



AAV06/2023

รายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ประชุมเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 เวลา 14.00 น.

ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting)

โดยถ่ายทอดสด ณ ห้องประชุมสำนักงานใหญ่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง  
อาคารส่วนกลางชั้น 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

### การชี้แจงผู้ถือหุ้นโดยเจ้าหน้าที่ก่อนการเริ่มประชุม

การประชุมวันนี้เป็นการประชุมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจะไปตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เรื่อง มาตรฐานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 โดยบริษัทจัดให้มีผู้ให้บริการจัดประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่มีความเชี่ยวชาญและได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว และขอเรียนให้ทุกท่านทราบว่า การประชุมในครั้งนี้ บริษัทจะมีการดำเนินการ เก็บ ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล รวมไปถึงภาพนิ่ง เสียงและภาพเคลื่อนไหวของผู้เข้าร่วมประชุมทุกท่าน เพื่อการบันทึกและการจัดทำรายงานการประชุม การบริหารจัดการการประชุม เป็นต้น โดยวิธีปฏิบัติในการประชุมจะเป็นไปตามเอกสารที่ได้นำส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกท่านล่วงหน้าแล้ว โดยมีวิธีปฏิบัติ ดังนี้

1) สำหรับผู้เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ บริษัทขอสงวนสิทธิให้แก่ท่านผู้ถือหุ้นของบริษัทและผู้รับมอบฉันทะที่ได้รับ username และ password จากการยืนยันตัวตนผ่านการส่งแบบคำร้องขอเพื่อเข้าร่วมการประชุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ตามวิธีการที่บริษัทกำหนดซึ่งได้แจ้งรายละเอียดไปพร้อมหนังสือเชิญประชุม โดยผู้เข้าร่วมประชุมยินยอมปฏิบัติตามข้อกำหนดการเข้าร่วมประชุม ด้วยรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และทำการลงทะเบียน โดยกดปุ่ม "ลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม" ซึ่งในขั้นตอนนี้จะถือว่าผู้ถือหุ้นทำการลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมเรียบร้อยแล้ว และจำนวนหุ้นของผู้ถือหุ้นจะถูกลบเป็นองค์ประชุม

2) ในการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้หุ้นหนึ่งหุ้น มีเสียงหนึ่งเสียง

3) ประธานที่ประชุมจะเป็นผู้เสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระ โดยการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระ ให้ผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่ประสงค์ลงคะแนนเสียงไม่เห็นด้วยหรือคัดค้านเสียงลงคะแนนผ่านระบบการประชุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Voting) เพื่อนับคะแนนเสียงต่อไป สำหรับผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่เห็นด้วยไม่จำเป็นต้องลงคะแนนเสียงผ่านระบบการประชุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Voting)

4) ในการนับคะแนนเสียง บริษัทจะนำคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วย งดออกเสียง และบัตรเสีย มาหักออกจากจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่ลงคะแนนเห็นด้วยในวาระนั้นๆ

### วิธีการลงคะแนนเสียงผ่านระบบการประชุมแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Voting)

1) ให้ผู้ถือหุ้นเลือกวาระที่ต้องการออกเสียงลงคะแนนจากนั้นกดปุ่ม "ลงคะแนน" ระบบจะแสดงช่องสำหรับการออกเสียงลงคะแนน ทั้งหมด 3 ช่อง คือ "เห็นด้วย" "ไม่เห็นด้วย" และ "งดออกเสียง" สำหรับผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะหลายราย ระบบจะแสดงรายชื่อทั้งหมดที่ได้รับมอบฉันทะ โดยการออกเสียงลงคะแนนจะแยกเป็นรายบัญชีผู้ใช้งาน

หากต้องการยกเลิกการลงคะแนน ให้กดปุ่ม "ยกเลิกการลงคะแนน"

สำหรับผู้ถือหุ้นท่านใดไม่ได้ออกเสียงลงคะแนนภายในเวลาที่กำหนด บริษัทจะถือว่าท่านผู้ถือหุ้นเห็นด้วยกับวาระนั้นๆ และการออกเสียงลงคะแนนสามารถทำการแก้ไขได้จนกว่าจะมีการแจ้งปิดการลงคะแนนในวาระนั้นๆ

2) กรณีผู้รับมอบฉันทะ รับมอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นหลายราย ให้คัดเลือกที่เมนู “บัญชีผู้ใช้” และกดที่ปุ่ม “เปลี่ยนบัญชี” เพื่อเข้าใช้งานในบัญชีของผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ โดยระบบจะไม่นำคะแนนเสียงออกจากรฐานการประชุม

3) ผู้ถือหุ้นมีเวลาในการลงคะแนนเสียงเป็นเวลา 1 นาที หลังจากที่มีการแจ้งเปิดการลงคะแนนเสียงของแต่ละวาระ และเมื่อมีการปิดการส่งผลการลงคะแนนในแต่ละวาระแล้ว จะประกาศผลของวาระนั้นให้ที่ประชุมทราบต่อไป

4) ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นต้องการออกจากการประชุม ก่อนที่จะปิดการลงมติในวาระใดๆ คะแนนเสียงของผู้ถือหุ้นจะไม่ถูกนับเป็นองค์ประชุมในวาระดังกล่าว และคะแนนเสียงจะไม่ถูกนำมานับคะแนนในวาระที่เหลือทันที อย่างไรก็ตามการออกจากองค์ประชุมในวาระใดวาระหนึ่งจะไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้ถือหุ้น หรือผู้รับมอบฉันทะในการกลับเข้าร่วมประชุม และลงคะแนนเสียงในวาระต่อไปในระบบ

5) หากผู้ถือหุ้นหรือผู้รับมอบฉันทะที่มีข้อซักถามในที่ประชุม บริษัทจะเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมซักถามหรือแสดงความคิดเห็นในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับวาระนั้นๆ ตามความเหมาะสม โดยเลือกวาระที่ต้องการสอบถามหรือแสดงความคิดเห็น จากนั้นกดปุ่ม “คำถาม” โดยสามารถสอบถามได้ 2 ช่องทาง คือ

- สอบถามผ่านข้อความ สามารถพิมพ์ข้อซักถามที่ต้องการ จากนั้นกดปุ่ม “ส่งคำถาม” โดยบริษัทจะตอบคำถามในห้องประชุมในวาระที่เกี่ยวข้องกับคำถามนั้นๆ หรือ

- สอบถามผ่านภาพและเสียง (vdo conference) โดยให้กดปุ่ม “สอบถามผ่านภาพและเสียง” จากนั้นกด “ตกลง” เพื่อยืนยันในการจองคิว เมื่อได้รับการอนุญาตจากเจ้าหน้าที่แล้วให้ทำการเปิดกล้องและไมโครโฟนของท่าน โดยผู้เข้าร่วมประชุมจะต้องแจ้งชื่อ-นามสกุล และสถานะเป็นผู้ถือหุ้นหรือผู้มอบฉันทะจากผู้ถือหุ้นรายใดก่อนถามคำถามทุกครั้ง เพื่อบริษัทสามารถนำมาบันทึกลงในรายงานการประชุมได้อย่างถูกต้องครบถ้วน

ทั้งนี้ บริษัทขอสงวนสิทธิ์ในการตัดภาพและเสียงของผู้ถือหุ้นที่ถามคำถามหรือแสดงความคิดเห็นไม่สุภาพหรือหมิ่นประมาทผู้อื่น หรือละเมิดกฎหมายใดๆ รวมถึงการละเมิดสิทธิของบุคคลอื่น หรือเป็นการรบกวนการประชุม หรือก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อผู้เข้าร่วมประชุมรายอื่น

อย่างไรก็ตามเพื่อเป็นการรักษาเวลาในการประชุม ในแต่ละวาระบริษัทขออนุญาตเปิดโอกาสในการสอบถามผ่านช่องทางภาพและเสียง สำหรับ 2 ท่านแรกที่กดจองคิว และขอให้ท่านที่สอบถามผ่านช่องทางภาพและเสียง สอบถามเพียงรอบเดียวเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะท่านอื่นได้สอบถามในวาระต่อไป สำหรับผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่ไม่ใช่ 2 ท่านแรก ขอให้ท่านพิมพ์ข้อซักถามใน Q&A แล้วกดส่งคำถามเข้ามาในระบบแทน และในกรณีที่มิใช่คำถามที่เกี่ยวข้องในวาระนั้นๆ ถูกส่งเข้ามาเป็นจำนวนมาก บริษัทจะพิจารณาคัดเลือกคำถามตามความเหมาะสม หรือนำคำถามของท่านไปตอบตอนท้ายประชุม หรือบริษัทจะขอจัดทำเป็นสรุปคำถามพร้อมคำตอบไว้บน website ของบริษัทแทน รวมทั้งจัดทำไว้เป็นแนบท้ายของรายงานการประชุม

แนวทางปฏิบัติในการนับคะแนนเสียงของผู้ถือหุ้น

- ในวาระการประชุมที่ 2, 4, 5, 6, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 ซึ่งถือเป็นวาระปกติ ตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 107 (1) กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง

- ในวาระการประชุมที่ 8 เรื่องการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566 ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 90 วรรค 2 กำหนดให้มติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นประกอบด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม โดยมีได้กำหนดว่าผู้ถือหุ้นนั้นได้ออกเสียงลงคะแนนหรือมีสิทธิออกเสียงด้วยหรือไม่ ดังนั้นกรณีนี้การนับฐานคะแนนเสียงจึงต้องนับตามจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม

เจ้าหน้าที่บริษัทแนะนำกรรมการบริษัท ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายดังต่อไปนี้

#### คณะกรรมการบริษัท

1) คุณวิเชฐ ตันติวานิช	ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ และประธานในที่ประชุม
2) คุณณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	ดำรงตำแหน่งกรรมการ
3) คุณธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์	ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานกรรมการบริหาร
4) คุณสันติสุข คล่องใช้ยา	ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
5) คุณไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	ดำรงตำแหน่งกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
6) คุณภัทรา บุศราวาศ์	ดำรงตำแหน่งกรรมการ
7) คุณวีรยุทธ โพธารามิก	ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
8) คุณศิโรตม์ เสตะพันธุ์	ดำรงตำแหน่งกรรมการและกรรมการอิสระ
9) คุณยุทธพงศ์ มา	ดำรงตำแหน่งกรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่าน Video Conference)
10) คุณโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	ดำรงตำแหน่งกรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่าน Video Conference)
11) คุณรชชแมน บิน โอมาร์	ดำรงตำแหน่งกรรมการ (เข้าร่วมประชุมผ่าน Video Conference)
12) คุณดิเนช นัมบิอาร์	ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ (เข้าร่วมประชุมผ่าน Video Conference)

