

AAV18/2020

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ประชุมเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2563 เวลา 14.00 น.

ห้องประชุม Foxtrot และ Golf

สำนักงานใหญ่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง

อาคารส่วนกลางชั้น 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

การชี้แจงผู้ถือหุ้นโดยเจ้าหน้าที่ก่อนเริ่มการประชุม

เนื่องด้วยสถานการณ์แพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทมีความตระหนักและห่วงใยต่อสุขภาพของผู้ถือหุ้น จึงขอความร่วมมือให้ผู้ถือหุ้นใส่หน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่เข้าร่วมประชุม และหากผู้ถือหุ้นมีอาการไข้ ไอ เจ็บคอ จาม มีน้ำมูก หายใจเหนื่อยหอบ ขอความร่วมมือออกจากการประชุม

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ในการประชุมจะเป็นไปตามเอกสารที่ได้นำส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) ในการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้หุ้นหนึ่งหุ้น มีเสียงหนึ่งเสียง
- 2) ประธานที่ประชุมจะเป็นผู้เสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระ ผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดที่ไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียง ขอให้ทำเครื่องหมายลงในช่องไม่เห็นด้วย หรือคัดค้านเสียง พร้อมลงลายมือชื่อในบัตรลงคะแนนที่ได้แจกให้ในขณะถึงที่ประชุม และขอให้ส่งบัตรลงคะแนนให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทก่อนสิ้นสุดการพิจารณาในวาระนั้นๆ โดยบริษัทจะนำคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงนั้น มาหักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ ยกเว้นวาระที่ 7 เรื่องพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ ขอให้ลงคะแนนแยกเป็นรายบุคคล และขอให้ผู้ถือหุ้นส่งบัตรลงคะแนนกลับคืนทั้งหมดไม่ว่าจะลงคะแนนเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรือคัดค้านเสียง
- 3) ผู้มอบฉันทะที่ได้รับมอบการออกเสียงลงคะแนนไว้แล้วเห็นว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงในใบมอบฉันทะในวาระใดๆ ผู้รับมอบฉันทะไม่ต้องลงคะแนนในบัตรลงคะแนน บริษัทจะนับคะแนนของท่านจากใบมอบฉันทะ
- 4) หากผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดมีข้อซักถามในที่ประชุม ขอให้เขียนคำถามลงในกระดาษแล้วส่งให้เจ้าหน้าที่ของบริษัทรวบรวมไว้ เพื่อให้คณะกรรมการตอบคำถามในช่วง ถาม-ตอบ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับวาระการประชุมนั้นๆ สำหรับคำถามที่ไม่เกี่ยวกับวาระการประชุม คณะกรรมการจะตอบคำถามเมื่อพิจารณาครบทุกวาระแล้ว โดยขอให้กรุณาแจ้งชื่อ - นามสกุล พร้อมแจ้งว่ามาด้วยตนเองหรือรับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นรายใด เพื่อให้บริษัทสามารถระบุชื่อได้ถูกต้องเมื่อจัดทำรายงานการประชุม ทั้งนี้ ขอความกรุณาสอบถามอย่างกระชับเพื่อให้ระยะเวลาการประชุมเสร็จสิ้นภายใน 2 ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยในสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้นทุกท่าน และในกรณีที่คำถามเป็นจำนวนมากทำให้เกินกว่ากำหนดระยะเวลา 2 ชั่วโมง ทางบริษัทจะขอจัดทำเป็นสรุปคำถามพร้อมคำตอบไว้บน website ของบริษัทแทน รวมทั้งจัดทำไว้เป็นแนบท้ายของรายงานการประชุม

แนวทางปฏิบัติในการนับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้น

- ในวาระการประชุมที่ 2, 4, 5, 6, 7.1, 7.2, 7.3 ซึ่งถือเป็นวาระปกติ ตามพระราชบัญญัติบริษัท มหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 107 (1) กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง

- ในวาระการประชุมที่ 8 เรื่องการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ ประจำปี 2563 ตามพระราชบัญญัติบริษัท มหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 90 วรรค 2 กำหนดให้มติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นประกอบด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม โดยมีได้กำหนดว่าผู้ถือหุ้นนั้นได้ออกเสียงลงคะแนน หรือมีสิทธิออกเสียงด้วยหรือไม่ ดังนั้นกรณีนี้การนับฐานคะแนนเสียงจึงต้องนับตามจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม

- ในวาระการประชุมที่ 9 เรื่องการแก้ไขข้อบังคับของบริษัท ข้อ 24 - 25 และข้อ 31 - 35 ในเรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตามพระราชบัญญัติบริษัท มหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 31 กำหนดให้การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับของบริษัท ที่ประชุมผู้ถือหุ้นต้องลงมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะต้องนับรวมคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียงด้วย

เจ้าหน้าที่บริษัทและนักรรณการบริษัท ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

- | | |
|---------------------------------|--|
| 1) คุณวิเชฐ ตันตวานิช | ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และประธานในที่ประชุม |
| 2) คุณณัฐวุฒิ เภาโสมมย์ | ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการตรวจสอบ |
| 3) คุณธรรพลฐ์ แบเลเว็ลด์ | ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานกรรมการบริหาร |
| 4) คุณสันติสุข คล่องใช้ยา | ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร |
| 5) คุณไพรัช พรพัฒนางกูร | ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน |
| 6) คุณวีรยุทธ โพธารามิก | ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการตรวจสอบ |
| 7) คุณปรีชาญา รัศมีธานินทร์ | ดำรงตำแหน่งกรรมการ |
| 8) หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล | ดำรงตำแหน่งกรรมการและผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ |
| 9) นาวาอากาศเอก ธนภัทร งามปลั่ง | ดำรงตำแหน่งกรรมการ |

สรุปจำนวนกรรมการที่เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้จำนวน 9 ท่าน จากจำนวนกรรมการทั้งสิ้น 9 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100

เลขานุการของบริษัท

คุณนิศเรศ ดิษเทศ

ผู้สอบบัญชี

คุณกุลกร พิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีจาก บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ที่ปรึกษากฎหมายตอบข้อซักถามจากผู้ถือหุ้นและเป็นสักขีพยานในการนับคะแนน

คุณประทุมพร สมบุญดีพูลผล จาก บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด

บริษัทได้กำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ในวันที่ 29 มิถุนายน 2563 (Record Date) ในการประชุมครั้งนี้มีผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง 40 คน และมีผู้รับมอบฉันทะ 121 คน รวมเป็นจำนวนผู้มาประชุม 161 คน เท่ากับ 2,720,133,257 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 56.0852 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท เป็นอันครบองค์ประชุม โดยตามมาตรา 103 ของพระราชบัญญัติมหาชนจำกัดและข้อบังคับของบริษัทข้อที่ 33 ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับองค์ประชุมว่า ต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้น นับรวมกันได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด จึงครบเป็นองค์ประชุมและยังมีการรับลงทะเบียน อยู่ด้านนอกห้องประชุมสำหรับ ผู้ที่ทยอยมาประชุมด้วย

จากนั้นเมื่อครบองค์ประชุมแล้ว คุณวิเชฐ ตันติวานิช ประธานที่ประชุมจึงขอเปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ของ บริษัท เอเชีย เออีเอชั่น จำกัด (มหาชน) ตามลำดับวาระการประชุมที่ได้แจ้งให้ทราบในหนังสือเชิญประชุมที่ได้เผยแพร่ใน เว็บไซต์ และได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าแล้ว

เริ่มการประชุม

วาระที่ 1 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

ประธานที่ประชุมได้มอบหมายให้ประธานกรรมการบริหารแจ้งเรื่องเพื่อทราบต่อที่ประชุมดังนี้

คุณธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ด ประธานกรรมการบริหาร เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุมดังนี้

เรื่องแรก แอร์เอเชียได้รับรางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 11 ปีซ้อน (2552 - 2562) จากสถาบันสกายแทร็กซ์

เรื่องที่สอง แอร์เอเชียได้รับจัดอันดับเป็นสายการบินเดียวในไทยที่มีสถิติตรงเวลาสูงสุด ติด 10 อันดับแรกจากทุกสายการบินทั่วโลก และเป็นอันดับ 3 ในประเภทสายการบินราคาประหยัด จากการประกาศโดย www.oag.com

เรื่องที่สาม แอร์เอเชียได้รับรางวัลบริษัทที่น่าร่วมงานด้วยมากที่สุดในปี 2562 กลุ่มอุตสาหกรรมกรรมการบิน ซึ่งเป็นไปตามพันธกิจของบริษัทที่สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง

เรื่องที่สี่ บมจ.เอเชีย เออีเอชั่น หรือ AAV ได้รับเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2562 โดยเป็นบริษัทที่ลงทุนในธุรกิจสายการบินเพียงแห่งเดียวที่ได้รับการคัดเลือกเข้า THSI

มีผู้ถือหุ้นส่งคำถามสำหรับวาระที่ 1 ดังต่อไปนี้

- **คุณนุชนาถ ยั่งยืน** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

องค์กรไหนเป็นผู้ให้รางวัลตามที่คุณธรรศพลฐ์กล่าว

- **คุณธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ด** (ประธานกรรมการบริหาร):

รางวัลแรกคือ รางวัลจากสถาบันสกายแทร็กซ์เป็นบริษัททำแบบสำรวจสายการบินทั่วโลก โดยจะให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเป็นผู้โหวตผ่านเว็บไซต์ รางวัลที่แอร์เอเชียได้มาคือผู้โหวตประมาณ 20 กว่าล้านคนที่บินทั่วโลก รางวัลที่ 2 oag คือผ่านเว็บไซต์เช่นกัน เป็นการเข้าไปให้ข้อมูลทุกครั้งที่เราบินออกตรงเวลาหรือออกไม่ตรงเวลา โดย oag เป็นบริษัทที่อยู่ในเว็บไซต์ต่างประเทศ รางวัลที่ 3 HR Asia, HR ก็คือฝ่ายบุคคล โดยบริษัทนี้อยู่ที่ฮ่องกง สำหรับรางวัลที่ 4 THSI คือของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมแจ้งว่าเนื่องจากเป็นวาระเพื่อทราบจึงไม่มีการลงมติ จึงขอเสนอให้พิจารณาในวาระถัดไป

วาระที่ 2 พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้มีการจัดทำรายงานการประชุมซึ่งคณะกรรมการบริษัทเห็นว่าได้มีการบันทึกรายงานไว้อย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งได้จัดส่งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 14 วันนับแต่วันประชุม พร้อมทั้งเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท (www.aavplc.com) แล้ว รายละเอียดได้นำส่งให้ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุม ตาม เอกสารแนบ 1

มีผู้ถือหุ้นสอบถามดังต่อไปนี้

- **คุณพรชัย วรรณธรรม** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

การประชุมผู้ถือหุ้นเป็นปี 2561 ไม่ใช่ปี 2562

- **คุณวิเชฐ ตันตวานิช** (ประธานที่ประชุม):

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นเป็นการรับรองการประชุมของครั้งที่แล้ว คือของปี 2562 ครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงปรดยกมือและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติรับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	2,725,799,058	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9895
ไม่เห็นด้วย	284,700	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0104
งดออกเสียง	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (171 ราย)	2,726,083,758	เสียง		

วาระที่ 3 พิจารณารับทราบรายงานของคณะกรรมการบริษัทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2562 และ รายงานประจำปี 2562

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า บริษัทได้สรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในรอบปี 2562 รายละเอียดปรากฏตามรายงานประจำปีซึ่งในปีนี้อาจดูได้จากการ scan QR Code ที่ปรากฏอยู่บนใบลงทะเบียนที่ได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมแล้ว วาระนี้ไม่มีการลงคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้นเนื่องจากเป็นวาระแจ้งเพื่อทราบ โดยขอให้คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ได้รายงานผลการดำเนินงานประจำปี 2562 ต่อที่ประชุมดังนี้

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักให้กับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

- ณ สิ้นปี 2562 มีเส้นทางบินทั้งหมด 94 เส้นทางบิน ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางบินต่างประเทศ 59 เส้นทางบิน เส้นทางบินในประเทศ 35 เส้นทางบิน โดย 94 เส้นทางบินนี้มีการปรับลดตามความเหมาะสม โดยมีเส้นทางบินที่เพิ่ม เช่น เชียงใหม่-ดานัง, เชียงราย-เซินเจิ้น, ดอนเมือง-เกิ่นเทอ, ภูเก็ต-พนมเปญ, ดอนเมือง-อาห์เหม็ดอาบิด, เชียงใหม่-เซินเจิ้น, ดอนเมือง-สีหนุวิลล์ และ เชียงราย-หางโจว ส่วนเที่ยวบินที่ยกเลิก เช่น อุตะเภ-หนานหนิง, อุตะเภ-มาเก๊า, ภูเก็ต-คุนหมิง, เชียงใหม่-ย่างกุ้ง, ดอนเมือง-โคตาคินาบาลู เป็นต้น โดยบริษัทพิจารณายกเลิกและลดความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ไม่ทำกำไร เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ที่สำคัญคือการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในทุกมิติ

- บริษัทได้ปิดฐานการบินที่เชียงรายและหาดใหญ่ เพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้เครื่องบิน คือนำเครื่องบินกลับจากฐานการบินที่เชียงรายและหาดใหญ่ กลับมาไว้ที่กรุงเทพฯ ส่งผลให้สิ้นปี 2562 บริษัทมีฐานปฏิบัติการการบิน 5 แห่ง จากเดิม 7 แห่ง คือ ดอนเมือง ภูเก็ต, เชียงใหม่, กระบี่ และอุตะเภ

- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) 26,940 ล้านที่นั่งต่อกิโลเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อน

- อัตราขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 85

- อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ 12.3 ชั่วโมงต่อวัน

- ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา ร้อยละ 86 และเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงต่อเวลาที่สุดในประเทศไทย และเป็นอันดับ 3 ของโลก

- จำนวนขนส่งผู้โดยสารตลอดทั้งปีจำนวน 22.15 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปี 2561

- มีเครื่องบินรวมทั้งหมด 63 ลำ โดยมีจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1 ลำ จากปี 2561 โดยแยกเป็น เครื่องบินรุ่น A320 จำนวน 50 ลำ และ A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ โดยเครื่องบินรุ่น A320 มีที่นั่ง 180 ที่นั่ง ในขณะที่เครื่องบินรุ่น A320 นีโอ มีที่นั่ง 186 ที่นั่ง นอกจากนี้รุ่นนีโอจะประหยัดน้ำมันมากกว่า สำหรับเครื่องบินรุ่นใหม่ A321 นีโอ ที่เพิ่มมาในปี 2562 จำนวน 2 ลำ โดยความแตกต่างระหว่าง A320 นีโอ และ A321 นีโอ คือมีที่นั่งเพิ่มขึ้นประมาณ 50 ที่นั่ง เป็น 236 ที่นั่ง และมีประสิทธิภาพในการประหยัดต้นทุนเชื้อเพลิงทำให้สามารถบริหารจัดการต้นทุนได้ดียิ่งขึ้นถือว่าเป็นผู้บินสำหรับอนาคตที่เหมาะสมกับกลยุทธ์ในการเติบโตสู่ความยั่งยืน

