

## 11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

### (11.1) งบการเงิน

#### (11.1.1) สรุปรายงานการสอบบัญชี

จากรายงานของคุณวุฒ เซาวนะกวี ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3247 ของบริษัท สำนักงาน เอ็นส์ที แอนด์ ยัง จำกัด ในฐานะผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ ที่มีเกี่ยวกับงบการเงินปี 2542 – ปี 2544 มีความเห็นว่างบการเงินของบริษัทฯ แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ ตลอดระยะเวลาดังกล่าวโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขต่องบการเงินดังกล่าว

สำหรับภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่มีต่อบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด นั้น เนื่องจากบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ประสบปัญหาทางการเงินอย่างรุนแรง บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นและเจ้าหน้าที่ได้ร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายทำการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัทฯ ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด โดยจัดให้มีการแปลงหนี้บางส่วนเป็นหุ้น และปรับลดอัตราดอกเบี้ยพร้อมทั้งปรับตารางการชำระหนี้ใหม่ให้สอดคล้องกับประมาณการกระแสเงินสดในภาวะปัจจุบันของบริษัทฯ ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด โดยได้มีการลงนามในสัญญาปรับโครงสร้างหนี้ไปแล้ว และในการนี้บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทดังกล่าวแล้วตั้งแต่วันที่ 2541 มูลค่ารวม 265.521 ล้านบาท และบันทึกสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของเงินให้กู้ยืมแก่บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เพื่อชำระค่าดอกเบี้ยเป็นจำนวนเงิน 106.4 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 415.1 ล้านบาท รวมภาระความเสี่ยง ณ 31 ธันวาคม 2544 ทั้งหมดประมาณ 787 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากข้อสังเกตจากงบการเงิน ปี 2544 บริษัทฯ ได้บันทึกสำรองผลขาดทุนจากเงินลงทุนและค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของเงินให้กู้ยืมแล้ว ทั้งจำนวนเป็นจำนวนเงินรวม 787 ล้านบาท

#### (11.1.2) ตารางสรุปงบการเงินรวมของบริษัทฯ เฉพาะรายการที่มีนัยสำคัญ

สรุปตัวเลขทางการเงินดังแสดงในตารางต่อไปนี้ เป็นสรุปข้อมูลจากงบการเงินรวม แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริษัทย่อยของบริษัทฯ อันได้แก่ บริษัท น้ำมันอากาศยาน จำกัด ที่หยุดการดำเนินการไปตั้งแต่วันที่ 2536 เพิ่งกลับมาดำเนินงานตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2544 ตัวเลขทางการเงินในงบการเงินของบริษัทดังกล่าวจึงไม่มีผลกระทบต่องบการเงินรวมของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำประมาณการทางการเงินของบริษัทฯ สำหรับปี 2545 ขึ้นเป็นการภายใน ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่นักลงทุนในการเปิดเผยข้อมูล โดยมีรายละเอียดในสมมติฐานและประมาณการทางการเงิน หน้า 72 - 73



ตารางสรุปงบการเงินรวมของบริษัทฯ เฉพาะรายการที่มีนัยสำคัญ

(หน่วย: ล้านบาท)	ประมาณการ		สอบทานแล้ว	
	งบภายใน		เกิดขึ้นจริง	
	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2545	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2544	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2543	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2542
ปริมาณน้ำมันที่ให้บริการ (ล้านลิตร)	3,625.00	3,494.00	3,262.00	3,076.60
รายได้ค่าบริการ	826.95	882.41	774.84	692.02
รายได้รวม	907.66	962.58	860.19	777.37
ต้นทุนการให้บริการ	311.49	320.59	329.64	304.78
รวมค่าใช้จ่าย *	456.98	888.97	523.45	415.31
ดอกเบี้ยจ่าย	2.35	1.89	2.57	2.78
กำไรก่อนภาษีเงินได้และขาดทุนจากเงินลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	456.53	490.83	404.56	400.93
ขาดทุนจากเงินลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	5.85	417.22	67.82	38.88
กำไรก่อนภาษีเงินได้สุทธิจากขาดทุนจากเงินลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	450.68	73.61	336.74	362.05
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	306.46	(76.27)	212.28	214.57
จำนวนหุ้นรวม (ล้านหุ้น)	34.00	25.00	25.00	25.00
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	9.01	(3.05)	8.49	8.58
เงินสดและเงินลงทุนระยะสั้น	848.96	774.83	744.52	594.43
ลูกหนี้การค้า	72.73	100.56	94.07	74.85
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	982.97	903.98	871.39	688.01
ค่าเสื่อมราคา	99.74	96.08	84.45	84.45
สินทรัพย์ถาวร (สุทธิ)	698.34	497.79	420.20	407.20
สินทรัพย์รวม	1,945.39	1,565.22	1,346.22	1,216.89
เจ้าหนี้การค้า	23.26	20.44	19.25	15.41
รวมหนี้สินหมุนเวียน	240.39	305.35	269.15	234.98
หนี้สินรวม	408.96	737.35	287.58	253.53
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	1,536.43	827.87	1,058.64	963.36
กำไรสะสม	744.43	575.87	806.64	711.86
กำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรร	369.94	232.03	462.80	389.25
เงินปันผล	137.91	154.50	117.00	100.00
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	339.75	435.92	350.29	306.50
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(677.92)	(319.57)	(117.44)	(632.86)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	412.04	(121.04)	(108.75)	(64.54)

