



ส่วนที่ 2
บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

ชื่อบริษัทที่ออกหลักทรัพย์	: บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”)
ชื่อภาษาอังกฤษ	: Bangkok Aviation Fuel Services Public Company Limited
ประเภทธุรกิจ	: การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานแก่ทุกสายการบิน ทั้งที่เป็นเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) และ ท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย และท่าอากาศยานสุโขทัย
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 171/2 หมู่ 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210
เลขทะเบียนบริษัท	: บมจ.571
Home Page	: http://www.bafsthai.com
โทรศัพท์	: 0-2565-3811-8, 0-2535-3635-6
โทรสาร	: 0-2565-3823

บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์ในการนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหลักทรัพย์ครั้งนี้ประมาณ 540 ล้านบาท ไปลงทุนดังนี้

<u>วัตถุประสงค์การใช้เงิน</u>	<u>จำนวนเงิน (ล้านบาท)</u>	<u>ระยะเวลา ที่ใช้เงิน โดยประมาณ</u>
1. ลงทุนในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด	107.75	2545
2. ลงทุนในโครงการก่อสร้างระบบคลังน้ำมันอากาศยาน (Depot) ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	432.25	2545
รวม	540.00	

ทั้งนี้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการตามโครงการในวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จะสำรองเงินจากการเสนอขายหลักทรัพย์เพื่อใช้ลงทุนในโครงการอื่นที่มีความต่อเนื่องกับธุรกิจของบริษัทฯ โดยจะไม่นำเงินไปลงทุนในธุรกิจที่ไม่มีความถนัดและไม่มีประสบการณ์ อนึ่ง การนำเงินจำนวนดังกล่าวไปลงทุนในโครงการใดๆ จะต้องเสนอแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติการทำรายการ

1. ปัจจัยความเสี่ยง

ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยตรงมีดังนี้

(1.1) ผลกระทบจากการเปิดบริการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ในปี 2548

ผลกระทบที่มีต่อบริษัทฯ คือ ความเสี่ยงในการลดลงของจำนวนเที่ยวบินที่มาจอดแวะ ณ ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการตามกำหนดการในปี 2548 รัฐบาลมีนโยบายที่จะขอความร่วมมือจากสายการบินต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ให้เที่ยวบินส่วนใหญ่เปลี่ยนไปลงจอดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในครั้งแรก (First Phase) ของท่าอากาศยานที่จะเปิดบริการอย่างเป็นทางการในปี 2548 นั้น สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30-35 ล้านคนต่อปี โดยในส่วนที่ 2 และ 3 นั้น จะเริ่มต้นก่อสร้างหลังจากปี 2548 เพื่อรองรับการขยายตัวของผู้โดยสารในอนาคต ซึ่งเมื่อทั้ง 3 ส่วนแล้วเสร็จตามกำหนดการในปี 2561 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 70-75 ล้านคนต่อปี (โปรดดูคำอธิบายและการวิเคราะห์ ในหน้า 73)

ผลกระทบจากการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปได้ว่า หากท่าอากาศยานดอนเมืองไม่ได้ให้บริการในฐานะท่าอากาศยานนานาชาติอีกต่อไป อาจมีผลกระทบต่อรายได้หลักของบริษัทฯ ในการให้บริการเชื้อเพลิงการบินจากเดิมที่บริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการทั้งสามระบบ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองแต่ผู้เดียว ได้แก่ ระบบคลังน้ำมันอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ และระบบเติมน้ำมันอากาศยาน ซึ่งจากงบการเงินประจำปี 2544 บริษัทฯ มีรายได้จากค่าบริการทั้งสามระบบ จำนวน 882.41 ล้านบาท (โปรดดูตารางสรุปงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในหน้า 65) สมมติฐานของผลกระทบต่อรายได้หลักที่อาจเกิดขึ้น คือ บริษัทฯ อาจไม่ได้เป็นผู้ให้บริการระบบคลังน้ำมันอากาศยาน และระบบเติมน้ำมันอากาศยานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากยังไม่มีแผนและมีการแข่งขันสูงซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ ขาดรายได้จากค่าบริการ 2 ส่วนนี้ โดยบริษัทฯ เหลือรายได้จากการลงทุนผ่านบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ซึ่งเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินงานในส่วนของการส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อเพียงรายเดียวอยู่ร้อยละ 45 เท่านั้น ทั้งนี้รายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ ไทยเชื้อเพลิงการบินขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต (โปรดดูตารางแสดงประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานคร ปี 2545 – 2552 ส่วนที่ 2 หน้า 40)

ผู้บริหารของบริษัทฯ มีความเห็นว่าแนวโน้มของการหยุดให้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองอย่างสิ้นเชิงนั้นคงเป็นไปได้ยาก เนื่องจากกำหนดการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2548 นั้น เป็นเพียงการเปิดให้บริการในครั้งแรก ซึ่งท่าอากาศยานสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 30 ล้านคน และสามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุดได้ไม่เกิน 35 ล้านคน และจากประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่ทางการท่าอากาศยานกรุงเทพทำการศึกษานั้นคาดว่าจะจำนวนผู้โดยสารในปี 2548 จะเกินกว่า 35 ล้านคน ซึ่งเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียวจะไม่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด ดังนั้น การที่จะมีการปิดท่าอากาศยานดอนเมืองในปีที่การก่อสร้างในส่วนแรกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วเสร็จจึงไม่น่าจะเป็นไปได้ ประกอบกับท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานที่ครบวงจร มีอายุการใช้งานเหลืออีกนาน ทั้งนี้ ท่าอากาศยานดอนเมืองกำลังก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน (Pier) ที่ 5 พร้อมระบบท่อน้ำมันใต้ลานจอดเพิ่มจากเดิมที่มีอยู่ 4 อาคาร เพื่อรองรับเครื่องบินที่มีลำตัวกว้าง โดยเริ่มก่อสร้างในปี 2543 และแล้วเสร็จในปี 2545 รวมทั้งท่าอากาศยานดอนเมืองยังมีโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อขยายกำลังการให้บริการของท่าอากาศยาน (Airport Capacity) ทำให้เพิ่มความ

