

**รายงานการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2559**  
**ของ**  
**บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)**

**เวลาและสถานที่**

ประชุมเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2559 ณ ห้อง Meeting Room 1 และ 2 ศูนย์ประชุม  
แห่งชาติสิริกิติ์ เลขที่ 60 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร

**รายชื่อกรรมการผู้เข้าร่วมประชุม**

- |                                  |                                                                                                                 |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. นายพลากร สุวรรณรัฐ            | ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ                                                                                    |
| 2. นายอัศวิน คงสิริ              | กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการสรรหา<br>และบรรษัทภิบาล ประธานคณะกรรมการบริหาร<br>ความเสี่ยง                       |
| 3. นายเพชร ยุติธรรมดำรง          | กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ<br>และกรรมการกำหนดค่าตอบแทน                                                |
| 4. นายวิสุทธิ์ มนต์ริวัต         | กรรมการอิสระ ประธานคณะกรรมการกำหนด<br>ค่าตอบแทนและกรรมการตรวจสอบ                                                |
| 5. นายพิพัฒน์ บุราณนนท์          | กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ และ<br>กรรมการบริหารความเสี่ยง                                                      |
| 6. นายนิรันดร์ ชีรนาทสิน         | กรรมการ                                                                                                         |
| 7. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง   | กรรมการและกรรมการสรรหาและบรรษัทภิบาล                                                                            |
| 8. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์ | กรรมการ                                                                                                         |
| 9. นาวาอากาศตรี ภูริต ศรีวัฒน์   | กรรมการ                                                                                                         |
| 10. นายนาวิ เลิศพาณิชย์กุล       | กรรมการและกรรมการสรรหาและบรรษัทภิบาล                                                                            |
| 11. นายอรรถ เหมวิจิตรพันธ์       | กรรมการ                                                                                                         |
| 12. นายดรินทร์ ศุภการ            | กรรมการ                                                                                                         |
| 13. นายพีรทัต อุดะเดช            | กรรมการ                                                                                                         |
| 14. หม่อมราชวงศ์ศุภดิศ ดิศกุล    | กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการ<br>สรรหาและบรรษัทภิบาล กรรมการกำหนด<br>ค่าตอบแทน และกรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 15. นายประกอบเกียรติ นินนาท      | กรรมการผู้จัดการ กรรมการสรรหาและ<br>บรรษัทภิบาล กรรมการกำหนดค่าตอบแทน<br>และกรรมการบริหารความเสี่ยง             |

**เริ่มการประชุม เวลาประมาณ 14.00 น.**

นายพลการ สุวรรณรัฐ ประธานกรรมการทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม ประธานฯ ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า มีผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมจำนวน 342 ท่าน โดยมาประชุมด้วยตนเองจำนวน 171 ท่าน และโดยการรับมอบฉันทะจำนวน 171 ท่าน นับจำนวนหุ้นรวมได้ 501,901,741 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 78.7302 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของบริษัท จำนวน 637,496,153 หุ้น ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัท ประธานฯ จึงกล่าวเปิดการประชุม

จากนั้น ประธานฯ จึงกล่าวแนะนำคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร ที่ปรึกษาทางการเงิน อิสระ ที่ปรึกษากฎหมาย และเลขานุการบริษัทต่อที่ประชุม และขอให้เลขานุการบริษัทแถลงต่อที่ประชุมเกี่ยวกับระเบียบการดำเนินการประชุม

เลขานุการบริษัทแถลงต่อที่ประชุมเกี่ยวกับการดำเนินการประชุมว่า แม้ว่าการประชุมจะเริ่มแล้ว แต่บริษัทยังเปิดรับลงทะเบียนหน้าห้องอยู่ ดังนั้น ผลคะแนนในแต่ละวาระอาจจะไม่เท่ากัน เอกสารที่ใช้ในการประชุมประกอบด้วย หนังสือเชิญประชุมและสิ่งที่ส่งมาด้วย ซึ่งบริษัทได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2559 และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นแล้วตั้งแต่วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559