สรุปจำนวนกรรมการที่เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้จำนวน 12 ท่าน จากจำนวนกรรมการทั้งสิ้น 12 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100

#### เลขานุการของบริษัท

คุณนิศเรศ ดิษเทศ

#### ผู้สอบบัญชี

คุณกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีจาก บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ที่ปรึกษากฎหมายตอบข้อซักถามจากผู้ถือหุ้นและเป็นสักขีพยานในการนับคะแนน

คุณประทุมพร สมบูรณ์พูนผล จาก บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด

บริษัทได้กำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ในวันที่ 10 มีนาคม 2566

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดโอกาสให้กับผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาบรรจุเป็นวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งนี้ รวมทั้งเสนอข้อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัทแทนกรรมการที่ครบรอบออกตามวาระ ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2566 โดยบริษัทได้แจ้งการเชิญชวนดังกล่าวผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยด้วย อย่างไรก็ตามบริษัทขอเรียนว่าไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอวาระการประชุมหรือเสนอข้อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการตามระเบียบข้อบังคับของบริษัท

ในการประชุมครั้งนี้มีผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง 17 ราย และมีผู้รับมอบฉันทะ 347 ราย รวมเป็นจำนวนหุ้นได้ทั้งสิ้น 8,923,458,936 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 73.3578 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท เป็นอันครบองค์ประชุม โดยตามมาตรา 103 ของพระราชบัญญัติมหาชนจำกัดและข้อบังคับของบริษัทข้อที่ 33 ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับองค์ประชุมว่าต้องมีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะมาประชุมไม่น้อยกว่า 25 คน หรือไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนผู้ถือหุ้นทั้งหมด และต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด จึงครบเป็นองค์ประชุม และบริษัทยังมีการรับลงทะเบียนอยู่สำหรับผู้ที่ทยอยมาประชุมด้วย

เมื่อครบองค์ประชุมแล้ว ประธานที่ประชุมจึงขอเปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ตามลำดับวาระการประชุมดังที่ได้แจ้งให้ทราบในหนังสือเชิญประชุมที่ได้เผยแพร่ในเว็บไซต์ และได้จัดส่งให้แก่ ผู้ถือหุ้นล่วงหน้าแล้ว

## เริ่มการประชุม

### วาระที่ 1 เรื่องแจ้งเพื่อทราบ

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า วาระนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้คณะกรรมการรายงานเหตุการณ์ หรือความคืบหน้าต่างๆ (ถ้ามี) ของบริษัทต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น โดยจะไม่มีกรณีสืบเสาะเรื่องเพื่อพิจารณาอนุมัติและจะไม่มีกรณลงมติใดๆ ในวาระนี้ ประธานที่ประชุมได้มอบหมายให้ประธานกรรมการบริหารแจ้งเรื่องเพื่อทราบต่อที่ประชุม

คุณธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ประธานกรรมการบริหาร เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุมดังนี้

สำหรับวาระนี้มีเรื่องแจ้งให้ทราบเพื่อเป็นการอัปเดตสถานการณ์ โดยจำนวนของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ปีที่แล้วมีนักท่องเที่ยวจำนวน 11.2 ล้านคน ซึ่งเป็นตัวเลขที่มากกว่าที่ทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดการณ์เอาไว้ที่ 10 ล้านคน โดยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ฟื้นตัวกลับมาในช่วงครึ่งปีหลัง ในส่วนจำนวนผู้โดยสารของ ไทยแอร์เอเชีย ปีที่แล้วเราขนส่งผู้โดยสารได้ 9.9 ล้านคน เทียบกับจำนวนผู้โดยสารก่อนโควิดอยู่ที่ 22.2 ล้านคน ซึ่งตั้งเป้าไว้ประมาณ 10 ล้านคน ส่วนจำนวนเครื่องบินก่อนโควิด มีทั้งหมด 63 ลำ สำหรับจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการอยู่ ณ ตอนนี้อยู่ที่ 54 ลำ เนื่องจากมีเครื่องบินที่ถึงกำหนดหมดสัญญาเช่าและมีการส่งคืนไปบ้าง ซึ่งถือว่าลดลงไม่มากเกินไป

ส่วนความภูมิใจของเราในเรื่องของมาตรฐานการให้บริการ เราได้รับรางวัลจาก Skytrax เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดถึง 13 ปีซ้อน และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรายังมีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการตรงต่อเวลา ซึ่งหลายๆ ภาคส่วนต้องให้ความร่วมมือกันถึงจะให้บริการตรงต่อเวลาได้ จนกระทั่งเป็นที่ประจักษ์ว่าเราได้เป็นสายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจาก Cirium และได้เป็นสายการบิน 1 ใน 4 สายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในโลกจาก OAG และความมุ่งมั่นในการทำธุรกิจให้ยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงได้รับคัดเลือกเป็นหุ้นยั่งยืนในดัชนี THSI ในกลุ่มบริการต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมแจ้งว่าเนื่องจากเป็นวาระเพื่อทราบจึงไม่มีการลงมติ จึงขอเสนอให้พิจารณาในวาระถัดไป

### วาระที่ 2 พิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 ได้มีการจัดทำรายงานการประชุมซึ่งคณะกรรมการบริษัทเห็นว่าได้มีการบันทึกรายงานไว้อย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งได้จัดส่งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใน 14 วันนับแต่วันประชุม พร้อมทั้งเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท ([www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)) แล้ว รายละเอียดได้นำส่งให้ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือเชิญประชุม ตาม เอกสารแนบ 1

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณารับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนนไม่เห็นด้วย หรือ งดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

### มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติรับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 ซึ่งประชุมเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วย	8,923,496,142	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	1,000	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (366 ราย)	8,923,497,142	เสียง		

### วาระที่ 3 พิจารณารับทราบรายงานของคณะกรรมการบริษัทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า บริษัทได้สรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่เกิดขึ้นในรอบปี 2565 รายละเอียดปรากฏตามรายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) ซึ่งในปีนี้อาจสามารถดูได้จากการ scan QR Code ที่ปรากฏอยู่บนใบลงทะเบียนซึ่งได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมแล้ว โดยขอให้คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ได้รายงานต่อที่ประชุมดังนี้

ปี 2565 ที่ผ่านมา ถือว่าเป็นปีที่สำคัญมากสำหรับธุรกิจการบิน เนื่องจากสถานการณ์การระบาดของโควิด-19 คลี่คลายลงและประเทศต่างๆ ได้เปิดพรมแดนและเปิดเที่ยวบินไปมาระหว่างกัน ประเทศไทยก็เช่นเดียวกัน รัฐบาลได้เปิดประเทศตั้งแต่ต้นปี และที่สำคัญที่สุดคือเดือนกรกฎาคม ซึ่งประเทศไทยได้ยกเลิก Thailand Pass โดยสิ้นเชิง เท่ากับเป็นการเปิดประเทศอย่างเต็มที่ หลังจากนั้นก็มีเที่ยวบินระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งทยอยเปิดพรมแดนกันเป็นระยะ ส่วนของสายการบินไทยแอร์เอเชีย เรามีความพร้อม เนื่องจาก 2 ปีที่ผ่านมา ในช่วงโควิด-19 เราได้ดำเนินนโยบายเรื่องของการ pause and play ซึ่งก็คือการเตรียมความพร้อมเมื่อธุรกิจกลับมาเราจะกลับมาได้เร็ว เราเตรียมเครื่องบิน เตรียมบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเที่ยวบินไว้ เราจึงสามารถกลับมาดำเนินการได้เมื่อประเทศเปิดเต็มที่ จึงขอสรุปว่าในปี 2565 สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มกลับมาให้บริการเปิดเที่ยวบิน โดยนำเครื่องบินกลับมาบินและให้บริการเปิดเที่ยวบินมากขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะในไตรมาสสุดท้าย ซึ่งเป็นไตรมาสที่ดีที่สุดตั้งแต่เกิดสถานการณ์โควิดเป็นต้นมา

#### ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญปี 2565

- ภาพรวมปี 2565 ไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารรวม 9.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 240 จากปีก่อน โดยหลักมาจากการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสารจากการผ่อนคลายนโยบายจำกัดการเดินทางและการเปิดประเทศภายหลังสถานการณ์โควิด-19 เริ่มคลี่คลาย ทั้งนี้ ค่าตัวเครื่องบินเฉลี่ยอยู่ที่ 1,434 บาท จาก 1,090 บาท ในปีก่อน

- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ในปี 2565 อยู่ที่ 10,308 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 243 จากปีก่อนหน้า จากการให้บริการเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศที่มากขึ้น ภายหลังจากที่รัฐบาลประกาศผ่อนคลายนโยบายจำกัดการเดินทางต่าง ๆ ประกอบกับประเทศปลายทางเริ่มทยอยประกาศเปิดประเทศ ส่งผลให้ระยะทางเฉลี่ยต่อเที่ยวบินเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 864 กิโลเมตรต่อเที่ยวบิน
- การฟื้นตัวของความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตรารณส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 84 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ร้อยละ 68 และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 9.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันต่อลำ ทั้งนี้ เราได้ให้บริการเส้นทางบินในประเทศ สูง 23 จุดหมายปลายทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 29 จุดหมายปลายทาง รวมแล้วให้บริการไปทั้งสิ้นจำนวน 65,308 เที่ยวบิน
- อย่างไรก็ดี ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน (OTP) อยู่ที่ร้อยละ 92 ซึ่งดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 90 นับเป็นความร่วมมือร่วมใจของทุกแผนก เพื่อให้บริการที่ดีที่สุดสำหรับผู้โดยสาร ตอกย้ำให้เห็นว่า “ความตรงต่อเวลา” คือหัวใจสำคัญสูงสุดเช่นเดียวกับมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยที่เรายึดถือมาโดยตลอด
- ในระหว่างปี บริษัทได้ปลดประจำการเครื่องบินแอร์บัสจำนวน 6 ลำ ซึ่งเป็นการคืนตามสัญญา ทำให้บริษัทมีฝูงบินทั้งสิ้น 54 ลำ ณ สิ้นปี 2565