สามารถในการบริการผู้โดยสารจาก 33 ล้านคนต่อปี เป็น 37 ล้านคนต่อปี มูลค่าของโครงการรวมประมาณ 4,359 ล้านบาท โดยเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2544 และแล้วเสร็จในปี 2546 ดังนั้น หากมีการหยุดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองก็จะทำให้การลงทุนดังกล่าวเปล่าประโยชน์ ทั้งที่ท่าอากาศยานดอนเมืองยังมีความสามารถในการบริการอย่างเต็มที่และใช้ประโยชน์ได้เป็นอย่างดี นอกจากนั้น กองทัพอากาศไทยก็มีนโยบายใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานการบินของกองทัพเช่นเดิม และในประเทศต่างๆ ก็มีหลายประเทศที่เมืองสำคัญมีท่าอากาศยานมากกว่า 1 แห่ง อาทิ ประเทศสหรัฐอเมริกา เมืองนิวยอร์กมี 3 ท่าอากาศยาน ประเทศญี่ปุ่น เมืองโตเกียวมี 2 ท่าอากาศยาน เป็นต้น ดังนั้น ในอนาคตการที่กรุงเทพมหานครจะมีท่าอากาศยานสากล 2 แห่ง ทั้งที่ดอนเมืองและสุวรรณภูมิจึงมีความเป็นไปได้สูง แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนเที่ยวบินที่จะมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองคงจะมีจำนวนน้อยลง เนื่องจากเที่ยวบินบางส่วนจะไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ หากมองในเรื่องการแข่งขันการให้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้บริหารของบริษัทฯ มีความเห็นว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองสามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ เนื่องจากมีอัตราค่าบริการที่ต่ำกว่าเป็นข้อได้เปรียบเชิงกลยุทธ์สายการบินต่างๆ ให้มาใช้บริการ ซึ่งสืบเนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงการใหญ่ที่มีการใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้องมีการคิดค่าต้นทุนโครงการเพิ่มเข้าไปในค่าบริการต่างๆ ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองมีการตัดค่าเสื่อมราคาไปเป็นส่วนใหญ่แล้ว โดยอัตราค่าบริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองน่าจะมีโอกาสปรับสูงขึ้นได้อีก เนื่องจากจะมีช่วงห่างจากค่าบริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะเป็นการช่วยในแง่รายได้ที่จะลดลงจากจำนวนเที่ยวบินที่ย้ายไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้คำนึงถึงผลกระทบในการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานสากลแห่งที่สองของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงในการสูญเสียรายได้หลักหากท่าอากาศยานดอนเมืองหยุดให้บริการหรือลดจำนวนเที่ยวบินลงอย่างมีนัยสำคัญ และเพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายดังนี้

1 เข้าร่วมเป็นผู้ดำเนินการระบบบริการเชื้อเพลิงการบินอย่างครบวงจร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (“บพม.”) ผู้เป็นเจ้าของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้ผู้สนใจดำเนินการให้บริการระบบบริการเชื้อเพลิงการบินทั้ง 3 ระบบ คือ ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ระบบคลังน้ำมันอากาศยาน และระบบเติมน้ำมันอากาศยาน ซึ่งแต่ละระบบที่บริษัทฯ มีส่วนร่วมดำเนินการ หรือมีความประสงค์ที่จะเข้าร่วมดำเนินการในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

1.1 **ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ** (โปรดดูรายละเอียดโครงการในหัวข้อที่ 5 โครงการดำเนินงานในอนาคต หน้า 44) มูลค่าโครงการทั้งหมดประมาณ 2,360 ล้านบาท ปัจจุบัน บพม. ได้คัดเลือกผู้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว คือ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ (โปรดดูรายละเอียดบริษัทร่วม ในหัวข้อที่ 2.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ หน้า 15-16) โดยมีกำหนดเวลาให้บริการตามสัญญา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มดำเนินการเปิดให้บริการ

1.2 **ระบบคลังน้ำมันอากาศยาน** (โปรดดูรายละเอียดโครงการในหัวข้อที่ 5 โครงการดำเนินงานในอนาคต หน้า 45) มีมูลค่าเงินลงทุนในโครงการประมาณ 2,036 ล้านบาท โดยเพื่อเตรียมก่อสร้างคลังน้ำมัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการซื้อที่ดินที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพื้นที่ประมาณ 60 ไร่ และปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการออกแบบคลังน้ำมันตามแนวคิด (Conceptual Design) เพื่อใช้ในการก่อสร้าง การดำเนินการโครงการระบบคลังน้ำมันอากาศยานในครั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับอนุญาตจากบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (ซึ่งเป็นผู้ดำเนิน

การระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ให้บริษัทฯ ดำเนินการเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันอากาศยานกับระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ซึ่งผู้ดำเนินการโครงการนี้ไม่ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (พ.ร.บ. ร่วมทุนรัฐวิสาหกิจ) เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มีความเห็นตามบันทึกเรื่องการให้เอกชนเข้าประกอบกิจการในพื้นที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง ถึงกรณีที่คลังน้ำมันตั้งอยู่ภายนอกเขตท่าอากาศยานในที่ดินของเอกชน โดยจะมีเพียงท่อเชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ที่บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนและเป็นผู้ลงทุนทั้งหมด จะไม่ถือเป็นกิจการของรัฐ และไม่ต้องปฏิบัติตามพ.ร.บ. ร่วมทุนรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ยังได้ทำหนังสือแจ้งไปยัง บทม. เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2544 ถึงการเชื่อมระบบคลังน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ เข้ากับระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัดเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จะเห็นได้ว่า เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการระบบเชื้อเพลิงอากาศยานอย่างครบวงจรแก่สายการบินทั้งในและต่างประเทศแต่เพียงผู้เดียว ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นเวลากว่า 19 ปี บริษัทฯ จึงมีความได้เปรียบในเรื่องการมีความชำนาญและความเชี่ยวชาญในธุรกิจบริการเชื้อเพลิงการบิน นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้แก่ บมจ.การบินไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท เอสโซ่ ประเทศไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท โมบิล อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน แอนด์ มาร์ติน เซลล์ อิงค์ บริษัท น้ำมันคาลเท็กซ์ (ไทย) จำกัด และบริษัท เอลพี เอวิเอชัน (ประเทศไทย) จำกัด ได้มีหนังสือถึง บทม. สนับสนุนให้บริษัทฯ เข้าไปลงทุนในระบบคลังน้ำมันอากาศยาน

ความเสี่ยงในระบบคลังน้ำมันอากาศยาน ตามข้อ 1.2 มีดังนี้

- ความเสี่ยงกรณีที่ไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการในระบบคลังน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น บทม. ได้จัดพื้นที่ไว้สำหรับคลังน้ำมันอากาศยาน ซึ่งหากทางบทม. จะเปิดประมูลให้ผู้ประกอบการรายอื่นที่ต้องการดำเนินการโครงการระบบคลังน้ำมันอากาศยานก็ย่อมทำได้ แต่สำหรับคลังน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ นั้น จะสามารถแข่งขันทางธุรกิจได้ เนื่องจากมีฐานลูกค้าเดิมอยู่แล้ว ซึ่งลูกค้าเหล่านั้นมีความสัมพันธ์ที่ดีกับบริษัทฯ มาโดยตลอด และเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ด้วย นอกจากนี้ บริษัทฯ มีความเห็นว่าการท่าอากาศยานภายในสนามบินนั้น หากเกิดอัคคีภัย หรือ การก่อการร้าย ซึ่งจะทำให้มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นและมีผลกระทบที่รุนแรงกับสนามบิน โดยที่สนามบินส่วนใหญ่จะมีได้จัดพื้นที่สำหรับคลังน้ำมันไว้ในท่าอากาศยาน ผลกระทบที่เลวร้ายที่สุด หากบริษัทฯ ไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการรายเดียวในระบบคลังน้ำมันอากาศยาน จะมีเพียงเรื่องรายได้จากระบบคลังน้ำมันเท่านั้นที่ลดลงเหลือตามสัดส่วนที่ได้ให้บริการจริง สำหรับรายได้จากการให้บริการในส่วนอื่น ๆ จะยังคงไม่มีผลกระทบแต่อย่างใด นอกจากนี้หากพิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ประกอบกับประสบการณ์การทำงานและการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพตลอดระยะเวลาที่ให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง สามารถรับรองคุณภาพการบริการของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดีและเป็นที่ยอมรับของบริษัทผู้ค้าน้ำมันและสายการบินทั่วโลก อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้รับการสนับสนุนจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างๆ รวมทั้ง บมจ.การบินไทย และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ให้เป็นผู้ดำเนินการระบบคลังน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการเข้ามาของคู่แข่งที่จะเข้ามาเป็นผู้ดำเนินการในระบบคลังน้ำมันอากาศยาน คือ

