวรพงศ์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. เรื่องเกี่ยวกับของที่ระลึก ไม่แน่ใจว่ามีใครถามเรื่องของที่ระลึกไปหรือยัง ไม่แน่ใจว่าในที่ประชุมนี้ นอกจากบางท่านที่จะชอบหรือไม่ชอบของที่ได้รับการแจก อยากจะขอเสนอสักชนิดหนึ่งว่าถ้าเป็นปีหน้าทางการบินไทยแจกของที่เป็นของการบินไทยจะดีกว่า เพื่อให้เน้น Brand Awareness ของการบินไทยให้ดีขึ้น อาจแจก Gift Voucher 500 บาท หรือ 1000 บาท เพื่อส่วนลดในการซื้อตั๋วการบินไทย
2. ไปประชุมหลายๆ ที่ของ ปตท. มีการบันทึกการประชุมระบบทั้งภาพและเสียงขึ้นในเว็บไซต์ของบริษัท เห็นว่าน่าจะเป็นการเหมาะสมแต่ถ้าเป็นการอัปโหลดภาพและเสียงของการประชุมในครั้งนี้ สำหรับคนที่กลับบ้านก่อน หรือคนที่ไม่มีโอกาสได้มา ได้รู้ถึงว่าเกิดอะไรขึ้นในการประชุมครั้งนี้บ้าง
3. ขอเสนอให้มีการจัดทำรายงานการประชุมประจำปี ทั้งแบบรูปเล่มและแบบ CD เพื่อให้มีการเลือก เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่าย
4. ส่วนคำถามสั้นๆ อยากจะสอบถามผู้บริหารว่า Trend ของปี 2552 การบริหารจะเป็นอย่างไร จะมีกำไรมากน้อย หรือว่าจะขาดทุนขนาดไหน เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทั่วไป ได้ตัดสินใจว่ายังคงถือหุ้นการบินไทยต่อไปหรือไม่

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ขอรับไว้ แต่ข้อสุดท้ายไม่ทราบว่าทางฝ่ายบริหารจะตอบได้หรือไม่ เรื่อง Trend ขอให้ตอบก่อน จะได้จบปัญหาของท่านผู้ถาม

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกษพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สอบถามว่า
คำถามเรื่องสุดท้ายเป็นเรื่องของ THAI Shop ใช่หรือไม่ และถามว่าจะเป็นอย่างไรร

นายภคตพงศ์ พสุรพงศ์ ผู้ถือหุ้น เสนอต่อที่ประชุมว่า
ตามที่สอบถามเพิ่มเติม นั้น ไม่ใช่ แต่ถามถึงองค์การของการบินไทยทั้งหมด เพราะว่า Trend ของรายได้ของการดำเนินการนี้ว่าจะกำไร หรือขาดทุน หรือเป็นประการใด

นายปานทิต ชนะภักย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ ชี้แจงว่า
ขอตอบสั้นๆ อย่างนี้นะครับ ในส่วนของ THAI Shop บริษัทฯ มีกำไร และคำถามเรื่อง Yield เมื่อ
สักครู่ก็มีอยู่ในเอกสารด้วยแล้วที่เราได้ Declare กำไรไว้

นางงามนิษฐ์ สมบัติพิบูลย์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี ชี้แจงว่า
เข้าใจว่าที่ถามคือผลประกอบการของบริษัทฯ ของปีปัจจุบันนี้ใช่หรือไม่ ดิฉันขอเรียนว่าข้อมูลบาง
อย่างอาจจะบอกไม่ได้เพราะขัดต่อหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามในการดำเนินงานนั้นมีการจัด
ทำงบประมาณเพื่อกำหนดเป้าหมาย ตามงบประมาณปี 2552 เรามีเป้าหมายทำกำไร และนอกเหนือจาก
งบประมาณแล้ว ขณะนี้ยังมีการจัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจซึ่งมีเป้าหมายผลประกอบการดีกว่าที่กำหนดในงบ
ประมาณอีกด้วย