- สรุปผลการดำเนินงานทางการเงินดังนี้ รายได้จากการขายและบริการปี 2562 อยู่ที่ 40,181 ล้านบาท เติบโตร้อยละ 3 รายได้บริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19 ของรายได้รวม ซึ่งเติบโตตามเป้าหมายที่บริษัทวางไว้ โดยบริษัทตั้งเป้าหมายจะเพิ่มสัดส่วนรายได้บริการเสริมร้อยละ 1 ทุกปี สำหรับปีที่ผ่านมารายได้บริการเสริมส่วนใหญ่มามากจากค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง และค่าธรรมเนียมบริการ Fly-Thru ซึ่งเติบโตตามเส้นทางบินที่ขยายในกลุ่มของสายการบินแอร์เอเชีย

- รายได้รวม 41,551 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปี 2561 เช่นเดียวกับจำนวนผู้โดยสารในขณะที่ค่าโดยสารเฉลี่ยยังคงที่จากภาวะการแข่งขัน

- ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 41,658 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ตามจำนวนของพนักงานที่เพิ่มขึ้นและการบันทึกรายการพิเศษจากหนี้สินสำรอง ผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ซึ่งเป็นเรื่องของทางด้านการบัญชีที่เปลี่ยนแปลงไปตามกฎหมายแรงงาน นอกจากนี้ยังมีค่าบริการสนามบินและลานจอดที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นไปตามการขยายเที่ยวบินและผู้โดยสาร

- ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้เท่ากับ 107 ล้านบาท

- ขาดทุนสุทธิอยู่ที่ 872 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งการตลาดในประเทศ ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 33 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32 ในปี 2561 และยังคงรักษาตำแหน่งของผู้นำทางการบินอันดับ 1 ในประเทศ อันดับสอง นกแอร์ ร้อยละ 18 อันดับ 3 ไทยไลอ้อนแอร์ ร้อยละ 17

สำหรับแผนการดำเนินงานในปี 2563 ประกอบไปด้วยมาตรการต่างๆ ดังนี้

มาตรการด้านการบิน

- ปรับเที่ยวบินต่างๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ที่เริ่มระบาดในประเทศไทยในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ ทำให้มีการปรับลดเที่ยวบิน โดยเริ่มจากเที่ยวบินไปประเทศจีนเป็นหลัก จนถึงเดือนมีนาคมส่งผลกระทบต่อเส้นทางบินต่างประเทศ จึงทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียทยอยปิดเส้นทางบินต่างประเทศ เนื่องจากมีการงดเดินทางและการห้ามการเดินทางเข้าประเทศต่างๆ เที่ยวบินต่างๆ ถูกยกเลิกไปตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม ในเดือนเมษายน รัฐบาลได้มีพระราชกำหนดฉุกเฉินโดยขอให้ประชาชนงดการเดินทาง เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นต้องปิดเส้นทางบินทั้งหมด ทั้งในประเทศและต่างประเทศตั้งแต่เดือนเมษายนเป็นต้นมา ทั้งนี้ บริษัทกลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศในเดือนพฤษภาคม โดยใช้เครื่องบินประมาณ 7 ลำ เปิดเส้นทางบินประมาณ 10 - 20 เส้นทาง หลังจากนั้นจึงเพิ่มขึ้นในเดือนมิถุนายนประมาณ 15 ลำ และเปิดเส้นทางบินเพิ่มขึ้น โดยในเดือนกรกฎาคมใช้เครื่องบินประมาณ 20 - 25 ลำ เพื่อเปิดเส้นทางเพิ่มขึ้น สำหรับเส้นทางบินต่างประเทศ เนื่องจากหลายๆ ประเทศยังไม่เปิดพรมแดน ขณะเดียวกันประเทศไทยยังมีข้อจำกัดเรื่องของการเดินทางเข้าในประเทศ เพราะฉะนั้นเที่ยวบินระหว่างประเทศจึงอาจต้องใช้เวลา อย่างไรก็ตามสายการบินสามารถเริ่มบินไปยังประเทศจีนได้ โดยมีข้อจำกัดด้านการบินจากนโยบาย 5-1 คือ 1 ประเทศ 1 สายการบิน บินเข้าได้ 1 เส้นทางในจีน สัปดาห์ละ 1 วัน วันละ 1 เที่ยวบิน

- ยึดมั่นในมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยและสาธารณสุขอย่างเต็มที่ ทั้งพนักงานและผู้โดยสาร โดยพนักงานที่ปฏิบัติงานมีเครื่องป้องกัน (PPE) เช่น หน้ากากอนามัย, Face Shield และถุงมือ เป็นต้น ขณะเดียวกันผู้โดยสารขอความร่วมมือในการใส่หน้ากากอนามัย มีการเว้นระยะห่างในเรื่องของการโดยสารรถบัสเพื่อไปขึ้นเครื่อง การเข้าแถวและการตรวจวัดอุณหภูมิก่อนขึ้นเครื่อง เป็นต้น โดยปฏิบัติตามมาตรฐานของกระทรวงสาธารณสุข เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความปลอดภัยอย่างเต็มที่ในการเดินทางทางอากาศ

มาตรการด้านการควบคุมต้นทุนและสภาพคล่อง

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ขอความร่วมมือผู้บริหารและพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับเงินเดือน ในจำนวนที่แตกต่างกันไปตามระดับตำแหน่ง ระหว่างร้อยละ 75 - 10 โดยผู้บริหารระดับสูงลดเงินเดือนระหว่างร้อยละ 75 - 30 ลดลงไปตามลำดับ โดยพนักงานระดับปฏิบัติการลดลงไปตามสัดส่วนประมาณร้อยละ 10 ซึ่งเป็นมาตรการที่พนักงานให้ความร่วมมือ

- มีการระงับการเดินทางที่ไม่จำเป็นของพนักงาน ระงับการจ้างงานใหม่ชั่วคราว โดยบริษัทเลือกใช้วิธีเปิดรับบุคลากรจากภายในแทนการจ้างงานจากภายนอก

- เจรจาเพื่อขออนุญาตและยืดอายุการชำระหนี้กับเจ้าหนี้ เพื่อลดต้นทุนของบริษัทและรักษาสภาพคล่องของกระแสเงินสด รวมถึงนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้เพื่อประหยัดต้นทุน เช่น การเช็คอินอัตโนมัติ โดยผู้โดยสารสามารถเช็คอินมาจากบ้าน และมาปรินท์ตั๋วโดยสารและที่ติดกระเป๋าได้ที่สนามบินโดยไม่ต้องมีพนักงานบริการ เพื่อหลีกเลี่ยงการติดต่อและแพร่ระบาด

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่มีการลงทุนในทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง และมีแผนปรับลดฝูงบินเหลือ 59 ลำ ณ สิ้นสุดปี 2563 เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร

เป้าหมายในปี 2563

- ปรับลดเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารมาอยู่ที่ 10.8 ล้านคน

- กระจายแหล่งที่มาของรายได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน ดังนี้ 1) AirAsia.com ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่ายเหมือน Online Travel Agent (OTA) นอกจากการจำหน่ายตั๋วเครื่องบิน เช่น การจองโรงแรม การจองทัวร์ หรือการจองเป็นแพคเกจตั๋วเครื่องบินและโรงแรม เป็นต้น 2) OURSHOP เป็น Online Shopping ซึ่งกำลังพัฒนา โดยสามารถสั่งซื้อสินค้าได้ผ่านทางเว็บไซต์ 3) SANTAN คือ Food Delivery เนื่องจากไม่สามารถขายอาหารบนเครื่องบินได้ จึงมีการขายอาหารและเครื่องดื่มผ่านทางเว็บไซต์ และจะมีพนักงานนำไปส่งให้ถึงที่หมาย 4) Teleport ซึ่งมีการปรับเครื่องบินให้ขนส่ง Cargo ได้สามารถที่จะขนส่งพัสดุสินค้าทั้งได้ทั้งเครื่องและได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนให้ขนบน cabin ได้ โดยมีหลายๆ เที่ยวบินซึ่งเป็นเที่ยวบินขนส่งสินค้า เป็นต้น

มีผู้ถือหุ้นส่งคำถามสำหรับวาระที่ 3 ดังต่อไปนี้

- **คุณธัญญภัทร์ พรหมขำ** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

เส้นทางต่างประเทศคาดว่าจะบินได้เมื่อไหร่ และมีแผนการเพิ่มความถี่อย่างไร

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร):

สำหรับเส้นทางต่างประเทศ เนื่องจากการบินระหว่างประเทศหมายถึง เมื่อมีผู้โดยสารเดินทางออกไป ก็ต้องรับผู้โดยสารกลับเข้ามา ซึ่งประเทศไทยยังมีมาตรการจำกัดการเข้ามาในประเทศ เพราะฉะนั้นยังไม่สามารถออกไปและรับคนกลับเข้ามาในประเทศได้ ขณะเดียวกันประเทศปลายทางก็มีมาตรการการจำกัดการเข้า-ออกประเทศเช่นเดียวกัน จึงขึ้นอยู่กับมาตรการของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าที่จะเปิดเส้นทางบินว่ามีความเหมาะสมพอดีกันหรือไม่ ยกตัวอย่างประเทศจีน เพราะประเทศจีนสามารถเปิดให้เดินทางเข้าประเทศได้ แต่ยังมีข้อจำกัดที่ 1 ประเทศ 1 สายการบิน บินเข้าได้ 1 เส้นทางในจีน สัปดาห์ละ 1 วัน วันละ 1 เที่ยวบิน แต่ถ้ามีโอกาส เมื่อประเทศไทยผ่อนปรนในเรื่องของการเดินทางระหว่างประเทศ และประเทศคู่ค้ามีมาตรการผ่อนปรนที่ตรงกัน และสามารถตกลงกันได้ ก็จะสามารถเชื่อมการบินได้ ซึ่งก่อนหน้านี้เคยมีการคุยกันเรื่อง Travel Bubble ซึ่งหมายถึงการจับคู่ประเทศที่มีความปลอดภัยสูงในเรื่องของการแพร่ระบาด และหามาตรการร่วมกันเกี่ยวกับการตรวจ การคัดกรองผู้โดยสาร และการ Quarantine ซึ่งก่อนหน้านี้มีหลาย Bubble ด้วยกัน แต่ตอนนี้หลายๆ Bubble เริ่มมีการระบดรอบที่ 2 เพราะฉะนั้นรัฐบาลไทยจึงยังระมัดระวังอยู่ แต่ถ้ามีโอกาสและมีการผ่อนปรน สามารถที่จะเปิดเส้นทางบินได้ บริษัทก็ยินดีครับ โดยประมาณการณ์ภายในไตรมาสสุดท้ายจะสามารถให้บริการตลาดระหว่างประเทศได้ครับ

- **คุณกฤตกรณ์ อมฤทธิ** (ผู้รับมอบฉันทะจากคุณสมนึก อมฤทธิ):

การเจริญเติบโตทางธุรกิจในปีนี้เป็นและปีหน้า คาดว่าจะเป็นอย่างไรบ้าง

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร):

ตามที่กล่าวข้างต้น ธุรกิจสายการบินคงยังไม่เติบโต เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเป็นไปตามจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศ ประเทศไทยเคยมีนักท่องเที่ยว 40 ล้านคน แต่การคาดการณ์ในปีนี้เป็นจากหลายแหล่งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยลดเป้าหมายลงเหลือประมาณ 8 - 10 ล้านคน เพราะฉะนั้นเมื่อไม่มีตลาดต่างประเทศ รัฐบาลจึงพยายามส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศจากมาตรการต่างๆ เช่น การชดเชยค่าใช้จ่าย ค่าที่พัก ค่าตั๋วเครื่องบิน เป็นต้น ซึ่งการท่องเที่ยวในประเทศถึงแม้ว่าจะเจริญเติบโตขึ้น แต่ก็ยังไม่สามารถชดเชยจากการท่องเที่ยวต่างประเทศได้ เพราะฉะนั้นปีนี้เป็นปีที่ต้องระมัดระวังแล้วก็รักษากระแสเงินสดไว้ รักษาสภาพการจ้างงานและบุคลากรของบริษัทไว้เท่าที่จะทำได้ ส่วนปีหน้าถ้าตลาดต่างประเทศฟื้นตัวได้

หลายๆ ประเทศเริ่มมีสถานการณ์ที่ดีขึ้นและสามารถจับคู่ทำ Travel Bubble ได้ หรือในไตรมาสสุดท้ายสามารถคิดค้นวัคซีนได้แล้วประสบความสำเร็จปีหน้าก็อาจเปลี่ยนแปลงไปอีกแบบได้เลย ดังนั้นบริษัทต้องประเมินสถานการณ์เป็นระยะเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งถ้าให้ตอบเกี่ยวกับการเจริญเติบโตของปีหน้าในตอนนี้คงค่อนข้างลำบากแต่คิดว่าน่าจะบริหารจัดการได้ด้วยทรัพยากรที่มีอยู่ ด้วยความรู้ความสามารถของพนักงาน และเชื่อว่าบริษัทจะผ่านไปได้อย่างดี ซึ่งอยู่ที่การเจริญเติบโตของตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทย ถ้าตลาดการท่องเที่ยวของประเทศไทยกลับมา สายการบินก็จะเจริญเติบโตตามไปด้วยครับ

- **คุณวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานที่ประชุม):**

อยากจะเสริมทางคุณสันติสุขตรงที่เราคงตอบไม่ได้ว่าจะดีหรือไม่ แต่อยากให้คิดเป็นแนววิเคราะห์ครับว่าปกติสายการบินเราถือเป็นธุรกิจที่ดีแต่สถานการณ์ทำให้ทุกอย่างหยุดลง เพราะเมื่อสถานการณ์ดีขึ้นบางธุรกิจเท่านั้นที่จะสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจต่อได้ทันที เช่น สายการบิน โรงแรม เป็นต้น เพราะฉะนั้นต้องดูว่าจะสามารถกลับมาเดินทางได้อีกเมื่อไหร่ หรือถ้ามีวัคซีนก็จะเป็น Trickle Point โดยสายการบินจะกลับมาได้ทันทีหรือไม่ นั่นขึ้นอยู่กับสายการบินใดจะสามารถดึงความแข็งแกร่งของตัวเองได้จนถึงเวลานั้น เพราะฉะนั้นอาจจะมีคนกล่าวว่าธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจที่เริ่มไม่ดีแล้ว ก็ต้องยอมรับว่ามีความจริงส่วนหนึ่ง แต่เนื่องจากโลกนี้ยังต้องมีการติดต่อสื่อสาร และต้องมีการบินอย่างแน่นอน จึงจำเป็นต้องมีสายการบินที่เหลืออยู่ที่จะให้บริการ ซึ่งอันนี้เป็นหลักวิเคราะห์นะครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานที่ประชุมแจ้งว่าเนื่องจากเป็นวาระเพื่อทราบจึงไม่มีการลงมติ ประธานขอให้ถือว่าที่ประชุมได้รับทราบรายงานของคณะกรรมการบริษัทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2562 และรายงานประจำปี 2562 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ

วาระที่ 4 พิจารณานุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2562

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) (พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535) มาตรา 112 ซึ่งกำหนดให้บริษัทต้องจัดทำงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดของรอบบัญชีที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณานุมัติ ทั้งนี้ งบการเงินประจำปีของบริษัทสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ได้ผ่านการตรวจสอบและลงนามโดยคุณกุลพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 สังกัด บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด และผ่านการพิจารณาสอบทานจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว

ขอเชิญคุณไพรัช พรพัฒนานางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

คุณไพรัช พรพัฒนานางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562 มีรายได้รวมอยู่ที่ 41,551 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากรายได้ในปี 2561 เนื่องจากรายได้จากการขายและบริการที่เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เติบโตขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนจากการขยายฝูงบิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการขาดทุนสุทธิในปี 2562 อยู่ที่ 872 ล้านบาท สาเหตุหลักจากต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในส่วนของพนักงานตามจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบิน ประกอบกับมีการบันทึกการพิเศษหนี้สินผลประโยชน์พนักงานที่เปลี่ยนแปลงไปตามกฎหมายแรงงานจากเดิมที่กำหนดไว้ที่ 300 วัน ซึ่งกฎหมายใหม่เปลี่ยนเป็น 400 วัน ทำให้บริษัทต้องบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เพิ่มขึ้นในส่วนของหนี้สินรวมถึงค่าบริการต่างๆ ในการปฏิบัติการของการบินในสนามบินและลานจอดในต่างประเทศที่มีการเพิ่มอัตราขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ บริษัทมีขาดทุนสุทธิต่อหุ้นอยู่ที่ 20.01 บาท

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนของงบแสดงฐานะการเงิน บริษัทมีสินทรัพย์รวมอยู่ที่ 39,067 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีที่ผ่านมา ผลมาจากสินทรัพย์หมุนเวียนที่เพิ่มขึ้น มีลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเกิดจากการขายที่เพิ่มขึ้น เมื่อมีการขายเพิ่มขึ้นลูกหนี้ในการขายก็เพิ่มขึ้น และยังมีส่วนของเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีการสำรองเพิ่มขึ้น ซึ่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนของเครื่องบินที่ขยายตัวตามฝูงบิน ในส่วนของหนี้สินรวมอยู่ที่ 32,229 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 จากปีที่ผ่านมา สาเหตุหลักมาจากเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มีทั้งส่วนที่เป็นของเงินกู้ยืมระยะสั้นและเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งเพิ่มขึ้นจากความต้องการใช้เงินทุนหมุนเวียนของบริษัท ในส่วนของผู้ถือหุ้นปี 2562 อยู่ที่ 6,838 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 12 จากสิ้นปีที่แล้ว จากผลขาดทุนที่เกิดขึ้นในปี 2562 ซึ่งทำให้ในส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง

สำหรับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ผลประกอบการแบ่งเป็น 2 ส่วน 1) งบเดียวคือผลประกอบการเฉพาะกิจการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 2) งบการเงินรวมซึ่งรวมผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วย โดยงบเดียว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวม 27 ล้านบาท ในปีที่ผ่านมา และมีกำไรสุทธิ 5 ล้านบาท กำไรต่อหุ้นอยู่ที่ 0.0011 บาท สินทรัพย์รวมอยู่ที่ 3,164 ล้านบาท หนี้สินรวมอยู่ที่ 3 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 3,161 ล้านบาท สำหรับงบการเงินรวมมีรายได้รวมอยู่ที่ 41,553 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ขาดทุนสุทธิของปีอยู่ที่ 474 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนที่เป็นของ ผู้ถือหุ้นของบริษัทอยู่ที่ร้อยละ 55 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีขาดทุนต่อหุ้นสุทธิอยู่ที่ 0.0977 บาท สินทรัพย์รวมบริษัทอยู่ที่ 62,903 ล้านบาท หนี้สินรวมอยู่ที่ 35,214 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 27,689 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งเกิดจากการที่มีขาดทุนในปีที่ผ่านมาครับ

มีผู้ถือหุ้นส่งคำถามสำหรับวาระที่ 4 ดังต่อไปนี้

- **คุณสมบัติ ชินบันลือสุข** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำมีผลต่ออัตราแลกเปลี่ยน ต่อหนี้สินระยะสั้น หรือมีอุปสรรคใน 3-6 เดือนอย่างไร

- **คุณไพรัช พรพัฒนางกูร** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน) :

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงนี้มีความผันผวนและจะมีผลกับบริษัทอย่างไรบ้าง อย่างที่ผู้ถือหุ้นทราบ บริษัทมีหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศอยู่จำนวนหนึ่ง ซึ่งจะต้องรับผลโดยตรงจากการที่อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง US Dollar กับไทยบาทมีความเปลี่ยนแปลงไป ถ้าหากค่าเงินอ่อนลง หนี้สิน US Dollar ที่มีก็จะโตขึ้นในเชิงเงินบาท แต่ถ้าหากแข็งตัวขึ้นก็จะเป็นในทางตรงกันข้าม ซึ่งจะทำให้บริษัทมีหนี้สินลดลง ซึ่งตรงนี้เป็นวิธีการปฏิบัติทางบัญชีทั่วไปว่าอัตราแลกเปลี่ยนจะทำให้มีผลกำไรขาดทุนที่เกิดจากอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งจัดแสดงอยู่ในกำไรขาดทุนของปี ซึ่งในช่วงนี้อัตราแลกเปลี่ยน US Dollar ค่อนข้างแกว่ง จากสัปดาห์ที่แล้วอ่อนไปค่อนข้างมาก เกือบจะ 32 แต่สัปดาห์นี้ก็กลับมาอยู่ที่ 31 กลางๆ ซึ่งยังอยู่ในระดับที่บริษัทคาดการณ์ไว้ โดยบริษัทมีความสามารถในการที่จะจัดการความผันผวนตรงนี้ได้ครับ

- **คุณพรชัย ธรณธรรม** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

บริษัทไม่ควรกำหนดเวลาการประชุม 2 ชั่วโมง ควรจะกำหนด 3 ชั่วโมงเป็นอย่างน้อย นอกจากนี้การกำหนดวาระที่ 2 และวาระที่ 3 ทำให้เกิดความสับสน และบริษัทไม่ได้พูดถึงผลการดำเนินงานปี 2563 เลยใช่ไหม

- **คุณวิเชฐ์ ดันติวานิช (ประธานที่ประชุม):**

บริษัทดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระที่แจ้งไว้ โดยวาระที่ 2 เป็นวาระพิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของปี 2562 และวาระที่ 3 เป็นวาระเพื่อรับทราบรายงานของคณะกรรมการเกี่ยวกับสถานการณ์การบริหารธุรกิจของบริษัทในปีที่ผ่านมา รวมถึงได้พูดถึงแผนการดำเนินงานในปี 2563

- **คุณประทุมพร สมบูรณ์พูนผล (ที่ปรึกษากฎหมาย):**

วาระที่ 2 เป็นวาระพิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของปี 2562 และวาระที่ 3 เป็นวาระเพื่อรับทราบรายงานของคณะกรรมการสำหรับผลการดำเนินงานของปี 2562 ซึ่งเป็นปีที่ผ่านมา และวาระที่ 4 เป็นวาระพิจารณาอนุมัติงบดุลซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดค่ะ นอกจากนี้ตามประกาศกระทรวงสาธารณสุขได้ออกมาเพื่อควบคุมระยะเวลาการประชุมค่ะ

- **คุณศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิคุณ (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):**

ขอเรียนท่านประธานและที่ประชุมผู้ถือหุ้นว่า ช่วงนี้การประชุมส่วนใหญ่ประธานในที่ประชุมก็จะขอความร่วมมือจากที่ประชุมว่าขอให้ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยของทุกท่าน ส่วนการไม่ให้ใช้ไมโครโฟน เขียนเป็นคำถามขึ้นมา ก็อยากจะขอให้กระชับครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2562 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงปรารถนาและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2562 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	2,735,578,772	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9918
ไม่เห็นด้วย	222,200	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0081
งดออกเสียง	550,101	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 5 พิจารณาอนุมัติการดัดสร้งกำไรและกระจายเงินปันผลประจำปี 2562

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 กำหนดให้บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน รวมทั้งการจ่ายเงินปันผลประจำปีของบริษัทต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

ขอให้คุณไพรัช พรพัฒนางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินเป็นผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมแก่ที่ประชุม

คุณไพรัช พรพัฒนางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมดังนี้

ตาม พ.ร.บ. มหาชน มาตรา 116 บริษัทต้องจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายให้ครบถ้วน ซึ่งในปี 2562 บริษัทได้จัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายครบถ้วนแล้วตามที่กำหนด จึงเห็นควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติการจัดสรรกำไรจากผลประกอบการเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย

การพิจารณาการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก จะคำนึงถึงผลการดำเนินงานในปีนั้นๆ สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะการเงิน รวมถึงเงื่อนไขหรือข้อจำกัดต่างๆ ในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ สัญญาหุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคตและความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นที่คณะกรรมการเห็นสมควร โดยคณะกรรมการได้พิจารณาแล้วเห็นควรเสนอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับปี 2562 เนื่องจากบริษัทมีรายได้หลักเป็นเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประสบผลขาดทุนในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทขอให้ทางที่ประชุมพิจารณาอนุมัติการจ่ายเงินปันผลประจำปีครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติการงดจัดสรรกำไรและงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2562 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาจากมติของคณะกรรมการ และงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2562 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านโปรดยกมือและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติการงดจัดสรรกำไรและงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2562 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	2,736,062,472	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9899
ไม่เห็นด้วย	274,800	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0100
งดออกเสียง	13,801	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 6 พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2563

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 120 ซึ่งกำหนดให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดจำนวนเงินค่าสอบบัญชีของบริษัททุกปี ในการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจะแต่งตั้งผู้สอบบัญชีคนเดิมอีกก็ได้ ทั้งนี้ ขอเชิญคุณไพรัช พรพัฒนางกูร เป็นผู้ให้ข้อมูลต่อที่ประชุม

คุณไพรัช ทรัพย์พัฒนางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการและคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาคัดเลือกผู้สอบบัญชีจากสำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีเดิม สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นสำนักงานชั้นนำที่ให้บริการเป็นที่ยอมรับในระดับสากลและมีความเชี่ยวชาญในการสอบบัญชี รวมทั้งเพื่อให้การตรวจสอบบัญชีในกลุ่มของบริษัทแอร์เอเชียในหลายๆประเทศมีมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงาน ทั้งในส่วนของบริษัทและในส่วนของบริษัทสอบบัญชี บริษัทสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีตามที่เสนอ ไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท ผู้บริหาร หรือผู้ถือหุ้นใหญ่ หรือผู้เกี่ยวข้องของบุคคลดังกล่าว จึงเห็นควรให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2563 มีจำนวน 4 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| 1. นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตหมายเลขที่ 6137 |
| 2. นายเติมพงษ์ โอปนพันธ์ | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตหมายเลขที่ 4501 |
| 3. นางสาวมณี รัตนบรรณกิจ | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตหมายเลขที่ 5313 |
| 4. นางสาวโกสุมภ์ ชะเอม | ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตหมายเลขที่ 6011 |

ซึ่งทางคุณกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ และคุณเติมพงษ์ โอปนพันธ์ เคยลงนามรับรองงบการเงินของบริษัทแล้วท่านละ 1 ครั้ง ในปี 2562 และ 2561 ตามลำดับ ในการขออนุมัติขอให้ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตรายใดรายหนึ่งเป็นผู้ทำการตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัท ในกรณีที่ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตดังกล่าวไม่สามารถปฏิบัติงานได้ให้ สำนักงาน อีวาย จำกัด จัดหาผู้สอบบัญชีรับอนุญาตรายอื่นของบริษัททำหน้าที่แทนได้ นอกจากนี้ขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติเรื่องค่าสอบบัญชีประจำปี 2563 และค่าสอบทานรายได้ไตรมาสของบริษัทเป็นจำนวนเงิน 1.00 ล้านบาท สำหรับค่าสอบบัญชีของบริษัท และของบริษัทย่อยเป็นจำนวน 4.40 ล้านบาท รวมกันทั้งสิ้นเป็น 5.40 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าค่าสอบบัญชีเท่ากับปี 2562 ที่ผ่านมานอกจากนี้ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บครั้งเดียวเป็นมูลค่า 1.40 ล้านบาท ประกอบด้วยการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงระบบบัญชีและมาตรฐานการรายงานการเงินชุดใหม่ประจำปี 2563 จำนวน 0.6 ล้านบาท ต่ำกว่าปี 2562 ที่เท่ากับ 1.40 ล้านบาท ซึ่งเป็นความแตกต่างกันในเรื่องของมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ยังมีการให้บริการในการตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุนของสำนักงาน BOI จำนวน 0.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนเดิมเท่ากับปีที่แล้ว จึงขออนุญาตทางที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติครับ

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2563 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านโปรดยกมือและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2563 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	2,736,253,372	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9969
ไม่เห็นด้วย	84,700	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0030
งดออกเสียง	13,001	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 7 พิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2563

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า สำหรับวาระที่ 7 เป็นวาระแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2563 จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ นายวีรยุทธ โพธารามิก และนายธรรศพลฐ์ แบเลเวิร์ด ซึ่งทั้ง 3 ท่าน ขอไม่เข้าร่วมประชุมในวาระนี้ครับ

-กรรมการทั้ง 3 ท่านเดินออกจากห้องประชุม-

เนื่องจากประธานในที่ประชุมเป็นตัวแทนของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจึงเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม ตามพระราชบัญญัติมหาชน พ.ศ. 2535 มาตรา 71 และข้อบังคับของบริษัทข้อที่ 17 กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี อัตราหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด โดยกรรมการซึ่งพ้นตำแหน่งอาจได้รับเลือกกลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้มีการเสนอรายชื่อบุคคลที่เหมาะสม เพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเป็นการล่วงหน้า ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2562 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2563 ซึ่งไม่ได้มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอรายชื่อกรรมการเพื่อรับการคัดเลือกแต่อย่างใด

โดยการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ครั้งนี้ มีกรรมการที่ต้องออกตามวาระดังนี้

วาระ	รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง
7.1	นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการอิสระ
7.2	นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการอิสระ
7.3	นายธรรศพลฐ์ แบเลเวิร์ด	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เห็นควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระกำหนดประจำปี 2563 ทั้ง 3 ท่าน กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการอีกรวาระหนึ่ง โดยกรรมการทั้ง 3 ท่าน เป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ประวัติของกรรมการโดยสรุปแต่ละท่านปรากฏตามเอกสารประกอบหนังสือเชิญประชุม (เอกสารแนบ 3) แล้วครับ

