

**รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569**  
**ของ**  
**บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**

**เวลาและสถานที่**

ประชุมเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2569 ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) เพียงรูปแบบเดียว ตามข้อบังคับของบริษัท ข้อ 24 และพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 รวมทั้ง กฎหมาย ข้อกำหนดหรือหลักเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง ในการประชุมครั้งนี้ บริษัทได้ให้บริษัท อินเวนท์เทค ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ดูแลการจัดประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้ระบบ Inventech Connect ในการเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเสียงหรือ e-Voting ซึ่งเป็นระบบที่ได้มาตรฐานตามเงื่อนไขและวิธีการที่กำหนดไว้ตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 เรื่องมาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งเป็นระบบที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) และเป็นผู้ดำเนินการถ่ายทอดสด

**รายชื่อกรรมการผู้เข้าร่วมประชุม**

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1. หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล | ประธานกรรมการ และประธานกรรมการบริหาร   |
| 2. นางกรรณิการ์ งามโสภี      | กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ   |
| 3. นายกฤษฎา บุญราช           | กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ   |
| 4. นายสุทธิพล ทวีชัยการ      | กรรมการอิสระ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด<br>ค่าตอบแทน และกรรมการตรวจสอบ                                   |
| 5. นายปฏิภาณ สุนทรมาน        | กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหา<br>และกำหนดค่าตอบแทน   |
| 6. นายมาศ ตันหยงมาศ          | กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบรรษัทภิบาลและความ<br>ยั่งยืน กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน<br>และกรรมการลงทุน |
| 7. นางวติรัตน์ เจริญคุปต์    | กรรมการ และกรรมการลงทุน  |
| 8. นายพุมพิงศ์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการ  |
| 9. นายวรากร โกศลพิศิษฐ์กุล   | กรรมการ และกรรมการบรรษัทภิบาลและความยั่งยืน  |
| 10. นายณพพร วงศ์สถิตย์พร     | กรรมการ  |
| 11. นายนิทัศน์ วรพนพิพัฒน์   | กรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์)  |

- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| 12. นางสาวปวีณา จรรย์ฐิติพงศ์ | กรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์)   |
| 13. นายทรงพล เทพนาโสมน์สส์    | กรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์)   |
| 14. หม่อมหลวงณัฐสิทธิ์ ดิศกุล | กรรมการ กรรมการบริหาร กรรมการสรรหาและกำหนด<br>ค่าตอบแทน กรรมการลงทุน กรรมการบรรษัทภิบาลและ<br>ความยั่งยืน และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |

### ผู้บริหาร

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| 1. นายจักรสมิท กฤษสอาดใจ    | รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายงานบัญชีและการเงิน<br>กลุ่มบริษัทและผู้บริหารสูงสุดด้านการเงินของบริษัท<br>(CFO) บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) |
| 2. นายเจษฎ์ ทูปิยะ          | กรรมการผู้จัดการ บริษัท บำฟส์ขนส่งทางท่อ จำกัด  |
| 3. นายอิทธิฤทธิ์ สุขพัฒน์ธี | กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด   |
| 4. นางสาวยุภาติ ทองอรุณศรี  | กรรมการผู้จัดการ บริษัท บำฟส์ โปรเฟสชั่นแนล เซอร์วิสเอส จำกัด   |
| 5. นายนิพัฒน์ บุญศรี        | กรรมการผู้จัดการ บริษัท บำฟส์ อินเทค จำกัด  |
| 6. นายจักรี เทพเกษตรกุล     | กรรมการผู้จัดการ บริษัท บำฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด  |
| 7. นายณัฐพล นาคอ่วม         | กรรมการผู้จัดการ บริษัท โกลเบลแอร์แอสโซซิเอตส์ จำกัด  |
| 8. นายกันตภณ มหามนทร์       | รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท บำฟส์ คลีน เอนเนอร์ยี<br>คอร์ปอเรชั่น จำกัด   |
| 9. นายวิรุพท์ สุวรรณโณ      | ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับดูแลกิจการองค์กร<br>และเลขานุการบริษัท  |

### ผู้สอบบัญชี

- |                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 1. นางสาววิไลลักษณ์ เลหาศรีสกุล | บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด |
| 2. นางสาวพรพรรณ ฉัตรอนันท์เวช   | บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด |

### ที่ปรึกษากฎหมาย

- |                      |                         |
|----------------------|-------------------------|
| 1. นายธิตี กำเหนิดดี | บริษัท คอมพาสลอร์ จำกัด |
|----------------------|-------------------------|

### เริ่มการประชุมเวลา 14.00 น.

หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล ประธานกรรมการและประธานกรรมการบริหาร ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม กล่าวต้อนรับผู้ถือหุ้น และแจ้งว่า สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 นี้ เนื่องด้วยสถานการณ์ในตะวันออกกลางในปัจจุบันที่ยังคงมีความไม่แน่นอนและสถานการณ์ดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนด้าน

พลังงานทั่วโลก บริษัทเห็นว่าในสถานการณ์ปัจจุบันมีความเหมาะสมในการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นในรูปแบบออนไลน์ ซึ่งนอกจากจะเป็นการใช้ทรัพยากรด้านพลังงานและเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ยังช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นสามารถเข้าร่วมการประชุมได้จากทุกสถานที่ ลดภาระด้านเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเข้าถึงการประชุมได้อย่างทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

จากนั้น ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นที่มาร่วมประชุมด้วยตนเองจำนวน 23 ราย รวมจำนวนหุ้นได้ 4,403,326 หุ้น และผู้รับมอบฉันทะจำนวน 47 ราย รวมจำนวนหุ้นได้ 430,757,726 หุ้น รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 70 ราย รวมจำนวนหุ้นได้ทั้งสิ้น 435,161,052 หุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 68.2609 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัท

ประธานฯ จึงได้กล่าวเปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 และขอให้ นายวิรุฬห์ สุวรรณโณ ในฐานะเลขาธิการบริษัทและนาคณะกรรมการ ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมาย และแจ้งรายละเอียดวิธีปฏิบัติในการประชุม

เลขานุการบริษัทกล่าวแนะนำคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมาย ต่อที่ประชุม โดยมีกรรมการเข้าร่วมประชุม 11 ท่าน และกรรมการที่เข้าร่วมประชุมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ 3 ท่าน รวมกรรมการเข้าร่วมประชุมทั้งหมดจำนวน 14 ท่าน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 15 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 93.33 โดยนายวราห์ สุจริตกุล กรรมการอิสระและประธานกรรมการลงทุนติดภารกิจเร่งด่วนจึงมิได้เข้าร่วมประชุม และชี้แจงเกี่ยวกับรายละเอียดวิธีปฏิบัติในการประชุม วิธีการซักถามและแสดงความเห็นในแต่ละวาระตามวิดิทัศน์ ดังต่อไปนี้

แม้ว่าการประชุมจะเริ่มแล้ว แต่บริษัทยังเปิดรับลงทะเบียนผ่านทางระบบออนไลน์อยู่ ดังนั้นผลคะแนนในแต่ละวาระอาจจะไม่เท่ากัน เอกสารที่ใช้ในการประชุมในวันนี้ประกอบด้วย หนังสือเชิญประชุมและสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งบริษัทได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2569 และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นแล้ว ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2569 โดยบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมและเสนอรายชื่อกรรมการ ในระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ถึง 30 ธันวาคม 2568 หรือส่งคำถามล่วงหน้า ก่อนวันประชุม โดยเมื่อครบกำหนดเวลาปรากฏว่าไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอวาระการประชุมและรายชื่อกรรมการ รวมถึงไม่มีการส่งคำถามล่วงหน้าก่อนการประชุม

เพื่อให้การดำเนินการประชุมเป็นไปอย่างกระชับและเรียบร้อย การประชุมจะพิจารณาเรื่องตามลำดับระเบียบวาระที่ระบุไว้ในหนังสือเชิญประชุม โดยจะนำเสนอข้อมูลในแต่ละวาระ และเปิดโอกาส

ให้ผู้ถือหุ้นสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวาระนั้นๆ ตามความเหมาะสมก่อนการลงมติ และจะแจ้งผลคะแนนต่อที่ประชุม เมื่อมีการนับคะแนนเสียงในวาระนั้นๆ เสร็จสิ้นตามลำดับ

ในการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุม ผู้ถือหุ้นทุกคนจะมีคะแนนเสียงเท่ากับจำนวนหุ้นที่ตนถือ โดยให้นับ 1 หุ้นต่อ 1 เสียง สำหรับผู้ถือหุ้นที่เข้าประชุมด้วยตนเองและผู้รับมอบฉันทะตามหนังสือมอบฉันทะ แบบ ก. และ แบบ ข. ต้องลงคะแนนเสียงเพียงอย่างเดียวอย่างใดอย่างหนึ่งคือ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง โดยไม่สามารถแบ่งแยกคะแนนเสียงในแต่ละวาระ โดยในการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระ (ยกเว้นวาระที่ 5 พิจารณาเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ) ให้ผู้ถือหุ้นเฉพาะที่ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง ลงคะแนนเสียงผ่านระบบ E-Meeting เพื่อให้บริษัทนับคะแนนเสียงต่อไป สำหรับผู้ถือหุ้นที่เห็นด้วย ไม่จำเป็นต้องลงคะแนนเสียงผ่านระบบ E-Meeting ผู้รับมอบฉันทะจากผู้ลงทุนต่างประเทศและแต่งตั้งให้คัสโตเดียน (Custodian) ในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากและดูแลหุ้นซึ่งใช้หนังสือมอบฉันทะแบบ ค. สามารถแบ่งคะแนนเสียงในแต่ละวาระได้