นายฉลองศักดิ์ แสง-ชูโต ผู้ถือหุ้น อภิปรายว่า
เคยเรียนสอบถามผู้บริหารหลายครั้งแล้วว่าเกาะสมุยเป็นตลาดใหม่เป็นตลาดของการแข่งขัน
ระหว่างสายการบินซึ่งพนักงานหรือหุ้นส่วนหนึ่งในแปดเคยเป็นอดีตพนักงานการบินไทยเค้าถูกบีบบังคับให้
ออกจากบริษัทการบินไทยโดยการกลั่นแกล้ง เป็นเพื่อนผมเองครับชื่อคุณธวัชวงศ์ คุณไปตรวจสอบได้นะ
สิ่งที่พนักงานอดีตพนักงานซึ่งเคยทำงานให้การบินไทยแล้วไปอยู่ที่บางกอกแอร์เวย์ได้พยายามสร้างศักยภาพ
ภาพให้อดีตผู้บังคับบัญชาที่กลั่นแกล้งหรือมองเค้าน่าในภาพลบเค้าได้สะสมพลังกันสร้างบริษัทบางกอก
แอร์เวย์ให้พูดตรงๆ ว่ายิ่งใหญ่พอควรในปัจจุบันนี้ ผมอยู่เกาะสมุยมีการ launch ให้การเสนอเพื่อสร้างชื่อเสียง
อิมเมจให้บริษัทของเค้าเสมอมา ผมอยู่แถวๆ เราเรียกว่าบ้านละม้ายซึ่งไม่ห่างไกลจากถนนหรือเราเรียกว่าบ้านหรือหัวถนนพอท่านขับรถไปถึงหัวถนนท่านต้องเลี้ยว 90 องศาทางขวามือ แต่ก่อนที่จะเลี้ยวท่านจะ
มองเห็นป้ายใหญ่ขนาดตึก 2 คูหาเขียนคำโฆษณากิจกรรมของบริษัทบางกอกแอร์เวย์ ตั้งแต่การบินไทยบิน
ไปที่เกาะสมุยทุกๆ ที่มีเที่ยวบินวันละ 2 เที่ยวบิน ผมไม่เคยเห็นเลยว่ามีกิจกรรมที่จะช่วยส่งเสริมสร้างชื่อเสียง
ของการบินไทยให้กับคนสมุยได้ทราบเลยทุกๆ ที่คนได้ตั้งแต่ชุมพรลงมาเขาค่อนข้างจะพึงพอใจกับบริษัทการ
บินไทย วันนี้เป็นวาระของการบินไทยหรือเปล่าผมไม่ทราบผมมองในฐานะผู้ที่ออกไปแล้ว เป็นเรื่องที่ท่านได้
บริหารจัดการจะถูกหรือผิดผมไม่ทราบ เรื่องที่อยากจะเรียนแจ้งให้ท่านทราบว่าคือท่านผู้ถือหุ้นที่เหลืออยู่
จำนวนน้อยคงไม่เคยสัมผัสของความขมขื่นอย่างที่ผมเคยได้รับในการบริหารจัดการของผู้บังคับบัญชาใน

ระดับสูง เขาไม่เคยใช้ธรรมาภิบาลในการดูแลผู้อยู่ใต้บังคับบัญชาพนักงานผู้น้อยถูกข่มเหงทางด้านจิตใจหลายชนิด จะเป็นประเพณีหรือเปล่าไม่ทราบที่ระยะเวลา 35 ปี ที่ผมทำงานมาให้กับองค์กรนี้ผมได้เห็นและได้ประสบอยู่เสมอว่ามีพนักงานสุขภาพสตรีถูกข่มเหงแล้วเอาเปรียบทางเพศเสมอมา ก่อนผมได้ลาออก ผมได้ประสบพบสิ่งที่ไม่ควรจะต้องเกิดขึ้นในขณะที่ทุกคนฉลองปีใหม่ ประมาณสัปดาห์ห้าปีมาแล้ว พนักงานที่เราเรียกว่า outsource หน่วยงานหนึ่งเอาภาพยนตร์ลามกมาฉายให้ผู้ที่ย้ายไปมาในองค์กรนั้นดูผมถามหัวหน้า หัวหน้าตอบครับ แล้วก็กลับบ้านหายไปพอผมโวยวาย ผู้บังคับบัญชาที่เป็นระดับผู้จัดการกองรีบโทรศัพท์บอกผมว่า เด็กฉลองวันปีใหม่เพื่อจะผ่อนคลายเค้าได้ฉายภาพยนตร์ซึ่งไม่ควรเอามาให้คนที่สุขภาพสตรีได้ดูเลยมันอาจจะสาหัสตาเกินที่ผมจะทนได้ เป็นเรื่องของธรรมาภิบาล ผมไม่โทษฝ่ายบริหารที่เป็น Board ผมโทษผู้บริหารตั้งแต่ VP ขึ้นมา เรื่องโรงแรมของลูกเรือ เรื่องการเอาเปรียบทางเพศ เขาจะยอมหรือไม่ยอมมันเป็นสิทธิของเค้า แต่มันเกิดขึ้นในองค์กรของเรา

คุณวรมล ณ ระนอง ผู้รับมอบฉันทะ มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

ดิฉันเคยทำงานการบินไทยมาก่อน เป็นพนักงานนานแล้วพอดีประสบเหตุเมื่อปีที่แล้ว ขึ้นเครื่องบินไปเวียดนามได้ร้องเรียนไปเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2551 ก็ได้รับหนังสือตอบกลับมาจากการบินไทยกองบริการลูกค้าสัมพันธ์เมื่อวันที่ 2 มิถุนายนว่าจะแจ้งผลการตรวจสอบดังกล่าวไปให้ เป็นเวลาเกือบจะหนึ่งปีแล้ว เลยอยากจะให้ท่านกรรมการบริหารและผู้บริหารการบินไทยช่วยปรับปรุงเกี่ยวกับเรื่องด้านการบริการลูกค้า เพราะอยากจะให้เป็นเหมือนสมัยตอนที่ดิฉันทำงานอยู่ เสียหายเสียใจมากที่ว่ามาเจอเหตุการณ์อย่างนี้นับเครื่องบินการบินไทย เลยอยากจะขอมอบจดหมายนี้ให้กับท่าน พร้อมท่านตัวแทน DD แทน DD ดิฉันขอมอบให้คะ