หมายเหตุ \* รายการรวมค่าใช้จ่ายนี้เป็นรายการที่ปรากฏในงบการเงินของผู้สอบบัญชี ประกอบด้วย ต้นทุนการให้บริการ ค่าใช้จ่ายในการบริหาร ส่วนแบ่งผลขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย ขาดทุนจากการด้อยค่าของเงินลงทุน ค่าใช้จ่ายภาวะค้าประกัน และค่าตอบแทนกรรมการ เป็นต้น

## 11.1.1 ตารางสรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ

อัตราส่วนทางการเงิน		ประมาณการ		สอบทานแล้ว	
		งบภายใน		เกิดขึ้นจริง	
		สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2545	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2544	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2543	สำหรับปี สิ้นสุด 31 ธ.ค. 2542
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง</b>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	(เท่า)	4.09	2.96	3.24	2.93
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	(เท่า)	1.41	1.43	1.30	1.30
อัตราการหมุนของลูกหนี้	(ครั้ง)	9.54	9.07	9.17	9.25
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	(วัน)	38	40	40	39
อัตราการหมุนของเจ้าหนี้	(ครั้ง)	27.26	23.28	21.32	18.45
ระยะเวลาการจ่ายชำระหนี้เฉลี่ย	(วัน)	13	16	17	20
<b>อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร</b>					
ต้นทุนการให้บริการต่อรายได้รวม	(%)	34.32%	33.30%	38.32%	39.21%
อัตรากำไรขั้นต้น	(%)	65.68%	66.70%	61.68%	60.79%
อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนขาดทุนจากการลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	(%)	50.30%	50.99%	47.03%	51.58%
อัตรากำไรจากการดำเนินงานหลังขาดทุนจากการลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	(%)	49.65%	7.65%	39.15%	46.57%
อัตรากำไรสุทธิ	(%)	33.76%	(7.92%)	24.68%	27.60%
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(%)	25.92%	(8.09%)	21.00%	23.69%
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน</b>					
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	(%)	17.46%	(5.24%)	16.56%	18.38%
อัตราผลตอบแทนก่อนขาดทุนจากเงินลงทุนต่อสินทรัพย์รวม	(%)	17.79%	23.42%	21.86%	21.72%
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ	(%)	51.24%	(16.62%)	51.31%	53.66%
อัตราการหมุนเวียนของสินทรัพย์	(%)	51.71%	66.12%	67.12%	66.60%
<b>อัตราส่วนนโยบายทางการเงิน</b>					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	0.27	0.89	0.27	0.26
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	(เท่า)	195.10	260.98	158.53	145.22
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (เกณฑ์เงินสด)	(เท่า)	144.45	230.89	136.40	110.25
อัตราการจ่ายเงินปันผล	(%)	45.00%	n.a.	55.12%	46.61%
<b>อัตราส่วนต่อหุ้นรวม (Fully diluted)</b>					
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	(บาทต่อหุ้น)	45.19	33.11	42.35	38.53
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	(บาทต่อหุ้น)	9.01	(3.05)	8.49	8.58
อัตราการจ่ายเงินปันผลต่อหุ้น	(บาทต่อหุ้น)	4.06	6.18*	4.68	4.00
<b>อัตราการเติบโต</b>					
รายได้รวม	(%)	(5.71%)	11.90%	10.65%	(12.08%)
ต้นทุนการให้บริการ	(%)	(2.84%)	(2.75%)	8.16%	(0.25%)
ค่าใช้จ่ายรวม	(%)	(48.59%)	69.83%	26.04%	0.65%
กำไรก่อนภาษีเงินได้และขาดทุนจากเงินลงทุน เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง และภาวะค้าประกัน	(%)	(6.99%)	21.32%	0.90%	(45.91%)
กำไรสุทธิ	(%)	501.82%	(135.93%)	(1.07%)	254.30%
สินทรัพย์รวม	(%)	24.29%	16.27%	10.63%	8.90%
หนี้สินรวม	(%)	(44.54%)	156.39%	13.43%	(5.93%)

หมายเหตุ \* อัตราการจ่ายเงินปันผลต่อหุ้นในปี 2542 - 2544 คัดจากหุ้นจำนวนรวม 25.0 ล้านหุ้น

## คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน

### ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

จากการพิจารณาผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่า รายได้ค่าบริการของบริษัทฯ ซึ่งถือเป็นรายได้หลักมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือ เพิ่มขึ้นจาก 692.02 ล้านบาทในปี 2542 เป็น 774.84 ล้านบาทในปี 2543 และมีรายได้ค่าบริการ 882.41 ล้านบาท ในปี 2544 ซึ่งมีรายได้สูงกว่ารายได้ในปี 2543 ร้อยละ 13.88 เนื่องจากมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ (Long Haul Flight) ซึ่งเป็นเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่จึงมีการเติมน้ำมันในปริมาณมาก กอปรกับการมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของไทยอ่อนค่าในช่วงเวลาดังกล่าว