ในการนับคะแนนเสียงจะใช้วิธีหักคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนน และส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่เห็นด้วย ในการลงคะแนนเสียง ให้ผู้ถือหุ้นเลือกวาระที่ต้องการลงคะแนน จากนั้นกดปุ่ม “ลงคะแนน” ระบบจะแสดงช่องสำหรับการออกเสียงลงคะแนน ทั้งหมด 3 ช่อง คือ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และ งดออกเสียง สำหรับผู้ถือหุ้นหรือผู้ที่ได้รับมอบฉันทะหลายราย ระบบจะแสดงรายชื่อทั้งหมดที่ได้รับมอบฉันทะ โดยการออกเสียงลงคะแนนจะแยกเป็นรายบุคคล หากต้องการยกเลิกการลงคะแนน ให้กดปุ่ม "ยกเลิกการลงคะแนน" สำหรับผู้ถือหุ้นท่านใดไม่ได้ออกเสียงลงคะแนนภายในเวลาที่กำหนด บริษัทจะถือว่าท่านผู้ถือหุ้น “เห็นด้วย” กับวาระนั้นๆ และการออกเสียงลงคะแนนสามารถทำการแก้ไขได้ จนกว่าจะมีการแจ้งปิดการลงคะแนนในวาระนั้นๆ โดยบริษัทให้เวลาในการลงคะแนนเสียง เป็นเวลา 1 นาที ยกเว้นวาระที่ 5 ซึ่งให้เวลาในการลงคะแนนเสียงรวม 2 นาที และเมื่อมีการปิดการส่งผลการลงคะแนนในแต่ละวาระแล้ว จะประกาศผลของวาระนั้นให้ที่ประชุมทราบต่อไป

กรณีรับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นหลายราย โดยใช้อีเมลและเบอร์โทรศัพท์เดียวกันในการยืนยันตัวตนในการมอบฉันทะ ระบบจะรวมรายชื่อผู้มอบฉันทะไว้ในบัญชีผู้ใช้งานเดียวกัน เว้นแต่ใช้อีเมลและเบอร์โทรศัพท์ในการยืนยันตัวตนต่างกัน ระบบจะไม่รวมรายชื่อผู้มอบฉันทะ แต่จะเป็นการใช้งานแยกบัญชีผู้ใช้ หากต้องการเข้าใช้งานบัญชีอื่นๆ ให้กดเลือกที่เมนู “บัญชีผู้ใช้” และกดที่ปุ่ม “เปลี่ยนบัญชี” เพื่อเข้าใช้งานในบัญชีของผู้มอบฉันทะรายอื่นๆ โดยการเปลี่ยนบัญชี ระบบจะไม่นำคะแนนเสียงออกจากรฐานการประชุม

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นทำการลงทะเบียนออกจากองค์ประชุม ก่อนที่จะปิดการลงมติในวาระใดๆ คะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นจะไม่ถูกนับเป็นองค์ประชุมในวาระดังกล่าว และคะแนนเสียงจะไม่ถูกนำมานับคะแนน

ในวาระที่เหลือนั้นที่ อย่างไรก็ตาม การออกจากองค์ประชุมในวาระใดวาระหนึ่ง จะไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะในการกลับเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเสียงในวาระที่ยังไม่ได้ดำเนินการในระบบ

ทั้งนี้ กรณีที่ผู้ถือหุ้นประสบปัญหาการเข้าระบบประชุมหรือระบบการลงคะแนน กรุณาศึกษาและปฏิบัติตามคำแนะนำที่ได้แจ้งไปพร้อมกับหนังสือเชิญประชุม หรือติดต่อเจ้าหน้าที่ Inventech Call Center ตามรายละเอียดข้อมูลที่ได้ให้ไว้ในหนังสือเชิญประชุม หากเกิดกรณีระบบขัดข้องระหว่างการประชุมผู้ถือหุ้นจะได้รับอีเมล เพื่อกลับเข้าสู่การประชุมผ่านระบบสำรองต่อไป

การประชุมจะดำเนินไปตามระเบียบวาระในหนังสือเชิญประชุม และจะเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นได้สอบถามหรือแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวาระนั้นๆ ตามความเหมาะสมแล้วจึงลงมติสำหรับระเบียบวาระนั้นๆ

ผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามผ่านข้อความ โดยพิมพ์ข้อซักถามหรือความคิดเห็นของท่าน จากนั้น กดปุ่ม “ส่งคำถาม” บริษัทจะบันทึกชื่อ - นามสกุล รวมถึงสถานะเป็นผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะตามที่ปรากฏในระบบ เพื่อนำมาจัดทำรายงานการประชุม โดยผู้ถือหุ้นสามารถสอบถามหรือแสดงความคิดเห็นได้ โดยมีระยะเวลาไม่น้อยกว่า 1 นาที ในแต่ละระเบียบวาระ บริษัทสงวนสิทธิในการไม่อ่านคำถามหรือความคิดเห็นที่ไม่สุภาพ หรือหมิ่นประมาทบุคคลอื่น หรือละเมิดกฎหมายใดๆ หรืออาจจะละเมิดสิทธิของผู้อื่น และกรณีที่ผู้ถือหุ้นสอบถามคำถามเข้ามาเป็นจำนวนมาก คำถามของผู้ถือหุ้นที่ยังไม่ได้ตอบในที่ประชุม บริษัทจะเผยแพร่คำถามและคำตอบไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นถามคำถามภาษาอังกฤษ บริษัทได้จัดเตรียมเจ้าหน้าที่แปลเป็นภาษาไทย โดยจะตอบภาษาไทยต่อที่ประชุม และแปลเป็นภาษาอังกฤษแก่ผู้ถาม

ในการประชุมในครั้งนี้ บริษัทได้มีการบันทึกภาพในลักษณะสื่อวิดิทัศน์ของการประชุม ดังนั้นจึงมีการดำเนินการ เก็บ ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล รวมไปถึงภาพนิ่ง เสียง และภาพเคลื่อนไหวของผู้เข้าร่วมประชุมเพื่อบันทึก และจัดทำรายงานการประชุม ตลอดจนการบริหารจัดการการประชุม เป็นต้น

จากนั้น ประธานฯ ได้มอบหมายให้เลขานุการบริษัทดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระต่อไป

## วาระที่ 1      รับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568

เลขานุการบริษัทขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ที่ได้จัดประชุมเมื่อวันที่ 30 เมษายน 2568 ซึ่งบริษัทได้จัดทำรายงานการประชุมดังกล่าวได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

ภายใน 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น และเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท (www.bafsthai.com) แล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 จากนั้น ได้สอบถามว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอแก้ไขหรือไม่

นายชัยยง รัตนาไพศาลสุข ผู้รับมอบฉันทะจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เสนอให้ เปลี่ยนชื่อวาระ เป็น "รับทราบรายงานการประชุม" สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งต่อไป เนื่องจากผู้ถือหุ้น บางรายอาจไม่ได้เข้าร่วมการประชุมครั้งก่อนหน้า จึงไม่ควรถูกต้องรับรองการประชุมที่ผ่านมา อีกทั้งประธานในที่ ประชุมในครั้งนั้นก็ได้ลงนามรับรองความถูกต้องในรายงานการประชุมแล้ว ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและ พณิชย์ มาตรา 1207 ได้กำหนดไว้ว่า สมุดทะเบียนรายงานการประชุมที่จัดบันทึกไว้และมีประธานลงลายมือชื่อ ถือว่าเป็นหลักฐานอันถูกต้องในเบื้องต้นแล้ว

เลขานุการบริษัท ชี้แจงว่า วัตถุประสงค์ในการรับรองรายงานการประชุมเพื่อเป็นหลักฐานว่า รายงานการประชุมถูกจัดทำขึ้นอย่างถูกต้องและมีผลโดยชอบด้วยกฎหมาย ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่ได้เข้าร่วมประชุม ในครั้งดังกล่าว ก็สามารถลงคะแนนเสียงโดยการงดออกเสียงได้

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอแก้ไขหรือสอบถามเพิ่มเติม จึงขอให้ที่ประชุมลงมติ

**มติ** ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติรับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ด้วย คะแนนเสียงเอกฉันท์ของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	409,835,452	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	25,757,500	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

**วาระที่ 2** รับทราบรายงานของคณะกรรมการเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัท ประจำปี 2568 และ การดำเนินกิจการในอนาคต

เลขานุการบริษัทชี้แจงว่า บริษัทได้จัดทำรายงานของคณะกรรมการเกี่ยวกับผลการ ดำเนินงานของบริษัทประจำปี 2568 และการดำเนินกิจการในอนาคตตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัท ครั้งที่ 1/2569 ได้พิจารณาอนุมัติรายละเอียดปรากฏตามรายงานประจำปี 2568 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน จากนั้น ขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้รายงานต่อ ที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อที่ประชุมถึงภาพรวมของบริษัท ภายใต้แนวคิด “ก้าวผ่านทุกสถานการณ์ พร้อมเติบโตอย่างมั่นคง” ผ่านกรอบแนวคิด 1) ก้าวผ่านวิกฤตอย่างแข็งแกร่ง 2) บริหารความเสี่ยงเชิงรุก 3) ฟันตัวต่อเนื้อ ขยับเคลื่อนสู่การเติบโต และ 4) ต่อยอดธุรกิจ สู่การเติบโตในอนาคต โดยมีสาระสำคัญดังนี้