นายอุทิศ เหมวัตถิกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ในรายงานประจำปีหน้าที่ 116 อยากจะทราบว่าท่านเขียนบอกว่าการบริหารความพึงพอใจของลูกค้าท่านได้เคยไปตรวจบ้างหรือไม่ ที่ปักกิ่งคนรถกันเป็นร้อยคนเลยเพื่อที่จะ check-in เข้าแถวกันเป็นชั่วโมงเพื่อที่จะ check-in อย่างเดียว เรื่องตัวเครื่องบินที่ขายล่วงหน้ากันเป็นเดือนๆ เป็นปีๆ จงที่นั่งไม่ได้แต่ขึ้นไปบนเครื่องบินกลับว่าง ยืนยันครับ TG 668 มีที่นั่งทั้งหมด 333 ที่นั่ง มีคนนั่งแค่เพียง 200 กว่าที่นั่ง แต่ซื้อตั๋วบอกว่าไม่มี ขึ้นไปบนนั้นกลับว่าง ที่นั่งว่างหลายสิบเที่ยวขอให้แก้ไข

คุณสุพร ปทุมสุวรรณวดี ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. เมื่อเงินเดือนของถือหุ้นแล้ว คณะกรรมการและผู้บริหารได้ลดอะไรบ้าง รวมทั้งสิทธิประโยชน์ที่ท่านได้พูดไว้เมื่อสักครู่ว่าได้ลดแล้ว ในที่นี้ลดอะไรบ้าง
2. เรื่องการขึ้นจอภาพ ที่อื่นๆ เค้าก็มีการขึ้นภาพให้เห็นโดยทั่วกันในที่ประชุมเพื่อบรรยากาศที่ดี การขึ้นภาพดูเหมือนว่าไม่ได้เป็นการเสียหายกับการประชุมเลยคณะกรรมกรเวลาที่ชี้แจงบางทีก็ไม่ทราบว่าใครพูด เพราะว่าจอ Computer บังไปครึ่งหน้ากว่าจะรู้ว่าใครพูดเสียงกันอยู่ตั้งนาน

นายภูวนาถ ณ สงขลา สมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

ผมมาจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย มาสังเกตการณ์นะครับ ฟังการประชุมมาตั้งแต่ต้นอาจจะดูเดือดในความรู้สึกของผู้ถือหุ้นที่ต้องการให้มีการตรวจสอบการทุจริตเพื่อเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ถือว่าเป็นสิ่งที่ดี แต่บางท่านอาจจะดูเดือดไปบ้าง แต่ช่วงกลางของการประชุมก็สงบราบเรียบดีแม้ว่าจะกินเวลามาพอสมควร อย่างไรก็ตามในแง่ของผู้ถือหุ้น ทุกคนก็ต้องให้เกียรติและเคารพที่ประชุมจริงๆ แล้วอาจจะมีการฟ้องร้องบ้างท่านที่คุมกิริยาไม่อยู่และก็แสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสม ผมยอมรับว่าเป็นสิ่งที่สร้างบรรยากาศที่ไม่ดีให้การประชุม แต่อย่างไรก็ตามมาตรการในการดำเนินการกับผู้ประพฤติชั่วหรือแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสมนั้นในหลักสากลแล้วท่านประธานสามารถสั่งให้ลงนั่ง หยุดพูด ตัดไมค์ไม่ให้พูด หรือขอลาออกไปนอกที่ประชุมได้ แต่ต้องระวังในลักษณะของการให้เจ้าพนักงานรักษาความปลอดภัยล้อมในลักษณะการคุกคามนั้นจะเป็นภาพที่ไม่ดีต่อการบินไทย ถ้าท่านจะขอลาออกไปให้ท่านเชิญออกไปเลย แต่ไม่ใช่เข้าไปล้อมในลักษณะนั้น เนื่องจากผมเป็นตัวแทนจากสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทยจริงๆ แล้วผมก็ไม่เห็นด้วยกับการแสดงกิริยาบางอย่าง กล่าวคำพูดบางอย่าง เพราะตรงนั้นสะท้อนให้เห็นว่าผู้ถือหุ้นรายย่อยบางคนยังขาดวุฒิภาวะทางอารมณ์ เพราะฉะนั้นท่านประธานควรเลือกใช้มาตรการ ชี้ให้นั่งลง ตัดไมค์ หรือเชิญออกนอกห้องประชุมครับ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ขอขอบคุณครับ แล้วผมจะนำไปพิจารณาใช้เพื่อให้การประชุมดำเนินการไปด้วยความเรียบร้อย