#### สรุปผลการดำเนินงานทางการเงิน

- สำหรับปี 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมจำนวน 18,291 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 จากรายได้ปี 2564 ที่ 4,508 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 17,553 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 358 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 ภายหลังจากกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศมากขึ้น รวมไปถึงการเก็บค่าธรรมเนียมความผันผวนราคาน้ำมันสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ สำหรับรายได้จากการเสริมอยู่ที่ 3,319 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 410 จากปีก่อน เนื่องจากการปรับตัวขึ้นของรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าธรรมเนียมเลือกที่นั่งล่วงหน้า และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามการฟื้นตัวของเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยรายได้จากการเสริมคิดเป็นร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและบริการ
- สำหรับปี 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 26,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 16,359 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้นตามการปรับตัวขึ้นของราคาเชื้อเพลิงและการนำเครื่องบินที่จอดอยู่กลับมาให้บริการเครื่องบินในปีนี นอกจากนี้มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน อยู่ที่ 1,522 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รู้
- ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีขาดทุนสุทธิสำหรับปีจำนวน 8,214 ล้านบาท

#### จุดเด่นความยั่งยืนของปี 2565

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2565 โดยเป็นบริษัทที่ลงทุนในธุรกิจสายการบินเพียงแห่งเดียวที่ได้รับการคัดเลือกเข้า THSI เป็นปีที่สี่ติดต่อกัน
- จุดเด่นความยั่งยืนของปี 2565 บริษัทยังคงดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ของการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของบริษัทที่ได้ตั้งไว้ คือ GOOD, GREEN และ GROWTH ซึ่งบ่งบอกถึงประสิทธิภาพของการดำเนินงานตามเป้าหมายของการขับเคลื่อนธุรกิจด้วยความยั่งยืน แนวทางในการดำเนินงานเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจ และตอบสนองต่อความท้าทายในอนาคต

- ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา หรือ On Time Performance (OTP) คือหนึ่งในจุดเด่นด้านความยั่งยืน โดยในปี 2565 มีประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 92 ซึ่งบริษัทตั้งเป้าหมายไว้ที่ร้อยละ 90 สะท้อนถึงคุณภาพของการทำงานแบบบูรณาการของทุกฝ่าย ตอกย้ำความสำเร็จจากรางวัลสายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลก จากทั้ง Cirium และ OAG

- ในส่วนของการประเมินความพึงพอใจของผู้โดยสารหรือ Net Promoter Score (NPS) นั้น ถึงแม้จะมีประเด็นความท้าทายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดและจำนวนพนักงานที่ลดลง อย่างไรก็ตาม บริษัทสามารถบรรลุความพึงพอใจที่ร้อยละ 55 จากเป้าหมายร้อยละ 50

- นอกจากนี้ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยในปีนี้ได้มีการเปิดเผยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก Scope 3 บางส่วนเพิ่มเติม (อาทิเช่น การเดินทางเพื่อธุรกิจของพนักงาน) นอกเหนือจาก Scope 1 และ Scope 2 รวมถึงริเริ่มการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ โดยได้ระบุปัจจัยความเสี่ยงและโอกาสตามมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศเป็นปีแรก

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานตามโครงการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษตามการปฏิบัติการบินสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลปฏิบัติงานด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งสิ้น 2,237 ตัน หรือเทียบเท่ากับ มากกว่า 7,000 ตันของปริมาณคาร์บอน ซึ่งคิดเป็นเม็ดเงินประมาณ 1.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐในการประหยัดค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ บริษัทได้ให้ความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในโครงการ CORSIA ในการลดก๊าซเรือนกระจก เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน

- การบริหารจัดการของเสียของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายลดปริมาณขยะเสียที่นำไปสู่บ่อฝังกลบให้เป็นศูนย์ โดยได้ดำเนินการตาม 5R คือ refuse, reduce, reuse, recycle และ repair และยังร่วมโครงการวิภาวดีฯ ไม่มีขยะอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปี 2565 มีอัตราการรีไซเคิลของขยะไม่อันตรายที่ร้อยละ 100 ดีกว่าปีก่อนที่ร้อยละ 88 ในขณะที่สามารถลดการใช้กระดาษได้ 3.4 ล้านแผ่น หรือคิดเป็นเงินประมาณ 1 ล้านบาท โดยดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเอกสารกระดาษและเปลี่ยนเอกสารรูปแบบกระดาษให้เป็นรูปแบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง

- สุดท้ายแห่งมุมทางสังคม บริษัทบรรลุเป้าหมายในหลายด้าน อาทิ ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัย นั่นคือไม่มีอุบัติเหตุถึงชีวิตหรือการเกิดโรคเนื่องจากการทำงาน นอกจากนี้ บริษัทยังได้เปิดเผยข้อมูลด้านความหลากหลายและความเท่าเทียมของพนักงานเป็นปีแรก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่ถูกประเมินเพิ่มเติมในปีนี้ โดยพนักงานหญิงคิดเป็นร้อยละ 36 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด ในส่วนของการบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัทกำหนดชั่วโมงฝึกอบรมทักษะเฉพาะทางเฉลี่ยต่อคนอยู่ที่ 24 ชั่วโมงต่อปี

#### แผนการดำเนินงานปี 2566

- สำหรับปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนที่จะกลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศทั้งหมดที่เคยเปิดให้บริการในปี 2562 สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ นอกจากตลาดอาเซียนแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะให้บริการนักท่องเที่ยวจีนที่คาดว่าจะกลับเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยหลังจากการเปิดพรมแดนเมื่อต้นปีนี้ โดยจากประวัติการบินในอดีต บริษัทตั้งเป้าที่จะขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 10-15 ของนักท่องเที่ยวจีนที่จะเข้ามาในประเทศไทยปีนี้ ในขณะที่เดียวกัน บริษัทคาดว่าจะยังคงสามารถรักษารฐานนักท่องเที่ยวในตลาดเอเชียใต้ ได้อย่างแข็งแกร่ง โดยรวมแล้วบริษัทคาดว่าจะขนส่งผู้โดยสารรวมได้ไม่น้อยกว่า 20 ล้านคนในปี 2566 เทียบกับ 22 ล้านคนในปี 2562

### เครือข่ายการบินและฝูงบิน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงครองส่วนแบ่ง 1 ใน 3 ของตลาดภายในประเทศ คือมากกว่าร้อยละ 35 ของตลาดภายในประเทศ และตั้งเป้าจะครองส่วนแบ่งผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญในทุกเส้นทางบินภายในประเทศต่อไป
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นกลับมาทำการบินเส้นทางจีน โดยตั้งเป้าภายในสิ้นปีจะทำการบิน 110 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เทียบกับ 140 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในปี 2562 รวมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในอาเซียนและเอเชียใต้
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะคงจำนวนฝูงบินที่ 53 ลำ โดยมุ่งเน้นนำเครื่องบินที่จอดอยู่กลับมาปฏิบัติการบินให้ได้ครบทุกลำภายในครึ่งปีหลัง
- นอกจากนี้ บริษัทมีแผนนำเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชียมาทำการบิน หรือเช่าเครื่องบินเพิ่มเติมเป็นการชั่วคราวหากความต้องการเดินทางสูงกว่าที่คาดไว้

### การเติบโตของรายได้

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาตั๋วโดยสารเฉลี่ยจะสามารถรักษาแนวโน้มที่ดีได้ตลอดปี จากความต้องการเดินทางที่ยังคงสูงกว่าอุปทานที่มีอยู่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมทำงานกับภาครัฐอย่างต่อเนื่อง เพื่อกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวและบริการ ซึ่งเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจหลักของประเทศ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์การกำหนดราคาที่ปรับตามปัจจัยต่างๆ (Dynamic Pricing) และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางบินเพื่อทำกำไรอย่างเหมาะสม

### ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ (Lean Management) โดยตั้งเป้าลด CASK ex-fuel ลงต่อเนื่อง ใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ 1.03 บาทต่อที่นั่ง-กม.
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มประสิทธิภาพการบินจากวิธีปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operation) สนับสนุนการเดินทางอย่างยั่งยืน ประหยัดค่าใช้จ่าย และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งกลับมาทำกำไรสุทธิ และบริหารกระแสเงินสดอย่างรอบคอบ

### นักท่องเที่ยวจีน

- สูดทำายเป็นเรื่องที่หลายท่านให้ความสนใจว่าประเทศจีนเปิดแล้ว ไทยแอร์เอเชียมีแผนอย่างไร เนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศหรือจุดหมายปลายทางที่สำคัญของไทยแอร์เอเชีย เราขนส่งผู้โดยสารไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ถึงร้อยละ 15 ของจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เข้ามาในประเทศ สำหรับในปีที่ทางจีนเปิดตลาดหรือเปิดประเทศตั้งแต่ต้นปี เมื่อมีสัญญาณบวกมาจากประเทศจีน การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจึงได้ปรับเป้าหมายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศจากเป้าหมายเดิมปีที่แล้วก่อนที่จีนจะประกาศเปิดประเทศ อยู่ที่ประมาณ 18-20 ล้านคน ปรับเป็น 30 ล้านคน (Best Case) โดยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวชาวจีนจำนวน 7-8 ล้านคน
- ในช่วงก่อนโควิด-19 ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เคยให้บริการเที่ยวบินเส้นทางจีนอยู่ที่ 140 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยภายในปี 2566 บริษัทมีแผนจะเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศจีนให้ครบทุกเส้นทาง โดยทยอยเปิดเส้นทางบินและเพิ่มความถี่เป็น 40 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และ 110 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในไตรมาสที่ 1 ไตรมาสที่ 2 และครึ่งปีหลังตามลำดับ



- ในไตรมาสแรก จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยอยู่ที่ประมาณ 500,000 คน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนผู้โดยสารจีนอยู่ที่ประมาณเกือบ 80,000 คน คิดเป็นประมาณร้อยละ 15-20 ของจำนวนนักท่องเที่ยวจีน ในไตรมาสที่ 1 ซึ่งในช่วงเดือนมีนาคมที่บริษัทเริ่มทำการบินไปยังจีนมากขึ้นมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 93

ตามที่กล่าวข้างต้นคือสัญญาณที่ดีต่อเนื่อง ทั้งในแง่ของผลประกอบการ ในแง่ของนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามา ซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ครับ