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทได้เผชิญกับความท้าทายจากเหตุการณ์สำคัญหลากหลายรูปแบบ ทั้งด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และภูมิรัฐศาสตร์ ที่เกิดขึ้นภายนอกและภายในประเทศ โดยบริษัทสามารถก้าวผ่านวิกฤตต่างๆ มาได้อย่างแข็งแกร่งและต่อเนื่อง หากย้อนกลับไปตั้งแต่เหตุการณ์ 9/11 ในเดือนกันยายน 2544 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ความเชื่อมั่นของผู้โดยสารปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และจำนวนเที่ยวบินลดลงในวงกว้าง ต่อเนื่องด้วยสงครามอิรักในเดือนมีนาคม 2546 จากการเปิดฉากปฏิบัติการทางทหารของสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น กดดันต้นทุนเชื้อเพลิงของสายการบิน และทำให้ความต้องการเดินทางทางอากาศชะลอตัวลง

จากนั้น ประเทศไทยเผชิญวิกฤตภายในประเทศ โดยช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน 2551 ประเทศไทยเกิดเหตุความขัดแย้งทางการเมืองครั้งใหญ่ ลูกหลานจนเกิดเหตุประท้วงปิดสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมืองซึ่งเป็นสนามบินหลักของประเทศ เป็นผลให้เที่ยวบินหยุดชะงัก มีผู้โดยสารตกค้างจำนวนมาก และกระทบ Aviation ecosystem หลักของไทย เหตุการณ์นี้สะท้อนถึงศักยภาพและความพร้อมในการให้บริการของบริษัท ได้อย่างชัดเจน โดยในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทได้ระดมทีมปฏิบัติการเข้าสนับสนุนการให้บริการเต็มน้ำมัน ณ สนามบินอุตะเภาก็ได้อย่างทันท่วงที เพื่อรองรับเที่ยวบินที่ถูกปรับเปลี่ยนเส้นทาง ช่วยบรรเทาความแออัด และลดระยะเวลารอคอยของผู้โดยสารลงได้อย่างมาก

พร้อมกันนี้ บริษัทยังสามารถบริหารจัดการทรัพยากรและดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้สถานการณ์ที่มีข้อจำกัดสูง สะท้อนถึงความยืดหยุ่น ความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติการ และบทบาทของบริษัทในฐานะผู้ให้บริการงานที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่สามารถรองรับวิกฤตและสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของประเทศได้อย่างต่อเนื่อง ต่อมา โลกเผชิญกับความไม่มั่นคงในภูมิภาคตะวันออกกลาง โดยในเดือนธันวาคม 2553 ได้เกิดเหตุการณ์ Arab Spring ซึ่งเริ่มต้นจากการประท้วงของประชาชนในหลายประเทศ เพื่อต่อต้านปัญหาเศรษฐกิจ ความเหลื่อมล้ำ และการบริหารงานของภาครัฐ ก่อนจะลุกลามเป็นกระแสการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองในวงกว้างทั่วภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ในหลายประเทศ เหตุการณ์ดังกล่าวได้พัฒนาไปสู่ความขัดแย้งรุนแรงและสงครามกลางเมือง โดยเฉพาะในลิเบียและซีเรีย ซึ่งนำไปสู่ความไม่เสถียรในระดับภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของตะวันออกกลาง ในฐานะ

ศูนย์กลางพลังงานของโลก ทำให้ราคาน้ำมันมีความผันผวนสูงขึ้น ขณะเดียวกันยังเพิ่มความเสี่ยงต่อเส้นทางการบินในภูมิภาค ส่งผลให้สายการบินต้องปรับเปลี่ยนเส้นทางการบินและบริหารต้นทุนอย่างระมัดระวังมากยิ่งขึ้น

ในเดือนตุลาคม 2554 เกิดเหตุหมอกทึบภัยไทยครั้งใหญ่ ประเทศไทยเผชิญน้ำท่วมในหลายพื้นที่ รวมถึงท่าอากาศยานดอนเมืองด้วยในเวลานั้น แต่บริษัทยังให้บริการได้อย่างต่อเนื่องที่สนามบินสุวรรณภูมิ ต่อมาในเดือนกรกฎาคม 2557 เกิดเหตุการณ์เครื่องบินโดยสารของสายการบินมาเลเซีย MH17 ถูกยิงตกในยูเครน ตะวันออก ทำให้ความเสี่ยงด้านการบินผ่านน่านฟ้าโลกเพิ่มขึ้น สายการบินต้องหลีกเลี่ยงบินในเขตพื้นที่ความขัดแย้ง โดยระยะทางบินยาวขึ้นซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการบินที่เพิ่มขึ้นในทันที และวิกฤตที่รุนแรงที่สุดของอุตสาหกรรมการบินคือ เดือนมีนาคม 2563 การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งองค์การอนามัยโลก ประกาศให้เป็นการระบาดทั่วโลก (pandemic) ส่งผลให้หลายประเทศประกาศปิดน่านฟ้าและจำกัดการเดินทาง การบินทั่วโลกหยุดชะงักอย่างไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน โดยปริมาณเที่ยวบินลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากการที่ความต้องการเดินทางหายไปเกือบทั้งระบบ สถานการณ์นี้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในปี 2563 ซึ่งถือเป็นจุดต่ำสุดของอุตสาหกรรมการบิน โดยปริมาณการเติมน้ำมันลดลงอย่างมีนัยสำคัญ จากระดับประมาณ 16 ล้านลิตรต่อวัน เหลือเพียงราว 1.9 ล้านลิตรต่อวัน ในเดือนเมษายน หรือลดลงกว่าร้อยละ 90 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดวิกฤต

อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงรักษาความพร้อมในการให้บริการได้อย่างเต็มที่ ควบคู่กับการบริหารสภาพคล่องทางการเงินอย่างรัดกุม รอบคอบ รวมถึงการปรับแผนโครงการลงทุน และการปรับลด-ควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การปรับลดเงินเดือนของฝ่ายบริหาร และการใช้มาตรการ Leave without pay ของพนักงาน ฯลฯ ซึ่งความร่วมมือร่วมใจนี้ทำให้บริษัทสามารถประคองตัวและรักษาความแข็งแกร่งผ่านช่วงเวลาที่ทำหายดังกล่าวนี้มาได้ ก่อนจะทยอยฟื้นตัวขึ้นได้อย่างต่อเนื่องจนกลับมาเติบโตอีกครั้ง โดยยังคงรักษาความเป็นผู้นำในธุรกิจเติมน้ำมันอากาศยานของประเทศจนในปัจจุบัน กระทั่งเหตุการณ์ล่าสุด ช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ความตึงเครียดในตะวันออกกลางระหว่างอิสราเอล สหรัฐฯ และอิหร่าน ส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานโลกในวงกว้าง และทำให้สายการบินต้องปรับเปลี่ยนเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางยุโรป-เอเชีย ส่งผลให้ต้นทุนเชื้อเพลิงปรับเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากเหตุการณ์ทั้งหมดสะท้อนให้เห็นว่า แม้โลกจะเผชิญความผันผวนอย่างต่อเนื่อง แต่บริษัทยังคงความสามารถปรับตัว รับมือ และก้าวผ่านทุกวิกฤตได้อย่างแข็งแกร่ง พร้อมยืนหยัด เติบโต และสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของประเทศอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

สำหรับสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางที่เกิดขึ้นในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์จนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่หลายท่านให้ความสนใจนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับบริษัทยังอยู่ในระดับที่ “จำกัด

และสามารถบริหารจัดการได้” โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ปริมาณการเติมน้ำมันยังเติบโตในอัตราร้อยละ 4 จากปีก่อนหน้า ซึ่งมีปัจจัยสนับสนุน ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างของปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานที่กระจายตัว จะเห็นว่าสัดส่วนปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัท ในปี 2568 มีการกระจายตัวตามแต่ละภูมิภาคอย่างชัดเจน โดยเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก คิดเป็นสัดส่วนสูงสุดที่ประมาณร้อยละ 29 ยุโรปอยู่ที่ประมาณร้อยละ 22 ภายในประเทศร้อยละ 14 เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และกลุ่มอื่นๆ อยู่ในระดับใกล้เคียงกัน ขณะที่ยอดเติมในภูมิภาคตะวันออกกลางมีสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ 11 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า บริษัท ไม่ได้พึ่งพาดตลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป ดังนั้น แม้จะมีปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ในภูมิภาคดังกล่าว ผลกระทบโดยรวมต่อปริมาณการเติมน้ำมันจึงอยู่ในระดับที่จำกัด

2. แนวโน้มปริมาณการเติมน้ำมันยังเติบโต แสดงให้เห็นถึงปริมาณการเติมน้ำมันในช่วงไตรมาส 1 ของปี 2569 เปรียบเทียบกับปี 2568 จะเห็นได้ว่า เดือนมกราคม เติบโตประมาณร้อยละ 4 เดือนกุมภาพันธ์ เติบโตประมาณร้อยละ 7 และเดือนมีนาคม เติบโตประมาณร้อยละ 2 ซึ่งสะท้อนถึงข้อมูลว่า แม้จะมีปัจจัยความไม่แน่นอนจากภายนอก แต่ยอดปริมาณการเติมน้ำมันยังคงเติบโตขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการเดินทางระหว่างประเทศที่ยังมีความต้องการที่แข็งแกร่ง โดยเฉพาะเส้นทางยุโรป และเส้นทางในภูมิภาคเอเชีย