นายมนต์ชัย ราบรื่นทวีสุข ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบอำนาจจากผู้ถือหุ้นในครอบครัว พนักงานบริษัท และประชาชนทั่วไปอีกจำนวนมาก มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

1. ขอให้มีการถ่ายทอดเสียงออกไปบริเวณทางเดิน หน้าห้องน้ำ ที่นั่งพักรับประทานอาหาร เพราะว่าทุกคนจะมาทานอยู่ในนี้อยู่ตลอดไม่ได้ บางเรื่องบางวาระผมเข้ามาต้องถามเพื่อนฯ ผู้ถือหุ้น เป็นการทำลายสมาธิเพื่อนฯ ผู้ถือหุ้น

2. ขอตัวเครื่องบินในประเทศ 10 โบ ต่างประเทศ 1 โบ มาจับฉลากเป็นรางวัลสำหรับผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและอยู่จนถึงคอนข้างนาที่สุดท้าย ใครไม่อยู่ก็จับใหม่ เป็นเงินไม่เท่าไรถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะขาดทุน

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

1. เที่ยวบินที่มาจากที่เชียงใหม่ แทบทุกเที่ยวบินที่ผมขึ้นมีการ delay ปัญหาที่ตามมา คือ ค่าปรับตารางบินที่จะผิดพลาดไป ทำให้การใช้เครื่องบินของท่านต่อเครื่อง 11 ชั่วโมงต่อวัน ท่านเคยดูหรือไม่ว่าเครื่องบินของประเทศอื่นเค้าใช้กันยังไงเพื่อให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าที่สุด อะไหล่เครื่องบินที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาตามอายุการใช้งานแต่เวลาที่ท่านใช้งานนี้ยังไม่ถึงครึ่งหนึ่งของในแต่ละวัน มีการจัดสรรมีการดำเนินการตรงนั้นหรือไม่ เครื่องบินก็ยัง delay อยู่ตลอดเวลาทั้งเชียงใหม่และปักกิ่ง

2. เรื่องไวน์ ผมไม่ได้ตีพิมพ์แต่ทงฟังคนข้างๆ ที่ขอไวน์บนเครื่องบินตีพิมพ์ ปรากฏว่าไม่มี แต่เมื่อสักครู่เห็นท่านผู้อภิปรายหลายท่านพูดถึงการคอร์ปชั่นในการซื้อไวน์ ตรวจสอบหน่วยสิทธิรับ TG634 TG637 ที่ไม่มีไวน์บริการบนเครื่องบิน

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ ฝั่งขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

สำหรับการลดสิทธิประโยชน์ ลดค่าใช้จ่ายของผู้บริหาร ที่เห็นชัดๆ คือ ค่าพาหนะของผู้บริหารของบริษัท ผู้บริหารทุกท่านยังไม่มีรถประจำตำแหน่งหรือมีคนขับรถ แล้วก็ค่าบริหารมาจำนวนหนึ่ง ก็ลดลงครึ่งหนึ่ง นี่คือนี่ที่ฝ่ายบริหารร่วมมือร่วมใจกันที่จะลดค่าใช้จ่าย สำหรับเงินเดือนก็ไม่มีเพิ่มขึ้นเหมือนพนักงาน โบนัสก็ไม่มีเหมือนกัน สำหรับตัวผมได้รักษาการในตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผมก็ไม่ได้รับอะไรเพิ่ม ในเรื่องสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของคณะกรรมการ ได้สิทธิบินต่างประเทศปีละ 15 เที่ยวบินภายในประเทศ 15 เที่ยวบิน แล้วก็ลดลงตามข้อตกลงตามวาระที่ 6 นะครับ สำหรับในเรื่องของการจัดประชุมแล้วมีการขึ้นจอภาพนั้น ผมขอขอบคุณในความกรุณาที่แนะนำแล้วก็จะนำสิ่งเหล่านี้มาบันทึกไว้เพื่อใช้ในการประชุมผู้ถือหุ้นในครั้งหน้า รวมทั้งจะพิจารณาเรื่องที่ท่านต้องการให้ดำเนินการถ่ายถอดเสียง จะต้องดูสิ่งแวดล้อมด้วย แต่ว่าเป็นข้อเสนอแนะที่ผมเห็นว่าค่อนข้างจะเป็นประโยชน์ขอรับไปพิจารณา

นางแจ่มศรี สุขโชติรัตน์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ความคืบหน้าการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ท่านใหม่ไปถึงไหนแล้ว บริษัทการบินไทยจะได้ DD คนใหม่เมื่อใด ตามที่เป็นข่าวนั้นจริงหรือไม่ เพราะคิดว่าเราน่าจะมี DD คนใหม่ได้แล้ว เพราะยังสถานการณ์บริษัท เป็นอย่างนี้ยังต้องมีผู้บริหารมารับผิดชอบโดยตรงสักที เราจะมี DD คนใหม่เมื่อไร จะมีการพลิกผันอะไรอีกหรือไม่