1. ความเสี่ยงต่อการไม่ได้รับอนุญาตจาก TARCO ให้เชื่อมต่อเข้าระบบคลังน้ำมันอากาศยาน เนื่องจาก TARCO ได้อนุญาตให้บริษัทฯ เชื่อมต่อท่อแล้ว อีกทั้งบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นของ TARCO จะเป็นผู้เสียหาย

ประโยชน์ TARCO คงไม่อนุญาตให้คู่แข่งยื่นรายอื่นมาเชื่อมต่อเข้าระบบส่งน้ำมันอากาศยานอย่างแน่นอน

2. ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้พื้นที่ของบริษัทฯ ในการเชื่อมต่อเข้าระบบส่งน้ำมันอากาศยาน เนื่องจากพื้นที่ในการเชื่อมต่อเข้าระบบส่งน้ำมันอากาศยานมีอยู่เพียงจุดเดียว ซึ่งตั้งอยู่บริเวณรั้วคลังน้ำมันของบริษัทฯ หากคู่แข่งยื่นที่ต้องการเชื่อมต่อจะต้องขออนุญาตบริษัทฯ เพื่อดำเนินการเชื่อมต่อเข้าระบบ ดังนั้น บริษัทฯ คงจะไม่อนุญาตให้ดำเนินการดังกล่าวเนื่องจากจะเป็นผู้เสียผลประโยชน์ หากอนุญาตให้คู่แข่งมาใช้พื้นที่เชื่อมต่อเข้าระบบส่งน้ำมันอากาศยาน
3. ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับความสนับสนุนจากกลุ่มลูกค้าซึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมัน เนื่องจากปัจจุบันบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานส่วนใหญ่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งจะเป็นผู้เสียผลประโยชน์หากให้การสนับสนุนคู่แข่งของบริษัทฯ
 - ในกรณีที่บริษัทฯ ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ดำเนินการโครงการนี้แล้ว ปัจจัยที่อาจจะมีผลกระทบต่อ การดำเนินการ คือ กำหนดการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งหากมีความล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อ ต้นทุนโครงการเนื่องจากโครงการจะมีกระแสเงินสดรับช้าออกไป

1.3 ระบบบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (โปรดดูรายละเอียดโครงการในหัวข้อที่ 5 โครงการดำเนินงานในอนาคต หน้า 46) มีมูลค่าเงินลงทุนไม่เกิน 1,000 ล้านบาท โดย บพม. มีนโยบายที่จะให้มีผู้ประกอบการเพื่อให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานมากกว่า 1 ราย ซึ่งบริษัทฯ ก็มีความจำแนงจะเข้าร่วมดำเนินการเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานดังกล่าวด้วย ณ ปัจจุบัน บพม. ยังไม่มีกำหนดเวลาที่ชัดเจนสำหรับการคัดเลือกผู้ประกอบการ โดยคาดว่าจะพิจารณาก่อนที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดดำเนินการประมาณ 1 ปี และบริษัทฯ คาดว่าจะมีผู้สนใจดำเนินการประมาณ 2-3 ราย

ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่ได้มีส่วนร่วมเป็นผู้ลงทุนระบบคลังน้ำมันอากาศยาน และระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ จะมีส่วนร่วมเป็นผู้ลงทุนและให้บริการเฉพาะระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ เพียงระบบเดียว ภายใต้การดำเนินงานของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนเท่านั้น ดังนั้น จึงต้องมีการแบ่งปันผลประโยชน์ให้ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัดด้วย ทั้งนี้ จะแตกต่างกับผลประโยชน์ที่บริษัทฯ ได้รับในปัจจุบันในฐานะที่เป็นบริษัทที่ไม่มีผู้ร่วมทุนอื่น ซึ่งสัดส่วนอัตราค่าบริการของทั้ง 3 ส่วน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ยังไม่สามารถกำหนดได้อย่างชัดเจนได้ในขณะนี้ เนื่องจากจะขึ้นอยู่กับอัตราผลตอบแทนจากเงินลงทุนในแต่ละส่วน และสำหรับสัดส่วนอัตราค่าบริการของบริษัทฯ ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองในปัจจุบัน ไม่มีการคิดอัตราค่าบริการแยกออกมาเป็นของแต่ละระบบ เนื่องจากบริษัทฯ มีการลงทุนของทั้ง 3 ส่วนร่วมกัน ดังนั้น จึงไม่สามารถแยกสัดส่วนอัตราค่าบริการของแต่ละระบบออกมาได้ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติในต่างประเทศแต่ละแห่ง ก็จะมีโครงสร้างอัตราค่าบริการของทั้ง 3 ส่วนนี้แตกต่างกันออกไป ตามตัวอย่างที่จะแสดงในตารางดังต่อไปนี้

ตารางแสดงอัตราค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยาน สำหรับปี 2543
ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

(หน่วย: U.S. Cent / U.S. Gallon)

	ระบบคลังน้ำมันอากาศยานรวมกับ ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant	ระบบเติมน้ำมันอากาศยาน
ท่าอากาศยานดอนเมือง	ทั้ง 3 ระบบคิดรวมกันเท่ากับ 2.13	
ท่าอากาศยานชางงี ประเทศสิงคโปร์	ทั้ง 3 ระบบคิดรวมกันเท่ากับ 1.7	
ท่าอากาศยานเซีคหลักก๊อก ฮ่องกง	4.4	0.6 – 0.7

2 ขยายธุรกิจไปสู่ท่าอากาศยานภูมิภาค

เพื่อเป็นการขยายฐานรายได้ของบริษัทฯ และเป็นการส่งเสริมให้สายการบินต่างๆ สามารถซื้อน้ำมันอากาศยานได้จากบริษัทน้ำมันต่างๆ ที่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แทนที่ถูกจำกัดให้ซื้อจาก บมจ.ปตท. เพียงรายเดียว เช่นปัจจุบัน บริษัทฯ จึงมีนโยบายให้บริการระบบบริการเชื้อเพลิงการบิน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาคแห่งอื่นๆ ในประเทศไทย นอกเหนือจากการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ จะมุ่งขยายธุรกิจไปสู่ท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินหนาแน่นและมีศักยภาพในการเจริญเติบโตเท่านั้น อาทิ ท่าอากาศยานภูเก็ต หาดใหญ่ เชียงใหม่ และเชียงใหม่ เป็นต้น ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ขยายการให้บริการระบบบริการเชื้อเพลิงการบินอย่างครบวงจรไปสู่ท่าอากาศยานภูมิภาค ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย และท่าอากาศยานสุโขทัย ทั้งนี้ ตามนโยบายของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยที่มีแผนแปรรูปท่าอากาศยานภูมิภาคขนาดใหญ่ 4 แห่ง คือ ท่าอากาศยานภูเก็ต หาดใหญ่ เชียงใหม่ และเชียงใหม่ เพื่อพิจารณาอนุญาตให้เอกชนการเข้าดำเนินงาน โดยกำหนดการเบื้องต้นจะดำเนินการประมูลให้แล้วเสร็จก่อนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิด จึงทำให้บริษัทฯ ได้เล็งเห็นช่องทางและความเป็นไปได้ในการขยายธุรกิจ โดยบริษัทฯ อยู่ในระหว่างทำการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อเข้าไปดำเนินงานในท่าอากาศยานภูมิภาคดังกล่าว