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามกำหนดวาระประจำปี 2563 ตามที่เสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านการอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ทั้งนี้ การลงคะแนนในวาระนี้ขอให้ลงคะแนนสำหรับกรรมการเป็นรายบุคคล ตามบัตรลงคะแนนที่ท่านได้รับ โดยบริษัทจะขอเก็บบัตรลงคะแนนทุกใบที่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามกำหนดวาระประจำปี 2563 กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการอีกรวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

วาระที่ 7.1 นายณัฐวุฒิ ภาณุโรจน์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	2,722,349,562	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.4941
ไม่เห็นด้วย	13,841,000	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.5058
งดออกเสียง	160,511	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 7.2 นายวีรยุทธ โพธารามิก กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	2,154,386,367	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	79.0255
ไม่เห็นด้วย	571,804,195	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	20.9744
งดออกเสียง	10,160,511	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 7.3 นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	2,722,857,572	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.5073
ไม่เห็นด้วย	13,480,500	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.4926
งดออกเสียง	13,001	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

กรรมการทั้ง 3 ท่านที่ครบกำหนดพ้นจากตำแหน่งตามวาระการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 กลับเข้าสู่ที่ประชุม

วาระที่ 8 พิจารณานุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2563

ประธานในที่ประชุมได้ขอเชิญคุณณัฐวุฒิ ภาณุโรจน์ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นผู้ให้ข้อมูลกับผู้ถือหุ้นในวาระนี้

คุณณัฐวุฒิ ภาณุโรจน์ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยเห็นควรกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2563 โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของค่าตอบแทนที่สอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบและผลการปฏิบัติงานของกรรมการแต่ละท่าน โดยมีการเสนอในอัตราที่เทียบเท่ากับปี 2562 ซึ่งมีรายละเอียดค่าตอบแทนดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

1) ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น

2) ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท

3) ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น

4) ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย อย่างไรก็ตามในการปฏิบัติจริง กรรมการจะรับค่าตอบแทนในอัตราที่ลดหย่อนจากกรอบที่ขออนุมัติในครั้งนี้อย่างจะพิจารณาตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเพื่อช่วยเหลือบริษัทครับ

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2563 ตามที่เสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านการอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงปรดยกมือและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2563 ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	2,735,766,963	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9786
ไม่เห็นด้วย	474,100	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0173
งดออกเสียง	110,010	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0040
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-
รวม (179 ราย)	2,736,351,073	เสียง		

วาระที่ 9 พิจารณานุมัติการแก้ไขข้อบังคับของบริษัท ข้อ 24 - 25 และข้อ 31 - 35 ในเรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า เพื่อเป็นการรองรับการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัทและการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และเพื่อให้สอดคล้องกับพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 บริษัทจึงขอเสนอให้มีการแก้ไขข้อบังคับจำนวน 7 ข้อ คือ ข้อ 24 - 25 และข้อ 31 - 35 โดยให้ยกเลิกข้อความเดิมและให้ใช้ข้อความใหม่รายละเอียดตามที่ปรากฏใน (เอกสารแนบ 4) และมอบหมายให้บุคคลที่กรรมการผู้มีอำนาจของบริษัทมอบหมาย มีอำนาจในการดำเนินการจดทะเบียนแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อบังคับของบริษัท รวมทั้งแก้ไข และ/หรือ เปลี่ยนแปลงเพิ่มเติมข้อความให้เป็นไปตามคำสั่งของนายทะเบียนตามความจำเป็นและความเหมาะสม โดยที่ไม่กระทบต่อเนื้อหาสาระของการแก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับของบริษัทนี้ โดยขอให้ที่ปรึกษากฎหมายเป็นผู้ให้รายละเอียดแก่ที่ประชุม

คุณประทุมพร สมบูรณ์พูนผล ที่ปรึกษากฎหมาย ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า สาระสำคัญของพระราชกำหนดที่มีการแก้ไขใหม่คือการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่มีเงื่อนไขว่าจะต้องมีผู้เข้าร่วมประชุมอย่างน้อยหนึ่งในสามขององค์ประชุมต้องอยู่ในที่ประชุมเดียวกัน และไม่มีเงื่อนไขว่าผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมดต้องอยู่ในราชอาณาจักรไทย ตามที่ประกาศ คสช. เดิม ได้กำหนดไว้ ซึ่งส่งผลให้การประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์สามารถทำได้สะดวกและคล่องตัวมากขึ้น ดังนั้นทางบริษัทจึงได้เสนอให้มีการแก้ไขข้อบังคับให้สอดคล้องกับพระราชกำหนด รวมทั้งหมด 7 ข้อ โดยข้อความที่เพิ่มเติมคือจะเป็นตัวขีดเส้นใต้ส่วนที่ตัดออกจะเป็นที่ขีดฆ่าไว้

ข้อ 24. เรื่องการประชุมคณะกรรมการจะมีการขยายความให้ชัดเจนว่า ไม่ว่าจะเป็นการประชุมในที่เดียวกันหรือว่าเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์สามารถทำได้ แต่ต้องเป็นไปตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้ ณ ขณะนั้น

ข้อ 25. เป็นการขยายความให้ชัดเจนขึ้นในเรื่องเกี่ยวกับการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมของการประชุมคณะกรรมการ

ข้อ 31. เป็นเรื่องของการประชุมผู้ถือหุ้น คือให้สอดคล้องว่าสามารถจัดประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่ต้องเป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้

ข้อ 32. เป็นการขยายความของการประชุมผู้ถือหุ้น เกี่ยวกับการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุม ว่าสามารถจัดส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้

ข้อ 33. เป็นการขยายความว่าในการประชุมผู้ถือหุ้น ไม่ว่าจะเป็นการประชุมในที่ประชุมเดียวกันหรือประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ องค์ประชุมยังคงเป็นไปตามเดิมคือ ไม่น้อยกว่ายี่สิบห้า (25) คน หรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้นนับรวมกันไม่น้อยกว่าหนึ่งในสาม (1/3) จึงจะครบองค์ประชุม

ข้อ 34. เพิ่มเติมว่า ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุมผู้ถือหุ้น ไม่ว่าจะเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือประชุมในที่ประชุมแห่งเดียวกัน

ข้อ 35. เรื่องการออกเสียงลงคะแนน ไม่ว่าจะเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือประชุมในที่ประชุมแห่งเดียวกัน การลงคะแนนเสียงให้ใช้วิธีการแบบเดิมจะ

ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับการแก้ไขข้อ 24 - 25 และ ข้อ 31 - 35 ของข้อบังคับของบริษัท ปรากฏตามเอกสารประกอบหนังสือเชิญประชุม (เอกสารแนบ 4)

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติการแก้ไขข้อบังคับของบริษัท ข้อ 24 - 25 และข้อ 31 - 35 ในเรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ตามที่เสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านการอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน หากท่านผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะท่านใดไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงปรดยกมือและลงคะแนนเสียงในบัตรลงคะแนน

มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติการแก้ไขข้อบังคับของบริษัท ข้อ 24 - 25 และข้อ 31 - 35 ในเรื่องการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	2,736,324,263	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9982
ไม่เห็นด้วย	46,800	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0017
งดออกเสียง	10	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-
รวม (180 ราย)	2,736,371,073	เสียง		

วาระที่ 10 พิจารณาเรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

ประธานที่ประชุมแถลงต่อที่ประชุมว่า วาระนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นซักถาม และ/หรือให้ความเห็นต่างๆ ต่อคณะกรรมการ (ถ้ามี) และ/หรือให้คณะกรรมการชี้แจง ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นโดยจะไม่มีให้นำเสนอเรื่องอื่นใดให้ที่ประชุมอนุมัติ และจะไม่มีการลงมติใดๆ ในวาระนี้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 การถามคำถามในที่ประชุมจึงทำได้ไม่สะดวกนักเพราะไม่มีการใช้ไมโครโฟน จึงได้มีการคัดเลือกคำถามที่เป็นประเด็นสำคัญ และมีผู้ซักถามเข้ามาล่วงหน้า โดยขอให้คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

มีผู้ถือหุ้นมีคำถามและข้อเสนอแนะดังนี้

- **คุณทศพร พุทธิมณี** (ผู้ถือหุ้นที่ส่งคำถามล่วงหน้า):

ขอให้คงบริการ Call center แบบปกติ เพื่อรับขอร้องเรียน ช่วยเหลือลูกค้าได้ตรงจุด ไม่เสียเวลารอนาน

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร):

สายการบินไทยแอร์เอเชียยินดีรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้โดยสารครับ โดยประเด็นสำคัญจากคำถามที่ส่งเข้ามาล่วงหน้าในตอนนี้ คือเรื่อง Call Center เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา มีการยกเลิกเที่ยวบินจากผลกระทบ COVID-19 เป็นจำนวนมาก รัฐบาลและประเทศต่างๆ มีคำสั่งให้ยกเลิกเที่ยวบิน ซึ่งมีผู้ได้รับผลกระทบมากพอสมควร เพราะฉะนั้นมีผู้ติดต่อสายการบินและมีข้อเสนอแนะว่าอยากติดต่อกับพนักงาน จึงอยากเสนอให้ดูตัวเลขเปรียบเทียบระหว่างระยะเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว 2562 กับระยะเวลาเดียวกันของปี 2563 ซึ่งปี 2562 หากดูจากกราฟเป็นระยะเวลาที่มีการให้บริการ Call Center ซึ่งสายการบินของเราให้บริการจาก บริษัท วันทูน โดยมีเจ้าหน้าที่ตอบรับสายประมาณ 100 ที่นั่ง ซึ่งสามารถจัดการเคสต่างๆ ได้โดยเฉลี่ยเดือนละประมาณ 130,000 เคส เฉลี่ยประมาณวันละกว่า 4,000 สาย ยกตัวอย่างเช่น เดือนมกราคม มีสายเข้ามาทั้งหมด 135,585 สาย สามารถรับได้ประมาณ 86,000 สาย ที่เหลือต้องให้ผู้โดยสารรอ เนื่องจากมีช่วงเวลากการสนทนา

ที่ต่างกันเฉลี่ย 7 - 10 นาที ซึ่งคือศักยภาพของ Call Center ในขณะที่กราฟที่เป็นผลการทำงานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือ AVA ซึ่งเป็นระบบตอบรับอัตโนมัติ เป็น AI หรือเป็นเทคโนโลยีในการรับข้อสงสัย ตอบคำถามและช่วยเหลือผู้โดยสาร ซึ่ง จะเห็นว่าหากเปรียบเทียบในเดือนเดียวกัน (มกราคม) AVA จัดการเคสต่างๆ ได้ 220,000 เคส ในเดือนกุมภาพันธ์เพิ่มเป็น 300,000 เคส เกือบ 400,000 เคส เนื่องจากเริ่มมีการยกเลิกเที่ยวบิน โดยในเดือนมีนาคม AVA จัดการเคสได้ 1,200,000 เคส จะเห็นได้ว่าศักยภาพในการใช้ระบบตอบรับอัตโนมัติของ AVA ช่วยเพิ่มศักยภาพในการให้บริการแก่ท่านผู้โดยสารได้มากขึ้น เนื่องจากการให้บริการ Call Center มีข้อจำกัดคือ 1) ใช้คนในการปฏิบัติงาน 2) ปฏิบัติการไม่ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ในขณะที่ AVA เป็นระบบปฏิบัติการตลอด 24 ชั่วโมง เมื่อผู้โดยสารติดต่อเข้ามาก็จะได้รับคำตอบ ซึ่งในเรื่องง่ายๆ AVA จะสามารถ จัดการได้ ยกตัวอย่างเช่น เดือนมกราคม สิ่งที่ระบบปฏิบัติการสามารถจัดการได้ด้วยตัวเอง และแก้ไขปัญหาให้ผู้โดยสารได้ กว่า 100,000 เคส และเมื่อ AVA จัดการถึงระดับหนึ่งแล้วแต่ปัญหายากเกินไปก็จะส่งต่อไปให้ Live Chat ซึ่งจะเป็นพนักงาน มาตอบ โดยสรุปใน 6 เดือน ตั้งแต่มกราคมจนถึงมิถุนายน มีเคสทั้งหมดที่ AVA รับ 2,700,000 เคส โดยสามารถจัดการได้ด้วย ตัวเอง 2,000,000 เคส คิดเป็นประมาณร้อยละ 75 ที่เหลืออีกร้อยละ 25 หรือประมาณกว่า 700,000 เคส เป็นเคสที่ AVA ส่งไป ให้ Live Chat ผมเข้าใจว่าท่านผู้โดยสารบางท่านอาจยังไม่คุ้นชินกับการใช้บริการด้วยระบบตอบรับอัตโนมัติ ซึ่งเหมือนกับ ท่านไปธนาคาร ก็อยากจะเจอพนักงาน ขณะที่บริการทาง Tele banking หรือบริการทาง ATM ต่างๆ ก็เหมือน AVA เพราะฉะนั้น ท่านอาจจะไม่คุ้นชินในช่วงแรก แต่ขอให้เชื่อว่า AVA เป็นระบบปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพและช่วยลดต้นทุน จะเห็นได้ว่า ปริมาณสายที่โทรเข้าบริการ Call Center 1,200,000 สาย ต้องมี Call Center ถึง 10 Call Center ถึงจะจัดการได้ เพราะฉะนั้น AVA เป็นเรื่องของเทคโนโลยี เป็นเรื่องของอนาคต ซึ่งบางครั้งอาจจะคุยไม่รู้เรื่อง แต่สิ่งที่สายการบินจะต้องทำก็คือการทำให้ AVA เก่งขึ้น ด้วยการป้อนข้อมูลเข้าไป เพื่อให้จับ keyword ต่างๆ ได้ จึงพยายามจะพัฒนาให้ AVA มีประสิทธิภาพคุยได้เข้าใจ มากขึ้น ขณะเดียวกันก็ประชาสัมพันธ์ชี้แจงและให้คู่มือในการใช้งานแก่ผู้โดยสาร บางครั้งถ้าคำถามยากเกินไป AVA ก็อาจจะ ไม่สามารถตอบได้ แต่ในเรื่องง่ายๆ เช่น เปลี่ยนเที่ยวบิน ชื้อตั๋ว หรือยกเลิกเที่ยวบิน AVA สามารถจัดการได้ รวมทั้งอาจมีการ เพิ่มจำนวนของ Live Chat ให้มากขึ้น โดยตอนนี้จากที่มีการหยุดบินจึงสามารถจัดสรรพนักงานบางส่วนมาให้บริการทางด้าน Live Chat ได้มากขึ้น

- **คุณพีระภัทร ศิริโชติ** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

แอร์เอเชียได้ออกโปรโมชันนูปเฟต์ ซึ่งเบื้องต้นในตอนแรกได้ผลตอบรับที่ดี แต่กลับมีปัญหาทั้งด้านเทคโนโลยีและ operation แอร์เอเชียมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างไร ทั้งด้าน Customer Experience ในระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้ง ด้าน Cash Flow ค่ะ

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร):