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ ฝั่งขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

สำหรับการสรรหา DD ท่านใหม่ ขณะนี้ปิดรับสมัครไปแล้วและล่าสุดก็มีผู้มาสมัคร จำนวน 11 ท่าน ขณะนี้คณะกรรมการได้ตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้นว่ามีคุณสมบัติถูกต้อง ทั้ง 11 ท่านหรือไม่ ขณะนี้มี 4 ท่าน ที่ยังไม่ตอบกลับว่าท่านมีคุณสมบัติถูกต้องหรือเปล่าเพราะเราเพิ่งจะถามไปเพื่อให้มั่นใจ อาทิเช่น

1. มีตำแหน่งไม่ต่ำกว่ารองหัวหน้าขององค์กรนั้นๆ เพราะว่าถ้าท่านมีตำแหน่งกันอยู่อย่างนี้ก็ไม่ถูกตามข้อกำหนดที่เรากำหนดไว้

2. ต้องบริหารองค์กรที่เกิน 1 หมื่นล้านขึ้นไป อันนี้ก็ยังไม่มีคำยืนยันเดิมว่ามีบริษัทหรือองค์กรที่มีผลประกอบการมากกว่า 1 หมื่นล้านขึ้นไป

สิ่งเหล่านี้มีอยู่ 4 ท่านที่ยังไม่ตอบ เรายกคำตอบสิ่งเหล่านี้ที่อยู่ ซึ่งหากว่าไม่ตอบมาก็จำเป็นที่จะต้องตัดสิทธิผู้ที่คุณสมบัติไม่ครบ ก็จะเหลือ 7 ท่าน คณะกรรมการสรรหาซึ่งแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัท ก็จะเชิญมาแสดงวิสัยทัศน์ และก็พิจารณาว่าจะดำเนินการอย่างไรที่เหมาะสมที่สุด ในการที่จะมาเป็น DD ของการบินไทย จะนำพาท้องครไปอย่างไร คณะกรรมการสรรหาที่จะพิจารณาผู้ที่ดีที่สุด 1 ท่าน แล้วก็รองลงมา

จากนั้นคณะกรรมการสรรหาที่จะนำเสนอเข้าที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่ออนุมัติ ตามกำหนดการเดิม เราวางแผนเอาไว้ว่าจะให้ได้ DD ใหม่ในวันนี้เลย คือวันประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น แต่เนื่องจากการตรวจสอบคุณสมบัติแล้วเรายังไม่ได้รับคำตอบมาทันที จึงไม่สามารถรับคำตอบได้วันนี้ แต่อย่างไรก็ตามคณะกรรมการสรรหาต้องการที่จะเร่งให้เร็วที่สุดดีที่สุด เพื่อจะได้ DD ท่านใหม่ออกมาเพื่อที่จะให้มาทำงานกับคณะกรรมการชุดใหม่ได้ครับ

นายสุรสิทธิ์ ศรีประภา ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ขอทราบกรอบเวลาที่เร็วที่สุดที่ท่านพูดถึง ไม่ทราบว่าเร็วที่สุดประมาณเวลาเท่าไร

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ ฝั่งขวงค์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

หนังสือของผู้สมัคร 4 ท่านที่ตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้นยังไม่ได้ตอบกลับมา บริษัทฯ ส่งออกไปแล้ว และขอให้ท่านตอบกลับมาภายใน 2 อาทิตย์ เมื่อครบ 2 อาทิตย์ตอบกลับมาก็จะเอามาพิจารณาว่าคุณสมบัติของท่านนั้นขาดหรือไม่ขาด ถ้าขาดก็ไม่มีสิทธิที่จะมาเข้าทดสอบวิสัยทัศน์ เพราะฉะนั้นไม่เกิน 2 อาทิตย์ครับ

คุณเพียงพรรณ หวังพัฒนกุลชัย ผู้ถือหุ้น มีข้อเสนอแนะต่อที่ประชุมว่า

1. เห็นด้วยกับเรื่องการตัดภาพขึ้นจอ เพราะว่ามันข้างหลังจะไม่เห็นว่าใครพูด อยากรู้จักคณะกรรมการ เมื่อเจอกันข้างนอกจะได้เข้าไปทักทาย เข้าไปเสนอความคิดเห็นได้บ้าง
2. การเสนอชื่อคณะกรรมการ ไม่ทราบว่า จะเป็นไปได้หรือไม่ที่จะคัดเลือกคนที่เป็นผู้หญิง ซึ่งดิฉันคิดว่ามีความสามารถ โดยเฉพาะในสมัยนี้มาเป็นคณะกรรมการด้วย แต่เท่าที่ดิฉันเคยเห็นมารู้สึกว่าจะยังไม่เคยมีผู้หญิงที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นคณะกรรมการเลย เพราะฉะนั้นครั้งหน้าพอจะเป็นไปได้หรือไม่ที่การเสนอชื่อคณะกรรมการขอให้เลือกผู้หญิงเข้ามาบ้าง