มีผู้ถือหุ้นและผู้มอบฉันทะสอบถามดังต่อไปนี้

- **คุณปิยะพงษ์ ประสาททอง** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

การที่ประเทศจีนได้ผ่อนคลายมาตรการโควิด-19 เป็นศูนย์ และทางการประเทศจีนประกาศเปิดประเทศอนุญาตให้ชาวจีนเดินทางออกนอกประเทศ ขอสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินการธุรกิจบริษัทว่าสายการบินแอร์เอเชียได้รับอานิสงส์อย่างไร

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

ตามข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารนำเสนอต่อที่ประชุม ประเด็นสำคัญสำหรับประเทศเราคือ การเปิดประเทศของประเทศไทย ต้นปีที่ผ่านมาหนึ่งไตรมาส จนถึงเดือนมีนาคม มีผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวชาวจีนเข้ามาในประเทศไทยประมาณ 500,000 คน ในจำนวน 500,000 คนนี้ เกือบ 80,000 คน ขนส่งโดยไทยแอร์เอเชีย ซึ่งชัดเจนว่าเราพร้อมที่จะเปิดเที่ยวบินที่จะไปประเทศจีน เพราะระหว่างช่วงโควิดซึ่งประเทศจีนยังปิดประเทศอยู่ ไทยแอร์เอเชียยังมีพนักงานและมีเจ้าหน้าที่ในประเทศจีนที่ทำงาน ประสานกับหน่วยงานราชการของทางจีน เมื่อจีนประกาศเปิดเราจึงสามารถที่จะเปิดเส้นทางได้ทันที ในไตรมาสแรกเรามีเที่ยวบินที่เดินทางไปประเทศจีน 40 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ขนส่งผู้โดยสารมาแล้วประมาณ 80,000 คน และภายในปีนี้คาดว่าจะเปิดเที่ยวบินให้ได้ครบ 140 เที่ยวบิน เท่ากับที่เราเคยบินก่อนช่วงโควิดไปยังประเทศจีน ในครึ่งปีหลังคาดว่าจะน่าจะเป็นช่วงเวลาที่สำคัญ ประเทศจีนอาจจะใช้เวลาจากนี้ 2-3 เดือน ในการที่จะกลับมาเข้ามาในประเทศไทย เนื่องจากเรื่องของ infrastructure ซึ่งสนามบินในประเทศจีนยังคงมีปัญหาเรื่องขาดแคลนแรงงาน เช่นเดียวกับหลายๆ ประเทศในยุโรป หรือแม้แต่ในประเทศไทย เมื่อเริ่มเปิดก็จะมีปัญหาแรงงานในภาคบริการ ซึ่งตอนนี้กำลังแก้ปัญหาอยู่ ส่วนที่สองคือ เรื่องของพาสปอร์ตของคนจีน เพราะ 2 ปีที่ผ่านมา พาสปอร์ตหมดอายุไปหลายล้านเล่ม ส่วนหนึ่งยังไม่ได้ต่ออายุ และอาจจะใช้เวลาในการต่ออายุ ซึ่งครึ่งปีหลังคาดว่าจะเดินทางมาและเชื่อว่าจะเป็นผลดีต่อสายการบินไทยแอร์เอเชีย เพราะเรามีสัดส่วนขนส่งผู้โดยสารชาวจีนอยู่ถึงร้อยละ 15 ของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยทั้งหมด

- **คุณธำรง อนันต์ทวีผล** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

สถานการณ์การบินปัจจุบันช่วงเดือนมกราคม ถึง มีนาคม เป็นอย่างไรบ้าง และแนวโน้มไตรมาสที่สองและไตรมาสที่สามไปในทิศทางประมาณไหน

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

สถานการณ์ธุรกิจการบินโดยรวมมีกระแสแนวโน้มที่ดี ตั้งแต่ปลายปีที่แล้ว ช่วงไตรมาสที่ 4 มีการไปมาหาสู่กันมากขึ้น ซึ่งปีที่แล้วในช่วงครึ่งปีหลัง ภายหลังจากประเทศไทยเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบ โดยการยกเลิก Thailand pass มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในประเทศไทยมากกว่าเดือนละ 1 ล้านคน จึงสามารถเปิดจำนวนนักท่องเที่ยวปีที่แล้วได้ถึง 11.2 ล้านคน นักท่องเที่ยวเหล่านั้นนอกจากจะบินเข้ามาในประเทศไทยแล้ว ยังบินภายในประเทศด้วย เพราะฉะนั้นธุรกิจการบินโดยรวมจึงดีขึ้น ไทยแอร์เอเชียเองในฐานะผู้นำทางการตลาด และมีสัดส่วนทางการตลาดสูงที่สุด มี capacity มีประสิทธิภาพในการ

จัดการผู้โดยสาร และสามารถเพิ่มเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพได้ดีที่สุด และได้รับอานิสงส์มากที่สุด ต่อเนื่องมาถึง ไตรมาสที่ 1 ปีนี้ โดยไตรมาสที่ 4 ปีที่แล้ว เรามี load factor มากกว่าร้อยละ 90 ซึ่งแนวโน้ม หรือ momentum หรือความต้องการในการเดินทางดีต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 1 ปีนี้ด้วย เพราะฉะนั้น load factor ในไตรมาสที่ 1 จึงน่าจะดีเท่ากับ ไตรมาสที่ 4 ปีที่แล้ว รวมทั้งสถานการณ์ในเรื่องของราคาที่ปรับขึ้นมาด้วยกลไกของ demand และ supply เราก็สามารถทำราคาหรือ average fare ได้ค่อนข้างดี สรุปว่า ในไตรมาสที่ 1 ยังคงดีต่อเนื่องจากไตรมาสที่ 4 ปีที่แล้ว และเชื่อว่าแนวโน้มนี้จะดำเนินต่อไปในไตรมาสที่ 2 ไตรมาสที่ 3 และไตรมาสที่ 4 ต่อไป และคาดหวังว่าน่าจะเป็นผลดีต่อผลประกอบการของบริษัท

- **คุณฉัตร วาณิชเสนี** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

มีแผนกระจายความเสี่ยงด้านนักท่องเที่ยวไปยังประเทศอื่นๆ เช่น อินเดีย ฯลฯ บ้างหรือไม่

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

บริษัทคำนึงถึงความเสี่ยงนี้อยู่แล้วว่าไม่สามารถจะพึ่งพาประเทศใดประเทศหนึ่งได้โดยที่ไม่กระจายความเสี่ยงไปยังตลาดอื่นๆ ในช่วงก่อนที่ประเทศจีนจะเปิดประเทศ เราไม่สามารถบินไปประเทศจีนได้ สิ่งที่ทำคือ การขยายเที่ยวบินทั้งในอาเซียน ในประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็นทางอินโดจีน ลาว เขมร กัมพูชา หรือเวียดนาม รวมถึงพม่าด้วย ซึ่งพม่าเมื่อเปิดประเทศ เราจึงมีเที่ยวบินไปยังกึ่ง ขณะเดียวกันทางใต้ มาเลเซีย อินโดนีเซีย เรามีเครือข่ายบินเพิ่ม network เพิ่มเที่ยวบินที่จะไปเส้นทางนั้นอยู่แล้ว อีกหนึ่งตลาดที่เราให้ความสำคัญซึ่งเป็นตลาดที่เปิดก่อนประเทศจีน คือ ทาง South Asia หรือทางประเทศอินเดีย และประเทศใกล้เคียง เราเปิดทุกเมืองที่เราเคยบินในอินเดียครบหมดแล้วตั้งแต่ก่อนประเทศจีนจะเปิด รวมถึงการเปิดประเทศอื่นๆ ด้วย เช่น ธากา ประเทศบังคลาเทศ และเร็วๆ นี้ ก็จะเปิด โคลัมโบ ประเทศศรีลังกา และการูมาณฑู ประเทศเนปาล ซึ่งอยู่ในแผนการเช่นเดียวกัน เพราะฉะนั้นการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินของเราจึงครอบคลุม ไม่ใช่ที่ประเทศจีนอย่างเดียวแน่นอนว่าเมื่อจีนมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเราจึงต้องเพิ่มเที่ยวบิน ทั้งนี้ เรายังมี portfolio ตลาดอื่นๆ ซึ่งเราทำการบินอยู่ด้วย โดยสรุปคือ เราไม่ได้พึ่งพาแต่ประเทศจีนอย่างเดียว เราขยายเที่ยวบินทั้งในอาเซียนและทางเอเชียได้ด้วยครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานที่ประชุมแจ้งว่าเนื่องจากเป็นวาระเพื่อทราบจึงไม่มีการลงมติ ประธานขอให้ถือว่าที่ประชุมได้รับทราบรายงานของคณะกรรมการบริษัทสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ

#### วาระที่ 4 พิจารณานุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2565

ประธานที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ("พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ.2535") มาตรา 112 ซึ่งกำหนดให้บริษัทต้องจัดทำงบดุลและบัญชีกำไรขาดทุน ณ วันสิ้นสุดของรอบบัญชีที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีแล้ว เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นในการประชุมสามัญประจำปีเพื่อพิจารณานุมัติ ทั้งนี้ งบการเงินประจำปีของบริษัทสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ได้ผ่านการตรวจสอบและลงนามโดยคุณกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 สังกัด บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด และผ่านการพิจารณาสอบทานจากคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว ในวาระนี้ขอเชิญคุณไพรัชท์ พรพัฒนางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

คุณไพรัชท์ พรพัฒนางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า ข้อมูลประกอบการพิจารณานุมัติงบการเงินของปี 2565 โดยเริ่มต้นจากผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนี้

- รายได้รวมในปี 2565 อยู่ที่ 18,290 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 จากปีก่อน จากการฟื้นตัวของการท่องเที่ยว ภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลาย โดยเฉพาะหลังจากรัฐบาลผ่อนคลายนโยบายมาตรการควบคุมโควิด-19 และเปิดพรมแดนอย่างเต็มที่เมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 9.95 ล้านคน ในระหว่างปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 240 จากปีที่แล้ว โดยมี ปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นกว่า 41,297 เที่ยวบิน เมื่อเทียบกับปีก่อน หรือคิดเป็นร้อยละ 172 ทั้งนี้ ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินในประเทศฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 63 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 ส่วนปริมาณที่นั่งระหว่างประเทศที่ไม่รวมประเทศจีนฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 31 ของช่วงก่อนโควิด-19 จากเที่ยวบินไปยังอาเซียนและเอเชียใต้