จากนั้น เลขานุการบริษัทได้ชี้แจงเกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติในการลงคะแนนเสียง โดยในการออกเสียงลงคะแนนนั้นให้ถือหนึ่งหุ้นเป็นหนึ่งเสียง และวิธีการนับคะแนนก็จะใช้ด้วยวิธีเดียวกันนี้ในทุกวาระ การลงมติในแต่ละวาระ ถ้าไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดคัดค้านหรือดออกเสียง ให้ถือว่าที่ประชุมเห็นชอบหรือเห็นด้วยตามมติที่น่าเสนอ ถ้ามีผู้ถือหุ้นท่านใดคัดค้าน ไม่เห็นด้วย หรือประสงค์จะงดออกเสียง ให้ใช้ใบลงคะแนนที่บริษัทจัดให้ โดยขอให้ผู้ถือหุ้นที่ประสงค์จะลงคะแนนเสียงไม่เห็นด้วยหรือดออกเสียงแสดงตัวด้วยการยืนขึ้นหรือยกมือ บริษัทจะมีเจ้าหน้าที่เข้าไปเก็บใบลงคะแนน ในการนับคะแนนเสียง บริษัทจะนำคะแนนเสียงที่ไม่เห็นด้วยหรือดออกเสียง หักออกจากคะแนนเสียงทั้งหมดที่เข้าร่วมประชุม ส่วนที่เหลือจะถือว่าเป็นคะแนนเสียงที่เห็นด้วย ทั้งนี้ ใบลงคะแนนเสียงใดที่ไม่สามารถแสดงถึงความประสงค์ของผู้ถือหุ้นได้อย่างชัดเจนว่าจะลงคะแนนเสียงไปในทางใด จะถือว่าเป็นบัตรเสีย เช่น การทำเครื่องหมายทั้งในช่องเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย หรือทำเครื่องหมายไม่ชัดเจน หรือขีดฆ่าเครื่องหมายใดโดยไม่ลงลายมือชื่อกำกับบริเวณที่ขีดฆ่านั้น เป็นต้น ในการมอบฉันทะ ผู้ถือหุ้นทุกท่านไม่สามารถแบ่งแยกคะแนนเสียงในแต่ละวาระได้ ยกเว้นกรณีที่ผู้ถือหุ้นต่างประเทศที่แต่งตั้งคัสโตเดียนในประเทศไทยเป็นผู้รับฝากหลักทรัพย์สามารถแยกคะแนนเสียงในการออกเสียงได้ในแต่ละวาระ กรณีที่ผู้ถือหุ้นมอบฉันทะให้ผู้อื่นเข้าร่วมประชุม และได้ออกเสียงลงคะแนนตามความประสงค์ของท่านผู้ถือหุ้นไว้ล่วงหน้า บริษัทจะได้นำคะแนนเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย หรือดออกเสียงดังกล่าว บันทึกรวมไว้ในผลคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทจะตรวจนับใบลงคะแนนและรวมคะแนนเมื่อถึงการพิจารณาในแต่ละวาระ

เท่านั้น โดยประชาชน จะแจ้งให้ท่านผู้ถือหุ้นทราบว่าจะให้ส่งใบลงคะแนนและปิดรับใบลงคะแนนในแต่  
ละวาระเมื่อใด เพื่อให้การประชุมเป็นไปอย่างรวดเร็ว หลังจากลงคะแนนในแต่ละวาระแล้ว ประชาชน จะ  
ประกาศผลคะแนนในวาระถัดไป หนึ่ง บริษัทจะขอเก็บใบลงคะแนนของผู้ถือหุ้นทุกท่านคืน เมื่อเสร็จสิ้น  
การประชุม โดยขอให้ใส่ลงในกล่องบริเวณประตูทางออก

ทั้งนี้ เพื่อให้การนับคะแนนมีความโปร่งใส ขอเชิญ นางสาวพรวิรินทร์ เตโชภาส  
ที่ปรึกษากฎหมายจาก บริษัท กฎหมาย เอชเอ็นพี จำกัด และขอเชิญผู้ถือหุ้นอีก 1 ท่าน ทำหน้าที่เป็น  
สักขีพยานในการนับคะแนน นายณัฐยะ งามพร้อมทรัพย์ ผู้รับมอบฉันทะ เสนอทำหน้าที่สักขีพยานใน  
การนับคะแนน เลขานุการบริษัทจึงเชิญสักขีพยานที่โตะนับคะแนน

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นท่านใดประสงค์จะซักถามหรือแสดงความคิดเห็น ขอเชิญที่  
ไมโครโฟนตามที่จัดไว้ให้ และกรุณาแจ้งชื่อนามสกุลของท่านก่อน และในกรณีที่ผู้ถือหุ้นถามคำถาม  
ภาษาอังกฤษ บริษัทได้จัดเตรียมเจ้าหน้าที่แปลเป็นภาษาไทย โดยจะตอบเป็นภาษาไทยต่อที่ประชุม  
และตอบภาษาอังกฤษแก่ผู้ถาม

จากนั้น ประชาชน จึงได้ดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระต่อไป

#### วาระที่ 1      รับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558

ประชาชน ขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 เป็น  
รายงาน ทั้งนี้ รายงานการประชุมดังกล่าวได้เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัท ([www.bafsthai.com](http://www.bafsthai.com)) และ  
ได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือหุ้นพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมแล้ว