ตัวนูปเฟต์คือ ผู้โดยสารจ่ายจองสิทธิในราคา 2,999 บาท สามารถเดินทางได้ในเที่ยวบินต่างๆ โดยไม่จำกัด 21 วัน หลังจากวันที่ผู้โดยสารจองสิทธิ ซึ่งก็คือดำเนินการจองล่วงหน้าก่อนเดินทางไม่น้อยกว่า 21 วัน ทั้งนี้ ตัวนูปเฟต์จะมีกฎระเบียบ บางอย่างในการจอง โดยเจตนาการทำตัวนูปเฟต์เพื่อเป็นการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ โดยสายการบินเราอยากให้ ประชาชนท่องเที่ยวในประเทศและไม่กลัวการเดินทางทางอากาศ เพราะฉะนั้นตัวนูปเฟต์จึงเป็นเรื่องใหม่ที่ยังไม่เคยทำ ในเรื่อง ของเทคนิคอาจมีข้อผิดพลาดบ้างก็ขออน้อมรับครับ โดยประเด็นที่ได้ประมวลมา ได้แก่ อันดับแรกสิ่งที่ผู้โดยสารไม่เข้าใจคือ เรื่องการ block วันเดินทางวันเดียวกัน คือเวลาผู้โดยสารจองตัวนูปเฟต์จะไม่เหมือนการจ่ายเงินจองปกติจึงทำให้อาจไม่ได้ ระบุวันในการจอง โดยจะไม่สามารถจองซ้ำเที่ยวบินภายในวันเดียวกัน เพราะผู้โดยสารคนเดียวกันไม่สามารถที่จะเดินทาง

ไปภูเก็ตวันเดียวกันในเที่ยวบินเช้า สาย และเย็นได้ เพราะฉะนั้นจึงมีกฎหมายห้ามเดินทางภายในวันเดียวกัน หรือจองเที่ยวบินภายในวันเดียวกัน หากมีการจองหลายเที่ยวบินในวันเดียวกันทำให้ผู้โดยสารมีความจำเป็นต้องทิ้งตัว และถ้าทิ้งตัว 3 ครั้งตามกฎหมายก็จะเสียสิทธิ์ในการจองตั๋วบุฟเฟต์ เราจึงปกป้องผู้โดยสารโดยการไม่อนุญาตให้จองในวันเดียวกัน ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ก็คือ บางครั้งผู้โดยสารเปลี่ยนใจ เช่น จองเที่ยวบินตอนเช้า แต่เพื่อนเดินทางเที่ยวบินบ่าย จึงเปลี่ยนเป็นเที่ยวบินบ่าย จึงคิดว่าผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางได้ ซึ่งต้องขอความกรุณาถ้าเป็นวันเดียวกันจะอนุญาตให้ท่านจองได้ครั้งเดียวภายในวันเดียวกัน ส่วนอีกหนึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นคือ code โดน block ซึ่งมีจากหลายสาเหตุ ส่วนหนึ่งอาจจะเป็นที่ระบบมีปัญหาในเรื่องเทคนิค และหลายส่วนมาจากการที่ไปชำระเงินแล้วเลยกำหนดเวลา ซึ่งมีการกำหนดว่าเมื่อจองตั๋วแล้วจะต้องจ่ายภาษีสนามบินตามช่องทางต่างๆ เช่น 7-11 ซึ่งบางครั้งไปจ่ายเงินเลยระยะเวลาที่กำหนด จึงทำให้ตั๋วโดนล็อค แต่สามารถปลดล็อคได้นะครับ สำหรับท่านที่มีปัญหาเหล่านี้ เรื่องมี code แต่ไม่สามารถจองได้ สามารถติดต่อสายการบินได้ ก็จะมีการแก้ปัญหาให้ในแต่ละเคส และตั๋วบุฟเฟต์ซึ่งเป็นเรื่องใหม่ มีเจตนาดีที่อยากให้ผู้โดยสารได้เดินทางท่องเที่ยวในประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งก็มีข้อบกพร่องบ้าง จึงขออนุมัติและยินดีที่จะแก้ไขครับ ก็ขอให้ให้อภัยด้วยนะครับ เพราะเป็นเรื่องใหม่จริงๆ สถานการณ์หลายๆ อย่างที่เกิดขึ้น ณ ขณะนี้เป็นเรื่องใหม่ทั้งสิ้น หรือบางท่านอาจมีคำถามเกี่ยวกับตอนที่จองตั๋วบุฟเฟต์ แล้วเห็นว่ามีเที่ยวบินจำนวนมาก แต่ทำไมมีการยกเลิกเที่ยวบิน หลอกกันหรือเปล่า หลอกให้เห็นว่ามีเที่ยวบินเยอะแล้วถึงเวลาไม่มีเที่ยวบินน้อย ซึ่งเป็นเรื่องของการปรับลดเที่ยวบิน การจัดสรรเที่ยวบินเกิดขึ้นตลอดเวลา โดยผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนเที่ยวบินจะได้รับการดูแลตามปกติ มีการเปลี่ยนเที่ยวบินให้ท่าน แต่ไม่ใช่การหลอกหลวงโดยการที่เปิดเที่ยวบินจำนวนมากแล้วถึงเวลากลับมาและทำให้ท่านเสียสิทธิ์ ซึ่งถ้ามีการยกเลิกเที่ยวบิน ผู้โดยสารจะได้รับการย้ายเที่ยวบินตามเงื่อนไขเช่นเดียวกันไม่ว่าจะใช้สิทธิ์ของตั๋วบุฟเฟต์ หรือจ่ายเงินเต็มจำนวน ก็ได้รับสิทธิเท่าเทียมกัน หากถามว่ามีการยกเลิกเที่ยวบินบ้างไหม ก็มีบ้างครับเนื่องจากสถานการณ์ที่ไม่ปกติ ซึ่งบางครั้งสายการบินอยากเพิ่มเที่ยวบิน แต่สถานการณ์การท่องเที่ยวยังไม่สามารถทำได้ การเดินทางต่างๆ จึงยังไม่ได้กลับมาได้เร็วอย่างที่ต้องการ บางครั้งจึงต้องดูเรื่องของการจัดเที่ยวบินให้เหมาะสมกับปริมาณการเดินทาง เพราะฉะนั้นกรณีที่เที่ยวบินมากเกินไปจึงอาจจะต้องลดเที่ยวบินบ้าง แต่สามารถทำการย้ายเที่ยวบินได้ภายในวันเดียวกัน จึงขอเรียนชี้แจงประเด็นต่างๆ ตามนี้ครับ

- **คุณพิสุทธิศักดิ์** (ผู้รับมอบฉันทะจาก บริษัท สไมล์พอล.คอม จำกัด):

แผนการเปิดเส้นทางบินที่สนามบินสุวรรณภูมิจะเกิดขึ้นเมื่อไหร่และคิดว่าจะมีรายได้เพิ่มอีกกี่เปอร์เซ็นต์

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร):

เนื่องจากยังมีรายละเอียดอีกมากที่จะต้องเจรจา นอกเหนือจากแอร์เอเชียยังเกี่ยวข้องกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย ซึ่งมีรายละเอียดที่ยังไม่สามารถเปิดเผยได้ ณ ขณะนี้ เพราะทั้ง 2 บริษัทอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลที่มีผลต่อการดำเนินงานอาจมีปัญหาได้ โดยแนวคิดคร่าวๆ คือ เมื่อมีตลาดตรงไหนแอร์เอเชียก็พยายามที่จะไปดูตลาดต่างๆ ซึ่งตลาดในประเทศสำหรับปีนี้เป็นตลาดที่สำคัญที่สุด เพราะฉะนั้นถ้ามีโอกาสหรือมีช่องว่างตรงไหนที่จะเข้าไปได้ก็พยายามที่จะฉวยโอกาสนั้นไว้ ดังนั้นเป็นเรื่องของโอกาสที่พยายามจะสร้างยอดขาย สร้างจำนวนผู้โดยสารให้มากขึ้น ช่องทางที่สุวรรณภูมิก็เป็นตลาดหนึ่งซึ่งคิดว่ายังมีช่องว่างอยู่จากตลาดซึ่งส่วนใหญ่เป็นสายการบิน Full Fare ไม่ว่าจะเป็นการบินไทยหรือบางกอกแอร์เวย์ และยังมีผู้เล่นในตลาดของสายการบินราคาประหยัดอยู่ไม่มาก จึงมีความคิดที่จะไปเปิดศูนย์การบินอีกหนึ่งที่ที่สุวรรณภูมิ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นรายละเอียดต่างๆ คงต้องใช้เวลาอีกสักกระยะหนึ่ง ในการเจรจาตกลงกันและกำหนดเป็นแผนที่ชัดเจนจึงจะมีรายละเอียดมาแจ้งให้ทราบอีกครั้งครับ

- **คุณวิเชฐ์ ตันติวานิช** (ประธานที่ประชุม):

ขออนุญาตชี้แจงตรงนี้ให้ชัด เพราะเกรงว่าจะเข้าใจผิดว่าเป็นการเผยแพร่ข้อมูลเนื่องจากมีข้อมูลออกไปเยอะเกี่ยวกับเรื่องนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นไปตามนโยบายของทางบริษัท ซึ่งมีการประชุมกันและคิดว่าสถานการณ์เหล่านี้เป็นการหยุดชั่วคราวของการดำเนินธุรกิจสายการบิน ดังนั้นเราจะไม่พยายามไปดิ้นรนในขณะนี้เราหยุด โดยสิ่งที่เราต้องเตรียมตัวคือ เมื่อเขาเริ่ม play เหมือนเครื่องเสียงครับ pause ก็คือหยุด play ก็คือเล่นต่อ ก็จะเล่นต่อเพลงถัดไปเลยหรือค้างอยู่ตรงไหนก็เล่นต่อ โดยสิ่งที่เราต้องจะทำก็คือ ต้องเตรียมการให้เกิดการให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างทันทีและเต็มรูปแบบเท่าที่พอจะมีเวลา ตอนที่เขา pause กันอยู่ เราต้องเตรียมตัวของเรา นั่นคือสิ่งที่นโยบายของทางบริษัท ทางกรรมการทุกท่านได้ตกลงกันไว้ว่าจะให้ทางทีมบริหารเตรียมการให้พร้อม เราจึงเห็นการจองตั๋วบูฟเฟต์ เราจึงเห็นเรื่องต่างๆ ออกมา เพื่อให้เกิดความพร้อมอย่างเต็มที่ ซึ่งความพร้อมที่ว่าจะต้องถูกครอบคลุมไปถึงเรื่องการบินระหว่างประเทศด้วยในอนาคต เมื่อเปิดเมื่อไหร่ก็สามารถ play เพลงเราต่อเลย ดังนั้นเรื่องทั้งหลายจะเกิดขึ้นจากการเตรียมการ การเตรียมความพร้อมซึ่งอาจมีข้อผิดพลาดในเมื่อสักครู่ที่คุณสันติสุขได้เรียน ดังนั้นเรื่องสนามบินสุวรรณภูมิจึงเป็นเรื่องของการเตรียมพร้อม แต่ยังไม่เป็นทางการในตอนนี้ เราไม่ได้ตอบว่า yes เพราะว่าการบริหารจัดการแต่ละแห่งจะต้องมีการเจรจากันอีก แต่ท่านผู้ถือหุ้นก็เป็นเจ้าของบริษัทของเราด้วยจึงต้องแจ้งให้ท่านทราบตามความเป็นจริงครับ คือยังไม่เป็นทางการแต่มีการเจรจากันครับ ขอขอบคุณครับ

- **คุณพิสุทธิศักดิ์** (ผู้รับมอบฉันทะจาก บริษัท สไมล์พอล.คอม จำกัด):

คาดว่าจะปีไหน ผลประกอบการจะมีกำไรสุทธิเป็นบวกคะ

- **คุณธรรพลฐ์ แบลเวลด์** (ประธานกรรมการบริหาร):

ผมยังคงคาดว่าปีหน้าจะเป็นบวกเล็กๆ ครับ

- **คุณศิริวัฒน์ วรเวทวุฒิคุณ** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง):

ขอให้บริษัทจัดประชุมที่นี้ตรงบัดที่ยังขาดทุน และขอชื่นชมผู้บริหารที่ยอมลดเงินเดือนร้อยละ 50 - 75 เพื่อนำไปช่วยพนักงานที่มีเงินเดือนน้อย

- **คุณวิเชฐ์ ตันติวานิช** (ประธานที่ประชุม):

ขอบคุณมากครับ ถือว่าเป็นการมาประชุมที่อบอุ่นครับ ผมจะขออนุญาตใช้เวลาในการกล่าวถึงสิ่งที่สายการบินเราได้มีการทำกันมา ไม่มีใครคาดคิดว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะเกิดขึ้นกับโลก เป็นการหยุดทั้งโลกซึ่งมีทั้งข้อดีและข้อเสีย สิ่งที่เราได้ทำไว้ตอนนี้ยืนยันได้ว่าพนักงานของเราไม่ได้มีการ lay off เราพูดตั้งแต่วันแรกว่าถ้ากลับมาเมื่อไหร่จะต้องทำได้ทันที เพราะการเสียเวลาในการที่เขาคงออกและเขาคงกลับเข้ามาใหม่ มาฝึกใหม่ ไม่สามารถทำได้เลย เพราะฉะนั้นสิ่งที่อยากให้ผู้ถือหุ้นเห็นใจ คือ เราต้องแบกต้นทุนเอาไว้หนักพอสมควร แต่ในขณะเดียวกันการแบกต้นทุนตรงนี้ก็ได้รับความเห็นใจจากรัฐบาลว่า ในเมื่อช่วยรัฐบาล ช่วยประเทศชาติแบบนี้ รัฐก็ได้มีการจัดวงเงินเพื่อสนับสนุนให้สภาพคล่องทางการเงินของเราสามารถเดินไปได้ รวมทั้งความร่วมมือต่างๆ ที่ท่านศิริวัฒน์ได้แนะนำก็ช่วยลดค่าใช้จ่าย โดยบริษัทไม่ไปจัดโรงแรมใหญ่ๆ จัดตรงนี้เป็นสถานที่ของบริษัทเองและสามารถจัดได้ดีพอสมควรซึ่งทุกอย่างเป็นเรื่องของการบริหารต้นทุน การบริหารต้นทุนให้ยืนอยู่ได้ด้วยเหมาะสม ด้วยเหตุผลมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพราะเราเป็นสายการบินที่มีชื่อเสียงมากในเรื่องการบริหารต้นทุน นั่นคือสิ่งที่คนในวงการทราบว่าถ้ารายได้เท่าๆ กัน แอร์เอเซียกำไรเยอะกว่า เพราะเราบริหารต้นทุนได้ดีและมีประสิทธิภาพสูงกว่า เรายังคงรักษามาตรฐานนั้นอยู่ และก็จะต้องอดทนและรอให้มีคนมากด play และเราค่อนข้างมั่นใจ อย่างที่คุณธรรพลฐ์พูดไปเมื่อ