จากเหตุการณ์วินาศกรรมที่เกิดขึ้นในเดือนกันยายนในปี 2544 ที่ผ่านมานี้ ได้ส่งผลกระทบต่อในเชิงลบถึงอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก แต่สำหรับปริมาณน้ำมันที่บริษัทฯ ได้ให้บริการในเดือนกันยายนที่เกิดขึ้น และตุลาคมปี 2544 พบว่าบริษัทฯ ยังไม่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากปริมาณน้ำมันที่ให้บริการในเดือนกันยายน และตุลาคม ยังคงเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.43 และร้อยละ 5.36 ตามลำดับ จากปริมาณน้ำมันที่ให้บริการในงวดเดียวกันของปีก่อน และปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการยังเพิ่มขึ้นอีกประมาณร้อยละ 2 อีกด้วย นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้จัดทำประมาณการปริมาณน้ำมันเพิ่มเติมตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2545 จนถึงเดือนเมษายนปี 2545 ซึ่งคาดว่าจะมีอัตราเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

### ตารางเปรียบเทียบปริมาณเที่ยวบินรายเดือน ปี 2543 ปี 2544 และประมาณการปี 2545

เดือน	ปี 2543		ปี 2544		ปี 2545*	
	ปริมาณเที่ยวบิน (เที่ยว)	อัตราเติบโตของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน (เที่ยว)	อัตราเติบโตของเที่ยวบิน	ปริมาณเที่ยวบิน (เที่ยว)	อัตราเติบโตของเที่ยวบิน
มกราคม	7,616	N.A.	8,473	11.25%	8,398	-0.89%
กุมภาพันธ์	7,412	N.A.	7,461	0.66%	7,648*	2.51%*
มีนาคม	7,716	N.A.	8,249	6.91%	8,478*	2.78%*
เมษายน	7,589	N.A.	8,201	8.06%	8,180*	-0.26%*
พฤษภาคม	7,552	N.A.	7,918	4.85%	N.A.	N.A.
มิถุนายน	7,097	N.A.	7,587	6.90%	N.A.	N.A.
กรกฎาคม	7,513	N.A.	8,015	6.68%	N.A.	N.A.
สิงหาคม	7,749	N.A.	8,132	4.94%	N.A.	N.A.
กันยายน	7,459	N.A.	7,657	2.65%	N.A.	N.A.
ตุลาคม	7,805	N.A.	7,983	2.28%	N.A.	N.A.
พฤศจิกายน	7,825	N.A.	7,728	-1.24%	N.A.	N.A.
ธันวาคม	8,211	N.A.	8,367	1.90%	N.A.	N.A.

หมายเหตุ \* ตัวเลขประมาณการเที่ยวบินโดยบริษัทฯ ร่วมกับบริษัทน้ำมันคู่ค้าซึ่งคิดอัตราลด (Discount) เที่ยวบินลงมาแล้วประมาณ 15%

## ตารางเปรียบเทียบปริมาณน้ำมันรายเดือน ปี 2543 ปี 2544 และประมาณการปี 2545

เดือน	ปี 2543		ปี 2544		ปี 2545*	
	ปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	อัตราเติบโต ของปริมาณ น้ำมัน	ปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	อัตราเติบโต ของปริมาณ น้ำมัน	ปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	อัตราเติบโต ของปริมาณ น้ำมัน
มกราคม	267.37	N.A.	300.39	12.35%	304.32	1.31%
กุมภาพันธ์	257.29	N.A.	266.80	3.70%	280.74*	5.22%*
มีนาคม	275.38	N.A.	294.66	7.00%	311.15*	5.60%*
เมษายน	266.87	N.A.	291.85	9.36%	300.20*	2.86%*
พฤษภาคม	265.69	N.A.	290.82	9.46%	N.A.	N.A.
มิถุนายน	253.22	N.A.	280.46	10.76%	N.A.	N.A.
กรกฎาคม	272.74	N.A.	296.86	8.84%	N.A.	N.A.
สิงหาคม	277.23	N.A.	295.44	6.57%	N.A.	N.A.
กันยายน	272.30	N.A.	289.82	6.43%	N.A.	N.A.
ตุลาคม	281.65	N.A.	296.75	5.36%	N.A.	N.A.
พฤศจิกายน	280.21	N.A.	288.10	2.82%	N.A.	N.A.
ธันวาคม	292.21	N.A.	302.36	3.47%	N.A.	N.A.

หมายเหตุ \* ตัวเลขประมาณการเทียบปีโดยบริษัทฯ ร่วมกับบริษัทน้ำมันคู่ค้าซึ่งคิดอัตราลด (Discount) ปริมาณน้ำมันลงมาแล้ว  
ประมาณ 15%

จากการที่บริษัทฯ จัดทำประมาณการทางการเงินสำหรับปี 2545 ขึ้นเป็นการภายใน โดยประมาณขึ้นจากการนำผลประกอบการในปีที่ผ่านมาเป็นพื้นฐานในการทำประมาณการสำหรับปี 2545 เพื่อประโยชน์แก่นักลงทุนในการได้รับข้อมูลที่ปัจจุบันยิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีรายได้จากค่าบริการ 826.95 ล้านบาท และมีรายได้รวม 907.66 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการคาดการณ์ผู้โดยสารที่เดินทางเพิ่มขึ้น (โปรดดูจากตารางแสดงประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานคร ปี 2545 – 2552 หน้า 40) จึงมีผลต่อปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะให้บริการเพิ่มขึ้นด้วยเป็น 3,625 ล้านลิตรในปี 2545 ซึ่งสูงกว่าปริมาณน้ำมันที่ให้บริการในปี 2544 ถึงร้อยละ 3.75 อย่างไรก็ตาม สาเหตุที่บริษัทฯ มีการประมาณการรายได้ในปี 2545 ในอัตราที่น้อยกว่ารายได้ในปี 2544 เนื่องจากบริษัทฯ ประมาณการรายได้โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินประมาณ 40 บาทต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งแตกต่างกับรายได้จริงที่มีอัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยประมาณ 44 บาท ต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดทำประมาณการปริมาณน้ำมันโดยใช้หลักความระมัดระวังด้วย