- สำหรับปี 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 26,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น แต่เป็นการเพิ่มที่น้อยกว่าการขยายตัวของรายได้ ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักของบริษัท ประกอบด้วย ค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายพนักงานปฏิบัติการบิน ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเสื่อมราคาของสิทธิการใช้เครื่องบิน ทั้งนี้ ในส่วนค่าเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น นอกจากปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นแล้ว ยังมีเรื่องของราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานยังเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 71 ในรอบปี ในส่วนของค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน มีการเร่งนำเครื่องบินที่จอดอยู่กลับมาให้บริการการบิน และมีค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ในปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ เครื่องบินที่สามารถใช้ทำการบินในปี 2565 เหลืออยู่ที่ 29 ลำ จากฝูงบินทั้งสิ้น 53 ลำ

- นอกจากนี้มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน อยู่ที่ 1,522 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้ ส่งผลให้มีขาดทุนสุทธิ 8,186 ล้านบาท และขาดทุนต่อหุ้นที่ 90.36 บาท

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์รวมลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 3 เป็นผลมาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ลดลงจำนวน 3,755 ล้านบาท จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินลดลง ซึ่งชดเชยด้วยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น จากผลขาดทุนของการดำเนินงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 โดยหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียนจากรายได้รับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของการทำงานของบริษัท ในขณะที่หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจากหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมที่ลดลงจากการชำระภายในปี

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนจำนวน 12,905 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อนหน้าที่ขาดทุนจำนวน 10,955 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี สุทธิกับเงินเพิ่มทุนระหว่างปี

#### งบการเงินเฉพาะกิจการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งเป็น Holding Company มีธุรกิจหลักคือการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนของผลประกอบการจะเป็นบริษัทที่ไม่ได้มีการดำเนินการใดๆ โดยมีรายได้รวม 26 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 28 ล้านบาท

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้น 2,918 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากการเพิ่มทุนของบริษัทในรูปแบบของ right offering เพื่อนำเงินไปลงทุนในบริษัทย่อย โดยเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นสัดส่วนร้อยละ 100

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหนี้สินรวมลดลง 53 ล้านบาท จากการลดลงของเจ้าหนี้อื่น

- ในขณะที่ส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น 2,972 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากการเพิ่มทุนของบริษัทในเดือนมกราคม ปี 2565 ตามที่กล่าวข้างต้น

#### งบการเงินรวม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในส่วนของงบการเงินรวมเป็นผลการดำเนินงานของ ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก โดยนำมาแสดงไว้รวมกันในงบการเงินรวม

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 18,291 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวนร้อยละ 306
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2565 ในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 8,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากขาดทุนสุทธิ จำนวน 6,647 ล้านบาทในปีก่อนหน้า โดยมีผลขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ 0.6921 บาท ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบระหว่างปีที่การถือหุ้นใน ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนที่ไม่เท่ากัน ขณะที่ปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 69 ในปี 2565 ถือหุ้นอยู่ทั้งหมดร้อยละ 100
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์รวมลดลงร้อยละ 9 เป็นผลมาจากสินทรัพย์หมุนเวียนที่ลดลง 2,437 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 4,562 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระและค่าเช่าค้างจ่าย ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 4,086 ล้านบาท จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการเช่าเครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลง ขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจากผลขาดทุนของการดำเนินงาน
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหนี้สินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 4 โดยหลักจากรายได้รับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่ายที่เพิ่มขึ้นตามผลประกอบการบริษัท แต่ถูกชดเชยด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมที่ลดลงจากการจ่ายชำระระหว่างปี
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 7,954 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 53 เมื่อเทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากผลขาดทุนในงวด และชดเชยบางส่วน จากการเพิ่มทุนในเดือนมกราคมปีที่ผ่านมา

มีผู้ถือหุ้นและผู้มอบฉันทะสอบถามดังต่อไปนี้

- **คุณธำรง อนันต์ทวีผล** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)  
บริษัทมีกลยุทธ์ในการจัดการความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างไร เพราะราคาน้ำมันสูงขึ้นช่วงต้นเดือนนี้ และมีแนวคิดจะกลับมาทำประกันหรือไม่ ถ้าไม่ทำ เพราะเหตุใด และจะแก้ปัญหายังไง ถ้าราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- **คุณไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน)  
ในส่วนในเรื่องการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน หรือ fuel hedge บริษัทมีแผนที่จะทำอยู่แล้ว โดยทั่วไปแล้วนโยบายภายในที่บริษัทจะทำคือ ไม่เกินร้อยละ 50 เพื่อเป็นการบริหารจัดการให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่พอดี อย่างไรก็ตามในช่วงนี้ ถึงแม้ราคาจะมีการเปลี่ยนแปลง แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่บริษัทเห็นว่ายังสูงอยู่ ซึ่งอาจจะยังไม่ใช่ว่าราคาที่บริษัทต้องการจะทำรายการ hedging ในเวลานี้ อย่างไรก็ตามบริษัทมีการติดตามอย่างใกล้ชิดเป็นรายวัน นอกจากนี้ในปีที่ผ่านมา บริษัทเริ่มมีการเก็บ fuel surcharge กับเที่ยวบินทั้งในส่วนของการเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ซึ่งส่วนนี้เป็นส่วนที่จะสามารถชดเชยผลต่างที่เกิดขึ้นจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้ นอกจากนี้ในส่วนของการรายได้เสริม หรือ ancillary income เป็นส่วนที่บริษัทสามารถนำมาใช้ชดเชยการเพิ่มขึ้นของต้นทุนในส่วนนี้ได้เช่นเดียวกัน
- **คุณวิเชษฐ ตันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)  
ขอขอบคุณคุณธำรง ราคาน้ำมันเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินงานด้านสายการบิน ในฐานะที่ผมเป็นนักเศรษฐศาสตร์ เมื่อไหร่ที่มีโอกาสเกิดการแกว่งตัวของราคาได้ก็ตาม เช่น ราคาน้ำมัน การทำ hedging จะไม่ทำ 100 เปอร์เซ็นต์ จนกว่าจะมีความมั่นใจว่าราคาจะมีทิศทางไปทางใดทางหนึ่ง ซึ่งเป็นการดำเนินการตามปกติ ต้องขอเรียนว่าเราได้ทำงานร่วมกับทาง head quarter ของมาเลเซียด้วยครับ

- **คุณรุ่งโรจน์ ธนกรดิษฐ์** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

1) ไทยแอร์เอเชีย มีแผนในการรับมืออย่างไรกับความผันผวนของราคาพลังงานและเป็นต้นทุนหลักของกิจการ 2) ยอดขายของ ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ มีผลอะไรกับ AAV หรือไม่ 3) ไทยแอร์เอเชีย รับเมื่อกับการรุกของคู่แข่ง โดยเฉพาะ ไล่อ่อนแอร์ อย่างไร 4) คาดว่าจะกลับมามีกำไรจากการดำเนินงานเมื่อไหร่

- **คุณวิเชษฐ ตันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)

คำถามแรกทางบริษัทได้ตอบไปแล้วครับ และคำถามที่สอง ยอดขายของ ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ไม่มีผลกระทบต่อธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และคำถามที่สาม ขอเรียนเชิญประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นผู้ให้ข้อมูลต่อที่ประชุมครับ

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

ไล่อ่อนแอร์ เป็นคู่แข่งในสนามบินเดียวกันคือที่ดอนเมือง ที่ดอนเมืองมีสายการบินอยู่ 3 สาย คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยไล่อ่อนแอร์ ถือว่าเป็นคู่แข่งที่ใกล้เคียงกัน ไล่อ่อนแอร์เคยมีเครื่องอยู่ในฝูงบินประมาณเกือบ 20 ลำ ช่วงโควิดที่ผ่านมา ไล่อ่อนแอร์เอาเครื่องกลับไปบริษัทแม่ที่อินโดนีเซีย 10 ลำ เหลือเครื่องอยู่ประมาณ 10 กว่าลำ ทำให้ศักยภาพในการแข่งขันของไล่อ่อนแอร์ลดลงไปมากด้วยฝูงบินที่มีอยู่ ณ ขณะนี้ มีข่าวว่าไล่อ่อนแอร์จะเอาเครื่องกลับมา แต่คาดว่าจะไม่ได้นำกลับมาในจำนวนที่เท่าเดิม เรายังเชื่อว่าด้วยศักยภาพการแข่งขัน ด้วย capacity หรือจำนวนเครื่องบิน หรือ supply ที่มีอยู่ในมือเรายังคงเหนือกว่า จากการประมาณการว่าเครื่องบินของไล่อ่อนแอร์ 18 ลำ นกแอร์ 18 ลำ ในขณะที่ไทยแอร์เอเชียมีเครื่องบิน ณ ขณะนี้ 54 ลำ เพราะฉะนั้นจะมีความแตกต่างกันมากถึง 3 เท่า เราจึงเชื่อว่าด้วยสถานการณ์ demand ประกอบกับ capacity ที่เรามีอยู่ เรามีความได้เปรียบในเรื่องของการแข่งขัน ครับ

- **คุณวิเชษฐ ตันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)

ขออนุญาตเสริมครับ เนื่องจากเป็นคำถามที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์คู่แข่ง ผมเชื่อว่าตอนนี้ ปริมาณความต้องการบินมีสูงอยู่แล้ว ไม่ว่าจะสายการบินใดจะมีเครื่องบินก็ลำก็ตาม ก็จะได้ full capacity ถ้าสามารถบินได้เต็มที่ หากท่านผู้ถือหุ้นมีความเป็นห่วงว่าไทยแอร์เอเชียจะโดนแย่งส่วนแบ่งการตลาด ผมคิดว่าจากคำตอบที่คุณสันติสุขให้ข้อมูล คือไม่น่าจะทำได้ ครับ

- **คุณไพรัชล์ พรพัฒนางกูร** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน)

ขออนุญาตตอบคำถามที่สี่ ครับ ในไตรมาสที่ 4 ที่ผ่านมา รายได้ก่อนดอกเบี้ยและภาษี (EBIT) เป็นบวกแล้วที่ 234 ล้านบาท เป็นสัญญาณที่ดีว่าบริษัทเริ่มทำกำไรจากการดำเนินงานได้แล้ว และคาดว่าแนวโน้มน่าจะยังต่อเนื่องไปได้ในปีนี้นี้ครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2565 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนน ไม่เห็นด้วย หรือ งดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

### มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติงบดุล (งบแสดงฐานะการเงิน) และบัญชีกำไรขาดทุนประจำปี 2565 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	8,923,500,823	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