3 เข้าร่วมทุน และ/หรือ ศึกษาโครงการใหม่กับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อลงทุนในธุรกิจที่ต่อเนื่อง

อาทิ การขยายธุรกิจไปสู่การลงทุนของระบบขนส่งน้ำมันอากาศยานทางท่อ เพื่อสนับสนุนธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยาน บริษัทฯ และ บมจ.ปตท. ได้ร่วมทำการศึกษาแนวทางการจัดส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีเป้าหมายโครงการให้สามารถก่อสร้างเสร็จพร้อมเปิดให้บริการได้ทันกับกำหนดการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเปิดให้บริการตามแผนงานหลักของบพท. คือ ปี 2548

(1.2) ผลกระทบจากความล่าช้าในการเปิดใช้ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่สอง (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) สำหรับส่วนที่บริษัทฯ ลงทุนในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เพื่อเข้าร่วมเป็นผู้ให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยความคืบหน้าของโครงการ คือ ได้ทำการคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้เริ่มก่อสร้างแล้วในไตรมาสที่ 2 ปี 2544 และคาดว่าจะก่อสร้างโครงการ (เฉพาะส่วนที่ 1) ให้แล้วเสร็จ และทดลองระบบได้ในไตรมาสที่ 1-2 ของปี 2547 และสามารถเปิดให้ดำเนินการตามกำหนดการเปิดใช้ท่า

อากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการได้ในปี 2548 โดยเงินลงทุนที่บริษัทฯ ได้ลงทุนในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด นั้น จะนำไปใช้ในการดำเนินการก่อสร้างระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งหากการเปิดใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีความล่าช้าไม่เป็นไปตามกำหนดการที่วางไว้ คือ ในปี 2548 ในขณะที่ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยและมีความพร้อมที่จะให้ดำเนินการ จะทำให้ประมาณการรายได้บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ไม่เป็นไปตามที่วางแผนไว้ และเป็นเหตุให้เงินลงทุนของบริษัทฯ ในส่วนนี้ จะยังไม่สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นในระหว่างที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่เปิดให้บริการ ผลกระทบดังกล่าวนี้ถือเป็นปัจจัยที่บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมได้เนื่องจากขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ปัจจัยทางการการเมือง เป็นต้น

(1.3) ผลกระทบจากการลดลงของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอก

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อาจถูกกระทบโดยปัจจัยต่างๆ จากภายนอก ดังนี้

1 ภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ

ภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำมีผลกระทบต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งอาจมีการลดหรืองดการเดินทางที่ไม่จำเป็นลง เช่น การเดินทางเพื่อท่องเที่ยว เป็นต้น หรือผู้บริโภคอาจเปลี่ยนรูปแบบในการเดินทางโดยไม่เดินทางโดยเครื่องบิน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูงหากเทียบกับการเดินทางโดยรูปแบบอื่น สาเหตุดังกล่าวจะมีผลต่อจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ อาจทำให้มีจำนวนลดลงได้

2 เหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อธุรกิจการบิน

เหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อธุรกิจการบิน ยกตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ก่อการร้ายนำเครื่องบินชนตึกเวิลด์เทรดเซ็นเตอร์ที่เมืองนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา ณ วันที่ 11 กันยายน 2544 ซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจของโลกตกต่ำลงยิ่งขึ้น และมีผลกระทบทำให้ผู้บริโภคส่วนใหญ่ลดการใช้จ่าย ทำให้ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวจะถูกตัดออกเป็นอันดับต้นๆ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยเครื่องบิน สาเหตุดังกล่าวจะมีผลต่อจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ อาจทำให้มีจำนวนลดลงได้ สำหรับผลกระทบของเหตุการณ์ที่มีต่อบริษัทฯ ในระยะสั้นยังไม่มี เนื่องจากผู้ให้บริการรายใหญ่ของบริษัทฯ คือ สายการบินไทย ซึ่งมีเที่ยวบินไปสหรัฐอเมริกาเพียง 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยส่วนใหญ่สายการบินไทยจะเน้นเส้นทางบินไปยังทวีปยุโรป โดยจะใช้เส้นทางที่ผ่านบริเวณเอเชียตะวันตก ซึ่งการทำสงครามระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศอัฟกานิสถาน ทำให้เครื่องบินไม่สามารถบินผ่านเอเชียตะวันตก บริเวณใกล้เคียงกับประเทศอัฟกานิสถาน ทำให้เครื่องบินต้องใช้เส้นทางบินอื่นซึ่งเป็นระยะทางที่ไกลขึ้นและต้องใช้น้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้น ทั้งนี้ รวมทั้งสายการบินอื่นๆ ด้วยที่ต้องหลีกเลี่ยงเส้นทางที่ผ่านประเทศแถบเอเชียตะวันตก ทำให้มีผลต่อบริษัทฯ ในด้านปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ จะมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยสามารถวัดผลในระยะสั้นได้จากปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ให้บริการโดยเฉลี่ยของบริษัทฯ 4 สัปดาห์ ก่อนการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวเท่ากับ 67.09 ล้านลิตรต่อสัปดาห์ และหลังเกิดเหตุการณ์เท่ากับ 67.48 ล้านลิตรต่อสัปดาห์ ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยร้อยละ 0.58 และวัดผลจากจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการ 4 สัปดาห์ ก่อนการเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวเท่ากับ 1,820 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และหลังเกิดเหตุการณ์เท่ากับ 1,810 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งลดลงเพียงร้อยละ 0.55 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีนโยบายเบื้องต้นที่จะรองรับผลกระทบที่อาจมีขึ้นในระยะยาว คือ การควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

3 การแข่งขันที่สูงขึ้นของท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ปัจจุบัน การแข่งขันในธุรกิจท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีสูงขึ้นอย่างมาก แต่ละท่าอากาศยานจะมุ่งแข่งขันกันในเรื่องของการให้บริการด้วยความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ด้วยสถานที่ อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยและได้มาตรฐานสากล ในขณะที่เดียวกันค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน เช่น ค่าธรรมเนียมการลงจอด (Landing Fee) ค่าเช่าอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นต้น และค่าธรรมเนียมการใช้บริการอื่นๆ เช่น ค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นต้น ก็ต้องสามารถแข่งขันได้กับท่าอากาศยานที่เป็นคู่แข่งกัน เพื่อดึงดูดให้สายการบินเลือกที่จะมาลงจอดและเลือกที่จะเป็นฐานการบิน ดังนั้น จึงเป็นปัจจัยภายนอกที่บริษัทฯ ไม่อาจควบคุมได้ และมีผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ

ทั้งนี้ สามารถอธิบายปัจจัยภายนอกดังกล่าวที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ ได้ดังนี้