ประชาชน ได้สอบถามว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดขอแก้ไขหรือไม่ เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอ  
ขอแก้ไข ประชาชน จึงชี้แจงวิธีการออกเสียงลงคะแนนในวาระนี้ต่อที่ประชุม และขอให้ที่ประชุมลงมติ

**มติ**      ที่ประชุมพิจารณาแล้วมีมติรับรองรายงานการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี  
2558 ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียง  
ลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วยจำนวน	502,423,547 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	100.0000
ไม่เห็นด้วย	0 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000
งดออกเสียง	403,250 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	-
บัตรเสีย	0 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

**วาระที่ 2 พิจารณานุมัติการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ในการลงทุนโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือ**

ประธานฯ ซึ่งแจ้งต่อที่ประชุมว่า โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือข้างต้น เข้าข่ายเป็นรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยของบริษัท บริษัทจึงมีหน้าที่ต้องเปิดเผยสารสนเทศ ในการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รายละเอียดปรากฏ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทเพื่ออนุมัติการเข้าทำรายการได้มาซึ่ง สินทรัพย์ดังกล่าว ดำเนินการแต่งตั้งที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อแสดงความเห็นเกี่ยวกับการเข้าทำ รายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ดังกล่าวต่อผู้ถือหุ้น ในการนี้ คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ บริษัท แคนปีดอล แอ็ดแวนเทจ จำกัด เป็นที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเพื่อให้ความเห็นต่อผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการ เข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ดังกล่าว ซึ่งความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระได้จัดส่งให้แก่ผู้ถือ หุ้นพร้อมกับหนังสือเชิญประชุมฉบับนี้แล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 โดยคณะกรรมการ บริษัทประสงค์จะให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงความเป็นมาของโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือ และผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับผู้ถือหุ้น สังคม และประเทศชาติ ทั้งนี้ ในการดำเนินการโครงการนี้ต้อง อาศัยความร่วมมือของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้ง 4 ฝ่าย ได้แก่ คณะกรรมการของบริษัท ผู้บริหารของบริษัทและ บริษัทย่อย เจ้าหน้าที่ของบริษัท และผู้ถือหุ้นทุกท่านในการผลักดันให้โครงการไปสู่ความสำเร็จเพื่อ ประโยชน์สูงสุดของประเทศชาติ

จากนี้ ประธานฯ จึงขอให้ประธานกรรมการบริหารเป็นผู้ชี้แจงต่อที่ประชุม

ประธานกรรมการบริหารขอให้ผู้ถือหุ้นรับชมวีดิทัศน์โครงการขยายระบบท่อขนส่ง น้ำมันไปภาคเหนือ ("โครงการ") จากนั้นได้ชี้แจงต่อที่ประชุมถึงรายละเอียดของโครงการว่า ในปัจจุบัน บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ("FPT") มีทุนจดทะเบียนจำนวน 267.67 ล้านบาท โดยมีผู้ถือหุ้น คือ บริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ("PTG Logistic") ถือหุ้นในสัดส่วน ร้อยละ 9.55 บมจ. การบินกรุงเทพ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 7 บมจ. บางจากถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 4.95 และบมจ. กรุงเทพประกันภัย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 3.49

เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2558 คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ("กพข.") ได้มีมติ เห็นชอบให้ผู้ประกอบการรายเดิม หรือผู้ค้าน้ำมัน หรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาโครงการขยาย ระบบท่อขนส่งน้ำมันเพื่อให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรี โดยให้หน่วยงานของรัฐให้การสนับสนุน และ มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน (กบง.) เป็นผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลค่าบริการ ขนส่งน้ำมันทางท่อ เพื่อป้องกันการมีอำนาจเหนือตลาด ป้องกันการผูกขาด และให้ความคุ้มครองผู้ค้า น้ำมันและประชาชนให้สามารถเข้าถึงและได้รับบริการที่เป็นธรรม จนกว่าการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย การกำกับดูแลระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อแล้วจะเสร็จ พร้อมทั้งให้กระทรวงพลังงานโดยกรมธุรกิจ

๑

พลังงานและผู้สนใจดำเนินโครงการร่วมกันพิจารณารายละเอียดของโครงการ เพื่อให้ระบบการขนส่งน้ำมันของประเทศมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด ต่อมาในวันที่ 30 กันยายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบมติของ กพข. เรื่อง การขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยกรมธุรกิจพลังงานมีหนังสือลงวันที่ 13 ตุลาคม 2558 มายัง FPT แจ้งไม่ขัดข้องให้ FPT เป็นผู้ดำเนินการโครงการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ และในวันที่ 9 ธันวาคม 2558 FPT ได้มีการลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ในโครงการกับกรมธุรกิจพลังงาน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานเป็นประธานในพิธี