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

ต้องเรียนอย่างนี้ครับ ไม่ใช่ว่าไม่เคยมีกรรมการบริษัท ที่เป็นสุภาพสตรี เคยมีเท่าที่ผมทราบ ที่แน่ๆ คือ คุณพรทิพย์ จาละ และคุณรัชณี ตรีพิพัฒน์กุล ก็อย่างน้อย 2 คนเท่าที่ผมจำได้ เพราะฉะนั้น กรรมการบริษัท ที่เป็นสุภาพสตรี จึงเคยมี ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์และจังหวะว่ามีการสรรหากันแล้วได้ใคร

นายอุทิศ เหมวัตถกิจ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า

ในการจัดทบทวนการประชุม ท่านมีการจดตามไปด้วยหรือเปล่า หากจะขอสำเนาการประชุมของวันนี้ทั้งหมด ใครที่มีอำนาจอนุมัติจะให้หรือไม่ พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารได้กำหนดว่าต้องเป็นลายลักษณ์อักษร ท่านไม่ต้องบอกว่าทำเป็นหนังสือ ใน พรบ. ข้อมูลข่าวสารขอด้วยวากาก็ได้ เพราะฉะนั้นถ้าท่านพูดว่าได้ ให้ผมไปติดต่อและไปเอาจากใคร

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน ชี้แจงว่า

เรื่องขอสำเนาเทปการประชุมคงต้องรับไว้ไปพิจารณา ว่าทำได้หรือไม่แค่นั้นเพียงใด และกติกาเป็นอย่างไร ขอรับเอาไว้พิจารณา เพราะอย่างน้อยก็มีการบันทึกตามที่ท่านได้พูดไว้แล้ว

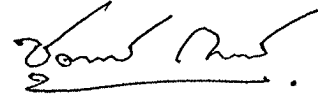
พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ชี้แจงว่า

เรื่องของพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการ ตอนนี้ที่เราถืออยู่ก็คือในปี พ.ศ. 2540 ตามพรบ. นี้ และบริษัท ก็มีศูนย์ข้อมูลข่าวสารที่ตั้งอยู่ที่บริษัท เพราะฉะนั้นการที่ท่านต้องการอยากจะได้ข้อมูลอะไรต่างๆ โดยหลักแล้วก็คือจะต้องทำเรื่องเข้าไปที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร แล้วทางศูนย์ข้อมูลข่าวสารก็จะพิจารณาความเหมาะสมในการที่จะเปิดเผยข้อมูลนั้นให้ได้หรือไม่ ถ้าหากข้อมูลนั้นเกี่ยวข้องกับผู้ที่กำกับดูแลหรือมีชั้นความลับในเรื่องนั้น ก็เสนอขึ้นไปถึงหน่วยเหนือเพื่อที่จะพิจารณาว่าควรจะดำเนินการอย่างไร อันนี้คือการดำเนินการตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของทางราชการซึ่งทุกท่านประชาชนก็มีสิทธิที่จะเสนอขอรับทราบข้อมูลที่ต้องการได้ แล้วก็มีหลายระดับเช่นกันตามที่ผมเรียนให้ทราบ

นายชัยเกษม นิตสิริ ประธาน แจ้งว่า

เป็นอันสิ้นสุดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ผมต้องขอขอบพระคุณท่านผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ได้กรุณาอยู่จนจบการประชุม และขอขอบคุณพนักงาน และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกคนด้วยนะครับ ผมขอปิดการประชุมครับ

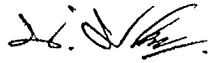
เลิกประชุมเวลา 22.01 น.



(นางชุตีพร กมลบุตร)

ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับกิจกรรมองค์กร

ผู้จัดบันทึกประชุม

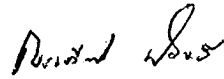


(นายนิรัตน์ มณีพันธ์)

ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย

ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม

พลอากาศเอก

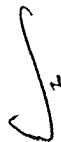


(ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส

สำนักเลขานุการบริษัทฯ

รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นายชัยเกษม นิตสิริ)