#### วาระที่ 5 พิจารณานุมัติการงดจัดสรรกำไรและงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565

ประธานในที่ประชุมได้แถลงต่อที่ประชุมว่า ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 กำหนดให้บริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็น ทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองจะมีจำนวน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน รวมทั้งการจ่ายเงินปันผลประจำปีของบริษัทต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้นในที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ขอเชิญคุณไพรัช พรพัฒนนางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน เป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุม

คุณไพรัช พรพัฒนนางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า

- 1) การจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายนั้น บริษัทได้จัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย ครบตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว จึงเห็นควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติงดจัดสรรกำไรจากผลประกอบการปี 2565 เป็นทุนสำรองตามกฎหมาย
  - 2) การพิจารณาจ่ายเงินปันผลของบริษัทและบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย และเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักจะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะการเงิน รวมทั้งเงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร
- โดยคณะกรรมการบริษัทเห็นควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565 เนื่องจากบริษัทมีรายได้หลักจากเงินปันผลจากบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยคณะกรรมการของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีมติงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565 เป็นผลมาจากบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีผลการดำเนินงานขาดทุน

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณานุมัติการงดจัดสรรกำไรและงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนน ไม่เห็นด้วย หรือ งดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

#### มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติการงดจัดสรรกำไรและงดจ่ายเงินปันผลประจำปี 2565 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	8,923,500,823	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

## วาระที่ 6 พิจารณานุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2566

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

คุณไพรัชล์ พรพัฒนางกูร ได้รายงานต่อที่ประชุมว่าคณะกรรมการและคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาคัดเลือกผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2566 เนื่องจากเป็นสำนักงานสอบบัญชีชั้นนำที่ให้บริการการสอบบัญชีเป็นที่ยอมรับในระดับสากลและมีความเชี่ยวชาญในการสอบบัญชี รวมทั้งเพื่อให้การสอบบัญชีภายในกลุ่มแอร์เอเชียมีมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะเพิ่มประสิทธิภาพในการประสานงาน ทั้งนี้ บริษัทสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีตามที่เสนอไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท ผู้บริหาร หรือผู้ถือหุ้นใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องของบุคคลดังกล่าว

จึงเห็นควรให้เสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งผู้สอบบัญชีจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทประจำปี 2566 จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- 1) นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137
- 2) นางสาวมณี รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313
- 3) นางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011

ซึ่งผู้สอบบัญชีนางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ว่างลงมือชื่อรับรองงบการเงินของบริษัทจำนวน 4 ปี สำหรับผู้สอบบัญชีอีก 2 ท่านคือ นางสาวมณี รัตนบรรณกิจ และนางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ไม่เคยเป็นผู้ลงมือชื่อรับรองงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ ให้ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตคนใดคนหนึ่งข้างต้นเป็นผู้ทำการตรวจสอบและแสดงความเห็นต่องบการเงินของบริษัท และในกรณีที่ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตดังกล่าวข้างต้น ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ ให้บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด จัดหาผู้สอบบัญชีรับอนุญาตอื่นของบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ทำหน้าที่แทน รวมทั้งเห็นควรให้กำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2566 และค่าสอบทานรายไตรมาสของบริษัทเป็นจำนวนเงิน 1.00 ล้านบาท เท่ากับปี 2565 ซึ่งบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้รับการคัดเลือกให้เป็นสำนักงานสอบบัญชีของบริษัทย่อยสำหรับปี 2566 ด้วย ทั้งนี้ ค่าสอบบัญชีประจำปี 2566 และค่าสอบทานรายไตรมาสของบริษัทย่อยเป็นจำนวน 4.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 เป็นจำนวนเงิน 0.3 ล้านบาท เนื่องจากจำนวนรายการและงานตรวจสอบที่เพิ่มขึ้นตามการกลับมาดำเนินธุรกิจอย่างเต็มรูปแบบของบริษัทย่อยภายหลังสถานการณ์โควิด-19 นอกจากนี้มีค่าบริการอื่น (ถ้ามี) ได้แก่ การตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) จำนวน 0.8 ล้านบาท การตรวจสอบเอกสารสำหรับการป้องกันความเสี่ยง 25,000 บาทต่อเอกสาร และการแก้ไขสัญญาเช่าเครื่องบิน 5,000 บาทต่อสัญญาจึงขออนุญาตทางที่ประชุมพิจารณานุมัติรายการดังกล่าว

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานในที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณานุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนด ค่าสอบบัญชีประจำปี 2566 ดังรายละเอียดตามที่ได้นำเสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านมติอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนน ไม่เห็นด้วย หรืองดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

## มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าสอบบัญชีประจำปี 2566 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	8,923,500,823	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

## วาระที่ 7 พิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2566

เนื่องจากในวาระนี้คุณณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระในปีี้ กระทบซึ่งเป็นสมาชิกคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจึงขอเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ที่ประชุมแทนครับ

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 มาตรา 71 และข้อบังคับของบริษัทข้อ 17 กำหนดให้กรรมการออกจากตำแหน่งตามวาระในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี อัตราหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมด โดยกรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ สำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 บริษัทได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นในการเสนอรายชื่อบุคคลที่เหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการบริษัท เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเป็นการล่วงหน้าตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2566 ซึ่งไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอรายชื่อกรรมการเพื่อรับการคัดเลือกแต่อย่างใด

โดยการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 ครั้งนี้ มีกรรมการที่ต้องออกตามวาระดังนี้

วาระ	รายชื่อคณะกรรมการ	ตำแหน่ง
7.1	นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
7.2	นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ
7.3	นายรชชแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
7.4	นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการ

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเห็นควรเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามกำหนดวาระประจำปี 2566 ทั้ง 4 ท่านกลับเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง

โดยกรรมการทั้ง 4 ท่าน มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ประวัติของกรรมการโดยสรุปแต่ละท่านปรากฏตามเอกสารประกอบหนังสือเชิญประชุม (เอกสารแนบ 3) แล้ว

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามกำหนดวาระประจำปี 2566 ตามที่เสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านการอนุมัติด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้น



ที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ทั้งนี้ การลงคะแนนในวาระนี้ขอให้ลงคะแนนสำหรับกรรมการเป็นรายบุคคล ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนน ไม่เห็นด้วย หรือ งดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

### มติที่ประชุม

ที่ประชุมมีมติอนุมัติแต่งตั้งกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามกำหนดวาระประจำปี 2566 กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ดังต่อไปนี้

#### วาระที่ 7.1 นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	8,923,500,821	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9999
ไม่เห็นด้วย	2	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

#### วาระที่ 7.2 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	8,923,497,421	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9999
ไม่เห็นด้วย	2	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	3,400	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

#### วาระที่ 7.3 นายรอชแมน บิน โอมาร์ กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	8,923,497,423	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	3,400	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

#### วาระที่ 7.4 นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

เห็นด้วย	8,923,497,423	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	3,400	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

### วาระที่ 8 พิจารณานุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566

ประธานในที่ประชุมได้ขอเชิญคุณณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เป็นผู้ให้ข้อมูลกับผู้ถือหุ้นในวาระนี้

คุณณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า

คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและมีมติเห็นชอบตามความเห็นของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เห็นควร กำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566 โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมของค่าตอบแทนที่สอดคล้องกับผลประกอบการ หน้าที่ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการแต่ละท่าน ซึ่งค่าตอบแทนดังกล่าวอยู่ในระดับที่เหมาะสม เทียบเคียงได้กับตลาดและบริษัทจดทะเบียนที่มีขนาดใกล้เคียงกัน รวมทั้งเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพ ไว้กับบริษัท โดยค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566 ยังคงเป็นอัตราเดียวกับปี 2565 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 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 บาทเท่านั้น
- 2) ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- 3) ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาท ต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- 4) ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

#### ค่าตอบแทนอื่นๆ

##### สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้ ประธานที่ประชุมขอให้ที่ประชุมพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566 ตามที่เสนอ ซึ่งวาระนี้ต้องผ่านการอนุมัติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมที่ประสงค์จะออกเสียงลงคะแนน ไม่เห็นด้วย หรือ ดออกเสียง สามารถกดปุ่มออกเสียงลงคะแนนได้ในระบบอิเล็กทรอนิกส์

#### **มติที่ประชุม**

ที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2566 ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม ดังต่อไปนี้

เห็นด้วย	8,923,144,363	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	99.9960
ไม่เห็นด้วย	352,060	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0039
งดออกเสียง	4,400	เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
บัตรเสีย	0	เสียง	ไม่นับเป็นฐานเสียง	-
รวมจำนวนผู้ออกเสียง (369 ราย)	8,923,500,823	เสียง		

## วาระที่ 9 พิจารณาเรื่องอื่น ๆ (ถ้ามี)

ประธานที่ประชุมแถลงต่อที่ประชุมว่า วาระนี้กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นซักถาม และ/หรือให้ความเห็นต่างๆ ต่อคณะกรรมการ (ถ้ามี) และ/หรือให้คณะกรรมการชี้แจง ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นโดยจะไม่มีการนำเสนอเรื่องอื่นใดให้ที่ประชุมอนุมัติ และจะไม่มีการลงมติใดๆ ในวาระนี้

มีผู้ถือหุ้นและผู้มอบฉันทะสอบถามดังต่อไปนี้

### - คุณประสิทธิ์ ชี้อศตยาศิลป์ (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

1) บริษัทคาดการณ์การเติบโตรายได้ของบริษัท โดยแยกเป็นเส้นทางในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศ อย่างไร 2) ในสภาวะเศรษฐกิจโลกปัจจุบัน ที่มีแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยสูง และภาวะเศรษฐกิจในประเทศหลักอย่างเช่น USA EU จีน มีความไม่แน่นอน รวมถึงราคาน้ำมันที่ยังคงตัวอยู่ในระดับปัจจุบัน บริษัทมุ่งเน้นการเตรียมตัวหรือใช้กลยุทธ์ใดในการที่จะนำบริษัทฝ่าฟันเพื่อการเติบโตในปีนี้ 3) จากจำนวนนักท่องเที่ยวตั้งแต่ต้นปีจนถึงปัจจุบัน บริษัทคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวไว้เท่าใด และกำลังซื้อต่อนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเป็นอย่างไร เพราะข้อมูลของเมื่อก่อนเหมือนว่าจะประมาณ 50,000 บาท/คน แต่ปัจจุบันที่ทางการประกาศดูเหมือนว่าจะลดลงมา ครับ