3. ผลกระทบจากสถานการณ์ในตะวันออกกลางอยู่ในระดับจำกัด กรณี Base Case บริษัทประเมินว่า มีผลกระทบในเชิง “Sentiment” และ “ความผันผวนในระยะสั้น” โดยสายการบินมีการปรับเส้นทางบินอ้อมบริเวณที่เกิดการสู้รบ ซึ่งจะต้องใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น รวมถึงการบริหารต้นทุนของสายการบิน และการปรับขึ้นราคาค่าโดยสาร เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนค่าพลังงานที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังไม่พบผลกระทบเชิงโครงสร้างที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการเติมน้ำมันอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ทั้งในเรื่องของราคาน้ำมัน การปรับเส้นทางการบิน และเรื่องของความขัดแย้งในภูมิภาค เพื่อความพร้อมในการดำเนินธุรกิจและการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ต่างๆ

สำหรับต้นทุนพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ทั่วโลกกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบันนั้น บริษัทได้รับผลกระทบในวงจำกัด เนื่องจากต้นทุนน้ำมันและค่าไฟฟ้าในการดำเนินงานคิดเป็นสัดส่วนเพียงประมาณร้อยละ 3 ของต้นทุนรวมของกลุ่มบริษัท ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับต่ำ ขณะเดียวกัน บริษัทได้เตรียมความพร้อมและวางแนวทางรับมือกับสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางอย่างเป็นระบบ โดยมีมาตรการ

บริหารต้นทุนพลังงานที่ชัดเจนและดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การติดตั้งระบบโซลาร์เซลล์ในอาคารสำนักงาน เพื่อผลิตไฟฟ้าใช้เอง ส่งผลให้สามารถลดการใช้ไฟฟ้าได้กว่าร้อยละ 34 ในพื้นที่อาคารสำนักงานตอนเมืองและสุวรรณภูมิ การรณรงค์และบริหารจัดการการใช้พลังงานภายในองค์กรอย่างจริงจัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกหน่วยงาน และการปรับปรุงกระบวนการทำงานและการใช้พลังงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานในระยะยาว

จากสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง ซึ่งแม้จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในบางส่วน แต่บริษัทก็ยังมีการบริหารความเสี่ยงเชิงรุก ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้บริษัทสามารถรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย

1. มาตรการระดับมหภาคของภาครัฐ ซึ่งเป็นมาตรการในระดับมหภาคที่ช่วยสนับสนุนเสถียรภาพด้านพลังงานโดยรวมของประเทศ ซึ่งภาครัฐมีบทบาทสำคัญในการดูแลระบบพลังงานและเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในช่วงที่มีความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก

2. มาตรการรองรับผลกระทบของบริษัทเพื่อเสริมความแข็งแกร่งในการรับมือกับสถานการณ์ความไม่แน่นอนในปัจจุบัน ได้แก่ นโยบายชะลอโครงการลงทุนที่ไม่จำเป็น เพื่อรักษาสภาพคล่องและความมั่นคงทางการเงินของกลุ่มบริษัท บริษัทให้ความสำคัญกับโครงการหลักที่สร้างมูลค่าในระยะยาว เช่น โครงการ Link line ซึ่งการดำเนินงานเป็นไปตามแผนและจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปลายปี 2569 โดยจะเปิดให้บริการในไตรมาส 1/2570 ในขณะเดียวกัน กลุ่มบริษัทมีการกำหนดยอดเงินสดสำรอง (Minimum cash) ของกลุ่มบริษัทไว้ที่ 739 ล้านบาท เพื่อรองรับเหตุการณ์ไม่คาดหมายที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต ประการที่สอง การติดตามและวิเคราะห์สถานการณ์ในตะวันออกกลางอย่างใกล้ชิด ทั้งในด้านการปรับเปลี่ยนเส้นทางบินของสายการบิน และแนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันอากาศยาน เพื่อให้สามารถปรับแผนการดำเนินงานของบริษัทได้อย่างทันท่วงที รวมถึงบริหารจัดการเตรียมความพร้อมของทรัพยากรสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นบุคลากร รถเติมน้ำมัน และระบบสนับสนุนด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง เพื่อตอบโต้และรองรับความต้องการของลูกค้า บริษัทน้ำมัน และสายการบินได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ ประการที่สาม การรักษาความพร้อมในการให้บริการ แม้ในช่วงที่มีความผันผวน บริษัทยังคงความสามารถในการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ด้วยมาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพในระดับสากล ซึ่งถือเป็นจุดแข็งหลักที่สำคัญยิ่งของกลุ่มบริษัท และเพื่อให้การบริหารความเสี่ยงของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองได้อย่างทันท่วงที บริษัทจึงกำหนดมาตรการเฝ้าระวังและแผนการรับมือที่ควบคู่กับ Trigger-Based Risk Management Framework ที่ใช้ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด ได้แก่

- 1) ผลกระทบต่อรายได้สะสม โดยมีการติดตามแนวโน้มรายได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อประเมินสัญญาณของการชะลอตัวของยอดเติมน้ำมันที่มีแนวโน้มลดลงจากสถานการณ์สงครามที่ยืดเยื้อ
- 2) ในด้านการปฏิบัติการ มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ได้แก่
  - การจัดตั้ง Size-up Team เพื่อติดตามและประเมินสถานการณ์ได้อย่างทันท่วงที
  - การประสานงานอย่างใกล้ชิดกับพันธมิตรหลัก เช่น บริษัทน้ำมัน, AOT และหน่วยงานภาครัฐ
  - การเตรียมแผน Fuel Rationing เพื่อรองรับกรณีที่เกิดข้อจำกัดด้านอุปทานในอนาคต

ดังนั้น การดำเนินงานภายใต้แนวคิด การบริหารความเสี่ยงเชิงรุก (Proactive Risk Management) ของกลุ่มบริษัทผ่านการวางแผนล่วงหน้าอย่างเป็นระบบ ติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และการปรับกลยุทธ์อย่างรวดเร็ว จะช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถควบคุมผลกระทบจากเหตุการณ์นี้ให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ โดยบริษัทมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการฟื้นตัวที่มีคุณภาพและต่อเนื่องของบริษัท รวมถึงความพร้อมต่อยอดไปสู่การเติบโตในระยะยาว ได้แก่

1. การฟื้นตัวของปริมาณการเติมน้ำมัน จะเห็นได้ว่าปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัท ปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วงปี 2563 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤต COVID-19 หลังจากนั้น ปริมาณน้ำมันที่ให้บริการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตามการฟื้นตัวของความต้องการเดินทางทางอากาศยานที่แข็งแกร่ง และการเติบโตของตลาด (Market size ที่ขยายตัวขึ้น) จนในวันนี้ ปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานเฉลี่ยต่อวันกลับมาอยู่ที่ประมาณร้อยละ 92 ของระดับก่อนสถานการณ์การระบาด COVID-19 โดยในเดือนมีนาคม 2569 ตัวเลขเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ประมาณ 15.6 ล้านลิตรต่อวัน สะท้อนให้เห็นว่ายังมีความต้องการอยู่ (Demand) การเดินทางทางอากาศฟื้นตัวกลับมาได้อย่างแข็งแกร่ง และมีแนวโน้มเข้าสู่ระดับปกติอย่างเต็มรูปแบบในระยะถัดไป

2. คุณภาพของการฟื้นตัว (Quality of Recovery) สิ่งที่สำคัญไม่ใช่เพียงแค่อัตราการเติมน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้น แต่ยังมี การฟื้นตัวที่มีคุณภาพ โดยเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะภูมิภาคยุโรป มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง เส้นทางยุโรปมีการเติบโตที่โดดเด่น ในปี 2568 ปริมาณน้ำมันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับปีก่อน และฟื้นตัวใกล้เคียงระดับก่อน Covid-19 ที่ร้อยละ 93 ขณะที่เที่ยวบินภายในประเทศยังคงเติบโตอย่างสม่ำเสมอ และเป็นอีกหนึ่งแรงสนับสนุนสำคัญ โดยมีการเติบโตร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับปีก่อน และฟื้นตัวสูงถึงร้อยละ 95 ของระดับก่อน Covid-19 คุณภาพของการฟื้นตัวดังกล่าวสอดคล้องกับ Load factor ของสายการบินหลักที่อยู่ในระดับสูงกว่าร้อยละ 80

3. การเติบโตของกำไรสุทธิ บริษัทสามารถพลิกจากภาวะขาดทุนในช่วงปี 2564-2566 กลับมาเป็นกำไรได้ในปี 2567 และเติบโตต่อเนื่องในปี 2568 โดยในปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิประมาณ 212 ล้านบาท เติบโตถึงร้อยละ 106 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ในขณะที่กลุ่มบริษัทมีความพร้อมที่จะสร้างการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และสร้างผลตอบแทนที่ยั่งยืนให้แก่ท่านผู้ถือหุ้นได้ในระยะยาว

รายได้ของ BAFS Group มีแนวโน้มเติบโตขึ้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา จากระดับประมาณ 2,000 กว่าล้านบาท ในปี 2565 มาที่ระดับ 3,707 ล้านบาท ในปี 2568 โดยแนวโน้มในอนาคตในอีก 3 ปีจากนี้ บริษัทตั้งเป้าหมายรายได้ในปี 2571 ที่ประมาณ 4,300 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย หรือ CAGR ประมาณร้อยละ 5 ต่อปี โดยเป็นการเติบโตที่มีความต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ อยู่บนพื้นฐานธุรกิจที่แข็งแกร่ง สะท้อนถึงคุณภาพของการเติบโตในระยะยาว

สำหรับ Growth Drivers หลักของบริษัทที่สนับสนุนการเติบโตในระยะ 3 ปีข้างหน้า นั้นขับเคลื่อนโดย 2 ปัจจัยหลักสำคัญ คือ