รองประธานกรรมการบริษัทฯ

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 จะต้องมีความครบถ้วนในวันที่ได้รับตำแหน่ง หลังจากนั้นคณะกรรมการสรรหาให้ผู้สมัครแสดงวิสัยทัศน์ เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 และประกาศผลเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 แต่เนื่องจากนายปิยสวัสดิ์ จะมีคุณสมบัติครบถ้วนเดือนตุลาคม 2552 คณะกรรมการสรรหาจึงรอเวลาจนถึงเดือนตุลาคม 2552 และให้นายปิยสวัสดิ์ ทำสัญญาเพื่อรับตำแหน่ง DD เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2552 โดยอัตราเงินเดือน 900,000 บาท ในขณะที่รอง DD อัตราเงินเดือน 240,000 บาท ส่วนพนักงานระดับปริญญาตรีแรกเข้าอัตราเงินเดือน 12,000 บาท และพนักงานระดับใช้แรงงาน (outsourcer) ซึ่งไม่ถือเป็นพนักงาน อัตราเงินเดือน 8,000 บาท

พฤติกรรมเช่นนี้ ในมุมมองของคนทั่วไปเป็นการจงใจให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงมาดำรงตำแหน่ง 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 อุดรธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ และเกาะสมุย เท่านั้น ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วจุดบินในประเทศของบริษัทฯ ล้วนแต่เป็นสนามบินระหว่างประเทศทั้งสิ้น 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 ขัดมติดิคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการได้ชี้มูลความผิดตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2551 และ ปปช. ได้เข้ามาตรวจสอบตั้งแต่ปี 2552 จนบัดนี้ยังไม่มีความคืบหน้าจนผู้ถือหุ้นต้องนำคดีไปฟ้องศาล ซึ่งคดีนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลตาม หมายเลขคดีดำที่.....

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

ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบริษัท คือ หลังจากที่บริษัท จ่ายเงินเพื่อซื้อเครื่องบินในราคาลำละ ประมาณ 4,000 ล้านบาทไปแล้ว แต่บริษัท ไม่สามารถนำเครื่องบินมาใช้งานได้ เนื่องจากยังไม่มีเก้าอี้ผู้โดยสาร และบริษัท ต้องนำเครื่องบินไปจอดไว้โดยไม่ได้ใช้ประโยชน์ อีกทั้งต้องเสียค่าเช่าและค่าบำรุงรักษาที่ประเทศฝรั่งเศสด้วย ซึ่งขณะนี้ได้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวกับเครื่องบิน 3 ลำ และจะเกิดขึ้นกับเครื่องบินอีกรวมทั้งหมด 5 ลำ

มูลค่าความเสียหายจากราคาเครื่องบินลำละ 4,000 ล้านบาท ซึ่งบริษัท ต้องกู้เงินมาซื้อ ดอกเบี้ยประมาณร้อยละ 5 ซึ่งเป็นเงินมูลค่าประมาณปีละ 200 ล้านบาท นอกจากนั้น บริษัท ต้องตัดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินร้อยละ 10 ต่อปี เป็นเงินประมาณปีละ 400 ล้านบาท บริษัท เสียหายทั้งสิ้น ประมาณปีละ 600 ล้านบาท หรือเดือนละ 50 ล้านบาทต่อลำ โดยในขณะนี้เครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ถึง 3 ลำ หมายความว่าบริษัท 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 บริษัท เพิ่มจำนวนเครื่องบินถึง 6 ลำ แต่เหตุใด บริษัท จึงไม่มีการเพิ่มเที่ยวบินและจุดบิน บริษัท 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 สุดทำยบริษัทฯ 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 – การบรรทุกน้ำหนักเกิน

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 ตัวโดยสวของนักการเมือง ตามข่าวนั้นเป็นกา ร Upgrade โดยบัตรทอง แต่จากแหล่งข้อมูลมีการยืนยันว่าเป็นการ Upgrade โดยฝ่ายบริหารของบริษัท

นอกจากนั้น ยังมีหลักฐานเกี่ยวกับการได้รับอนุมัติการเพิ่มน้ำหนักกระเปาะของนักการเมืองให้ บรรทุกน้ำหนักได้ถึง 500 กิโลกรัม เมื่อฝ่ายบริหารได้รับหลักฐานดังกล่าวแล้วคว รชี้แจงผู้ถือหุ้นในฐานะ เจ้าของบริษัท ด้วยว่าเหตุใดจึงไม่ได้รับสิทธิต่างๆ เหล่านั้นเช่นกัน และการให้สิทธิเหล่านี้ต่อนักการเมือง จะทำให้บริษัท เสียรายได้เป็นจำนวนเงินเท่าไรต่อปี ซึ่งหลังจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารจะนำเรื่องนี้ ไปร้องเรียน 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 ดำรง ตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือ DB มีหน่วยงานในสังกัดอยู่ 2 หน่วย คือ DI ดูแลงาน ด้านบุคคล และ D9 ดูแลด้านการฝึกอบรมพนักงาน