### - คุณสันติสุข คล่องใช้ยา (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

คำถามข้อแรกน่าจะเป็นเรื่องการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ ขอเรียนว่าจำนวนผู้โดยสารในประเทศ ผมกำหนดจากเที่ยวบิน ภายในไตรมาสแรกของปีนี้ ไทยแอร์เอเชียสามารถเปิดเที่ยวบินภายในประเทศได้แล้วร้อยละเซ็นต์ คาดหวังว่าจำนวนผู้โดยสารทั้งปีที่เราขนส่ง 20 ล้านคน ประมาณร้อยละ 70 หรือกว่า 13 ล้านคน เป็นผู้โดยสารในประเทศ ที่เหลือ 7 ล้านคน เป็นผู้โดยสารต่างประเทศ เพราะฉะนั้นต่างประเทศก็จะใกล้เคียงเปอร์เซ็นต์ภายในปีนี้

คำถามข้อที่สอง เรื่องภาวะเศรษฐกิจโลก เป็นเรื่องที่เราควบคุมไม่ได้ เป็น uncontrollable factor สิ่งที่เราทำได้คือการบริหารจัดการภายใน ควบคุมดูแลสุขภาพในเรื่องของกระแสเงินสด และความสามารถในการทำรายได้ ส่วนการจัดการในเรื่องของแหล่งเงินทุนต่างๆ บริษัทก็มีนโยบายหรือมีมาตรการที่ชัดเจน แต่ปัจจัยหลักคือการจัดการภายใน โดยเน้นไปที่การสร้างรายได้และการรักษาสุขภาพคล่องหรือสถานภาพเงินสดที่ดี

คำถามข้อที่สาม การคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งบริษัทจะอ้างอิงจากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นหลัก เพราะเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และมีการทำงานโดยสำนักงานในต่างประเทศหลายๆ สำนักงานซึ่งน่าจะมีข้อมูลที่ถูกต้องและละเอียดที่สุด ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ปีนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คาดหมายจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทย กรณีที่ดีที่สุดอยู่ที่ 30 ล้านคน แต่กระผมคิดว่าน่าจะอยู่ที่ประมาณ 25-30 ล้านคน โดยตัวแปรที่สำคัญคือนักท่องเที่ยวจีนว่าจะเข้ามาช้าเร็วแค่ไหน และจำนวนมากน้อยแค่ไหน ในจำนวน 30 ล้านคนที่เป็น best case เข้าใจว่านักท่องเที่ยวชาวจีนน่าจะอยู่ที่ประมาณ 7-8 ล้านคน เพราะตัวแปรตัวนี้จะทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในประเทศไทยแปรไปตามปัจจัยหลักซึ่งก็คือนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน ส่วนจำนวนค่าใช้จ่ายในประเทศก็คงจะเป็นหน้าที่ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทางสายการบินไม่มีข้อมูลการใช้จ่ายในด้านอื่นๆ เราเพียงแต่ทราบว่าคุณค่าโดยสารน่าจะมีอัตราที่สูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนโควิด ทั้งนี้ เป็นไปตามกลไกของ demand และ supply ครับ

- **คุณรุ่งโรจน์ ธนกรดิษฐ์** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)  
สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จะใช้สุวรรณภูมิเป็นฐานการบินไปอีกนานแค่ไหน
- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)  
เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย หรือ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน ผมจึงไม่ทราบข้อมูลภายในของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ และต้องขออภัยที่ไม่สามารถตอบคำถามได้ครับ
- **คุณวิเชฐ ตันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)  
ท่านผู้ถือหุ้นอาจเห็นว่าใช้ชื่อ ไทยแอร์เอเชีย เหมือนกัน แต่ทางกฎหมายเราไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกันครับ
- **คุณประสิทธิ์ ชี้อัสตยาศิลป์** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)  
บริษัทมองว่าการแข่งขันธุรกิจการบินในปีนี้เป็นปีหน้าจะเป็นอย่างไร เพราะมีข่าวว่าจะมีสายการบินเปิดใหม่หลายสายการบิน อยากให้บริษัทช่วยแชร์ปัจจัยเสี่ยงหรือปัจจัยที่บริษัทมองว่าต้องติดตามอย่างใกล้ชิด 3 อันดับแรกในปีนี้เป็นปีนี้ครับ
- **คุณธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์** (ประธานกรรมการบริหาร)  
ตามที่คุณสันติสุขได้นำเสนอไปในเรื่องของผลประกอบการ จะเห็นว่าในปีนี้เป็นปี การแข่งขันจริงๆ แล้วลดลงจากช่วงก่อนโควิด และแต่ละสายการบินก็มีมุมมองของตัวเองที่ยื่นอยู่ เพราะฉะนั้นการแข่งขันด้านราคาจะไม่ค่อยเห็นแล้ว หรือเห็นน้อยลง เพราะในช่วงโควิดก็บาดเจ็บกันไปหลายๆ สายการบิน ดังนั้นช่วงหลังโควิดที่ให้บริการมา ตอนนั้นก็พยายามที่จะรักษากระแสเงินสดไว้ ซึ่งนโยบายนี้ผมเชื่อว่า ทุกสายการบินประพฤติ ปฏิบัติด้วยดี ส่วนข่าวของ 3-4 สายการบินที่เปิดมา ผมบอกได้ว่าคงไม่มีผลกระทบต่อการบริหารงานของแอร์เอเชีย หรือไทยแอร์เอเชีย เหตุผลคือ หนึ่งในนั้นเป็นสายการบินที่บินระยะไกล (long haul) ซึ่งบินออกนอกประเทศ ไม่ได้เข้ามาแข่งขันในประเทศ ส่วนที่จะมีแข่งขันในประเทศที่ปรากฏตามข่าวคือ สายการบิน P70 ซึ่งจะมีเครื่องบินแค่ประมาณ 3-4 ลำ กว่าฝูงบินจะเติบโตก็คงต้องใช้เวลาและเน้นเที่ยวบินที่เป็นแบบเช่าเหมาลำ (charter flight) เข้าเมืองจีน ตลาดจีนก็เป็นตลาดใหญ่ เพราะฉะนั้นมีคู่แข่งมาอีกรายหนึ่ง หรือมีคู่ค้ามาอีกรายหนึ่งก็คงไม่ทำให้ไทยแอร์เอเชียบอบช้ำ ส่วนสายการบินอื่นจะเป็นสายการบินเล็ก ๆ เช่น seaplane ที่ให้บริการแค่ 12 ที่นั่ง อยู่แถวที่มีทะเล ก็ไม่ได้มีผลต่อการแข่งขันเท่าไร เพราะฉะนั้นก็วางใจได้ครับ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นเราไม่ได้ประมาท ยังคงเฝ้าระวังอยู่ตลอดเวลา ขอขอบคุณครับ
- **คุณวิเชฐ ตันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)  
ต้องขอขอบคุณคุณประสิทธิ์นะคะ อย่างที่คุณธรรศพลฐ์ได้เรียนไป การแข่งขันมีดีแล้วครับ และที่สำคัญเวลาที่ดูธุรกิจก็จะดูกันที่ส่วนแบ่งการตลาด (market share) เข้าใจว่าคุณประสิทธิ์อาจมีความเป็นห่วงว่าไทยแอร์เอเชียอาจจะเสีย market share ไป ซึ่งทางเราได้เรียนเน้นย้ำว่าความพร้อมต่างๆ ในการให้บริการด้านการบินจะขึ้นอยู่กับความพร้อมของจำนวนเครื่องบิน การบริหารค่าใช้จ่าย การให้บริการที่ดี ถ้าติดตามการประชุมในวันนี้ของเราโดยตลอดจะพบว่าคุณสมบัติเหล่านั้นสายการบินไทยแอร์เอเชียมีครบถ้วน เราจึงค่อนข้างมั่นใจครับว่า การแข่งขันครั้งนี้เป็นการแข่งขันที่ดีและเราน่าจะครองตำแหน่งที่เป็นผู้นำของสายการบิน low cost ต่อไป
- **คุณประสิทธิ์ ชี้อัสตยาศิลป์** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)  
การที่ไทยแอร์เอเชียมีโอกาสเข้าไปให้บริการในสนามบินสุวรรณภูมิ นั้น ทำให้สายการบินมีประสิทธิภาพการดำเนินการอย่างไรบ้าง ให้ทางผู้บริหารอธิบายให้เห็นภาพและสิ่งที่เกิดขึ้น ครับ

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

ก่อนอื่นเลยต้องเรียนว่า ฐานปฏิบัติการบินหลักในกรุงเทพของไทยแอร์เอเชียยังอยู่ที่สนามบินดอนเมืองซึ่งเครื่องบินจำนวนมากอยู่ที่นี้ สำหรับที่สนามบินสุวรรณภูมิเกิดขึ้นในช่วงโควิด ซึ่งตอนนั้น ตลาด long haul หรือตลาดต่างประเทศระยะไกล ไม่ว่าจะเป็นยุโรป อเมริกา เริ่มมีเที่ยวบินเข้ามาผ่านทางสนามบินสุวรรณภูมิมากขึ้น เราจึงเห็นโอกาสเอาเครื่องบินไปไว้ที่นั่นประมาณ 3-4 ลำ เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เข้ามาจากเส้นทางไกลๆ แล้วต่อเที่ยวบินในประเทศ เพราะฉะนั้น strategic หรือกลยุทธ์ของไทยแอร์เอเชียในการที่อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ คือ การ interlining คือ การต่อเครื่องของนักท่องเที่ยวที่มาจากการเดินทางในระยะไกล ซึ่ง ณ ขณะนี้เรายังคงกลยุทธ์อันนี้ไว้ และอาจจะเพิ่มบ้างในเที่ยวบินต่างประเทศใกล้ๆ ประเทศเรา เที่ยวบินที่เปิดล่าสุดคือจากสุวรรณภูมิไปที่กัวลาลัมเปอร์ เนื่องจากความต้องการเดินทางค่อนข้างสูง แล้วไทยแอร์เอเชียมีเที่ยวบินจำนวนมากอยู่ที่สนามบินดอนเมืองเราจึงกระจายเที่ยวบินบางส่วนไปอยู่ที่สุวรรณภูมิด้วย สำหรับสนามบินดอนเมืองซึ่งเป็นสนามบินในเมือง การเดินทางของผู้โดยสารอาจจะสะดวกกว่า เดินทางใกล้กว่า โดยการบริหารจัดการในสนามบินดอนเมืองก็จะจัดการได้ง่ายกว่าเนื่องจากมีเที่ยวบินน้อยกว่าเมื่อเทียบกับที่สนามบินสุวรรณภูมิ ส่วนเรื่องของการจัดการด้านการให้บริการผู้โดยสาร เนื่องจากสนามบินดอนเมืองโดยสัดส่วนทางกายภาพอาจจะไม่ใหญ่หรือไม่กว้างเท่าสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนั้นการจัดการจึงทำได้ง่ายและมีประสิทธิภาพมากกว่าเมื่อเทียบกับที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินใหญ่ มีเที่ยวบินเยอะ มีผู้โดยสารไปใช้เป็นจำนวนมาก การจัดการปัญหาต่างๆ ก็อาจจะมีความบ้างในช่วงแรกๆ เมื่อการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในปริมาณมากและจำนวนบุคลากรที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสารอาจจะไม่ทันทั่วถึงที่ จึงอาจส่งผลทำให้ประสิทธิภาพลดลงไปบ้างที่สุวรรณภูมิ แต่โดยรวมของสายการบินไทยแอร์เอเชียเองก็มีการบริหารจัดการที่ดี มีประสิทธิภาพทั้งสองสนามบิน ครับ