1. การฟื้นตัวของธุรกิจการบิน ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินระหว่างประเทศ และมูลค่าตลาดของการเดินทางทางอากาศที่เติบโต โดยเฉพาะในเส้นทางยุโรป เอเชีย และตลาดเกิดใหม่ เช่น อินเดีย เป็นต้น
2. การขยายธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน นอกจากธุรกิจ Aviation แล้ว BAFS Group ยังมุ่งเน้นการขยายธุรกิจไปสู่ธุรกิจระบบท่อขนส่งน้ำมัน (Utilities) และธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้าจากพลังงานสะอาด (Power)

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงการส่วนต่อขยายระบบท่อส่งน้ำมันสายเหนือ (NBPT) ซึ่งจะเป็น New Growth Engine ของกลุ่มบริษัท ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มรายได้ให้เติบโตได้อย่างก้าวกระโดด กระจายความเสี่ยงของฐานรายได้ในการดำเนินธุรกิจของกลุ่ม และสร้างรายได้ที่มีความมั่นคง และมีเสถียรภาพในระยะยาว

ดังนั้น BAFS Group กำลัง “เปลี่ยนโครงสร้างรายได้” จากเดิมที่พึ่งพาธุรกิจ Aviation เป็นหลัก ไปสู่การมีธุรกิจหลักที่หลากหลาย (Business Pillars) ซึ่งจะช่วยให้

- รายได้ของกลุ่มบริษัทมีความสม่ำเสมอ / มี cash flow ที่แข็งแกร่ง
- ลดความผันผวนจากการพึ่งพารายได้จากธุรกิจหลักเพียงด้านเดียว และ
- เพิ่มความยืดหยุ่น (resilience) ขององค์กรได้ในระยะยาว

บริษัทคาดว่าจะยอดปริมาณการเติมน้ำมันจะเติบโตขึ้นประมาณร้อยละ 12 สู่ระดับ 6,000 ล้านลิตร ภายในปี 2571 โดยปัจจัยมีสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และแนวโน้มการท่องเที่ยวของไทยซึ่งประเทศไทยยังคงเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญ กอปรกับภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยว เช่น visa facilitation ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

สำหรับอีกหนึ่ง “Growth Engine” ที่สำคัญของ BAFS Group ซึ่งเป็นการต่อยอดจากธุรกิจหลักไปสู่การสร้างการเติบโตในอนาคตอย่างยั่งยืน นั่นคือธุรกิจที่ดำเนินการโดย บริษัท บาส์ อินเทค จำกัด (“BAFS INTECH”) ธุรกิจผลิตและจำหน่ายรถเติมน้ำมันอากาศยาน จากข้อมูลในปี 2568 BAFS INTECH มียอดจำหน่ายรถเติมน้ำมันทั้งในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชีย รวมมูลค่ามากกว่า 100 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นว่าธุรกิจนี้เริ่มมีบทบาทที่ชัดเจนขึ้นในกลุ่มบริษัท โดยธุรกิจนี้ไม่ได้เป็นเพียงธุรกิจสนับสนุน แต่เป็นธุรกิจที่กำลังพัฒนาไปสู่ธุรกิจเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ (Commercial Business) ได้ในอนาคต โดย BAFS INTECH ได้เริ่มขยายตลาดไปยังหลายประเทศในภูมิภาค ได้แก่ ไทย (ฐานหลัก) ลาว กัมพูชา เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งเป็นตลาดใหม่ที่มีกำหนดส่งมอบรถเติมน้ำมันอากาศยานในช่วงปี 2569–2571 BAFS INTECH ตั้งเป้ายอดจำหน่ายรถเติมน้ำมันเฉลี่ยราว 15 คันต่อปี ซึ่งถือเป็นการเติบโตที่ต่อเนื่องและมีทิศทางชัดเจนจุดแข็งของ BAFS INTECH สิ่งที่ทำให้ธุรกิจนี้มีศักยภาพสูง คือ Expertise จากธุรกิจหลัก เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์ในธุรกิจเติมน้ำมันอากาศยานมาอย่างยาวนาน และเข้าใจ pain point ของลูกค้าอย่างลึกซึ้ง ธุรกิจนี้มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง เพราะเป็นอุปกรณ์สำคัญ และลูกค้าให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับความน่าเชื่อถือและความพร้อมใช้งาน ในขณะที่ BAFS INTECH เป็นผู้ประกอบการรายแรกในภูมิภาค โดยผู้เล่นในตลาดนี้ยังมีไม่มาก โดยเฉพาะในประเทศกลุ่ม CLMV ซึ่ง BAFS INTECH มีโอกาสต่อยอด เช่น รถเติมน้ำมันแบบ EV (Electric Vehicle) ระบบเติมน้ำมันอัจฉริยะ (Intelligent Refueling Information System: IRIS) และการให้บริการหลังการขายที่ต่อเนื่อง (After-sales service) ที่สร้างรายได้ที่สม่ำเสมอ (Recurring income) ในระยะยาวให้กับธุรกิจ โดยธุรกิจนี้มี Synergy กับธุรกิจหลักของ BAFS Group สามารถต่อยอดการดำเนินงานได้เป็นอย่างดี โดยใช้ความรู้และความเชี่ยวชาญเดียวกัน และช่วยให้การให้บริการครอบคลุมได้ครบวงจรมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น BAFS INTECH จึงไม่ได้เป็นเพียงธุรกิจเสริม แต่ยังเป็นหนึ่งใน Growth Engines ที่ช่วยขยายฐานรายได้ใหม่ ลดการพึ่งพาธุรกิจเติมน้ำมันอากาศยาน และยังเพิ่มความยืดหยุ่นและศักยภาพให้แก่ BAFS Group ได้เป็นอย่างดี

อีกหนึ่งเสาหลักของการเติบโตในอนาคตของบริษัท ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญเชิงกลยุทธ์อย่างมากนั่นคือ ธุรกิจระบบท่อขนส่งน้ำมันภาคเหนือ-NBPT รวมถึงโครงการเชื่อมต่อระบบท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือระยะที่ 3 (อ่างทอง-สระบุรี) - Link line ภาพรวมโครงข่ายระบบท่อขนส่งน้ำมันภาคเหนือ (“NBPT”) ครอบคลุม

เส้นทางจากบางปะอิน ไปยังพิจิตรและลำปาง ซึ่งถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานที่สำคัญของประเทศ โดยในปี 2568 ปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านท่อภาคเหนือมีจำนวน 1,353 ล้านลิตร เติบโตขึ้นกว่า 10 เท่า เมื่อเทียบกับช่วงเริ่มเปิดให้บริการในครึ่งหลังของปี 2562 และปัจจุบัน NBPT มีส่วนแบ่งการตลาดประมาณร้อยละ 39 ซึ่งระบบท่อขนส่งน้ำมันภาคเหนือมีความได้เปรียบและจุดแข็งของธุรกิจ ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งน้ำมันที่ต่ำโดยสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก มีความปลอดภัยสูง และมีความสูญเสีย (Loss) จากการขนส่งน้อย และเป็นธุรกิจที่มีเสถียรภาพของรายได้ที่ต่อเนื่องในระยะยาว ทั้งนี้ โครงการ Link Line เป็นโครงการเชื่อมต่อระบบท่อขนส่งน้ำมันเส้นทาง อ่างทอง-สระบุรี ซึ่งถือเป็น Phase สำคัญของการขยายเครือข่ายระบบท่อ ซึ่งปัจจุบันโครงการนี้มีความคืบหน้าการก่อสร้างประมาณร้อยละ 82 คาดว่าจะแล้วเสร็จในช่วงไตรมาส 4 ปี 2569 โดยเมื่อโครงการเปิดดำเนินการจะช่วยเพิ่มศักยภาพการขนส่งน้ำมันผ่านท่อได้เพิ่มขึ้นกว่าปีละ 700 ล้านลิตร และในปี 2571 คาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งน้ำมันผ่านท่อได้ถึงกว่า 2,300 - 2,400 ล้านลิตร คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดเป็นประมาณร้อยละ 70 และจะทำให้โครงการ NBPT ถึงจุดคุ้มทุนภายใน 1-2 ปีหลังจากโครงการ Link line เปิดดำเนินงาน

อีกหนึ่งโครงการสำคัญที่สะท้อนถึงการต่อยอดธุรกิจของ BAFS Group ไปสู่ธุรกิจพลังงานสะอาดและความยั่งยืนในระยะยาว นั่นคือ โครงการโรงไฟฟ้าพลังงานขยะชุมชน จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นโรงไฟฟ้าพลังงานขยะ (Waste-to-Energy - WTE) ที่มีขนาดกำลังการผลิตติดตั้งประมาณ 9.9MW ซึ่งถือเป็นโครงการในกลุ่ม Renewable Energy ที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มจากของเสีย และตอบโจทย์การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของกลุ่มบริษัท ปัจจุบันโครงการ WTE อยู่ระหว่างการก่อสร้างและมีความคืบหน้าอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จ และเริ่มดำเนินการได้ในช่วงไตรมาส 4 ปี 2569 โครงการนี้เป็นอีกหนึ่งโครงการที่บริษัทจะช่วยเพิ่มรายได้ที่มีความมั่นคงในระยะยาว และสร้าง Recurring income จากการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ซึ่งมีความต้องการใช้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นบริการที่จำเป็นต่อชุมชน และช่วยแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อมจากปริมาณขยะที่ลดลง โดยโครงการนี้ยังสอดคล้องกับแนวโน้มสำคัญของโลก คือ ด้านสิ่งแวดล้อม ช่วยลดปริมาณขยะ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ด้านสังคม ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน

สำหรับอนาคตของอุตสาหกรรมการบินซึ่งกำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านครั้งสำคัญ จากพลังงาน Fossil รูปแบบเดิม ไปสู่เชื้อเพลิงการบินยั่งยืน หรือ Sustainable Aviation Fuel (SAF) โดยบริษัทได้เริ่มให้บริการ SAF แล้วอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมในเที่ยวบินพาณิชย์ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2568 เป็นต้นมา โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐาน ISCC-CORSIA ในขอบเขตของ Logistic Center ครอบคลุมทั้งสถานีบริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเป็นมาตรฐานด้านการรับรองคาร์บอน และความยั่งยืนที่ครอบคลุมทั้งห่วงโซ่อุปทาน ได้แก่ การควบคุมคุณภาพน้ำมัน การตรวจสอบแหล่งที่มา และการตรวจสอบด้านความยั่งยืนของเชื้อเพลิงตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (End-to-End Supply Chain) เพื่อให้มั่นใจว่าเชื้อเพลิงนี้ลดคาร์บอนได้จริง มีที่มาที่ไปถูกต้อง และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ตลอดทั้งระบบ สอดคล้องกับเป้าหมายของ ICAO ที่กำหนดให้สายการบินลดการปล่อย

คาร์บอนประมาณร้อยละ 5 ภายในปี 2573 และเป็นโอกาสทางธุรกิจของบริษัท SAF จึงเป็นโอกาสทางธุรกิจใหม่ของบริษัท ทั้งในด้านการจัดเก็บ การบริหาร และการให้บริการเติม

สำหรับการดำเนินการเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีและต่อต้านคอร์รัปชัน และพัฒนาการจากปีที่ผ่านมา บริษัทให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยยึดมั่นและปฏิบัติตามนโยบายและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ในปี 2568 บริษัทได้ดำเนินกิจกรรมที่สำคัญคือ การจัดกิจกรรม CG Day สำหรับกลุ่มบริษัท เพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจแก่ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับเกี่ยวกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มาตรการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน และจรรยาบรรณทางธุรกิจ นอกจากนี้ บริษัทยังเข้าร่วมกิจกรรมวันต่อต้านคอร์รัปชันร่วมกับองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) อย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี ในส่วนของคู่ธุรกิจ บริษัทได้จัดสัมมนาประจำปีในหัวข้อ “จรรยาบรรณสำหรับคู่ธุรกิจ” พร้อมทั้งส่งเสริม สนับสนุน และให้คำปรึกษาแก่คู่ธุรกิจในการเข้าร่วมโครงการ CAC เพื่อยกระดับมาตรฐานด้านการต่อต้านคอร์รัปชันให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน นอกจากนี้ บริษัทยังได้ดำเนินการสื่อสารและจัดทำสื่อการเรียนรู้ด้านมาตรการต่อต้านคอร์รัปชัน “Security Awareness Training” ให้แก่คณะกรรมการบริษัทอีกด้วย

โดยสรุปผลการดำเนินงานในปี 2568 และทิศทางของบริษัทในอนาคต บริษัทสามารถผ่านพ้นได้ทุกวิกฤต ภายใต้การบริหารความเสี่ยงเชิงรุก บริษัทสามารถฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่อง พร้อมต่อยอดสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนในอนาคต ในนามของฝ่ายบริหารขอขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ให้การสนับสนุนเป็นอย่างดีมาโดยตลอด

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น

นายปิยะพงษ์ ปราสาททอง ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า จากสถานการณ์ในพื้นที่ตะวันออกกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปิดช่องแคบฮอร์มุซที่ประเทศอิหร่าน ทำให้ราคาน้ำมันในตลาดโลกพุ่งสูงขึ้น มีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างไร เนื่องจากราคาน้ำมันเครื่องบิน ย่อมส่งผลกระทบต่อ การปรับราคา ค่าโดยสาร เครื่องบิน การบิน จนถึง การลดจำนวนเที่ยวบิน โดยเฉพาะการเดินทางไปยังทวีปยุโรป

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบข้อซักถามว่า ผลกระทบของบริษัทยังคงเป็นผลกระทบโดยอ้อม และอยู่ในวงจำกัด หากสถานการณ์คลี่คลายภายในเดือนมิถุนายน 2569 อย่างไรก็ตาม หากกำลังการผลิตน้ำมันใน ตะวันออกกลางยังคงตึงตัวจนถึงปลายปี 2569 สถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลางจะยังคงมีผลต่อราคา เชื้อเพลิงในระดับสูงไปจนถึงสิ้นปี อย่างไรก็ตาม บริษัทคาดการณ์ว่าปริมาณการเติมน้ำมันจะต่ำกว่าประมาณการใน อัตราร้อยละ 2 - 3 และยังคงเป็นผลกระทบที่อยู่ในวงจำกัดเท่านั้น

นายจิระเดช ทศนสุวรรณ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า NBPT มีกำลังการขนส่งน้ำมันกี่ล้านลิตร และปัจจุบันบริษัทขนส่งน้ำมันอยู่ที่เท่าใด และต้องมีปริมาณขนส่งน้ำมันเท่าใดจึงจะคุ้มทุน

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบข้อซักถามว่า กำลังการขนส่งของ NBPT ของ บริษัท บาฟส์ขนส่งทางท่อ จำกัด (“BPT”) อยู่ที่ 2,400 ล้านลิตร ซึ่งเป็นปริมาณที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นหลังการเชื่อมต่อแล้วเสร็จ ซึ่งในปี 2568 บริษัทได้ขนส่งน้ำมันจำนวนทั้งสิ้น 1,353 ล้านลิตร คิดเป็นอัตราร้อยละ 50 - 60 ของกำลังการขนส่งของ NBPT ทั้งนี้ บริษัทได้คาดการณ์ว่าจะสามารถคืนทุนได้ภายใน 1 - 2 ปี เพราะฉะนั้น ส่วนแบ่งทางการตลาดที่บริษัทได้ตั้งเป้าหมายไว้คืออย่างน้อยร้อยละ 60

นางสาวลักษณา เจียรนัย ผู้ถือหุ้น สอบถามเกี่ยวกับความมั่นใจต่อการได้ต่อสัญญาสัมปทานระบบเดิมเชื้อเพลิงอากาศยานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบข้อซักถามว่า บริษัทมีความมั่นใจและมีความพร้อมเป็นอย่างยิ่งในการได้รับการต่อสัญญาสัมปทาน เนื่องด้วยประสบการณ์ที่บริษัทได้สะสมมาอย่างยาวนาน ศักยภาพ รวมถึงความรู้และความเชี่ยวชาญของบุคลากรของบริษัท อีกทั้งบริษัทได้ลงทุนในธุรกิจประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน ระบบ Digital Solution รวมถึงการพัฒนา Software ด้วยตนเอง

นายอนุพจน์ พนาพรศิริกุล ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า บริษัทต้องเป็นผู้จัดหาน้ำมันเพื่อจัดส่งในการขนส่งน้ำมันทางท่อด้วยตนเองหรือไม่ รายได้มาจากการให้ใช้ท่อลำเลียงน้ำมันหรือจากการขายน้ำมัน และมีรายได้จากส่วนนี้คิดเป็นสัดส่วนอัตราร้อยละเท่าใดของรายได้ทั้งหมด

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตอบข้อซักถามว่า บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันและจัดเก็บน้ำมันเท่านั้น โดยหน้าที่ในการจัดหาน้ำมันเป็นหน้าที่ของผู้ค้าน้ำมัน เพราะฉะนั้น รายได้ของบริษัทจึงมาจากการขนส่งน้ำมันผ่านท่อและการจัดเก็บน้ำมัน ซึ่งคิดเป็นรายได้ประมาณร้อยละ 12 ของรายได้รวมของกลุ่มบริษัท

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความเห็นเพิ่มเติม ที่ประชุมรับทราบรายงานของคณะกรรมการเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของบริษัทประจำปี 2568 และการดำเนินกิจการในอนาคตตามที่เสนอ

### วาระที่ 3 พิจารณานุมัติงบการเงินประจำปี 2568

เลขานุการบริษัทขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่รายงานต่อที่ประชุมว่า พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 112 และข้อบังคับของบริษัท ข้อ 40 ได้กำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีการทำงบดุล (งบฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุน ประจำปี สิ้นสุดรอบบัญชีของบริษัทซึ่งผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว และให้เสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2569 ได้พิจารณาแล้วมีมติให้ความเห็นชอบต่อการเงินประจำปี 2568 ซึ่งผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี และผ่านการสอบทานจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามแบบรายงานประจำปี (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ส่วนที่ 3 งบการเงิน) ซึ่งได้นำส่งให้กับท่านผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้ว

ในปี 2568 บริษัทมีสินทรัพย์รวม จำนวน 21,845 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.2 จากปี 2567 โดยหลักเพิ่มขึ้นในส่วนของสินทรัพย์ถาวรเพื่อโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือ (อ่างทอง-สระบุรี) และซื้อรถเติมน้ำมันอากาศยานและรถบริการ สุทธิกับการตัดค่าเสื่อมและค่าตัดจำหน่ายตามปกติ บริษัทมีหนี้สินรวมจำนวน 15,485 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปีของบริษัท 1,000 ล้านบาท โดยบริษัทมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินทั้งระยะสั้นและระยะยาว รวม 1,878 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 6,360 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 1.7 จากปี 2567 โดยหลักจากการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทและบริษัทย่อย และจ่ายดอกเบี้ยให้ผู้ถือหุ้นกู้ด้วยสิทธิที่มีลักษณะคล้ายหุ้น (สุทธิจากภาษีเงินได้) ซึ่งรับรู้เข้ากำไรสะสมโดยตรง ไม่ผ่านกำไรขาดทุน

สำหรับงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้รวม 3,707 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.7 แต่มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 3 ส่งผลให้มีกำไรสุทธิ 156 ล้านบาท และเป็นกำไรสุทธิส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 212 ล้านบาท เพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 100 เมื่อเทียบกับปีก่อน

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็น จึงขอในที่ประชุมลงมติ

<b>มติ</b>	ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติอนุมัติงบการเงินประจำปี 2568 ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้			
เห็นด้วย	435,592,952	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

#### วาระที่ 4 พิจารณาจัดสรรเงินกำไร เงินทุนสำรองและจ่ายปันผล

เลขานุการบริษัทขอให้กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัท กำหนดให้จ่ายเงินปันผลในสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำรองตามกฎหมาย และสำรองอื่นๆ ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 โดยคำนวณจากกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะบริษัท อย่างไรก็ตาม อัตราการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและแผนงานของบริษัทด้วย ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้พิจารณาและเห็นสมควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติการจัดสรรเงินกำไร และเงินทุนสำรองและจ่ายเงินปันผล ดังนี้

กำไรสุทธิประจำปี 2568	589,198,948	บาท
สำรองเพื่อขยายการลงทุน	117,839,790	บาท
คงเหลือเพื่อพิจารณาเงินปันผลจ่าย	471,359,158	บาท

จากผลการดำเนินงานของปี 2568 บริษัทเสนอจ่ายเงินปันผล ในอัตรา 0.33 บาทต่อหุ้น แก่ผู้ถือหุ้น จำนวน 637,496,153 (หกร้อยสามสิบเจ็ดล้านสี่แสนเก้าหมื่นหกพันหนึ่งร้อยห้าสิบสาม) หุ้น คิดเป็นการจ่ายปันผลมูลค่ารวมทั้งสิ้น 210,373,730.49 (สองร้อยสิบล้านสามแสนเจ็ดหมื่นสามพันเจ็ดร้อยสามสิบบาทสี่สิบบาทเก้าสตางค์) หรือคิดเป็นอัตรา Pay-Out Ratio เท่ากับร้อยละ 45 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท (หลังหักสำรอง) โดยที่บริษัทได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลไปแล้วในอัตรา 0.11 บาทต่อหุ้น ดังนั้นจึงเหลือการจ่ายปันผลอีก 0.22 บาทต่อหุ้น คิดเป็นจำนวนเงิน 140,249,153.66 บาท (หนึ่งร้อยสี่สิบล้านสองแสนสี่หมื่นเก้าพันหนึ่งร้อยห้าสิบบาทหกสิบบาทหกสตางค์) ที่เครดิตภาษีอัตราร้อยละ 20 จากผลประกอบการของบริษัททั้งจำนวน โดยให้กำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิในการรับเงินปันผลในวันที่ 7 พฤษภาคม 2569 และให้กำหนดจ่ายเงินปันผลวันที่ 22 พฤษภาคม 2569 สำหรับการจ่ายเงินปันผลครั้งนี้ บริษัทพิจารณาจ่ายเงินปันผลในอัตราที่ต่ำกว่านโยบายที่บริษัทได้แจ้งผู้ถือหุ้นไว้ว่าจะจ่ายเงินปันผลในสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำรองตามกฎหมายและสำรองอื่นๆ เนื่องจากบริษัทมีความจำเป็นต้องรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้เพียงพอสำหรับเตรียมการรองรับกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจากความไม่แน่นอนของรายได้ อีกทั้งสำหรับการขยายการลงทุนในโครงการที่ได้รับอนุมัติแล้ว ตลอดจนให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทในเครือ และจ่ายชำระหนี้เงินกู้คืนสถาบันการเงิน

ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถพิจารณารายละเอียดนโยบายการจ่ายเงินปันผลและข้อมูลการจ่ายเงินปันผลของบริษัทเพิ่มเติม ซึ่งระบุในแบบ/รายงานประจำปี 2568 สิ่งที่มาด้วย 2 ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน เรื่องที่ 1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล ที่บริษัทได้นำส่งให้กับท่านผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้ว

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็น จึงขอให้ที่ประชุมลงมติ

**มติ** ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติอนุมัติการจัดสรรเงินกำไร เงินทุนสำรองและจ่ายปันผลประจำปี 2568 ตามที่เสนอ ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	435,373,752	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9513
ไม่เห็นด้วย	211,700	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0486
งดออกเสียง	7,500	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

#### วาระที่ 5 พิจารณาเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ

ก่อนเริ่มประชุมในวาระนี้ ประธานฯ ซึ่งจะครบวาระดำรงตำแหน่งกรรมการในคราวนี้ ได้มอบหมายให้ นายกฤษฏา บุญราช กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม

เมื่อกรรมการผู้ได้รับการเสนอชื่อได้ออกจากห้องประชุม นายกฤษฏา บุญราช กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ โดยขอให้ นายสุทธิพล ทวีชัยการ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนชี้แจงต่อที่ประชุม

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 70 และข้อบังคับของบริษัทข้อ 14 กำหนดว่า ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง โดยกรรมการคนที่ยังอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ที่จะต้องออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้ ในการประชุมครั้งนี้มีกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 5 คน เรียงลำดับรายชื่อตามตัวอักษร ดังนี้

- |                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 1. นางกรรณิการ์ งามโสภี      | กรรมการอิสระ |
| 2. หม่อมหลวงณัฐสิทธิ์ ดิศกุล | กรรมการ      |
| 3. นายทรงพล เทพนาโสมนัสส์    | กรรมการ      |
| 4. นายมาส ตันหยงมาศ          | กรรมการอิสระ |
| 5. หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล | กรรมการ      |

ในการสรรหากรรมการ บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่เหมาะสมเข้าสู่กระบวนการสรรหาทางเว็บไซต์ของบริษัท ([www.bafsthai.com](http://www.bafsthai.com)) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 ถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2568 เมื่อครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดเสนอรายชื่อกรรมการ

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2569 ได้เห็นชอบกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ให้เสนอรายชื่อบุคคลเป็นกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ เรียงลำดับรายชื่อตามตัวอักษร ดังนี้

- |                              |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| 1. นางกรรณิการ์ งามโสภี      | เป็นกรรมการอิสระต่ออีกวาระหนึ่ง |
| 2. หม่อมหลวงณัฐสิทธิ์ ดิศกุล | เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง      |
| 3. นายไพศาล อุดมกุลวณิชย์    | เป็นกรรมการ                     |
| 4. นายมาส ตันหยงมาศ          | เป็นกรรมการอิสระต่ออีกวาระหนึ่ง |
| 5. หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล | เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง      |

ทั้งนี้ คณะกรรมการได้เห็นชอบกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ไม่รวมกรรมการผู้มีส่วนได้เสีย ในการเสนอรายชื่อบุคคลเป็นกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ ได้ผ่านกระบวนการกลั่นกรองตามกระบวนการที่บริษัทกำหนดโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้มีการพิจารณาจากตารางทักษะของคณะกรรมการ (Board Skill Matrix) และพบว่าคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของบุคคลดังกล่าวมีความเหมาะสม และมีคุณสมบัติเป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องและเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัท ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน สำหรับบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการอิสระดังกล่าว มีคุณสมบัติเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวกับกรรมการอิสระ ตลอดจนสอดคล้องกับค่านิยมกรรมการอิสระของบริษัท กรรมการอิสระสามารถให้ความเห็นได้อย่างเป็นอิสระและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งได้นำความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ของกรรมการอิสระ มาให้ข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท นอกจากนี้ กรรมการแต่ละท่านที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการในคณะกรรมการชุดย่อยสามารถปฏิบัติ

หน้าที่ดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพและในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านเดิมตลอดระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง สามารถปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการได้เป็นอย่างดี มีความเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่ง กรรมการอิสระและกรรมการของบริษัท

ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทซึ่งไม่รวมกรรมการที่มีส่วนได้เสีย ได้พิจารณาอย่างรอบคอบและระมัดระวังแล้วเห็นสมควรว่าบุคคลข้างต้นมีความเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระและกรรมการของบริษัท รายละเอียดปรากฏตามข้อมูลของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเลือกตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการที่ส่งมาด้วย 3 ที่ได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกรายแล้วพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นในครั้งนี โดยประวัติของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 ข้อมูลของผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อเพื่อเลือกตั้งเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ที่บริษัทได้นำส่งให้กับท่านผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุมแล้ว

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็น จึงได้ชี้แจงวิธีการลงคะแนนเสียง และขอให้ที่ประชุมลงมติเป็นรายบุคคล

**มติ** ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติอนุมัติการแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 จำนวน 5 ท่าน ด้วยคะแนนเสียง ดังนี้

- นางกรรณิการ์ งามโสภี เป็นกรรมการอิสระต่ออีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงดังนี้

เห็นด้วย	435,592,952	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
- หม่อมหลวงณัฐสิทธิ์ ดิศกุล เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงดังนี้

เห็นด้วย	434,852,952	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	740,000	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

3. นายไพศาล อุดมกุลวณิชช์ เป็นกรรมการ ด้วยคะแนนเสียงดังนี้				
เห็นด้วย	435,496,752	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9779
ไม่เห็นด้วย	96,200	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0220
งดออกเสียง	0	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
4. นายมาศ ดันหยงมาศ เป็นกรรมการอิสระต่ออีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงดังนี้				
เห็นด้วย	435,568,752	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	24,200	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
5. หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล เป็นกรรมการต่ออีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงดังนี้				
เห็นด้วย	433,832,952	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	1,760,000	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

กรรมการที่ได้รับการเสนอชื่อกลับเข้าห้องประชุม

## วาระที่ 6 พิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน

เลขานุการบริษัทขอให้ นางกรรณิการ์ งามโสภี ประธานกรรมการตรวจสอบ ชี้แจงต่อที่ประชุม

ประธานกรรมการตรวจสอบชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 120 และข้อบังคับของบริษัท ข้อ 37 (5) กำหนดให้ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีทุกปี ในปีนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2569 ได้มีมติเห็นชอบกับข้อเสนอของคณะกรรมการตรวจสอบ และให้นำเสนอต่อที่ประชุมพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2569 และกำหนดค่าตอบแทน ดังนี้

1. นางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6011 หรือ
2. นางสาววิไลลักษณ์ เลหาศรีสกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6140 หรือ
3. นางสาวสุเมษา ตั้งอยู่สุข ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 7627

แห่งบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด โดยให้คนใดคนหนึ่งเป็นผู้ทำการตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ ผู้สอบบัญชีทุกรายเป็นผู้สอบบัญชีที่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงาน ก.ล.ต. และมีความเป็นอิสระ โดยไม่มีความสัมพันธ์ และ/หรือส่วนได้เสียระหว่างผู้สอบบัญชีกับบริษัท บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยกำหนดค่าตอบแทนจำนวน 1,530,000 บาท ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ (Out of Pocket Expenses) โดยจำแนกเป็นค่าสอบทางงบการเงินรวม 3 ไตรมาส ไตรมาสละ 170,000 บาท รวม 510,000 บาท และค่าสอบทางงบการเงินประจำปี 1,020,000 บาท รวมทั้งสิ้น 1,530,000 บาท

ในการนี้ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า ในรอบปีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีมีการวางแผนการตรวจสอบที่ชัดเจน และมีการประสานงานกับบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถและคุณภาพงานอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ผลการตรวจระบบควบคุมคุณภาพงานสอบบัญชีของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด (Firm Report) ที่ประเมินโดยสำนักงาน ก.ล.ต. สำหรับปี 2566 อยู่ในระดับดี และผู้สอบบัญชีมีความเป็นอิสระ โดยไม่มีความสัมพันธ์ และ/หรือส่วนได้เสียระหว่างผู้สอบบัญชีกับบริษัท บริษัทย่อย ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว

ทั้งนี้ ในปี 2569 บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เสนอการให้บริการอื่น (Non-audit service) แก่บริษัทเป็นจำนวน 65,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราเดิมเช่นเดียวกับปี 2568 โดยบริษัทย่อยมีทั้งที่ใช่ผู้สอบบัญชีรายเดียวกับบริษัทและใช่ผู้สอบบัญชีรายอื่น โดยคณะกรรมการจะดูแลให้สามารถจัดทำงบการเงินได้ทันตามกำหนดระยะเวลา

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น

นายชัยยง รัตนาไพศาลสุข ผู้รับมอบฉันทะจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สอบถามว่า บริษัทใช่ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีมาแล้วกี่ปี โดยหลักธรรมาภิบาล สำนักงานสอบบัญชีที่เป็นมาแล้ว 5 รอบปีบัญชีติดต่อกันจะต้องมีการหมุนเวียนผู้สอบบัญชี โดยสำนักงานสามารถแต่งตั้งผู้สอบบัญชีรายใหม่ที่สังกัดสำนักงานสอบบัญชีเดียวกัน หรือแต่งตั้งผู้สอบบัญชีรายเดิม เมื่อพ้นระยะเวลาอย่างน้อย 2 รอบปีบัญชี

ประธานกรรมการตรวจสอบตอบข้อซักถามว่า บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทมาตั้งแต่ปี 2557 จนถึงปัจจุบัน รวมเป็นเวลาทั้งสิ้น 12 ปี โดยที่ผู้สอบบัญชีคนปัจจุบันลงลายมือชื่อมาแล้ว 3 ปี ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม เลขานุการบริษัทจึงขอให้ที่ประชุมลงมติ

**มติ** ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท ประจำปี 2569 ดังนี้

1. นางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6011 หรือ
2. นางสาววิไลลักษณ์ เลาศรีสกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6140 หรือ
3. นางสาวสุเมษา ตั้งอยู่สุข ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 7627

แห่งบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด โดยให้คนใดคนหนึ่งเป็นผู้ทำการตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัท โดยมีค่าตอบแทนรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1,530,000 บาท ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ (Out of Pocket Expenses) ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์ของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	422,835,452	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	12,757,500	เสียง		
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

#### วาระที่ 7 พิจารณาจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัท

เลขานุการบริษัทขอให้กรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ชี้แจงต่อที่ประชุมว่า ตามที่พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 90 และข้อบังคับของบริษัทข้อที่ 15 ได้กำหนดห้ามมิให้บริษัทจ่ายเงินหรือทรัพย์สินอื่นใดให้แก่กรรมการ เว้นแต่เป็นการจ่ายค่าตอบแทนตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2569 ได้มีมติเห็นชอบกับข้อเสนอของคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเห็นสมควรให้จ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัท (โบนัส) ประจำปี 2568 เป็นจำนวน 3.6 ล้านบาท เท่ากับปีที่ผ่านมา สำหรับค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมของทั้งกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยต่างๆ ประจำปี 2569 ให้เป็นไปตามอัตราเดิม ทั้งนี้หลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนดังกล่าวได้พิจารณาตามผลการดำเนินงานของกรรมการบริษัท (Performance Base) โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตามเป้าหมายที่บริษัทกำหนด รวมถึงการจ่ายเงินปันผลแก่ผู้ถือหุ้นเป็นหลัก โดยมีรายละเอียดของค่าตอบแทนกรรมการบริษัท ดังนี้

ข้อเสนอพิจารณา	อัตราเดิม	อัตราที่เสนอ
1. ค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัท		
1.1 ค่าตอบแทนรายเดือน		
- ประธาน	45,000	คงเดิม
- กรรมการ	30,000	คงเดิม
1.2 ค่าเบี้ยประชุมรายครั้ง		
- ประธาน	35,000	คงเดิม
- กรรมการ	25,000	คงเดิม
2. ค่าตอบแทนของคณะกรรมการตรวจสอบ		
2.1 ค่าตอบแทนรายเดือน		
- ประธาน	45,000	คงเดิม
- กรรมการ	35,000	คงเดิม
2.2 ค่าเบี้ยประชุมรายครั้ง		
- ประธาน	35,000	คงเดิม
- กรรมการ	25,000	คงเดิม
3. ค่าตอบแทนคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการบรรษัทภิบาลและความยั่งยืน และ คณะกรรมการลงทุน		
3.1 ค่าเบี้ยประชุมรายครั้ง		
- ประธาน	20,000	คงเดิม
- กรรมการ	15,000	คงเดิม
3.2 ผลประโยชน์อื่นๆ ให้แก่กรรมการ นอกเหนือจากค่าตอบแทนของตน	ไม่มี	ไม่มี

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น

นายชัยยง รัตนาไพศาลสุข ผู้รับมอบฉันทะจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สอบถามว่า  
การจ่ายค่าตอบแทนมีการกำหนดดวงเงินและกรอบหลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าตอบแทนไว้ล่วงหน้าแล้วหรือไม่ หากไม่มี

ขอเสนอให้การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งต่อไป พิจารณานุมัติกรอบหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ โดยเสนอให้พิจารณาจากสัดส่วนของกำไรสุทธิและกำหนดกรอบวงเงินกำกับไว้ด้วย ซึ่งงบการเงินต้องผ่านการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีและผ่านการรับรองจากคณะกรรมการแล้ว และให้นำเสนอจำนวนเงินที่จ่ายจริงในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีถัดไป

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนตอบข้อซักถามว่า ในการพิจารณาค่าตอบแทน ได้พิจารณาจากผลการดำเนินงานของบริษัทของกรรมการบริษัทเป็นหลัก โดยมีปัจจัยจากผลประกอบการประจำปีของบริษัทและการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น รวมถึงการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของกลุ่มบริษัท สำหรับค่าตอบแทนในปี 2568 ยังคงจำนวนเท่าเดิม แม้ว่าผลประกอบการประจำปีของบริษัทจะดีขึ้น และมีการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่สูงกว่าปีก่อนในอัตราร้อยละ 10 โดยค่าตอบแทนประจำปี 2568 จำนวน 3.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.7 ของกำไรสุทธิของกลุ่มบริษัท หรือประมาณร้อยละ 0.21 ของกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) ของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทจะนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณา กำหนดกรอบการจ่ายค่าตอบแทนของคณะกรรมการต่อไป

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามหรือแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม เลขานุการบริษัทจึงขอให้ที่ประชุมลงมติ


**มติ** ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติอนุมัติการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัท (โบนัส) ประจำปี 2568 เป็นจำนวน 3.6 ล้านบาท และกำหนดค่าตอบแทนรายเดือนและค่าเบี้ยประชุมรายครั้งของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ประจำปี 2569 ตามที่เสนอ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม ดังนี้


เห็นด้วย	433,085,452	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.4243
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	2,507,500	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.5756
บัตรเสีย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

## วาระที่ 8 เรื่องอื่นๆ (ถ้ามี)

เลขานุการบริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็น

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นซักถามหรือแสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม ประธานฯ จึงกล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นทุกท่าน  
ที่สละเวลามาประชุม และกล่าวปิดการประชุมเมื่อเวลา 15.30 น.

ลงชื่อ   
( หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล )  
ประธานในที่ประชุม

ลงชื่อ   
( นายวิรุฬห์ สุวรรณโณ )  
เลขานุการบริษัท

ลงชื่อ   
( นายธิตี กำเหนิดดี )

ผู้รับผิดชอบการจัดทำรายงานการประชุม