จากการสำรวจของ FPT ร่วมกับกรมธุรกิจพลังงานได้มีการกำหนดเส้นแนวท่อเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพภูมิศาสตร์ โดยแบ่งแนวท่อออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 บางปะอิน - พิจิตร ระยะทาง 365 กิโลเมตร โดย FPT จะวางท่อส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 14 นิ้ว จากคลังน้ำมันบางปะอินถึงสถานีแยกระบบท่อจังหวัดกำแพงเพชร เป็นระยะทาง 295 กิโลเมตร และจากสถานีแยกระบบท่อจังหวัดกำแพงเพชรถึงคลังน้ำมันพิจิตร เป็นระยะทาง 70 กิโลเมตร โดยจะสร้างคลังน้ำมันขนาดความจุประมาณ 70 ล้านลิตรบนพื้นที่ประมาณ 120 ไร่ และคาดว่าจะเริ่มการก่อสร้างภายในเดือนเมษายน ซึ่งจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงกลางปี 2561 ระยะที่ 2 กำแพงเพชร - ลำปาง ระยะทาง 220 กิโลเมตร ซึ่ง FPT จะวางท่อส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 12 นิ้ว จากสถานีแยกระบบท่อจังหวัดกำแพงเพชรถึงคลังน้ำมันลำปางเป็นระยะทาง 220 กิโลเมตร โดยจะสร้างคลังน้ำมันขนาดความจุประมาณ 70 ล้านลิตร บนพื้นที่ประมาณ 83 ไร่ ซึ่งคาดว่าจะการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ และสามารถเปิดให้บริการได้ประมาณต้นปี 2562 ต้นทุนการก่อสร้างรวมของโครงการประมาณ 7,500 ล้านบาท โดยเป็นต้นทุนของระยะที่ 1 ประมาณ 4,000 ล้านบาท และต้นทุนของระยะที่ 2 ประมาณ 3,500 ล้านบาท ซึ่งต้นทุนดังกล่าวรวมถึงค่าที่ดินของคลังน้ำมันที่บริษัทได้เข้าซื้อด้วย ความสามารถในการขนส่งน้ำมันสูงสุดของท่อ ระยะที่ 1 ประมาณ 9,000 ล้านลิตร/ปี และระยะที่ 2 ประมาณ 5,000 ล้านลิตร/ปี ซึ่งใช้ระยะเวลาการก่อสร้างประมาณ 3 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2559-2561 และคาดการณ์ว่าจะเปิดให้บริการระยะที่ 1 ได้ในช่วงกลางปี 2561 และระยะที่ 2 คาดว่าจะเปิดเปิดให้บริการได้ในช่วงต้นปี 2562 สำหรับพื้นที่ให้บริการระยะที่ 1 แนวท่อครอบคลุมพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 11 จังหวัด คือ นครสวรรค์ อุทัยธานี กำแพงเพชร ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ อุดรดิตถ์ แพร่ และ น่าน และระยะที่ 2 แนวท่อครอบคลุมพื้นที่ภาคเหนือตอนบน 6 จังหวัด คือ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และ แม่ฮ่องสอน อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนของโครงการตลอดอายุโครงการ 30 ปีอยู่ที่อัตรา 9.50% ต่อปี โดยมีระยะเวลาคืนทุนของโครงการประมาณ 14.27 ปี

เงินลงทุนที่ใช้สำหรับในโครงการนี้รวมทั้งสิ้นประมาณ 8,000 ล้านบาท โดยเป็นต้นทุนของโครงการประมาณ 7,500 ล้านบาท และเป็นดอกเบี้ยระหว่างกาก่อสร้างอีกประมาณ 500 ล้านบาท ซึ่ง FPT จะใช้แหล่งเงินทุนจาก 2 แหล่ง คือ การเพิ่มทุนจากกลุ่มผู้ถือหุ้นจำนวน 3,400 ล้านบาท และการกู้ยืมจากสถาบันการเงินอีกประมาณ 4,600 ล้านบาท โดยขณะนี้ FPT ได้รับข้อเสนอ (Term Sheet) การสนับสนุนเงินกู้จากสถาบันการเงินแล้ว และอยู่ระหว่างการต่อรองเงื่อนไขและคัดเลือกสถาบัน

การเงิน ในการนี้ บริษัทต้องเพิ่มทุนใน FPT ตามสัดส่วนการถือหุ้นที่ร้อยละ 75 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 2,500 ล้านบาท โดยจะใช้แหล่งเงินทุนจาก 2 แหล่ง คือ กระแสเงินสดของบริษัทประมาณ 300 ล้านบาท ที่ได้มาจากการขายหุ้นที่บริษัทถืออยู่ใน FPT และการกู้ยืมจากสถาบันการเงินอีกประมาณ 2,250 ล้านบาท โดยขณะนี้บริษัทได้รับอนุมัติสนับสนุนเงินกู้จากสถาบันการเงินแล้ว