**ตารางสรุปจำนวนเที่ยวบินและปริมาณน้ำมันที่ให้บริการของบริษัทฯ**

	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544
<u>เที่ยวบินในประเทศ</u>			
- จำนวนเที่ยวบิน	26,940	29,318	29,879
- ปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	263	262	271
<u>เที่ยวบินระหว่างประเทศ</u>			
- จำนวนเที่ยวบิน	58,150	62,226	65,892
- ปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	2,821	3,000	3,223
รวมจำนวนเที่ยวบิน *	85,090	91,544	95,771
รวมปริมาณน้ำมัน (ล้านลิตร)	3,084	3,262	3,494

หมายเหตุ \* จำนวนเที่ยวบินที่บริษัทฯ ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน

ในส่วนของรายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินของบริษัทฯ จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีตามข้อกำหนดในสัญญาเช่า ซึ่งรายได้ดังกล่าวในปี 2542 ปี 2543 และปี 2544 เท่ากับ 46.06 ล้านบาท 49.26 ล้านบาท และ 49.35 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับรายได้ดอกเบี้ยรับของบริษัทฯ มีแนวโน้มที่ลดลงนับจากปี 2542 เป็นต้นมา เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยรับฝกจากสถาบันการเงินมีการปรับตัวลดลง แม้ว่ายอดเงินฝากธนาคารหรือตัวสัญญาใช้เงินของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยที่ยอดรายได้อื่นนี้ลดลงจาก 39.29 ล้านบาทในปี 2542 เหลือ 36.09 ล้านบาท ในปี 2543 และเหลือ 30.82 ล้านบาท ในปี 2544

ต้นทุนการให้บริการของบริษัทฯซึ่งประกอบด้วย ค่าเช่าที่ดิน และค่าเช่าระบบท่อขนส่งน้ำมันอากาศยาน บริเวณใต้ลานจอดที่ท่าอากาศยานดอนเมือง มีแนวโน้มของอัตราต้นทุนการให้บริการต่อรายได้รวมที่ลดลงตั้งแต่ปี 2542 – ปี 2544 เท่ากับร้อยละ 39.21 เหลือ 38.32 และ 33.30 ตามลำดับ เนื่องจากบริษัทมีการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ โดยมีการใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรของบริษัทฯ เช่น เงินเดือน ค่าล่วงเวลา โบนัส สวัสดิการค่ารักษาพยาบาล และสวัสดิการอื่นๆ รวมถึงเงินสมทบสำหรับเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และเงินผลประโยชน์เมื่อออกจากงานของพนักงานบริษัทฯ เป็นต้น โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวรวมแล้วคิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 27-31 ของต้นทุนการให้บริการรวม

กำไรสุทธิของบริษัทฯ ในปี 2542 และปี 2543 เท่ากับ 214.57 ล้านบาท และ 212.28 ล้านบาท ตามลำดับ โดยจะเห็นได้ว่ากำไรสุทธิของบริษัทฯ ในปี 2543 มีจำนวนเงินที่ลดลงจากปี 2542 เนื่องจากบริษัทฯ ได้รับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนและเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด) จำนวน 38.88 ล้านบาท และ 67.82 ล้านบาท ตามลำดับ แต่สำหรับงบการเงินในปี 2544 บริษัทฯมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน (76.27) ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯได้ตั้งค่าเผื่อภาระค่าประกันจำนวน 415.11 ล้านบาท และรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนจำนวน 2.11 ล้านบาท รวมเป็นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 417.22 ล้านบาท หากพิจารณาเฉพาะกำไรสุทธิจากการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยไม่รวมการรับรู้ผลขาดทุนและภาระค่าประกันจากรายการดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่า บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้และขาดทุนจากเงินลงทุน เงินให้กู้ยืม และภาระค่าประกันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นจาก 400.93 ล้านบาท เป็น 404.56 ล้านบาทและ 490.83 ล้านบาท ในปี 2542 ปี 2543 และ ปี 2544 ตามลำดับ ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของกำไรจากการดำเนินงานดังกล่าวนี้เกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการเติมน้ำมันเป็นหลัก ประกอบกับบริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนการให้บริการได้มีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จากอัตรากำไรขั้นต้นต่อยอดขาย

(Gross Profit Margin to Sales) ที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 60.79 เป็น 61.68 และ 66.70 ในปี 2542 ถึงปี 2544 ตามลำดับ เนื่องจากบริษัทฯ มีต้นทุนการให้บริการที่ลดลงตั้งแต่ปี 2542 ถึงปี 2544 จากร้อยละ 39.21 เป็น 38.32 และเหลือร้อยละ 33.30 ตามลำดับ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ จะพบว่าบริษัทสามารถรักษาอัตราทำกำไรที่ดีที่สุดเห็นได้จาก อัตรากำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ก่อนขาดทุนจากเงินลงทุนและเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องจากร้อยละ 51.58 ในปี 2542 เป็นร้อยละ 47.03 ในปี 2543 จนเป็นร้อยละ 50.99 ในปี 2544 ตามลำดับ