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของ DI และ D9 จะเห็นว่าลักษณะงานเป็นเพียงงานสามัญทั่วไป เช่น จัดทำทะเบียนพนักงาน งานวินัย ดูแลสิทธิประโยชน์ การฝึกอบรมพนักงาน ซึ่งไม่สะท้อนให้เห็นถึงงานหลัก ของ HR ที่ต้องเป็นงานเชิงนโยบายในการบริหารแรงงานซึ่งเป็นงานเชิงรุก เช่น การวิเคราะห์ค่างาน การวางแผนจำนวนพนักงาน การกำหนดค่าตอบแทนของพนักงานในแต่ละวิชาชีพ การ Rotate ตำแหน่ง งาน การกำหนด Career path แรงงานสัมพันธ์ ฯลฯ งานเหล่านี้เมื่อพิจารณาโครงสร้างแล้วยังไม่พบ หน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังนั้น ประเด็นที่ควรพิจารณาคือ บริษัท ดำเนินงานด้านนี้กันอย่างไร ฝ่ายบริหาร วางเป้าหมายการใช้แรงงานกันอย่างไร ความต้องการแรงงานของบริษัท เป็นอย่างไร ที่ผ่านมามีการจัด บริษัทภายนอกมาวางแผนโครงสร้างเงินเดือน โ ครองสร้างตำแหน่งหลายครั้งจากหลายบริษัท เช่น คูเปอร์ ฟีทมาวิค เฮย์ ฯลฯ ซึ่งน่าจะคิดว่าหากบริษัท ไม่มีการดำเนินการในเรื่องเหล่านี้เองแล้ว บริษัทภายนอกจะ สามารถเข้ามาดำเนินงานเหล่านี้ได้อย่างไร

มีข้อเท็จจริงอีกประการหนึ่งซึ่งแสดงให้เห็นว่าปัญหา HR ที่กล่าวถึงในตอนต้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น เพราะจะเห็นว่า บริษัทฯ มีหน่วยงานระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หลายหน่วย แยกตามกลุ่มวิชาชีพ เช่น ฝ่ายการบิน ฝ่ายการเงิน ฝ่ายช่าง ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่าย HR ซึ่งผู้บริหารของหน่วยงานเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นบุคคลากรในสายงานของตนทั้งนั้น ยกเว้นฝ่าย HR คือ DB เมื่อปี 2550 DB คือคุณกวีพันธ์ 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 เมื่อเวลาผ่านไปมาแล้วอีก 1 ปี ผู้ถือหุ้นจึงต้องการทราบว่าผลการสอบสวนเป็นอย่างไร เพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น บริษัทฯ ได้แถลงต่อสื่อมวลชนว่าบริษัทฯ เสียหายกว่าหมื่นล้านบาท ความเสียหายขนาดนี้และมีหลักฐานจากสื่อต่างๆ ชัดเจนทั้งจากหนังสือพิมพ์

เทปบันทึกภาพเหตุการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและสื่อมวลชน ประกอบหลักฐานการลงบันทึกเวลา จึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องสอบสวนเพิ่มเติมอีก ทั้งนี้ เวลาปีหนึ่งที่ผ่านมานั้นก็ยังไม่สามารถสรุปผลได้

ยังมีเหตุการณ์ไม่ปกติเกี่ยวกับฝ่ายบริหารกับสหภาพฯ ในประเด็นอื่นๆ อีก ทั้งที่เป็นเรื่องที่มีการอภิปรายกันในปีที่แล้ว โดยฝ่ายบริหารแจ้งว่ากำลังสอบสวนและที่เป็นเรื่องใหม่ เช่น เรื่อง การล่องละเมิดทางเพศลูกจ้างหญิงในเวลาดำเนินงานและในพื้นที่บริษัท 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 ได้อนุมัติเงินให้กับกลุ่มผู้บริหารเพื่อใช้ในการต่อสู้คดีกับผู้ถือหุ้นเพราะเหตุที่ตนประพัตติมิชอบ ซึ่งทำให้บริษัทฯ เสียหายมากขึ้นไปอีก และยังเสนอเรื่องให้สำนักงานอัยการสูงสุด ส่งอัยการมาเป็นทนายความให้ กับผู้บริหารที่ประพัตติมิชอบเหล่านั้นด้วย และในกระบวนการทางศาลฯ ยังมีการประวิงคดีโดยการส่งเอกสารให้ศาลฯ ตามหมายเรียกล่าช้าไม่ตรงตามกำหนดเวลาที่ศาลฯ สั่ง อีกทั้งยังส่งเอกสารเป็น ภาษาต่างประเทศ โดยที่ทราบดีว่าศาลฯ ไม่รับเอกสารภาษาต่างประเทศ ซึ่งการกระทำต่างๆ เหล่านี้ส่งผลให้การดำเนินคดีล่าช้าออกไป

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

โดยสรุป พฤติกรรมต่างๆ ที่ไม่ชอบของบริษัทฯ ที่ได้สอบถามในที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นมาถึง 2 ปีแล้วแต่ยังไม่มีการอธิบายถึงเหตุผล ในปีนี้จึงควรมีการชี้แจงแก่ผู้ถือหุ้นถึงความเสียหายในกรณีต่างๆ ด้วย