- **คุณพิสุทธิศักดิ์ ดุลยภาพพัทธ์** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

แนวโน้มยอดขายคาดว่าจะกลับมาสู่ภาวะก่อนโควิด-19 ได้ช่วงไหน

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

เป้าหมายของปี 2566 ไทยแอร์เอเชียจะขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 20 ล้านคน ก่อนโควิดไทยแอร์เอเชียขนส่งอยู่ที่ 22 ล้านคน ตอนนั้นก็ใกล้เคียงคิดเป็นประมาณร้อยละ 90 เพราะฉะนั้นถ้ามี upside น่าจะใกล้เคียงเกือบร้อยเปอร์เซ็นต์ของจำนวนผู้โดยสารที่เราขนส่งได้ก่อนโควิด ในแง่จำนวนของตัวเลขก็ใกล้เคียง เคยขายสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 4 หมื่นกว่าล้าน ซึ่งปีนี้คิดว่าน่าจะใกล้เคียงถ้า base จากจำนวนผู้โดยสาร จำนวน load factor และ average fare หรือราคาที่เราขายได้ ณ ขณะนี้ รายได้น่าจะกลับมาใกล้เคียงกับก่อนโควิด ครับ

- **คุณธำรง อนันต์ทวีผล** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

จากสถานการณ์ตอนนี้ ยังคิดว่าปลายปีจะสามารถเพิ่มเครื่องบินอีก 5 ลำ ได้อยู่หรือไม่ เพราะแต่ละสายการบินมีแผนเพิ่มเครื่องบินกันหมด จะเกิดสงครามราคาในปีหน้าหรือไม่

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

ไทยแอร์เอเชียยังมั่นใจว่าจะเพิ่มเครื่องบินได้ตามเป้าหมาย ณ ขณะนี้เรามีเครื่องบินอยู่ 53 ลำ จริงๆ 54 ลำ อยู่ในระหว่างการคืน 1 ลำ ซึ่ง ณ ขณะนี้เรายังนำเครื่องบินมาใช้ไม่ครบ ตอนนี้อยู่ประมาณ 47 ลำ เหลืออีกประมาณ 8 ลำ ที่จะต้องเอากลับมา กรณี 5 ลำ ที่จะเพิ่มเป็นกรณีพิเศษ เป็นกรณีที่คุณแล้วน่าจะมีความต้องการในการเดินทางมากขึ้น

โดยเฉพาะในไตรมาสที่ 3 และ 4 บริษัทจึงมีแผนที่จะเอาเครื่องบินเข้ามาอีก 5 ลำ คือการเอาเครื่องบินเข้ามาขึ้นอยู่กับการวางแผนเรื่องของเครือข่ายหรือ network หรือ destination หรือ route ที่เราจะเปิด ซึ่งก่อนหน้านี้เราใช้เครื่องบินอยู่ 63 ลำ ทุกลำมี network หรือเส้นทางการบินที่กำหนดไว้ชัดเจนอยู่แล้ว สมมติเราใช้เครื่องบินไม่หมด 53 ลำ และเอาเข้ามาอีก 5 ลำ เป็น 58 ลำ ก็ยังไม่เท่ากับสิ่งที่เราเคยปฏิบัติการบินได้คือ 63 ลำ เพราะฉะนั้นเส้นทางที่เรามีบินทั้งหมดได้ทำการต่ออายุและวางแผนไว้ทั้งหมด โดยเครื่องบินที่เข้ามาก็จะกลับไปบินในเส้นทางที่เคยบินและไม่จำเป็นต้องจะไปหาเส้นทางใหม่ เส้นทางที่เราบินอย่างเดียวก็น่าเพียงพอ เหมาะสมกับจำนวนเครื่องบินที่จะเข้ามา อย่างไรก็ตามบางท่านอาจจะกังวลเรื่องของ slot หรือศักยภาพของสนามบิน อย่าลืมว่าก่อนหน้านี้สายการบินคู่แข่ง ไม่ว่าจะเป็นไลออนแอร์ หรือนกแอร์ ได้ลดจำนวนฝูงบินลงไป การจะเอากลับเข้ามาก็ไม่ได้เร็วเหมือนตอนเอาออกไป เพราะฉะนั้นเราจึงเชื่อว่าภายในปีนี้เป็นปีหน้า ยังมี slot และศักยภาพของสนามบินดอนเมืองยังรองรับจำนวนเครื่องบินที่มีแผนจะเอากลับมาได้

- **คุณวิเชฐ์ ดันติวานิช** (ประธานกรรมการและประธานในที่ประชุม)

ขอเรียนเสริมนะครับ การเพิ่มจำนวนเครื่องบินเป็นสิ่งที่สายการบินชั้นนำต้องเตรียมตัวอยู่แล้ว ถ้าท่านเป็นผู้ถือหุ้นที่ติดตามมาไม่น้อยกว่า 3 ปี จะเห็นว่าไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์ที่สำคัญคือ pause and play ช่วงที่มีโควิด เราเน้นย้ำว่า ถ้าได้บินพุงนี้ เราพร้อมแค่ไหน ซึ่งแปลว่าการวางกลยุทธ์ภาพใหญ่ เราตระหนัก เรามีความพร้อมอยู่ตลอดเวลา จึงอยากเรียนท่านผู้ถือหุ้นว่าขอให้เชื่อมั่นว่า กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกคน มีการเตรียมความพร้อมเต็มที่จริงๆ ดังนั้นถ้าจะมีโอกาสในการที่จะเพิ่มกำไร เพิ่มรายได้ ไทยแอร์เอเชียน่าจะมีความพร้อมในลำดับต้นๆ ของสายการบิน low cost ด้วยกัน ครับ

- **คุณถาวร อนันต์ทวีผล** (ผู้ถือหุ้นมาด้วยตนเอง)

ถ้าไรจากการขนส่งผู้โดยสารไปประเทศจีนสูงจริงหรือไม่และเพราะอะไร

- **คุณสันติสุข คล่องใช้ยา** (ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร)

ในแง่กำไรคงตอบเป็นตัวเลขไม่ได้ แต่ขอเรียนว่า ณ ขณะนี้ไทยแอร์เอเชียเปิดเที่ยวบินไปเมืองจีนเกือบ 100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทุกเที่ยวบินมีอัตราการใช้บรรทุกหรือ load factor ที่เกินร้อยละ 90 ทั้งสิ้น ส่วนในเรื่องของราคาก็ดีกว่าช่วงก่อนโควิดเกือบร้อยละเซ็นต์ เนื่องจาก demand supply กลับไปที่โจทย์เดิม มีความต้องการในการเดินทางสูง สืบเนื่องจากจำนวน load factor ที่ได้ ขณะเดียวกันเรื่องของ fare เรื่องของ average fare ก็สูงกว่าเดิมเป็นร้อยละเซ็นต์ เราคาดว่าสถานการณ์น่าจะคงตัวไประยะยาวๆ เนื่องจากการพัฒนาหรือการตอบสนองในเรื่องของ supply ยังมีจำกัดอยู่ตามเหตุผลที่ได้เรียนไป ทั้งทางฝั่งจีนเอง และฝั่งไทยเอง เพราะฉะนั้นจึงเชื่อว่าเหตุการณ์เช่นนี้จะยังดำเนินต่อไปตลอดทั้งปี 2566 ส่วนกำไรเป็นตัวเลขต่อเที่ยวบินคงไม่สามารถจะพูดได้ ณ ขณะนี้ แต่สามารถบอกได้คร่าวๆว่า load factor สูง fare สูง น่าจะมีผลประกอบการที่ดี โดยเฉพาะ flight ที่ไปประเทศจีนครับ

ต่อจากนั้นไม่มีผู้ถือหุ้นให้ความเห็นหรือสอบถามในวาระนี้อีก ประธานที่ประชุมแถลงเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า

วันนี้การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เป็นการประชุมที่ดีมาก ผมขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้นทุกท่านที่เป็นห่วงเป็นใย และสนับสนุนพวกเรามาโดยตลอด ขอขอบคุณกรรมการทุกคนที่ได้ร่วมช่วยกันคิด ช่วยกันวางกลยุทธ์ และช่วยกันส่งเสริมธุรกิจตามบทบาทของแต่ละคน ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ทุกคนที่ได้ร่วมฝ่าฝืนอุปสรรคกันมา ขอขอบคุณพนักงานทุกคนด้วยแทนผู้ถือหุ้น ครับ ขณะนี้ถึงเวลาอันสมควรผมขอปิดการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เท่านี้ ขอขอบคุณครับ

สรุปจำนวนผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง 22 ราย จำนวนหุ้น 2,319,210,800 หุ้น และผู้ถือหุ้นที่มอบฉันทะ 347 ราย จำนวนหุ้น 6,604,290,023 หุ้น รวมเป็นจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม 369 ราย จำนวนหุ้น 8,923,500,823 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 73.3581 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท โดยบริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมซึ่งบันทึกรายละเอียดที่สำคัญโดยสรุปที่เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมส่งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและกระทรวงพาณิชย์ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด พร้อมทั้งเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทต่อไป

เลิกประชุมเวลา 16.10 นาฬิกา



(นายวิเชฐ ตันติวานิช)

ประธานที่ประชุม



(นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ)

เลขานุการบริษัท