ยิ่งไปกว่านั้น หากพิจารณาถึงอัตราการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ จะพบว่า บริษัทฯ มีความสามารถในการจ่ายเงินปันผลอย่างต่อเนื่องตามนโยบายที่กำหนดไว้ทุกปี โดยที่อัตราการจ่ายเงินปันผลในปี 2542 และปี 2543 เท่ากับ 100.0 ล้านบาท และ 117.0 ล้านบาท หรือเท่ากับ 4.00 บาทต่อหุ้น และ 4.68 บาทต่อหุ้นตามลำดับ และในปี 2544 ถึงแม้บริษัทฯจะมีผลประกอบการขาดทุน แต่บริษัทฯก็ยังตั้งใจที่จะจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเป็นจำนวน 154.5 ล้านบาท โดยการนำเงินจากกำไรสะสมของบริษัทฯมาจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น

### ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ

#### - ด้านสินทรัพย์

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 688.01 ล้านบาทในปี 2542 เป็น 871.39 ล้านบาท ในปี 2543 และ 903.98 ล้านบาท ในปี 2544 โดยมีสาเหตุหลักจากเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้นของบริษัทฯในปี 2543 เพิ่มขึ้นจากปี 2542 เท่ากับ 150 ล้านบาท และในปี 2544 เพิ่มขึ้นจากปี 2543 เท่ากับ 30.35 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ ปี 2542 – ปี 2544 (โปรดดูรายละเอียดในตารางสรุปงบการเงินรวมของบริษัทฯ หน้า 65)

มูลค่าเงินลงทุนของบริษัทฯ ในปี 2541 เท่ากับ 179.25 ล้านบาท แต่เนื่องจากในปี 2541 บริษัทฯ ได้ทำการบันทึกสำรองเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนใน FPT ทั้งจำนวนคิดเป็นมูลค่า 133 ล้านบาท ทำให้มูลค่าเงินลงทุนสุทธิของบริษัทฯ ลดลงเหลือ 46.25 ล้านบาท เท่ากับมูลค่าเงินลงทุนในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ต่อมาในปี 2542 จากการปรับโครงสร้างหนี้ FPT ซึ่งมีการแปลงหนี้เป็นหุ้นบุริมสิทธิ ทำให้มูลค่าเงินลงทุนของบริษัทฯ ใน FPT เพิ่มขึ้นอีกเท่ากับ 132.52 ล้านบาท โดย ณ สิ้นปี 2542 บริษัทฯ ได้บันทึกสำรองเผื่อผลขาดทุนจากเงินลงทุนใน FPT ที่เพิ่มขึ้นนี้แล้วทั้งสิ้น 38.88 ล้านบาท และบันทึกสำรองอีกจำนวน 69.46 ล้านบาทในปี 2543 ซึ่งเป็นการบันทึกสำรองครบ 100%

มูลค่าของสินทรัพย์ถาวรสุทธิของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2542 2543 และปี 2544 จำนวน 407.20 ล้านบาท 420.20 ล้านบาท และ 497.79 ล้านบาท ตามลำดับ มีการเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีการลงทุนเพิ่มในส่วนขยายของท่าอากาศยานดอนเมืองในปี 2542 ถึง ปี 2544 และสินทรัพย์ถาวรสุทธิตามประมาณการปี 2545 จะเพิ่มขึ้นเป็น 698.34 ล้านบาท จากการลงทุนในโครงการคลังน้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

#### - ด้านหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

มูลค่าหนี้สินรวมของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2542 ปี 2543 และปี 2544 เท่ากับ 253.53 ล้านบาท 287.58 ล้านบาท และ 737.35 ล้านบาท ตามลำดับ หนี้สินส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินปันผลค้างจ่าย และภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย โดยที่เงินปันผลค้างจ่ายจะมีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ 56.250 – 110.250 ล้านบาทขึ้นอยู่กับมูลค่าการจ่ายเงินปันผลในแต่ละปี สำหรับภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย จะมีมูลค่าเฉลี่ยประมาณปีละ 88.734 - 116.620 ล้านบาท

ขึ้นอยู่กับกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นในแต่ละปี อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากงบการเงินของบริษัทฯ จะพบว่า ปี 2544 บริษัทฯมีมูลค่าหนี้สินรวมสูงถึง 737 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองค่าเผื่อภาระค่าประกันหนี้ของ FPT ซึ่งจะลดลงตามสัญญาการปลดภาระค่าประกันระหว่างบริษัทฯกับเจ้าหนี้ของ FPT ซึ่ง ณ กุมภาพันธ์ 2545 บริษัทฯยังอยู่ระหว่างการเจรจา กับกลุ่มเจ้าหนี้ และคาดว่าจะได้ข้อสรุปจากการเจรจาดังกล่าวในเดือน มีนาคม 2545 นอกจากนี้ บริษัทฯยังไม่มีภาระเงินกู้อื่นแต่อย่างใด เว้นแต่หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน (Financial Lease) ซึ่งเกิดจากการเช่ายานพาหนะในการดำเนินกิจการคิดเป็นมูลค่ารวมในปี 2543 เพียง 16.97 ล้านบาท และมีมูลค่ารวม ปี 2544 เท่ากับ 14.81 ล้านบาท ดังนั้น อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ คือ ประมาณ 0.26 เท่า 0.27 เท่า และ 0.89 เท่า ในปี 2542 ปี 2543 และปี 2544 ตามลำดับ

ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ณ สิ้นปี 2542 ปี 2543 และปี 2544 มีมูลค่าเท่ากับ 963.36 ล้านบาท 1,058.64 ล้านบาท และ 827.87 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าถึงแม้ว่าบริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจากเงินลงทุนและเงินให้กู้ยืมแก่ FPT คิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 108.11 ล้านบาท สำหรับปี 2542 ถึงปี 2543 แต่เนื่องจากบริษัทฯมีผลกำไรที่เพิ่มขึ้นในมูลค่าที่สูงกว่าการรับรู้ผลขาดทุนดังกล่าว ทำให้สามารถเร่งให้มูลค่าส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในปี 2543 แล้วยังคงเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2542 ดังจะเห็นได้จากมูลค่าส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ปี 2543 หลังจากการรับรู้ขาดทุนจากเงินลงทุนและเงินให้กู้ยืมใน FPT ครบ 100% แล้วเพิ่มขึ้นเป็น 1,058.64 ล้านบาท แต่สำหรับปี 2544 บริษัทฯได้ตั้งสำรองค่าเผื่อภาระค่าประกันหนี้ FPT จึงทำให้เกิดผลขาดทุนซึ่งทำให้ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลงเหลือ 827.87 ล้านบาท อย่างไรก็ตามภายหลังจากการกระจายหุ้นต่อประชาชนทั่วไปในปี 2545 เมื่อรวมกับประมาณการกำไรประจำปีแล้ว บริษัทฯคาดว่าส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯจะมีมูลค่าประมาณ 1,536 ล้านบาท

หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าของบริษัทฯ จากการที่บริษัทฯเป็นหนึ่งในกลุ่มผู้สนับสนุนทางการเงินให้กับ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อบริษัทดังกล่าวเกิดภาวะการมีเงินไม่เพียงพอที่จะชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยต่อผู้ให้สินเชื่อ และบริษัทฯจะมีภาระทางการเงินในจำนวนเงินที่ผู้ให้สินเชื่อเห็นว่าเพียงพอที่จะแก้ไขภาวะการมีเงินไม่เพียงพอของบริษัทดังกล่าว โดยถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกันของผู้สนับสนุนทุกคนตามอัตราส่วนความช่วยเหลือ โดย ณ มีนาคม 2545 บริษัทฯมีวงเงินสินเชื่อสกุลเงินบาทเท่ากับ 700 ล้านบาท และวงเงินสินเชื่อสกุลดอลลาร์เท่ากับ 8.0 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ

เนื่องจากโครงการของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้างจึงยังไม่ได้เปิดดำเนินการผลการดำเนินงานสำหรับปี 2542-2543 ของบริษัทจึงมีผลขาดทุนสุทธิ (3.14) ล้านบาท และ (3.46) ล้านบาทตามลำดับ โดยมีค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 4.34 ล้านบาท และ 4.79 ล้านบาท ตามลำดับ ทำให้บริษัทมีขาดทุนสะสมในปี 2542 และ 2543 เท่ากับ (1.12) ล้านบาท และ (4.59) ล้านบาท ตามลำดับ

#### - สภาพคล่องของบริษัทฯ

หากพิจารณาถึงกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานจะพบว่า บริษัทฯ มีความสามารถในการสร้างกระแสเงินสดจากการดำเนินงานในปี 2542 ปี 2543 และปี 2544 เท่ากับ 306.5 ล้านบาท 350.29 ล้านบาท และ 435.92 ล้านบาท โดยทำกำไร(ขาดทุน)สุทธิได้ 214.57 ล้านบาท 212.28 ล้านบาท และ (76.27) ล้านบาท ตามลำดับ ถึงแม้ว่าในปี 2544 บริษัทฯจะมีขาดทุนสุทธิ (76.27) ล้านบาท แต่เนื่องจากในผลขาดทุนนั้นได้รวมถึงค่าเสื่อมราคาซึ่งไม่ใช่ค่าใช้จ่ายที่เป็นตัวเงินเฉลี่ยประมาณปีละกว่า 90 ล้านบาท และยังไม่มีการจ่ายค่าใช้จ่ายภาระค่าประกันจริงให้กับเจ้าหนี้ของ FPT ดังนั้นจึงยังคงมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานซึ่งจะไม่ทำให้กระทบต่อกระแสเงินสดในการดำเนินงานปี 2544



กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุนของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจนั้นตั้งแต่ปี 2542 ถึง ปี 2544 จะเท่ากับ 632.86 ล้านบาท 117.44 ล้านบาท และ 319.57 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งจะประกอบด้วยรายการที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจตามปกติของกิจการ เช่น เงินลงทุนหรือเงินให้กู้ยืมแก่ FPT และยังคงรวมถึงมูลค่าเงินฝากกับสถาบันการเงินที่เกิดจากการที่บริษัท นำเงินสดคงเหลือที่ได้รับจากการดำเนินงานไปลงทุนในรูปเงินฝากซึ่งมีจำนวนค่อนข้างสูงคือ เท่ากับ 34.4 ล้านบาทในปี 2542 เท่ากับ 23.52 ล้านบาทในปี 2543 และเท่ากับ 48.83 ในปี 2544 โดยส่วนใหญ่จะเป็นเงินลงทุนในสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการขยายท่าอากาศยานดอนเมืองของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