สักครู่ แปลว่าถ้ามีคนมากด play มีวู้ดขึ้น มีเรื่องการเดินทางต่างประเทศได้ เราจะสามารถมีรายได้กลับขึ้นมา และน่าจะทำได้เร็ว เพราะเรากลับมาได้ทันที ซึ่งจะขออนุญาตปิดการประชุมครับ ในรายงานประจำปีมีสารจากประธานกรรมการ ซึ่งผมได้เขียนเอาไว้ ขออนุญาตอ่านประโยคหนึ่งซึ่งผมคิดว่าสำคัญ ก็คือคำอวยพรของพวกเขา ซึ่งตรงกับคำว่า sustainability ผมเขียนบอกว่า ขอให้อายุมันชัวยยืน นั่นก็คือคำอวยพรที่เราคุ้นชิน มีความหมายคือสุขภาพแข็งแรง อายุยืนยาว และมีจิตใจที่เข้มแข็ง ซึ่งในมุมมองของผม คำอวยพรนี้ คือความหมายของความยั่งยืนนั่นเองซึ่งการที่จะทำให้อายุมันได้ต้องทำให้ชัวยยืนก่อน ก็หมายความว่ากรรมการและผู้บริหาร พนักงานทุกคนของเรา เราคิดว่ากำลังบินผ่านสภาพอากาศที่กำลังแปรปรวน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยภายนอกที่เกินความควบคุมของพวกเขา เทียบกับของเราอาจจะโคลงเคลงนิดหน่อย สั่นไหวไปบ้าง แต่เราจะผ่านมันไปได้ ด้วยการดูแลทุกปัจจัยภายในที่เราควบคุมได้โดยไม่เสียชัวยและกำลังใจ เราจะทำชัวยของเราให้ยั่งยืน เราจะร่วมมือร่วมใจกัน บินผ่านคลื่นลมแรงนี้ไปได้ในไม่ช้าครับ อันนี้คือสิ่งที่คณะกรรมการทั้งหมดรวบรวมเป็นคำพูด แล้วผมก็บรรยายออกไปในสารจากประธานกรรมการซึ่งอยู่ในรายงานประจำปีที่ท่านมีอยู่นะครับ

ต่อจากนั้นเจ้าหน้าที่ได้แจ้งต่อที่ประชุมว่าเนื่องจากคำถามที่ส่งเข้ามาเป็นจำนวนมากเพื่อความปลอดภัยในสุขภาพอนามัยของผู้ถือหุ้นทุกท่าน บริษัทจะขอจัดทำเป็นสรุปคำถามพร้อมคำตอบไว้บน website ของบริษัทแทน รวมทั้งจัดทำไว้เป็นแนบท้ายของรายงานการประชุมต่อไป

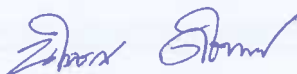
สรุปจำนวนผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วยตนเอง 57 ราย ผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะ 123 ราย รวมเป็นจำนวนผู้มาประชุม 180 ราย รวมจำนวนหุ้นได้ทั้งสิ้น 2,736,371,073 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 56.4200 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทจะได้จัดทำรายงานการประชุมซึ่งบันทึกรายละเอียดที่สำคัญโดยสรุปที่เกี่ยวข้องกับระเบียบวาระการประชุมส่งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกระทรวงพาณิชย์ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด พร้อมทั้งเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทต่อไป ทั้งนี้ขอขอบคุณผู้ถือหุ้นและตัวแทนของผู้ถือหุ้นทุกท่านที่เสียสละเวลามาร่วมประชุมในวันนี้

เลิกประชุมเวลา 16.17 นาฬิกา



(นายวิเชฐ ตันติวานิช)

ประธานที่ประชุม



(นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ)

เลขานุการบริษัท

เอกสารแนบท้าย

การชี้แจงต่อคำถามและข้อเสนอแนะจากการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 ซึ่งไม่ได้ชี้แจงในที่ประชุม

1. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณอนุชนาถ ยังชนะ

1.1 การลงบัญชีรับรู้ผลประโยชน์พนักงาน รับรู้เป็นปีที่เท่าใด

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบันทึกผลประโยชน์พนักงานทุกปี แต่ในปี 2562 มีการแก้ไขกฎหมายเพิ่มเติมโดยการเพิ่มค่าชดเชยจาก 300 วันเป็น 400 วัน และโครงการผลประโยชน์ระยะยาวใหม่ ส่งผลให้บริษัทมีการบันทึกผลประโยชน์พนักงานเพิ่มเติมจำนวน 188 ล้านบาท ในปี 2562

1.2 แอร์เอเชียมีทั้งหมดกี่ประเทศ

คำตอบ 6 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย ญี่ปุ่น อินเดีย

1.3 ปรับลดเป้าหมายจำนวนผู้โดยสาร 10.8 ล้านคน คือหลักๆ เฉพาะในประเทศหรือไม่ และในปี 2562 ผู้โดยสารในประเทศต่อต่างประเทศ สัดส่วนเป็นเท่าไร

คำตอบ เป้าหมายผู้โดยสาร 10.8 ล้านคน เป็นจำนวนเป้าหมายผู้โดยสารรวม ในปี 2562 สัดส่วนผู้โดยสารในประเทศต่อต่างประเทศเท่ากับร้อยละ 60 ต่อร้อยละ 40

1.4 จำนวนเครื่องบินในปี 2562 และปี 2563 เป็นเท่าไร โดยในปี 2563 มีเครื่องบินที่จอดเป็นจำนวนกี่ลำ

คำตอบ ปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเครื่องบินในฝูงบินทั้งหมด 63 ลำ โดยในปี 2563 มีแผนจะลดจำนวนเครื่องบินเหลือ 59 ลำ ภายหลังจากการทยอยคืน ทั้งนี้ คาดว่าเครื่องบินทั้งหมดจะกลับมาบินในปี 2563 หากภาครัฐอนุญาตให้เปิดดำเนินการเที่ยวบินระหว่างประเทศได้เร็ว รวมทั้งประเทศรอบๆ สามารถควบคุมโรคและเปิดให้ทำการบินระหว่างประเทศเช่นกัน

1.5 ในภาวะ COVID-19 ที่เศรษฐกิจแบบนี้ มีการลดเงินเดือนพนักงานร้อยละ 75-10 กรรมการควรมี spirit ลดค่าตอบแทนลงมา ลดลงเพิ่มเท่าใด

คำตอบ กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสมควรได้รับเงินค่าตอบแทนลดลงจากที่ขออนุมัติไว้เป็นจำนวนร้อยละ 15

1.6 สถานะของการบินไทยในปัจจุบันจะมีผลต่อ AAV อย่างไร ในปี 2564 เช่น ผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นหรือไม่

คำตอบ สถานะของการบินไทยในปัจจุบันอาจจะส่งผลดีต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากการบินไทยยังไม่ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางบินในประเทศ

1.7 แนวโน้มเรื่องราคาในไตรมาส 4/2563 และปี 2564

คำตอบ สำหรับปี 2564 ราคาค่าโดยสารมีแนวโน้มปรับขึ้นจากจำนวนปริมาณที่นั่งที่ลดลงในประเทศ

1.8 การช่วยเหลือจากภาครัฐต่อ AAV ที่ขอยุ่ตอนนี้ มีประเด็นไหนบ้าง

คำตอบ ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นขอกู้เงินอัตราดอกเบี้ยต่ำจากภาครัฐซึ่งขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณา และทางรัฐบาลได้ออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยให้การสนับสนุนส่วนลดตัวเครื่องบินร้อยละ 40 หรือไม่เกิน 1,000 บาท จำนวนทั้ง 2,000,000 สิทธิ แก่นักท่องเที่ยวชาวไทย ซึ่งทางสายการบินจะได้รับประโยชน์จากมาตรการดังกล่าว

1.9 ภาวะการป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนของบริษัทปี 2563 เป็นอย่างไรบ้าง

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน อาทิเช่น ค่าโดยสาร สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานโดยจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

1.10 การลดเงินเดือนจะยาวนานแค่ไหน

คำตอบ ในเบื้องต้นการสมัครใจลาหยุดงานโดยไม่รับค่าจ้างจะมีไปจนถึงเดือนธันวาคม 2563

1.11 เจ้าหนี้รายใหญ่ (สถาบันการเงิน) คือธนาคารอะไรและมีการเจรจาช่วยเหลืออย่างไร

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจากสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ โดยได้มีการเจรจาขอผ่อนผันการชำระหนี้ต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยในช่วงระยะเวลาหนึ่งกับสถาบันการเงินทุกราย รวมถึงมีการเจรจาเงินเพิ่มเติมเพื่อเสริมสภาพคล่องกับสถาบันการเงินบางแห่ง

1.12 จำนวนเครื่องบินทั้งหมด สัดส่วนที่เป็นของบริษัทที่ financing

คำตอบ ณ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวนเครื่องบินทั้งหมด 63 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่ไม่ได้เป็นสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 21 ลำ

1.13 นายวิรัช พุฒารามิก มีความเกี่ยวข้องกับ JAS

คำตอบ นายวิรัช พุฒารามิก เคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการประจำสำนักประธานผู้บริหารของ บมจ. จัสมิน อินเตอร์เนชั่นแนล

1.14 ขอลดค่าสอบบัญชีเป็นพิเศษหรือไม่

คำตอบ บริษัทได้ขอลดค่าสอบบัญชีเป็นพิเศษจากสำนักงานสอบบัญชีแล้ว แต่เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงมาตรฐานการบัญชีใหม่ซึ่งบริษัทเริ่มนำมาปฏิบัติในปี 2563 จึงทำให้ผู้สอบบัญชีคงอัตราค่าสอบบัญชีในอัตราเดิม

2. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณพรชัย ธรณธรรม

2.1 ข้อมูลที่ปรากฏในรายงานประจำปีดังต่อไปนี้หมายความว่าอย่างไร

หน้า 192 รายการเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (หมายเหตุที่ 17)

คำตอบ หมายถึง เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่จะครบกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี

หน้า 192 รายการเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุที่ 7)

คำตอบ หมายถึง รายการและยอดคงค้าง รวมถึงภาระผูกพันกับบุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท หรือถูกบริษัทควบคุม ไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท

หน้า 194 รายการกำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้

คำตอบ หมายถึง กำไรหรือขาดทุนของกิจการ ก่อนหักค่าใช้จ่ายทางการเงิน และก่อนบวกหรือหักรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้ แล้วแต่กรณี

- ค่าใช้จ่ายทางการเงิน คือ ดอกเบี้ยจ่าย ค่าธรรมเนียมจ่ายธนาคาร เป็นต้น
- รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้ คือ ภาษีที่มีความเป็นได้ที่จะประหยัดได้ (รายได้) หรือ มีความเป็นได้ที่ต้องจ่าย (ค่าใช้จ่าย) ในอนาคต

หน้า 194 รายการส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย (หมายเหตุ 11.2)

คำตอบ หมายถึง ส่วนแบ่งใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ของผู้ถือหุ้นอื่น ซึ่งไม่ใช่ AAV

หน้า 194 รายการกำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (หมายเหตุ 27)

คำตอบ หมายถึง กำไรหรือขาดทุนในปี (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) เฉพาะส่วนที่เป็นของ AAV หาดด้วยจำนวนหุ้นสามัญ

หน้า 195 รายการกำไรสะสมจัดสรรแล้วและยังไม่ได้จัดสรร

คำตอบ กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว สรรองตามกฎหมาย หมายถึง ทุนสำรองที่บริษัทต้องจัดสรรไว้ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของจำนวนผลกำไรซึ่งบริษัททำมาหาได้ทุกครั้งที่ทำ การจ่ายเงินปันผล จนกว่าทุนสำรองนั้นจะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนทุนของบริษัทและไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

2.2 ทำไมหุ้นปี 2562 ซึ่งยังไม่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 จึงขาดทุนมาก

คำตอบ สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 41,551.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 เช่นเดียวกับปริมาณผู้โดยสารในปี 2562 ที่เติบโตร้อยละ 3 มาอยู่ที่ 22.1 ล้านคน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยคงที่ สาเหตุมาจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ที่ชะลอความต้องการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวจีน รวมถึงจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับค่าเงินในภูมิภาค อย่างไรก็ตามต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น 41,658.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ตามจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น ผสมกับการบันทึกรายการพิเศษจากหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานที่เปลี่ยนแปลงตามกฎหมายแรงงาน นอกจากนี้ค่าบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการขยายจำนวนเที่ยวบิน

3. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณสินโชค พิริโยทัยสกุล

3.1 จากข่าว AirAsia ของบริษัทแม่ที่มาเลเซียมีปัญหาสภาพคล่องมีผลกระทบเกี่ยวกับ AAV หรือไม่

คำตอบ ไม่มีผลกระทบ

3.2 จากรายการ Perspective คุณธรรพลฐ์ ให้สัมภาษณ์เรื่องปีนี้บริษัทซื้อลิควิดิตีน้ำมันสูงไว้ในขณะที่น้ำมันราคาถูกเราก็ได้ลิควิดิตีน้ำมันเช่นกัน สอบถามว่าเราได้ลิควิดิตีน้ำมันต่ำไว้เพียงพอถึงไตรมาสไหน

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างเจรจาปรับสัดส่วนการชำระการประกันความเสี่ยงน้ำมันล่วงหน้าเพื่อลดผลกระทบการดำเนินงานของบริษัท โดยในปีสำหรับปี 2563 ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 61.4 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

- 3.3 เงิน soft loan ที่มีสิทธิจะได้เป็นเงินจากทางรัฐบาลหรือจากธนาคาร ถ้าเป็นเงินของธนาคารเป็นไปได้อหรือไม่ที่รัฐบาลจะอนุมัติแต่ธนาคารไม่ยอมปล่อยกู้หรือปล่อยกู้แต่ละรายไม่ได้ตรงตามที่ขอ
คำตอบ อยู่ระหว่างการเจรจาและรอนโยบายจากรัฐบาลในรายละเอียด
- 3.4 จากแผนการลดรายจ่ายในปัจจุบัน หากยังไม่เปิดน่านฟ้าถึงปลายปี มีสิทธิลุ้นให้ไม่ต้องขาดทุนในส่วน ของไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ได้หรือไม่
คำตอบ บริษัทไม่สามารถให้ทิศทางและประมาณการผลการดำเนินงานในระยะสั้นที่ต่ำกว่า 6 เดือน
4. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณณัฐวุฒิ แวดวงธรรม
- 4.1 อยากให้เล่าภาพการแข่งขันของสายการบิน Low Cost หลังจากนี้ว่ายังมีการ dump ราคาหรือไม่อย่างไร
คำตอบ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันแต่ละบริษัทได้รับผลกระทบอย่างหนักจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ดังนั้นการดำเนินธุรกิจในอนาคตของแต่ละบริษัทในอุตสาหกรรมการบินคาดว่าจะมีความเป็นเหตุ เป็นผลมากขึ้น
- 4.2 โปรโมชันของทางแอร์เอเชียเป็นการ dump ราคาหรือไม่
คำตอบ เป็นการกระตุ้นความต้องการการเดินทางในประเทศ
- 4.3 ราคาตั๋วเฉลี่ย ณ ปัจจุบัน อยู่ที่ประมาณเท่าไร และพ้นจุด break even หรือไม่
คำตอบ เป็นราคาที่แข่งขันได้และมีเหตุผล ซึ่งทำให้เห็นว่าจะสามารถทำการบินได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต
5. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณยิ่งลักษณ์ นิธิภิญโญเลิศ
- 5.1 ขออัปเดตสถานการณ์การขอความช่วยเหลือเรื่องเงินกู้จากรัฐบาลตามที่ขอไป
คำตอบ ขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาจากทางรัฐบาล
- 5.2 มีเลิกจ้างพนักงานหรือไม่
คำตอบ ปัจจุบันยังไม่มีเลิกจ้างพนักงาน
6. คำถามจากผู้ถือหุ้น บริษัท สไมล์พอล.คอม จำกัด
- ทำไมคณะกรรมการถึงไม่มีการลดเงินค่าเบี้ยประชุมและเงินเดือนเหมือนพนักงาน
คำตอบ กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารสมัครใจรับเงินเดือนค่าตอบแทนลดลงจากที่ขออนุมัติไว้เป็นจำนวนร้อยละ 15
7. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณภัทชาณากร รัตนไชยดำรง
- 7.1 Processing fee ถ้าซื้อตั๋วหลายใบพร้อมกัน Processing fee เป็น 1 ครั้งรวมกันได้หรือไม่ และปัจจุบัน Processing fee เป็นต่อตัวหรือต่อใบ
คำตอบ Processing fee มีให้ผู้โดยสารเลือกจ่ายหลายรูปแบบดังนี้
- ชำระผ่านช่องทางหักบัญชีธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ เก็บค่าบริการ 70 บาทต่อ 1 ใบจอง
 - ชำระผ่านช่องทาง counter service และ digital payment เช่น ATM เก็บค่าบริการ 70 บาทต่อ ผู้โดยสาร 1 คน
 - ชำระผ่านบัตรเครดิตและบัตรเดบิต เก็บค่าบริการ 120 บาทต่อ 1 เที่ยวบินต่อคน