- ราคาน้ำมันและค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 17 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสายการบิน) ทั้งนี้ ราคาน้ำมันที่ท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะอิงราคาในตลาดสิงคโปร์เป็นหลัก ซึ่งโดยรวมจะผันแปรตามอุปสงค์ อุปทานของการผลิต การกลั่น และการเปลี่ยนแปลงของฤดูกาล สำหรับค่าเก็บรักษา-ค่าส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าส่งน้ำมันได้ลานจอด และค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยานจะแตกต่างกันไปในแต่ละท่าอากาศยาน โดยในปี 2543 อัตราค่าบริการดังกล่าวของท่าอากาศยานซาบงี ประเทศสิงคโปร์ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเซีคหัลบัก อังกงจะอยู่ที่ U.S Cent 1.70, 2.13 และ 5.00 ต่อ U.S. Gallon ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่าอัตราค่าบริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองสูงกว่าที่ท่าอากาศยานซาบงีอยู่เล็กน้อย แต่ต่ำกว่าที่ท่าอากาศยานเซีคหัลบักอยู่มาก

- อัตราค่าบริการการใช้ท่าอากาศยาน (ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 83 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง) ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมการลงจอด (Landing Fee) ค่าเช่าอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นต้น ในช่วงปี 2540 – 2542 ซึ่งเป็นช่วงที่เกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งจะกระทบกับธุรกิจการบินและเกี่ยวเนื่องไปถึงจำนวนเที่ยวบินที่มาลงที่ท่าอากาศยานและปริมาณน้ำมันที่จะมาเติมที่ท่าอากาศยาน ดังนั้น นโยบายท่าอากาศยานภูมิภาคนี้ส่วนใหญ่ เช่น ท่าอากาศยานซาบงี ประเทศสิงคโปร์ ท่าอากาศยานเซีคหัลบัก อังกง ท่าอากาศยานเซบิง ประเทศมาเลเซีย เป็นต้น โดยการได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐ จะลดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานดังกล่าวลง เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อภาครัฐและภาคการท่องเที่ยวของประเทศ แต่ท่าอากาศยานดอนเมืองโดยการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยได้เพิ่มค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน เนื่องจากต้องการนำรายได้ไปใช้ในการขยายท่าอากาศยานดอนเมืองและลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงได้เพิ่มค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานโดยเฉลี่ยร้อยละ 20 ทำให้จำนวนเที่ยวบินที่มาใช้บริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองลดลง

อย่างไรก็ตาม ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ทำให้สายการบินจะเลือกลงจอดและเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยาน คือ ปัจจัยหลักอย่างหนึ่งซึ่งที่เรียกว่า Maximum Landing Weight โดยหากเครื่องบินเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจนเต็ม อาจทำให้ไม่สามารถรับผู้โดยสารและสินค้าได้เต็มที่ ในทางกลับกัน หากมีผู้โดยสารและสินค้าจำนวนมากก็ไม่สามารถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงได้เต็มที่ รวมทั้งประเทศไทยก็ยังมีข้อได้เปรียบในเรื่องแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและน่าสนใจว่าประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารที่ต้องการมาลงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ จึงทำให้สายการบินต้องมาลงจอดและรับบริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง สำหรับในส่วนของบริษัทฯ มีการลดอัตราค่าบริการลง เพื่อให้แข่งขันได้กับท่าอากาศยานอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน ซึ่งจะเห็นได้จากผลประกอบการของบริษัทฯ ในไตรมาสที่ 1-2 ปี 2544 แสดงตัวเลขรายได้ค่าบริการ เท่ากับ 434.90 ล้านบาท โดยเมื่อเปรียบเทียบกับประมาณ

การปี 2544 รายได้ค่าบริการสำหรับไตรมาสที่ 1- 2 ซึ่งคาดการณ์ไว้เท่ากับ 379.92 ล้านบาท จะเห็นได้ว่ารายได้ที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าประมาณการร้อยละ 14.47 เนื่องจากค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยานเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการแข่งขันดังนั้น การลดอัตราค่าบริการของบริษัทฯ จึงมีส่วนทำให้เที่ยวบินใช้บริการเพิ่มขึ้น

4 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการบิน

ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการบินมีส่วนช่วยในการปรับปรุงประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ของเครื่องบินเพื่อให้สามารถบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้นในขณะที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงน้อยลง ทำให้เที่ยวบินแต่ละเที่ยวสามารถบินได้ระยะทางไกลและเป็นเวลานานขึ้น ทำให้ข้อจำกัดทางด้านภูมิศาสตร์และระยะทางของการเดินทางหมดไป จึงทำให้สายการบินมีโอกาสมากขึ้นในการเลือกทำอากาศยานที่เหมาะสมเป็นฐานการบินของตนเอง เพื่อนำเครื่องบินลงรับบริการเติมน้ำมันหรือบริการอื่นๆ ในทำอากาศยานที่มีศักยภาพในการแข่งขันทั้งด้านราคาและบริการ

5 การร่วมมือของสายการบิน

ปัจจุบัน สายการบินจำนวนมากจะร่วมมือกันเพื่อเป็นพันธมิตรทางธุรกิจการบิน เช่น สายการบินไทย จะร่วมมือกับสายการบินลูฟท์ฮันซา (Lufthansa) สายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ (United Airlines) เป็นต้น ร่วมกันจัดตั้งพันธมิตรทางธุรกิจสตาร์อัล라이언ซ์ (Star Alliances) ส่วนสายการบินอเมริกันแอร์ไลน์ (American Airlines) จะร่วมมือกับสายการบินบริติช แอร์เวย์ (British Airways) สายการบินฟินแนร์ (Finnair) ร่วมกันจัดตั้งพันธมิตรทางธุรกิจวันเวิลด์ (One World) เป็นต้น ซึ่งจะเสนอบริการให้แก่ลูกค้าร่วมกัน อาทิ ลูกค้าสามารถเปลี่ยนเที่ยวบินได้สะดวกขึ้นโดยการเลือกใช้บริการของสายการบินในกลุ่มเดียวกันได้ เป็นต้น และสายการบินในกลุ่มเดียวกันอาจตกลงกันเพื่อลดจำนวนเที่ยวบินลง เพื่อไม่ให้มีความซ้ำซ้อนกันในเส้นทางบินและตารางเวลา หรืออาจจะรวมเที่ยวบินกันในกรณีที่ผู้เดินทางจำนวนน้อยในแต่ละเที่ยวบิน

สำหรับปัจจัยดังกล่าวข้างต้นนั้นเป็นปัจจัยภายนอกที่บริษัทฯ ไม่อาจควบคุมได้ แต่บริษัทฯ สามารถเสนอบริการที่ดีและมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล (โดยบริษัทฯ ได้รับมาตรฐาน ISO 9001 Version 2000 ในทุกระบบ) ในราคาที่เหมาะสม ให้แก่ลูกค้าเพื่อเป็นการดึงดูดให้สายการบินต่างๆ พึงพอใจและมาใช้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมือง (ณ ปัจจุบัน) อย่างต่อเนื่อง

(1.4) ผลกระทบจากการขนส่งน้ำมันอากาศยานทางท่อจากบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด

ในอดีต รถยนต์และรถไฟมีบทบาทมากในการขนส่งน้ำมันอากาศยานจากคลังน้ำมันไปยังท่าอากาศยาน ดอนเมืองหรือไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ แต่แม้ว่าการขนส่งน้ำมันจะเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในธุรกิจน้ำมันแต่ก็อาจทำให้เกิดผลกระทบต่างๆ ต่อสังคมโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้โดยเฉพาะกับสิ่งแวดล้อมและการจราจร โดยเฉพาะในเขตของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น ระบบขนส่งน้ำมันทางท่อจึงเกิดขึ้นเพื่อช่วยลดปัญหาต่างๆ อันเกิดจากการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์และรถไฟ โดยมีบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด ดำเนินธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ

การขนส่งน้ำมันทางท่อมีความสัมพันธ์กับบริษัทฯ คือ บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อขนส่งน้ำมันของทั้ง 2 บริษัทให้แก่บริษัทฯ เพื่อให้บริการแก่สายการบิน ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทผู้ค้าน้ำมันนั้น โดยบริษัทฯ มิได้มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดหาน้ำมันอากาศยานเพื่อเติมให้แก่สายการบิน โดยจะมีการติดต่อร่วมกันระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมัน บริษัทฯ และบริษัทขนส่งน้ำมัน อย่างใกล้ชิด มีข้อมูล Online ให้ทราบถึงปริมาณน้ำมันอากาศยานที่คงเหลือให้ทราบตลอด 24 ชั่วโมง และมีการประชุมเพื่อแก้ปัญหาอันอาจเกิดขึ้นในการปฏิบัติการขนส่งน้ำมันอากาศยานเป็นระยะ ทุกฝ่ายจะร่วมกันจัดตั้งมาตรการรองรับในกรณีที่ท่อขนส่งน้ำมันชำรุดหรือเกิดเหตุที่ไม่สามารถส่งน้ำมันได้ โดยหากเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้นจะต้องดำเนินการให้ท่อขนส่งน้ำมันสามารถส่งน้ำมันได้ตามปกติโดยเร็วที่สุด รวมทั้งบริษัทฯ ได้กำหนดปริมาณน้ำมันสำรองไว้ที่คลังน้ำมันของบริษัทฯ โดยเฉลี่ย 4 วัน

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจบริษัทฯ จะมีความเสี่ยงในกรณีที่ท่อขนส่งน้ำมันชำรุดหรือเกิดเหตุที่ไม่สามารถส่งน้ำมันอากาศยานให้แก่ทางบริษัทฯ ได้ ตามปริมาณที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันต้องส่งให้แก่บริษัทฯ ทั้งนี้ ท่อน้ำมันทั้ง 2 ท่อจะมีความสำคัญต่อบริษัทฯ ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน เนื่องจากเป็นการใช้ทดแทนกัน ในกรณีที่ท่อน้ำมันเส้นหนึ่งเส้นใดมีปัญหา ก็สามารถส่งผ่านอีกท่อหนึ่งได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ตามปกติ โดยเหตุการณ์ที่จะทำให้อุปสรรคขนส่งน้ำมันไม่สามารถทำการขนส่งน้ำมันให้บริษัทฯ พร้อมกันทั้ง 2 ท่อนั้นยังไม่เคยปรากฏ

(1.5) ผลกระทบจากบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (สามารถดูรายละเอียดของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้ในหัวข้อ 2.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท บริษัทย่อย และบริษัทร่วม หน้า 17) ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องโดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 16.67

ปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ 2 ประการ คือ

1 การประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

ณ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทฯ มีภาระค้ำประกันเงินกู้คงเหลือเป็นจำนวน 415 ล้านบาท (ซึ่งลดลงจากจำนวน 426 ล้านบาทที่ระบุไว้ในแผนการปรับโครงสร้างหนี้ครั้งที่ 2) โดยที่บริษัทดังกล่าวมีรายได้รวม ในปี 2542-2543 เท่ากับ 365.48 ล้านบาท และ 328.42 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทเท่ากับ 786.05 ล้านบาท และ 819.91 ล้านบาทตามลำดับ โดยที่ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและดอกเบี้ยจ่าย คิดเป็นร้อยละ 61.31 และร้อยละ 60.44 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ ทำให้บริษัทมีผลขาดทุนติดต่อกันหลายปี โดยในปี 2542 และ 2543 บริษัทมีผลขาดทุนสุทธิเท่ากับ (420.57) ล้านบาท และ (491.49) ล้านบาท ตามลำดับ ทำให้บริษัทมีขาดทุนสะสมต่อเนื่องโดยในปี 2542 และ 2543 บริษัทมีผลขาดทุนสะสมเท่ากับ (2,239.76)

ล้านบาท และ (2,703.08) ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน) ในปี 2542 และ 2543 เท่ากับ (559.42) ล้านบาท และ (766.58) ล้านบาท ตามลำดับ

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้ประสบปัญหาในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากสาเหตุดังนี้

- มี Cost Overrun จากการก่อสร้างคลังบางปะอิน และสถานีจ่ายน้ำมันทางรถไฟที่สถานีเชียงรากน้อย ประมาณ 705 ล้านบาท
- ปริมาณน้ำมันผ่านท่อที่เกิดขึ้นจริงมิได้เป็นไปตามประมาณการ
- ปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้ภาวะในการชำระดอกเบี้ยและคืนเงินต้นหนี้ในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นอย่างมาก และมูลค่าหนี้เงินกู้เพิ่มสูงขึ้นมากเมื่อแปลงเป็นเงินสกุลบาท

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ครั้งที่ 1 เมื่อ 3 มีนาคม 2542 และครั้งที่ 2 เมื่อ 30 มิถุนายน 2543 โดยแผนการปรับโครงสร้างหนี้โดยสรุป คือ

- กลุ่มเจ้าหนี้แปลงหนี้เป็นทุน (หุ้นบุริมสิทธิ) จำนวน 796 ล้านบาท
- หนี้ทุกวงเงินมีฐานะเท่าเทียมกันและได้รับชำระคืนตามสัดส่วนของวงเงิน
- อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เป็น Step Interest โดยลด Yield ลงเป็นร้อยละ 10.99 และ 6.92 ในการปรับโครงสร้างหนี้ครั้งที่ 1 และ ครั้งที่ 2 ตามลำดับ
- ระยะเวลาในการชำระคืนเงินต้น 15 ปี

จากแผนการปรับโครงสร้างหนี้ทั้ง 2 ครั้ง เป็นกำหนดตารางการจ่ายคืนเงินต้นและดอกเบี้ยที่สอดคล้องตามประมาณการกระแสเงินสดของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ซึ่งจากการปรับโครงสร้างดังกล่าวทำให้ภาวะค้าประกันเงินกู้ที่บริษัทฯ ค่าประกันให้กับบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด นั้นมีจำนวนที่ลดลงจาก 540 ล้านบาท เหลือ 426 ล้านบาท โดยเงินต้นส่วนที่บริษัทฯ ค่าประกันนี้จะทยอยลดลงตามสัดส่วนของหนี้ที่คงเหลือ กล่าวคือ เงินกู้ทุกวงเงินของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จะมีสิทธิได้รับชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเท่าเทียมกันตามสัดส่วนของหนี้