หากพิจารณาถึงกระแสเงินสดจากกิจกรรมการจัดหาเงินทุนจะเห็นได้ว่า กิจการไม่มีภาระเงินกู้ยืมแต่อย่างใด ยกเว้นภาระหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินซึ่งเกิดจากการเช่าทรัพย์สินที่ล้ำสมัยง่าย เช่น คอมพิวเตอร์ และรถยนต์ของบริษัท เพราะการลงทุนซื้อทรัพย์สินอาจจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์เมื่อเทียบกับการเช่า เนื่องจากต้นทุนการเงินจะสูงกว่า ดังนั้น กระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุนของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เกิดจากการลงทุนในเงินฝากกับสถาบันการเงิน และสิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่าและอุปกรณ์นั่นเอง

ดังนั้น สภาพคล่องของบริษัทฯ อยู่ในเกณฑ์ที่ถือว่าดี โดยบริษัทฯ มีอัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2542 ถึงปี 2544 สูงกว่า 2.93 เท่า ในขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสดในช่วงเวลาเดียวกันนี้มีอัตราต่ำกว่า 1.43 เท่า อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในช่วงเวลาเดียวกันจะสูงสุดที่ 0.89 เท่า นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีความสามารถในการทำกำไรอยู่ในเกณฑ์ที่ดี และสามารถให้อัตราผลตอบแทนก่อนการบันทึกสำรองค่าเผื่อหนี้สูญต่อสินทรัพย์รวมเท่ากับร้อยละ 21.72 ในปี 2542 และร้อยละ 23.42 ในปี 2544 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่น่าพอใจ

ในการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งนี้ บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นเงินสำรองสำหรับการลงทุนในโครงการในอนาคตของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นการสำรองเงินลงทุนสำหรับการชำระหนี้ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 75 ในบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) ซึ่งคาดว่าจะทำการเรียกทุนชำระครบ 530 ล้านบาท ภายในปี 2545 เพื่อใช้ในการลงทุนโครงการระบบท่อส่งน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เป็นบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการโครงการดังกล่าวแต่เพียงรายเดียวจาก บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) และได้รับอนุญาตจากทาง บทม. ให้เริ่มดำเนินการออกแบบ และก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำมันอากาศยานแล้วเมื่อ เดือนกรกฎาคม 2543 นอกจากนี้เงินทุนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนครั้งนี้ จะใช้เป็นเงินลงทุนสำรองสำหรับการลงทุนในโครงการระบบคลังน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่บริษัทฯ กำลังดำเนินการเพื่อเป็นผู้ประกอบการระบบคลังน้ำมันอากาศยาน และจากการที่กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯซึ่งถือหุ้นอยู่จำนวน 24 ล้านหุ้น มีความประสงค์ที่จะนำหุ้นทั้งหมดของตนเข้า Silent Period เป็นเวลา 1 ปี อาจจะทำให้หุ้นของบริษัทฯขาดสภาพคล่อง ดังนั้นเพื่อให้การซื้อขายหุ้นของบริษัทฯในตลาดหลักทรัพย์มีสภาพคล่องมากขึ้น บริษัทฯจึงพิจารณาเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นสามัญจากหุ้นละ 10 บาท เป็นมูลค่าหุ้นละ 1 บาท โดยได้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2544 เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นและการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหนังสือบริคณห์สนธิ จะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยคะแนนเสียง 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงของผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมทั้งหมด

- สมมติฐานในการจัดทำประมาณการทางการเงิน

สำหรับผลกระทบจากการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้ประมาณการถึงผลกระทบในด้านต่างๆ คือ ในส่วนของการประมาณการปริมาณน้ำมัน บริษัทฯ คาดว่าหากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการได้ในปี 2548 จะมีการย้ายเที่ยวบินระหว่างประเทศมาใช้บริการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในสัดส่วน 85% เที่ยวบินภายในประเทศ และเที่ยวบินภูมิภาคในสัดส่วน 20% และ 60% ตามลำดับ สำหรับปี 2549 – 2551 บริษัทฯ คาดว่า สัดส่วนของเที่ยวบินทั้ง 3 ประเภท จะเป็น 90% 20% และ 70% ตามลำดับ จนกระทั่งปี 2552 บริษัทฯ คาดว่าเที่ยวบินทุกประเภทจะสามารถย้ายมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ทั้งหมด ในส่วนของอัตราการบริโภคน้ำมันของผู้โดยสารแต่ละประเภทที่ขยับขึ้น บริษัทฯ ใช้ข้อมูลในอดีต และข้อมูลจากการศึกษาการพัฒนาศมรรถนะของเครื่องบินในปัจจุบันและอนาคต อีกทั้งผลของความร่วมมือกันระหว่างสายการบิน (Alliance) จะทำให้อัตราการบริโภคน้ำมันโดยเฉลี่ยของผู้โดยสารหนึ่งคนในแต่ละประเภทที่ขยับขึ้นมีแนวโน้มลดลงจาก 275.2 ลิตรต่อคน สำหรับเที่ยวบินระหว่างทวีป 38.1 ลิตรต่อคน สำหรับเที่ยวบินในประเทศ (Domestic Flight) และ 95.1 ลิตรต่อคน สำหรับเที่ยวบินภูมิภาค (Regional Flight) เฉลี่ยในปี 2539-2543 จนคาดว่าในอนาคตอัตราการบริโภคของเที่ยวบินทั้งสามประเภทจะค่อยๆ ลดลงเป็น 241.2 ลิตรต่อคน 33.8 ลิตรต่อคน และ 89.2 ลิตรต่อคนตามลำดับ