7.2 Processing fee เป็นรายได้ของ AAV หรือไม่

คำตอบ เป็นรายได้ในส่วนของบริการเสริม (Ancillary Services) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7.3 ขอรายละเอียดเกี่ยวกับ teleport ที่ร่วมกับ triple i ยังคงร่วมอยู่หรือไม่

คำตอบ ยังคงดำเนินธุรกิจร่วมกันตามปกติ

7.4 เข้าจีน 1 สายการบิน 1 ประเทศ แสดงว่าแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ที่เหมาเครื่องบินเข้าจีนใช้สิทธิของแอร์เอเชียหรือไม่

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ เป็นคนละสายการบินและดำเนินงานแยกกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการดำเนินการบินในเส้นทาง DMK-NKG ภายใต้ใบอนุญาต 5-1

8. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณพลเทพ วงษ์นาค ผู้รับมอบฉันทะจากนางหทัยรัตน์ จุฬางกูร

8.1 บริษัทมีแผนในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนอย่างไร ต้องปรับโครงสร้างทางการเงินหรือเพิ่มทุนหรือไม่ ในภาวะที่

- หนี้สินที่มีดอกเบี้ยที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี เท่ากับ 1.2 พันล้านบาท
- ค่าเช่าเครื่องบินปีละ 5.4 พันล้านบาท ในขณะที่เงินสดในมือ ณ มี.ค. 63 เท่ากับ 6.4 พันล้านบาท
- หนี้สินที่มีดอกเบี้ยรวมเท่ากับ 35.4 พันล้านบาท

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินทุกรายในการผ่อนผันการจ่ายค่าเช่าในช่วงเวลาหนึ่ง รวมถึงมีการเจรจากับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศทุกรายในการขอผ่อนผันการชำระหนี้เงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยในช่วงระยะเวลาหนึ่ง รวมถึงมีการเจรจาเงินเพิ่มเติมเพื่อเสริมสภาพคล่องกับสถาบันการเงินบางแห่ง ซึ่งบริษัทคาดว่าจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ปัจจุบันได้

8.2 การเจรจาหนี้และแก้ไข covenant มีความคืบหน้าอย่างไร

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความช่วยเหลือในการผ่อนผันการจ่ายค่าเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และการขอผ่อนผันการชำระหนี้เงินต้น และ/หรือ ดอกเบี้ยในช่วงระยะเวลาหนึ่งกับสถาบันการเงินเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความสัมพันธ์อันดีมายาวนาน

8.3 Cash burn เดือนละ 700 ล้านบาท ซึ่งประเมินโดย TRIS เมื่อ เม.ย. 63 ตัวเลขที่แท้จริงอยู่เดือนละเท่าไร

คำตอบ ตัวเลขดังกล่าวเป็นความเห็นของ TRIS บนสมมติฐานที่ไม่มีการดำเนินการบินใดๆ แต่เมื่อบริษัทสามารถเปิดดำเนินการบินภายในประเทศตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 เป็นต้นมาทำให้ตัวเลขดังกล่าวทยอยลดลง

8.4 แผนการลดค่าใช้จ่ายประกอบด้วยส่วนใดบ้าง เป็นจำนวนเท่าไร

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการลดค่าใช้จ่ายในทุกๆ รายการที่เป็นไปได้ โดยตั้งเป้าหมายว่าจะลดค่าใช้จ่ายโดยรวมลงร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับปีก่อน รวมถึงการเจรจาขอปรับลดค่าธรรมเนียมการชำระเงิน และต่อรองราคากับคู่ค้าที่มีความสัมพันธ์อันดีมายาวนาน

8.5 ปกติอัตราการใช้เครื่องบินอยู่ที่ 12 ชั่วโมง/วัน/ลำ ปัจจุบันอยู่ที่เท่าใด และ Load Factor ปัจจุบันอยู่ที่เท่าใด

คำตอบ ปัจจุบันอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ประมาณ 8-9 ชั่วโมง ต่ำกว่าเดิมที่ 12 ชั่วโมงกว่าๆ เนื่องจากเที่ยวบินต่างประเทศที่มีชั่วโมงบินยาว ยังไม่สามารถทำการบินได้ รวมถึง red-eye flight ที่มีเฉพาะในเส้นทางต่างประเทศ

9. คำถามและความคิดเห็นจากผู้ถือหุ้นคุณวุฒิศักดิ์ સાළ

9.1 ทาง AAV ได้วัดความพึงพอใจระบบ AVA หรือไม่ว่าด้วยเสียงตอบรับของผู้โดยสารระบบ AVA คุณไม่รู้เรื่อง เหตุใดจึงยกเลิก call center โดยไม่สำรวจความเห็นของผู้โดยสาร

คำตอบ สายการบินแอร์เอเชียได้นำ AVA มาใช้ด้วยเหตุผลหลักที่จะสามารถให้บริการลูกค้าได้ตลอด 24 ชั่วโมง และลูกค้ายังสามารถดำเนินการต่างๆ ผ่าน AVA ได้โดยตรงเช่น จองตั๋ว เปลี่ยนเที่ยวบิน เป็นต้น โดย AVA เป็นระบบ AI ที่จะมีการเรียนรู้ และเพื่อพัฒนาให้ AVA สามารถให้บริการได้ดีโดยเร็วยิ่งขึ้น สายการบินมีทีมงานที่คอยพัฒนาการเรียนรู้ให้กับ AVA ในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เช่น มาตรการช่วยเหลือต่างๆ ในช่วง COVID-19 ที่ผ่านมา (เปลี่ยนเที่ยวบิน เก็บเงินเครดิต) นอกจากนี้ หลังจากการใช้งาน AVA เสร็จสิ้น จะมีการทำแบบสอบถามเพื่อสำรวจความพึงพอใจในการใช้บริการ AVA เพื่อให้สายการบินเข้าใจผู้บริโภคเกี่ยวกับ AVA ได้ดียิ่งขึ้นและพัฒนาต่อไปตรงตามความต้องการของผู้บริโภค

9.2 เหตุใดฝ่ายเลขาไม่ให้รายงานประจำปีแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ถือหุ้นบางท่านไม่สะดวกในการดาวน์โหลดอ่าน

คำตอบ บริษัทมีนโยบายลดการใช้กระดาษเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมรวมทั้งเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดพิมพ์และการจัดส่ง บริษัทจึงมิได้นำส่งรายงานประจำปีฉบับรูปเล่มแก่ผู้ถือหุ้นทุกท่านพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้น อย่างไรก็ตามบริษัทได้จัดเตรียมรายงานประจำปีฉบับรูปเล่มไว้สำหรับผู้ถือหุ้นที่ไม่สะดวกในการดาวน์โหลดผ่านทาง QR Code หรือ Website โดยผู้ถือหุ้นสามารถติดต่อแจ้งความประสงค์ขอรับได้กับทางบริษัท

9.3 ในนามผู้ถือหุ้นขอเป็นกำลังใจให้แอร์เอเชียฝ่าฟันวิกฤตในครั้งนี้ให้ได้ ท้ายที่สุดขอเป็นกำลังใจให้ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ พนักงานของแอร์เอเชียทุกท่าน

คำตอบ บริษัทขอขอบคุณสำหรับกำลังใจที่ผู้ถือหุ้นมีให้กับบริษัท โดยบริษัทจะพัฒนาการให้บริการเพื่อให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น

10. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณอิทธิพัทธ์ โสภวัฒนาศิริ

10.1 แนวทางการพัฒนาธุรกิจของสายการบินจะดำเนินงานอย่างไรในวิกฤตการณ์และสภาพธุรกิจในปัจจุบันนี้

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ติดตามสถานการณ์และเตรียมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา โดยจะดำเนินการปรับเที่ยวบินต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ในช่วงครึ่งปีหลัง บริษัทมีแนวโน้มจะเพิ่มเส้นทางการบินในประเทศให้มีมากยิ่งขึ้นสอดคล้องกับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐและปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเปิดเส้นทางบินข้ามภูมิภาค อาทิ เชียงใหม่สู่หัวหิน และอุดรธานี สู่หัวหิน อีกทั้งสร้างโอกาสขยายฐานลูกค้าในฐานะปฏิบัติการบินใหม่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นเพื่อส่งต่อผู้โดยสารทั้งเส้นทางในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย

10.2 แนวทางการลงทุนเพิ่มของสายการบินที่จะรองรับผู้โดยสารในอนาคต

คำตอบ จากสถานการณ์ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงชะลอการลงทุน อย่างไรก็ตามบริษัทมีความพร้อมที่จะลงทุนเพิ่มเพื่อรองรับความต้องการการเดินทางที่มากขึ้นเมื่อสถานการณ์กลับมาเป็นปกติ

11. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณเสวตฉัตร เผือกเทศ

11.1 อัตราส่วนกำไรในแต่ละบริการมีอัตราส่วนเท่าไรบ้าง ณ ปัจจุบัน

คำตอบ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเปิดดำเนินการบินภายในประเทศ ซึ่งผลตอบรับเป็นที่พอใจ และสามารถทำอัตรากำไรที่เกินกว่าต้นทุนผันแปรได้ จึงทำให้บริษัทสามารถทยอยเพิ่มความถี่เที่ยวบินภายในประเทศได้อย่างต่อเนื่อง

11.2 อาคารที่อยู่ใกล้กับฐานทัพอากาศเป็นของ AAV หรือไม่ ถ้าใช่มีแผนจะทำอาคารนั้นเป็นอะไร

คำตอบ จากคำถามของผู้ถือหุ้นทางบริษัทมีความเข้าใจว่าเป็นอาคารที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่าพื้นที่กับ บมจ. ท่าอากาศยานไทย ซึ่งใช้สำหรับการปฏิบัติงานของฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่อง รวมทั้งเป็นสถานที่ฝึกอบรมบุคลากรภายในองค์กร

12. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณอนิรุทธิ์ แก้วฟ้า

Softloan ได้รับความช่วยเหลือหรือยัง

คำตอบ ปัจจุบันกำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาจากทางรัฐบาล

13. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณนรินทร์ ชุมภู

ค่าตัวโดยสารสำหรับที่นั่งในชุด New normal ในอนาคตจะมีการปรับราคาขึ้นจากเดิมหรือไม่ ถ้ามีจะปรับขึ้นมากน้อยเท่าไร

คำตอบ ราคาโดยสารมีแนวโน้มปรับขึ้นจากจำนวนปริมาณที่นั่งที่ลดลงในประเทศซึ่งเป็นไปตามอุปสงค์และอุปทาน

14. คำถามจากผู้ถือหุ้นคุณสมบัติ ชื่นบรรลือสุข

14.1 ถ้าสถานการณ์ COVID-19 แย่ บริษัทมีมาตรการอย่างไร แล้วถ้าดีมีมาตรการอย่างไร

คำตอบ ในช่วงสถานการณ์ที่ยากลำบาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามรักษาสภาพคล่องโดยการลดค่าใช้จ่ายและระงับการลงทุนที่ยังไม่จำเป็นไว้ก่อน ในทางกลับกันหากสถานการณ์กลับมาเป็นปกติ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก็จะเพิ่มเส้นทางการบินและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการในตลาด

14.2 บริษัทมีโอกาส ควบรวมกิจการ/เพิ่มทุน/เป็นพันธมิตรกับภูมิภาคอื่นๆ เช่น ยุโรป อเมริกาใต้ หรือไม่

คำตอบ บริษัทไม่สามารถให้ข้อมูลดังกล่าวที่เป็นการคาดการณ์ของเหตุการณ์ในอนาคตได้

15. คำถามและความคิดเห็นจากผู้ถือหุ้น Mr. BASANT KUMAR DUGAR

15.1 บริษัทพัฒนาอัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) จาก 0.53 เท่า เป็น 1.33 เท่า ได้อย่างไร

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจรจาเพื่อขอผ่อนผันการชำระหนี้ที่ถึงชำระภายในหนึ่งปีออกไป ซึ่งจะทำให้อัตราส่วนดังกล่าวดีขึ้น

15.2 ขอให้บริษัทนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกรายผ่านศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความโปร่งใส รวมทั้งเพื่อให้มูลค่าทางการตลาดของบริษัทสูงขึ้น

คำตอบ รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นเอกสารแนบ 1 ของหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นฉบับเต็มซึ่งผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดได้ผ่านทาง QR CODE ที่ปรากฏอยู่บนหนังสือเชิญประชุมแบบย่อที่ได้นำส่งให้ผู้ถือหุ้นทางไปรษณีย์ผ่านบริการของศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) รวมทั้งสามารถดาวน์โหลดได้จาก website ของบริษัท หรือสามารถติดต่อขอรับเอกสารประกอบการประชุมฉบับรูปเล่มได้ที่บริษัท