โครงการนี้จะสร้างประโยชน์อย่างมากให้แก่ประเทศชาติ ประชาชน ภาคธุรกิจ และบริษัท โดยประโยชน์ที่ภาครัฐและประเทศชาติได้รับจะเป็นการส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งน้ำมันของประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งน้ำมันไปยังภูมิภาค เขตภาคเหนือสร้างประโยชน์ต่อประชาชนและภาคธุรกิจเพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการลดมลภาวะจากขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกและรถไฟ รักษาสภาพแวดล้อม และทรัพยากรสาธารณสุขของประเทศ และโครงการนี้ยังเป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ 5 ปีของกระทรวงพลังงานตั้งแต่ปี 2557 - 2561 สำหรับภาคประชาชนก็จะได้รับความมั่นใจว่ามีระบบการขนส่งน้ำมันที่มีเสถียรภาพและความปลอดภัยสูงสร้างความเชื่อมั่นว่าน้ำมันไม่ขาดแคลนจากปัญหาการขนส่งประชาชนในภาคเหนือได้ใช้น้ำมันในราคาใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ ปลอดภัยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนหลวงจากการขนส่งน้ำมันด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ สำหรับภาคธุรกิจจะได้รับประโยชน์ในการส่งเสริมนโยบายการค้าเสรีโดยผู้ค้าน้ำมันทุกรายมีสิทธิเข้าใช้บริการในราคาที่แข่งขันได้กับการขนส่งทางรถบรรทุกและรถไฟ มีช่องทางในการขนส่งน้ำมันไปยังภาคเหนือ เพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจและความต้องการใช้น้ำมันจากการเติบโตของภาคการค้าและการลงทุนในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนสำหรับบริษัท โครงการนี้เป็นการเพิ่มรายได้ และสร้างผลการดำเนินงานที่ดีให้แก่ FPT และบริษัท ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้ถือหุ้นในระยะยาว การลงทุนในโครงการนี้ใช้แหล่งเงินทุนจากกระแสเงินสดของบริษัท และการกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ผู้ถือหุ้นจึงไม่ได้รับผลกระทบจากการลดลงของสิทธิออกเสียง และส่วนแบ่งกำไร นอกจากนี้ โครงการนี้ยังสร้างโอกาสให้ FPT ขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และสร้างรายได้เพิ่มเติมจากการขายคาร์บอนเครดิต เนื่องจากโครงการนี้สามารถช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ประมาณ 30,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อปี เนื่องจากในการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกและรถไฟจะมีการสูญเสียน้ำมันจากการขนส่ง ในขณะที่การขนส่งทางท่อน้ำมันจะไม่มีปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ การลดก๊าซเรือนกระจกจำนวน 30,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เป็นเพียงการคำนวณจากการขนส่งน้ำมันทางท่อที่ประหยัดกว่าการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกและรถไฟ แต่ยังมีได้รวมการคำนวณเกี่ยวกับการลดไอระเหยของน้ำมัน ทั้งนี้ หากคำนวณตามความสามารถในการขนส่งน้ำมันสูงสุดของท่อระยะที่ 1 ประมาณ 9,000 ล้านลิตรต่อปี และระยะที่ 2 ประมาณ 5,000 ล้านลิตรต่อปี จะพบว่า การขนส่งน้ำมันโดยรถบรรทุกและรถไฟจะสูญเสียน้ำมันจากการระเหยประมาณ 20 ล้านลิตรต่อปี ซึ่งการขนส่งน้ำมันทางท่อสามารถลดการสูญเสียดังกล่าวได้ ในปัจจุบัน บริษัทได้รับเกียรติบัตร Carbon Footprint องค์กร ซึ่งได้รับการรับรองโดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกจำนวนประมาณ 4,500 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปี หากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จกลุ่มบริษัทก็จะสามารถสร้างรายได้จากการขายคาร์บอนเครดิตเพิ่มเติมอีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ ในอนาคต FPT วางแผนจะดำเนินการวางท่อประมาณ 10 นิ้วจากจังหวัดตากไปยังแม่สอดเป็นระยะทางราว 75 กิโลเมตร ซึ่งการขนส่งน้ำมันจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ("ประเทศพม่า") สามารถขนส่งข้ามประเทศได้ 3 ด้าน คือ ด้านแม่สอด ด้านแม่สาย และด้านจังหวัดระนอง โดยในปี 2558 ด้านแม่สอดจะมีปริมาณการขนส่งน้ำมันจากประเทศไทยเข้าสู่ประเทศพม่าร้อยละ 42 หรือราว 250 ล้านลิตรต่อปี บริษัทจึงเห็นว่าหากทำการศึกษาเพื่อลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจดังกล่าวต่อไปโดยการขยายท่อน้ำมันขนาด 10 นิ้วออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน FPT อาจสร้างคลังน้ำมันขนาดเล็กเพื่อขนส่งน้ำมันเข้าประเทศพม่าได้ ซึ่งในส่วนนี้จะเป็นการขยายโครงการต่อไปในระยะที่ 3 ส่วนระยะที่ 4 FPT วางแผนจะดำเนินการขนส่งน้ำมันจากลำปางขึ้นไปยังด้านแม่สาย ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษ ปริมาณการขนส่งน้ำมันในด้านแม่สาย ปริมาณน้ำมันที่ส่งออกเข้าประเทศพม่าของด้านแม่สายมีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 15