บริษัทฯ คาดว่าในปี 2561 จำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะอยู่ที่ประมาณ 75 ล้านคน ดังนั้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีการขยายตัวเพื่อให้อุปรับกับจำนวนผู้โดยสารดังกล่าว และบริษัทฯ ได้วางแผนการลงทุนในระบบท่อส่งน้ำมัน และระบบคลังน้ำมัน ของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด และบริษัทฯ ซึ่งจะออกแบบและสะท้อนมูลค่าเงินลงทุนให้เพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารทั้ง 70-75 ล้านคนได้เช่นกัน โดยจะแบ่งเป็นส่วน (Phase) การลงทุนคือ ระบบท่อส่งน้ำมัน (Hydrant System) ส่วนที่ 1 ก่อสร้างในปี 2544 – 2547 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 1,070 ล้านบาท รองรับผู้โดยสารได้ 30-35 ล้านคน ส่วนที่ 2 ก่อสร้างในปี 2550 – 2552 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 560 ล้านบาท รองรับผู้โดยสารได้เป็น 50 ล้านคน และส่วนที่ 3 ก่อสร้างในปี 2558 – 2560 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 730 ล้านบาท รองรับผู้โดยสารได้เป็น 70-75 ล้านคน สำหรับระบบคลังน้ำมัน (Depot System) ส่วนที่ 1 ก่อสร้างในปี 2544 – 2547 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 1,698 ล้านบาท รองรับผู้โดยสารได้ 30-35 ล้านคน ส่วนที่ 2 ก่อสร้างในปี 2553 – 2555 มูลค่าเงินลงทุนประมาณ 338 ล้านบาท รองรับผู้โดยสารได้เป็น 70-75 ล้านคน

อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารทั้งหมดของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอาจมีมากกว่า 75 ล้านคน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการขยายการลงทุนของสนามบินดังกล่าว ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้คำนึงถึงมูลค่าเงินลงทุนที่สามารถให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ 75 ล้านคนเท่านั้น ดังนั้น ในการประมาณการปริมาณน้ำมันที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จึงกำหนดขึ้นที่ปริมาณผู้โดยสารดังกล่าว เพื่อให้รายได้สอดคล้องกับการการลงทุน สำหรับการประมาณการจำนวนผู้โดยสารโดยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ประมาณจำนวนผู้โดยสารในปี 2544 – 2548 ไร่ที่ 30.77 ล้านคน 32.57 ล้านคน 34.48 ล้านคน 36.22 ล้านคนและ 38.06 ล้านคน ตามลำดับ และสำหรับประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2549 – 2552 ประมาณไร่ที่อัตราเติบโตร้อยละ 5.7 ต่อปี

ในส่วนของนโยบายด้านกำลังคนที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จะพิจารณาจากอัตรากำลังคนที่เพียงพอสำหรับให้บริการตามจำนวนผู้โดยสารปริมาณน้ำมันที่ลดลง คือ ประมาณร้อยละ 30 ของปริมาณน้ำมันทั้งหมด สำหรับอัตรากำลังคนของระบบคลังน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นจะพิจารณาเฉพาะกำลังคนที่ให้บริการเฉพาะระบบคลังน้ำมัน และส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับระบบคลังน้ำมันเท่านั้น ดังนั้น กำลังคนส่วนของระบบเติมน้ำมัน (Intoplane) จะไม่ถือรวมอยู่ในอัตรากำลังคนดังกล่าว เนื่องจากถือว่าแยกเป็นอีกระบบซึ่งไม่ได้มีการนำรายได้ในส่วนระบบเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาคำนวณ ดังนั้นจึงไม่นำค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าวมาพิจารณาตามหลักการลงรายการที่เหมาะสม (Matching Concept)

จากอัตรากำลังคนที่ลดลงดังกล่าวจะทำให้ประมาณการค่าใช้จ่ายเงินเดือนของบริษัทฯ ในปี 2547 ลดลงกว่าร้อยละ 50 คือ ลดลงจาก 100 ล้านบาท ปี 2548 เป็น 43 ล้านบาท

ส่วนงาน	ปัจจุบัน (คน)	2548-2551		2552	
		ดอนเมือง (คน)	สุวรรณภูมิ (คน)	ดอนเมือง (คน)	สุวรรณภูมิ (คน)
ส่วนบริหาร	50	n.a.	n.a.	n.a.	49
ส่วนบริการ	203	98	42	0	108
	253				157

หมายเหตุ: อัตรากำลังคนส่วนบริหาร (Administration Officer) จะมีการจัดสรรระหว่างระบบคลังน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ BAFS ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามสัดส่วนน้ำมันที่ให้บริการคือประมาณ 70: 30 ตั้งแต่ปี 2548-2551 และถือเป็นค่าใช้จ่ายของระบบคลังน้ำมันที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมดในปี 2552