- 15.3 ขอแสดงความยินดีกับ AAV ที่ได้เข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) เป็นครั้งแรก
- 15.4 บริษัทสามารถมีรายชื่ออยู่ในดัชนี SET CLMV หรือไม่
คำตอบ บริษัทยังมีคุณสมบัติไม่ครบตามแนวทางการคัดเลือกหุ้นเพื่อเป็นองค์ประกอบของดัชนี SET CLMV
- 15.5 AAV ได้รับคะแนนการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากการประเมินของ IOD ในระดับดีเลิศ (ยอดเยี่ยม)
- 15.6 บริษัทมีอัตราส่วนวงจรเงินสดอยู่ในระดับต่ำ (ยอดเยี่ยม)
- 15.7 บริษัทมีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานเป็นบวก (ดีมาก)
- 15.8 ขอให้บริษัทส่งผู้บริหาร ได้แก่ คุณธรรสพลฐ์ แบลเวลด์ และคุณสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าร่วมอบรมในหลักสูตร Business Competitiveness Course ที่สถาบัน IMD Lausanne ประเทศสวิตเซอร์แลนด์
คำตอบ บริษัทมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการและผู้บริหารเข้าร่วมอบรมและสัมมนาเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ บริษัทขอขอบคุณสำหรับคำแนะนำโดยจะนำคำแนะนำของท่านผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาต่อไป
- 15.9 ขอให้บริษัทเสนอ longevity Package (vitalLife) ของโรงพยาบาลบำรุงราษฎร์แก่กรรมการทุกท่าน
คำตอบ บริษัทขอขอบคุณสำหรับคำแนะนำโดยจะนำคำแนะนำของท่านผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาต่อไป
- 15.10 ขอให้บริษัทเสนอ vitalLife Bonus ในอัตราร้อยละ 1 ของอัตรากำไรสุทธิแก่กรรมการทุกท่าน
คำตอบ บริษัทขอขอบคุณสำหรับคำแนะนำโดยจะนำคำแนะนำของท่านผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาต่อไป
- 15.11 AAV มีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) สูงขึ้นจาก 0.16 เท่า เป็น 2.35 เท่า (ดี)
- 15.12 บริษัทมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่สูงขึ้น (ดี)
- 15.13 บริษัทมีอัตราส่วนวงจรเงินสดลดลงจาก 3.7 เท่า ในปี 2561 เป็น 2.14 ในปี 2562 (ดี)
- 15.14 บริษัทมียอดขายสูงขึ้นจาก 38,904 ล้านบาท ในปี 2561 เป็น 40,180 ล้านบาท ในปี 2562 (ดี)
- 15.15 ขอให้บริษัทจัด Roadshow เพื่อนำเสนอจุดแข็ง (Strengths) ของบริษัท
คำตอบ บริษัทมีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถติดตามกิจกรรมในเว็บไซต์ของบริษัทในส่วนของกิจกรรมของนักลงทุนสัมพันธ์

16. คำถามจากผู้ถือหุ้นนายไกรวัลย์ คทวณิช

- 16.1 กรณี case ก่อนที่จะมีระบบเວວ หากการติดต่อสุดท้ายที่ได้รับจากสายการบินแอร์เอเชียได้ระบุว่าขอเวลาเพิ่มเนื่องจากหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องแจ้งกลับ ดังนั้นจะมีช่องทางในการติดตามเรื่องค้างหลายปี (โดยไม่รับเรื่องใหม่) อย่างไร โดยที่ไม่ต้องสร้างภาระให้ลูกค้าเริ่มใหม่กับเວວ (ยกเว้นเรื่องใดๆ ที่เกิดขึ้นหลังจากการมีเວວเท่านั้น)
คำตอบ ระบบการจัดการปัญหาจะเป็นรูปแบบเดียวกันคือ ผู้โดยสารส่งเรื่อง (Case) และระบบจะสร้างหมายเลขอ้างอิงของ Case ขึ้นมาไว้ให้ผู้โดยสารใช้ในการติดตาม และจะมีสถานะของ Case เพื่อบอกให้ผู้โดยสารได้รับทราบกรณีที่ Case ได้รับการจัดการเรียบร้อยแล้ว จะขึ้น สถานะว่า Closed ซึ่งหากผู้โดยสารมีข้อสอบถามเพิ่มเติม สามารถติดต่อใหม่โดยเปลี่ยนจากการใช้อีเมลมาเป็นการสอบถามผ่านหน้าระบบรับเรื่องของ AVA ทั้งนี้ สายการบินได้นำ

AVA เข้ามาเพื่อจัดการหมวดหมู่ เพื่อให้สายการบินสามารถเห็นทุกข้อร้องเรียนที่ผู้โดยสารได้ทำการติดต่อเข้ามาไม่ว่าจะผ่านช่องทางใดซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร รวมถึงเพื่อให้มั่นใจว่า ไม่ว่าผู้โดยสารจะติดต่อผ่านช่องทางใด ข้อมูลทุกอย่างที่ได้ติดต่อหาสายการบินจะปรากฏขึ้นทั้งหมด ทำให้รู้ว่สถานะการติดต่อทุกครั้งอยู่ในขั้นตอนไหน และได้ดำเนินการอะไรไปแล้ว

- 16.2 เกี่ยวกับการประชุมหนังสือเชิญประชุมมี 2 แบบ ฉบับย่อ และฉบับเต็ม ปรากฏว่า AAV ไม่ได้ระบุมมาตรการ COVID และข้อมูลเกี่ยวกับการจำกัดที่นั่ง การไม่มีไมค์ และการต้องชำระค่าจอดรถลงในฉบับที่ผู้ถือหุ้นได้รับจาก TSD ทางไปรษณีย์ AAV จะรับผิดชอบอย่างไร

คำตอบ บริษัทได้นำส่งหนังสือเชิญประชุมสามัญผู้ถือหุ้นแบบย่อให้แก่ผู้ถือหุ้นทางไปรษณีย์โดยมีรายละเอียดในส่วนของการประชุมและความเห็นคณะกรรมการแบบย่อซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนการลดใช้กระดาษและลดค่าใช้จ่ายในการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นฉบับเต็ม อย่างไรก็ตามผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นฉบับเต็มซึ่งมีรายละเอียดและเอกสารประกอบการประชุม รวมถึงมาตรการต่างๆ ที่กำหนดขึ้นเป็นพิเศษสำหรับการจัดประชุมครั้งนี้เนื่องมาจากสถานการณ์ COVID-19 ผ่านทาง QR CODE หรือ website ของบริษัท หรือสามารถติดต่อขอรับเอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้นฉบับเต็มได้ที่บริษัท ตามข้อความที่ปรากฏอยู่ท้ายหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นแบบย่อ อย่างไรก็ตามบริษัทขอภัยในความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นและขอขอบคุณสำหรับคำแนะนำที่ท่านผู้ถือหุ้นได้แจ้งมายังบริษัทและจะพิจารณาดำเนินการเพื่อนำไปพัฒนาคุณภาพการจัดประชุมครั้งต่อไปให้ดียิ่งขึ้น

- 16.3 เกี่ยวกับการดำเนินงาน ในส่วนที่สายการบินมีมาตรการรองรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์โรคระบาดนี้ซึ่งทุกคนรับสภาพแล้ว แต่สำหรับการเปลี่ยนแปลงกำหนดการหรือเงื่อนไขหลังจากการเลื่อนที่เป็นการเสียเวลาแล้วก็ไม่ยุติธรรม เหมือนว่าได้เสียเวลานั้นยกเลิกโดยเฉพาะว่ากรณีที่ผู้โดยสารรับการเยียวยาตามวิธีที่สายการบินกำหนดขึ้นเองแล้วมีใช้สิ่งที่คุณโดยสารคิดขึ้นมาแต่เมื่อสายการบินเปลี่ยนแปลงไปมากกว่า 3 ครั้ง จะรับผิดชอบต่อความสับสนวุ่นวายนี้อย่างไร ไม่ใช่ทักท้วงมาตรการแต่เป็นเรื่องของการเปลี่ยนไปมาในภายหลังบ่อยเกินไป

คำตอบ ปัจจุบันการดำเนินธุรกิจยังไม่อยู่ในช่วงปกติ ทางสายการบินต้องมีการปรับเปลี่ยนการบินให้เหมาะสมกับความต้องการและใช้ประสิทธิภาพของเครื่องบินและลูกเรือออกมาใช้ให้สูงที่สุด รวมถึงตารางบิน (slot) ในช่วงหน้าร้อนของปี 2563 ต้องมีการขอใหม่ ในบางครั้งได้รับการอนุมัติ บางครั้งไม่ได้ ซึ่งอาจเกิดจากความหนาแน่นในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง เพราะทุกสายการบินนำเครื่องบินมาใช้บินในประเทศช่วง Day-time ทั้งหมด รวมถึงเวลาการเปิดปิดสนามบินย่อยหลายๆ แห่งยังมีเวลาการดำเนินงานที่สั้นกว่าปกติในแต่ละวัน และประกาศมาเป็นเดือนต่อเดือนทำให้การขอตารางบินยาวๆ ยังไม่สามารถทำได้โดยง่าย จึงทำให้มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง แต่จะดีขึ้นเรื่อยๆ เพราะนโยบายภาครัฐเริ่มนิ่งมากขึ้น ทั้งนโยบายระดับประเทศและจังหวัด

- 16.4 ตามที่คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ชี้แจงเรื่องตัวบินบุฟเฟต์ หากเป็นกรณีที่ทางผู้ถือหุ้นต้องตามเงื่อนไขครบถ้วนแต่ขาดช่องทางเทคนิคดังเช่นที่คุณสันติสุขแจ้ง สายการบินมีกระบวนการรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นหรือไม่

คำตอบ สายการบินพร้อมรับผิดชอบต่อหากปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นจากความผิดพลาดทางเทคนิค และทำให้ผู้โดยสารได้รับผลกระทบ ซึ่งที่ผ่านมาผู้โดยสารที่ส่งเรื่องเข้ามาตามช่องทางที่สายการบินจัดเตรียมไว้ สายการบินได้ทำการหาสาเหตุและแก้ไขเป็นรายกรณีไป

16.5 การเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกเที่ยวบินที่มีการย้ายผู้โดยสารให้ดังเช่นที่คุณสันติสุขแจ้ง แต่หากเปลี่ยนแปลงซ้ำซ้อนกลับไปกลับมา สายการบินได้คำนึงถึงหรือไม่ว่าผู้โดยสารอาจไม่สามารถสำรองกำหนดการส่วนตัวของตนเพื่อเดินทางได้อีกต่อไป

คำตอบ สายการบินคำนึงถึงกำหนดการเดินทางของผู้โดยสารเสมอ แต่เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้สายการบินต้องมีการเปลี่ยนแปลงตารางการบินเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายต่างๆ ทั้งนี้หลังจากเดือนกันยายนเป็นต้นไป สายการบินคาดว่าจะสามารถทำการบินได้ตามที่เปิดเผยในระบบเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

16.6 วาระที่ 9 การทำ e-meeting นี้ ผู้เข้าร่วมประชุมที่ไม่มีคำถามสามารถมองเห็นผู้ที่ถามและกรรมการที่ตอบเพื่อนำไปพิจารณาถามในขณะนั้นผ่านจอภาพของตนได้หรือไม่

คำตอบ จากการสอบถามรายละเอียดระบบที่ใช้สำหรับการจัดประชุมแบบ e-meeting ณ ปัจจุบัน ผู้เข้าร่วมประชุมจะไม่สามารถมองเห็นผู้เข้าร่วมประชุมท่านอื่นที่ถามคำถาม แต่จะสามารถดูคำถามผ่านระบบได้ แต่ผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่านจะสามารถมองเห็นกรรมการที่ตอบคำถามเนื่องจากการถ่ายทอดสดจากห้องประชุม ทั้งนี้ การจัดประชุมแบบ e-meeting ระบบจะสามารถยืนยันตัวตนของผู้ถือหุ้นทุกท่านที่เข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระได้

16.7 วาระที่ 8 เหตุใด AAV จึงไม่แสดงตารางเปรียบเทียบกับปีก่อนๆ ในหนังสือเชิญประชุมเพื่อให้ง่ายต่อการพิจารณา

คำตอบ บริษัทไม่ได้จัดทำเป็นตารางเปรียบเทียบกับปีก่อนๆ เนื่องจากคำตอบแทนกรรมการยังคงเป็นอัตราเดิมตั้งแต่ปี 2559

คำถามจากผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะซึ่งไม่ได้แจ้งชื่อ-สกุล หรือแจ้งไม่ชัดเจน

17. ความเห็นแง่ลบทางออนไลน์ ค่อนข้างมาก ส่งผลต่อภาพลักษณ์บริษัท มีแนวทางแก้ไขอย่างไร

คำตอบ ความเห็นแง่ลบทางออนไลน์สายการบินมีทีมงานที่คอยติดตามเพื่อจะได้เข้าใจปัญหาพร้อมทั้งประสานงานเพื่อการแก้ปัญหาลูกค้า นอกจากนี้ยังมีการตอบกลับในกรณีที่ถูกคำต้องการความช่วยเหลือเพื่อลด negative sentiment ดังกล่าว และปกติสายการบินจะสืบค้นเพื่อให้ทราบถึงต้นเหตุของปัญหาที่แท้จริงตัวอย่างเช่น

1) การติดต่อสายการบินแอร์เอเชียต้องทำผ่าน AVA และลูกค้าดำเนินการต่างๆ ผ่าน AVA ทำได้ยาก สายการบินจึงได้จัดทำคู่มือและวิธีการคุยกับ AVA แยกเป็นเรื่องตามที่ลูกค้าส่วนใหญ่ต้องการดำเนินการผ่าน AVA เช่น การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินผ่าน AVA การเก็บเงินเป็น credit โดยเผยแพร่ออกไปในทุกช่องทาง social media ของแอร์เอเชีย

2) ปัญหาที่เกิดจากการใช้งาน unlimited pass แอร์เอเชียได้ออกแถลงการณ์ชี้แจงสาเหตุของปัญหาและวิธีแก้ไขที่ทางสายการบินเตรียมดำเนินการให้ลูกค้า เผยแพร่ทาง social media เพื่อให้ลูกค้าเข้าใจอย่างชัดเจน

18. ฝูงบินลดเหลือ 59 ลำ คาดว่าสิ้นปีใช้บินกี่ลำ

คำตอบ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ ปัจจุบัน มีทั้งหมด 25 ลำ แต่หากสถานการณ์มีแนวโน้มดีขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินมากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการ

19. อยากทราบการเพิ่มฐานการบิน (Hub) ไปที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีข้อดีอย่างไร

คำตอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มองเห็นถึงโอกาสที่จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มมากขึ้น จากผู้โดยสารที่มีความต้องการเดินทางโดยเครื่องบิน แต่มีความสะดวกสบายในการใช้สนามบินสุวรรณภูมิมากกว่าสนามบินดอนเมือง

20. มีการให้ข่าวจากสายการบิน Thai Viet Jet เกี่ยวกับไทยแอร์เอเชียว่าอาจจะประสบปัญหาการบริหารต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

คำตอบ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก

21. เบตงไปได้หรือไม่

คำตอบ เบตงยังไม่สามารถไปได้เนื่องจากรันเวย์ยาวไม่พอสำหรับเครื่องบินรุ่น A320

22. เกาะสมุย เรือเฟอร์รี่ยังทำอยู่หรือไม่

คำตอบ สายการบินไทยแอร์เอเชียยังคงจำหน่ายบัตรโดยสารรถและเรือรับส่งจากสนามบินไปยังจุดหมายปลายทางที่เกาะสมุย

23. ข้อมูลการจัดการโดย AVA นั้นเป็นตัวเลขของทั้ง Group หรือเฉพาะจากลูกค้าในประเทศไทย

คำตอบ เป็นการเก็บข้อมูลเฉพาะลูกค้าในประเทศไทยเท่านั้น