โครงการนี้เป็นโครงการที่กระทรวงพลังงานได้ริเริ่มมานานแล้ว แต่ด้วยปัญหาอุปสรรคหลายอย่างเป็นเหตุให้กระทรวงพลังงานไม่สามารถผลักดันให้โครงการนี้ดำเนินต่อไปได้ จนกระทั่งรัฐบาลชุดปัจจุบันได้เปิดโอกาสโดยให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หลังจากนั้นบริษัทได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) กับอธิบดีกรมธุรกิจพลังงาน นอกจากนี้ ต้นทุนของโครงการนี้มีมูลค่าประมาณ 7,500 ล้านบาทซึ่งรวมทั้งค่าที่ดินที่จังหวัดพิจิตรและลำปาง ซึ่งเป็นการยากที่ผู้ลงทุนรายอื่นจะสามารถบริหารต้นทุนของโครงการในอัตราต่ำขนาดนี้ ทั้งนี้ ปลัดกระทรวงพลังงาน ได้เร่งรัดขอให้ดำเนินโครงการแล้วเสร็จภายใน 1 ปี ซึ่งบริษัทจะพยายามดำเนินการสุดความสามารถเนื่องจากท่อน้ำมันมีความยาวประมาณ 585 กิโลเมตร ซึ่งหากรวมกับความยาวของท่อน้ำมันเดิมจะมีความยาวทั้งสิ้น 685 กิโลเมตร จึงเป็นท่อน้ำมันที่ยาวที่สุดในประเทศไทย นอกจากนี้ บริษัทคาดการณ์ว่า ในอนาคตบริษัทน่าจะสามารถดำเนินการขยายการลงทุนต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการศึกษาประกอบการลงทุน

ประชาชน กล่าวว่า โครงการไม่ได้ใช้เงินงบประมาณแผ่นดินหรือภาษีของประชาชน แต่เป็นการลงทุนโดยภาคเอกชน ดังนั้น จึงอยากขอให้ผู้ถือหุ้นทั้งหลายในฐานะผู้ลงทุนของบริษัทมาร่วมกันสร้างประโยชน์ให้แก่สังคมและประเทศชาติ ทั้งนี้ ประโยชน์ที่บริษัทจะได้รับจากโครงการนี้หากเทียบ กับประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศชาติแล้วเป็นเพียงเศษหนึ่งในสี่ของประโยชน์ทั้งหมดที่จะเกิดขึ้น

ประชาชน ได้สอบถามที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามอย่างไร หรือไม่

นายสถาพร ผังนิรันดร์ ผู้ถือหุ้น กล่าวชื่นชมและเห็นด้วยกับโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือ และสอบถามเพิ่มเติม 4 ประเด็น คือ ประเด็นแรก ท่อขนส่งน้ำมันของ FPT ซึ่งมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้วสามารถขนส่งน้ำมันได้ 9,000 ล้านลิตรต่อปี เมื่อเทียบกับการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกหรือรถไฟแล้วเป็นอย่างไร ท่อขนส่งน้ำมันของ FPT สามารถให้บริการขนส่งน้ำมันในส่วนนั้นได้ในอัตราร้อยละเท่าใด ประเด็นที่สอง แหล่งเงินทุนของโครงการทั้ง 2 แหล่ง อันได้แก่ การเพิ่มทุน

C

และการกู้ยืมจากสถาบันการเงินบริษัทจะได้รับผลกระทบจากธุรกรรมดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะเป็นเช่นไร ประเด็นที่สาม อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (ROE) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) และระยะเวลาการคืนทุนของโครงการ จะเป็นเท่าใด ประเด็นสุดท้าย ขอให้ชี้แจงลำดับขั้นตอนและแผนการดำเนินการโครงการ เนื่องจาก ตนเห็นว่าโครงการนี้ได้รับการพิจารณาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2558 และสอบถามว่า ในปัจจุบัน บริษัทได้มีการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ("EIA") เสร็จเรียบร้อยแล้วหรือไม่ หากที่ประชุมใหญ่มีมติอนุมัติโครงการแล้วปรากฏว่าการจัดทำ EIA ไม่ผ่านจะทำเช่นไร และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในกรณีดังกล่าว