โดยการค้ำประกันหนี้ดังกล่าวจะเป็นการค้ำประกันเงินกู้ของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ที่มีต่อกลุ่มเจ้าหนี้ อันได้แก่ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) บริษัทบริหารสินทรัพย์ เอ็น เอฟ เอส จำกัด และธนาคารไทยนคร จำกัด (มหาชน) ตามเงินต้นเฉพาะหนี้กลุ่มที่ 2 ของสัญญาปรับโครงสร้างหนี้จำนวน 352.04 ล้านบาท 36.77 ล้านบาท และ 37.53 ล้านบาท ตามลำดับ รวมทั้งสิ้นประมาณ 426 ล้านบาท ซึ่งในกรณีที่มีการผิดนัดชำระหนี้ กลุ่มเจ้าหนี้ดังกล่าวสามารถใช้สิทธิเรียกให้บริษัทฯ ชำระหนี้แทนลูกหนี้ตามสัญญาค้ำประกัน โดยบริษัทฯ จะได้รับสิทธิในหลักประกันในส่วนของหนี้กลุ่มที่ 2 แทน และจะสวมสิทธิแทนเจ้าหนี้เงินกู้ดังกล่าวเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2545 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด อยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างหนี้ครั้งที่ 3 และ ณ เดือนมกราคม 2545 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 ของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้แจ้งให้บริษัทฯ ทราบถึงเงื่อนไขการชำระหนี้จำนวน 415 ล้านบาท แทนบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามภาวะค้ำประกัน ดังนี้ ณ วันลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้ครั้งที่ 3 บริษัทฯ จะต้องชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 เป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของจำนวนภาวะค้ำประกันทั้งหมด หรือเท่ากับ 207.55 ล้านบาทและส่วนที่เหลืออีกจำนวน 207.55 ล้านบาท ให้ผ่อนชำระทุกไตรมาส ละ 17.30 ล้านบาท เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2545 จนถึงเดือนธันวาคม 2547 โดยจะต้องชำระดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำประเภทบุคคลธรรมดาระยะเวลา 12 เดือน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายที่จะชำระหนี้ดังกล่าวตามภาวะค้ำประกัน แต่กำลังอยู่ระหว่างการเจรจาขั้นสุดท้ายสำหรับรายละเอียดในการชำระคืนหนี้

บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองเผื่อหนี้สงสัยจะสูญในส่วนของเงินให้กู้ยืมแก่บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ครบทั้งจำนวน คือ 106 ล้านบาท และสำหรับส่วนของเงินลงทุนในหุ้นสามัญได้ตั้งสำรองฯ ครบถ้วนแล้ว คือ จำนวน 133 ล้านบาท และส่วนของเงินลงทุนในหุ้นบุริมสิทธิได้ตั้งสำรองฯ เป็นจำนวน 132 ล้านบาท สำหรับส่วนของภาระการค้ำประกันหนี้ข้างต้น ตามงบการเงิน ณ 31 ธันวาคม 2544 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองเผื่อภาระค้ำประกันทั้งจำนวน 415 ล้านบาท เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

สำหรับภาระผูกพันในปัจจุบันของบริษัทฯ ที่มีต่อบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด กล่าวคือ บริษัทฯ มีฐานะเป็นผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้เงินกู้ เจ้าหนี้การค้า และผู้ค้ำประกันเงินกู้

2 ท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

โดยท่อขนส่งน้ำมันที่วางท่ออยู่ใต้ดินอาจมีความเสี่ยงในเรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ ในเมืองใหญ่ และมีผลทำให้ท่อเกิดความเสียหายและมีรอยรั่ว ซึ่งอาจทำให้ปริมาณน้ำมันอากาศยานที่บริษัทฯ จะใช้ในการบริการเติมน้ำมันให้แก่สายการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองไม่เพียงพอ

เนื่องจากท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ฝังอยู่ใต้ดินลึก 1.5 ถึง 5 เมตร โดยวางตามแนวทางรถไฟเป็นระยะทางทั้งสิ้นรวม 69 กิโลเมตร โดยการวางท่อลักษณะนี้เป็นระบบและวิธีการเดียวกับที่ทุกประเทศทั่วโลกใช้ขนส่งน้ำมันในเมืองใหญ่ เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ลักษณะของท่อขนส่งน้ำมันเหล่านี้จะมีความยืดหยุ่นและสามารถรองรับแรงสั่นสะเทือนจากพื้นดินและผิวการจราจรทางด้านบนได้ดี ทั้งนี้ท่อส่วนที่วางในบริเวณเมืองใหญ่ อาจมีความเสี่ยงในเรื่องผลกระทบจากการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ ที่จะทำให้ท่อเกิดความเสียหายและมีรอยรั่ว ทำให้มีน้ำมันรั่วซึมออกมาอยู่บ้าง แต่ตามปกติการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่างๆ จะต้องใช้ความระมัดระวังมิให้กระทบกับแนวท่อขนส่งน้ำมัน โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัดมีมาตรการรองรับเหตุการณ์ดังกล่าว คือ มีระบบ Scada เพื่อตรวจและหยุดจ่ายน้ำมันโดยอัตโนมัติทันทีที่มีน้ำมันรั่วออกมาแม้เพียงเล็กน้อย และมีการตรวจสอบเส้นทางแนวท่อทุกวันโดยพนักงาน และมีการเตรียมพร้อมบุคลากรและอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับกรซ่อมแซมที่เร่งด่วน หากมีการพบความเสียหายของระบบท่อหรืออุปกรณ์ จะต้องซ่อมแซมให้กลับมามีการใช้งานได้อย่างเป็นปกติโดยเร็วที่สุด เนื่องจากท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เป็นหนึ่งในสองท่อขนส่งน้ำมันหลักที่ใช้ขนส่งน้ำมันอากาศยานจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันให้แก่บริษัทฯ (อีกท่อหนึ่งเป็นของบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด) ดังนั้น หากท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ไม่สามารถใช้งานได้เป็นระยะเวลาสั้นๆ จะทำให้ปริมาณน้ำมันอากาศยานที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันส่งให้บริษัทฯ ใช้ในการบริการเติมน้ำมันให้แก่สายการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองมีไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม ยังไม่เคยเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงที่เกิดจากท่อขนส่งน้ำมันใช้งานไม่ได้และต้องปิดเพื่อซ่อมแซมเป็นระยะเวลาสั้นๆ จนทำให้ปริมาณสำรองน้ำมันอากาศยานมีไม่เพียงพอกับความต้องการที่จะใช้เติมให้แก่เที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ มีการสำรองปริมาณน้ำมันอากาศยานที่คลังน้ำมันโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 4 วัน ประกอบกับยังมีน้ำมันอากาศยานส่งผ่านท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัดมายังบริษัทฯ ยกตัวอย่างเหตุการณ์เช่น ในช่วงปลายปี 2543 มีเหตุการณ์น้ำมันรั่วซึมมายังผิวการจราจรจากแนวท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครที่เอสพลานาด ทำให้ต้องหยุดส่งน้ำมันทางท่อ โดยบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้ทำการซ่อมแซมท่อขนส่งน้ำมันให้ใช้งานได้ภายใน 7 วัน โดยในช่วงนี้ บริษัทฯ ยังสามารถให้บริการเติมน้ำมันแก่สายการบินต่าง ๆ ได้ตามปกติ

นอกจากนี้ ท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จึงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญยิ่งในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงในบริเวณกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นเส้นทางเดียวที่ใช้ขนส่งน้ำมันออกจากโรงกลั่นน้ำมัน

บางจาก โดยปัจจุบันในบริเวณกรุงเทพมหานครไม่อนุญาตให้มีรถบรรทุกน้ำมันวิ่งตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น หากท่อขนส่งน้ำมันเส้นนี้ใช้งานไม่ได้ จะทำให้บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถนำส่งน้ำมันออกจากโรงกลั่น รวมทั้งไม่สามารถขายน้ำมันอากาศยานให้แก่สายการบินได้

(1.6) ผลกระทบจากบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด มีการทำสัญญาผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัทฯ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพท.) และกลุ่มบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (บรพช.) ซึ่งมีข้อตกลงว่า บพท. จะสามารถส่งผู้แทนมาเป็นกรรมการได้จำนวน 2 คนจากกรรมการทั้งหมด 9 คน และหนึ่งในสองคนจะได้รับสิทธิในการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการบริษัท รวมทั้งมติของการประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นในเรื่องดังนี้

- 1) สิทธิในการกำหนดค่าบริการในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- 2) การแต่งตั้งถอดถอนคณะกรรมการบริษัทฯ ในส่วนของบพท.
- 3) เรื่องที่กฎหมายได้กำหนดว่าจะต้องเป็นมติพิเศษ

โดยทั้ง 3 เรื่องจะต้องได้รับคะแนนเสียงเห็นชอบจาก บพท. ด้วยจึงจะเป็นมติผ่าน จากประเด็นในสัญญาดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้บพท. มีอำนาจยับยั้งการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวถือเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานโดยทั่วไป

นอกจากนี้ ตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่าง บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด และบพท. นั้น หากบริษัทปฏิบัติผิดสัญญาในกรณีต่อไปนี้

กรณีที่ 1 บริษัทจะต้องแจ้งความพร้อมในการเปิดบริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ให้บพท. ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 15 วัน และจะต้องเริ่มเปิดบริการระบบดังกล่าวนี้ก่อน บพท. เปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบพท. จะแจ้งกำหนดการให้บริการให้บริษัททราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 6 เดือน ซึ่งหากบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามได้ จะถือเป็นการผิดสัญญาในกรณีนี้ 1

กรณีที่ 2 บริษัทจะโอนสิทธิหน้าที่ตามสัญญาที่ทำไว้กับ บพท. ให้แก่บุคคลอื่นมิได้ นอกจากได้รับคำยินยอมเป็นหนังสือจาก บพท. ก่อน

ในกรณีทั้งสองดังกล่าว บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด จะต้องยินยอมให้บพท. ปรับเป็นรายวัน ในอัตราวันละ 300,000 บาท (สามแสนบาทถ้วน) จนกระทั่งบริษัทจะดำเนินการให้ถูกต้องเป็นที่เรียบร้อย แต่ทั้งนี้ จำนวนค่าปรับรวมกันจะไม่เกิน 4,500,000 บาท (สี่ล้านห้าแสนบาทถ้วน) และการปรับดังกล่าวจะไม่ตัดสิทธิ บพท. ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่บริษัทปฏิบัติผิดสัญญาอื่นๆ ด้วย

บริษัทฯ และกลุ่มบริษัทเงินทุนอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย มีการทำสัญญาให้ความช่วยเหลือโดยเป็นกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงินให้กับ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ต่อผู้ให้สินเชื่อ คือ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2545 ซึ่งกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงินตกลงให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่หากบริษัทดังกล่าวอยู่ในภาวะการเงินไม่เพียงพอ ภายใต้เงื่อนไข และข้อกำหนด ตามสัญญา เสมือนหนึ่งเป็นลูกหนี้ขั้นต้นเช่นเดียวกัน โดยที่สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทดังกล่าวได้แสดงอยู่ในคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน

สรุปภาวะผูกพันของบริษัทที่มีต่อบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด คือ บริษัทมีฐานะเป็นผู้ถือหุ้น และผู้ค้าประกันเงินกู้ ตามสัดส่วนความรับผิดชอบของบริษัทที่อยู่ภายในจำนวนไม่เกินกว่าร้อยละ 50 ของความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้สนับสนุนทุกราย โดยมีวงเงินสินเชื่อสกุลเงินบาทเท่ากับ 700 ล้านบาท และวงเงินสินเชื่อสกุลดอลลาร์เท่ากับ 8.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ยอดเบิกใช้เงินรวม ณ มีนาคม 2545 เท่ากับ 114.6 ล้านบาท และ 2.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมีการเบิกใช้เงินตามการก่อสร้างจริง และมีการจ่ายชำระดอกเบี้ยทุกเดือนจนกระทั่งปี 2549 จึงเริ่มชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ย โดยมีการชำระคืนเงินต้นเป็นรายไตรมาส

เนื่องจากปัจจุบันกำหนดการจะเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังเป็นช่วงต้นปี 2548 ขณะที่บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด มีกำหนดจ่ายคืนเงินต้นประมาณต้นปี 2550 ทำให้บริษัทดังกล่าว มีระยะเวลาประมาณ 1 ปีในการดำเนินงานก่อนการเริ่มชำระคืนเงินต้น อย่างไรก็ตามหากมีการเลื่อนการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทก็จะมีการชดเชยการใช้เงินในโครงการออกไปให้สอดคล้องกับการเปิดดำเนินการของสนามบิน และหากมีการเลื่อนการเปิดท่าอากาศยานฯจนถึงกำหนดที่บริษัทดังกล่าวต้องชำระคืนเงินต้นด้วยแล้ว บริษัทฯคงต้องรับผิดชอบภาระทางการเงินในอัตราส่วนไม่เกินกว่าร้อยละ 50 ของความรับผิดชอบทั้งหมดซึ่งคาดว่าจะประมาณปีละ 196-200 ล้านบาท (ส่วนความรับผิดชอบของบริษัทฯโดยประมาณเท่ากับ 98-100 ล้านบาท) ในขณะที่บริษัทฯก็ยังคงมีรายได้อย่างต่อเนื่องจากท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งบริษัทฯคาดว่าจะมีรายได้สูงกว่าในปัจจุบันอย่างแน่นอน ดังนั้นโอกาสในการที่บริษัทฯต้องรับผิดชอบภาระทางการเงินต่อผู้ให้สินเชื่อในอนาคต บริษัทฯคาดว่าจะคงไม่ได้รับผลกระทบมากนัก

(1.7) ผลกระทบจากบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งที่อาจเข้ามาดำเนินธุรกิจเดียวกันกับบริษัท

ในกรณีโครงการก่อสร้างระบบคลังน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัทฯ มีความจำนองจะเป็นผู้ดำเนินการนั้น บมจ.ปตท. ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยถือหุ้นร้อยละ 9.60 ของทุนชำระแล้ว (ก่อนการเสนอขายหลักทรัพย์) ได้แสดงความจำนองที่จะเข้าเป็นผู้ดำเนินการระบบคลังน้ำมันอากาศยานเช่นเดียวกับบริษัทฯ ทั้งนี้ นายวิเศษ จูภิบาล ซึ่งเป็นกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ บมจ.ปตท. นั้นเป็นผู้หนึ่งที่เป็นคณะกรรมการของบริษัทฯ อยู่ด้วย ซึ่งการกระทำของ บมจ.ปตท. และนายวิเศษ ถือเป็นการประกอบกิจการอันเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ ซึ่งเป็นการผิดกฎหมายหุ้นส่วนบริษัท และเป็นการกระทำที่ขัดกับข้อพึงปฏิบัติทางจริยธรรมของผู้บริหารบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ร่วมกับบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ได้ยื่นฟ้อง บมจ.ปตท. และนายวิเศษ จูภิบาล ไปแล้ว (โปรดดูรายละเอียดโครงการในหัวข้อที่ 6 ข้อพิพาททางกฎหมาย หน้า 47)