นายบุรี หวานชิต กรรมการผู้จัดการ FPT ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการให้บริการขนส่งน้ำมันในโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือว่า FPT ออกแบบท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว เพื่อให้สามารถขนส่งน้ำมันทางท่อได้ประมาณ 10,000 ล้านลิตรต่อปี ซึ่งเป็นความสามารถในการขนส่งน้ำมันทางท่อในอัตราร้อยละ 80 ของประสิทธิภาพในการขนส่งน้ำมันทางท่อทั้งหมด โดย FPT กำหนดความเร็วในการเคลื่อนที่ของน้ำมันไว้เพียง 4 เมตรต่อวินาที แต่ท่อขนส่งน้ำมันมีความสามารถขนส่งน้ำมันได้ 5 เมตรต่อวินาที ดังนั้น หาก FPT เพิ่มความเร็วในการเคลื่อนย้ายน้ำมันและวิธีการจัดส่งก็จะสามารถขนส่งน้ำมันได้ประมาณ 12,000 ล้านลิตรต่อปี ทั้งนี้ การออกแบบท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้วจากคลังน้ำมันไปถึงสถานีแยกระบบท่อจังหวัดกำแพงเพชรก็เพื่อที่จะสามารถให้บริการขนส่งน้ำมันได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ต่อไปในอนาคต และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ นอกจากนี้การใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่จะช่วยลดพลังงานในการขับเคลื่อนการขนส่งน้ำมัน เพราะหากเป็นท่อขนส่งน้ำมันขนาดเล็กจะมีแรงเสียดทานสูง ซึ่งต้องใช้พลังงานมากขึ้นในการขับเคลื่อน ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้วจึงเป็นขนาดที่เหมาะสมในการลงทุนและมีความสามารถเพียงพอที่จะให้บริการขนส่งน้ำมันครอบคลุมทุกพื้นที่ในภาคเหนือได้สมบูรณ์ ซึ่งภาคเหนือมีปริมาณน้ำมันที่ขนส่งถึงปี 2562 เพียง 3,000 ล้านลิตร

นางสาวอภิญา วงศ์ฉวีรัตน์ ที่ปรึกษาทางการเงินอิสระตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับผลกระทบทางการเงินของบริษัทว่า อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) ที่ได้ประมาณการไว้สำหรับปี 2561 จะเพิ่มขึ้นสูงสุดประมาณ 1.35 เท่า เนื่องจากมีภาระหนี้สินและต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้น และจะลดลงอย่างต่อเนื่องในปีถัดๆ ไป เนื่องจากผลประกอบการดีขึ้น และบริษัทจะมีกำไรมากขึ้น ทั้งนี้ อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวไม่เกินอัตราส่วนทางการเงินตามข้อกำหนด (Financial Covenants) ของสัญญากู้ยืมระยะยาวของบริษัท

ประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงต่อที่ประชุมเพิ่มเติมว่า หนี้เงินกู้ระยะยาวส่วนใหญ่ของบริษัทที่มีกับ บมจ. ธนาคารกรุงเทพจะสิ้นสุดลงในต้นปี 2562 ปัจจุบัน บริษัทมีหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตรา 0.5 ต่อ 1 ทั้งนี้ อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในปีหน้าก็จะเพิ่มขึ้นเนื่องจากการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินเพิ่มเติม แต่คาดการณ์ว่าในปี 2562 อัตราหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจะลดลงเหลือ 0.5 ต่อ 1



ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชีตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า อัตราส่วนผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น (ROE) อัตราส่วนผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) ของโครงการมีอัตราประมาณร้อยละ 1.9 และเพิ่มขึ้นต่อไปจนถึงปี 2568 ไปอยู่ที่อัตราร้อยละ 12

ประธานกรรมการบริหารตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการขออนุมัติโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือว่า บริษัทต้องรอความชัดเจนจากภาครัฐ แม้ว่าเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2558 กพข. จะมีมติเห็นชอบให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือ แต่ในมติดังกล่าวมิได้อนุมัติให้ FPT เป็นผู้ดำเนินโครงการ แต่มอบหมายให้กระทรวงพลังงานโดยกรมธุรกิจพลังงานเป็นผู้คัดเลือกผู้สนใจดำเนินโครงการ จนเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบมติของ กพข. เรื่องการขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และเมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2558 กรมธุรกิจพลังงานได้มีหนังสือแจ้งว่าไม่ขัดข้องที่จะให้ FPT เป็นผู้ดำเนินโครงการ และ FPT ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) กับกรมธุรกิจพลังงานเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2558 ทั้งนี้ บริษัทให้ความสำคัญกับบทบาทของผู้ถือหุ้นและการดำเนินกิจการภายใต้หลักธรรมาภิบาล (Corporate Governance) แต่เนื่องจากโครงการที่จะขอความเห็นชอบจากผู้ถือหุ้นนั้นจะต้องมีความชัดเจนแน่นอนในหลายๆ ด้าน เช่น การกู้ยืมเงิน บริษัทต้องดำเนินการจนเกิดความชัดเจนว่าสถาบันการเงินรายใดจะเป็นผู้ให้กู้ ซึ่งการกู้ยืมของบริษัทเป็นการกู้ยืมที่ไม่มีหลักประกันหรือบุคคลค้ำประกัน และเมื่อมีความชัดเจนแล้ว บริษัทจึงจัดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาเรื่องดังกล่าว โดยบริษัทไม่สามารถรอให้นำเรื่องนี้เสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ได้ เนื่องจากมีหลายเรื่องที่ต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อให้แล้วเสร็จตามกำหนดระยะเวลาของโครงการ เช่น การก่อสร้างคลังน้ำมันที่จังหวัดพิจิตรซึ่งแบบแปลนการก่อสร้างได้รับอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว การสั่งซื้อท่อและอุปกรณ์ต่างๆ จากต่างประเทศ ทั้งนี้ การดำเนินการเหล่านี้มีอาจดำเนินการต่อไปได้หากไม่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น สำหรับการจัดทำ EIA บริษัทอยู่ในระหว่างดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการซึ่งตามกฎหมายแล้วจะต้องจัดให้มีการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชาพิจารณ์) จำนวน 2 ครั้ง จึงจะสามารถจัดทำสรุปรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขออนุมัติโครงการต่อไปได้ ปัจจุบัน FPT ได้ดำเนินการจัดให้มีการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชาพิจารณ์) ครั้งที่ 1 แล้ว ซึ่งการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชาพิจารณ์) ครั้งต่อไปจะจัดขึ้นในเดือนเมษายนนี้ โดยในการประชาสัมพันธ์โครงการตามแนวทางของท่อขนส่งน้ำมันจากบางปะอินถึงลำปาง FPT ได้ดำเนินการร่วมกับเจ้าหน้าที่จากกรมธุรกิจพลังงานประจำจังหวัด พร้อมทั้งได้รับความร่วมมือและประสานงานจากทางผู้ว่าราชการจังหวัด ดังนั้นบริษัทคาดการณ์ว่าการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายหลังการประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน (ประชาพิจารณ์) ครั้งที่ 2 ในเดือนเมษายนเสร็จสิ้นแล้ว

นายพูนทวี สุรนันท์ ผู้รับมอบฉันทะจากบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ("บริษัทเอสโซ่") ขอนำส่งเอกสารชี้แจงเหตุผลของบริษัทเอสโซ่ในวาระนี้ต่อประธานฯ

๐

นายอั้งไซ อัครวิสกุล ผู้รับมอบฉันทะในนามชมรมผู้ถือหุ้นไทย กล่าวชื่นชมและขอให้กำลังใจคณะกรรมการและผู้บริหารทุกท่าน โดยตนเป็นสมาชิกเครือข่ายการต่อต้านการคอร์รัปชันจึงมีความคาดหวังว่าการดำเนินโครงการของบริษัท ในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของ FPT จะดำเนินการโดยปราศจากการทุจริตคอร์รัปชัน เพราะอยากเห็นประเทศไทยเดินหน้าอย่างมั่นคงยั่งยืน และขอเสนอข้อคิดเห็น 2 ประเด็น ประเด็นแรก บริษัทควรเร่งรัดการเวนคืนที่ดินตามแนวการวางท่อให้เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหาในภายหลังได้ ประเด็นที่สอง บริษัทควรจัดให้มีการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility) ("CSR") โดยการพัฒนาชุมชนตามแนวเส้นทาง โดยขอยกตัวอย่าง บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) ("อีสท์ วอเตอร์") ซึ่งได้กันส่วนจากผลกำไรของอีสท์ วอเตอร์ในอัตราร้อยละ 5 เพื่อนำมาทำ CSR ให้กับชุมชนในจังหวัดระยอง เป็นเหตุให้ในการบริหารจัดการน้ำของอีสท์ วอเตอร์ในจังหวัดระยอง ได้รับการต้อนรับและความร่วมมือจากชุมชนในพื้นที่ในการดูแลการบริหารจัดการน้ำ ดังนั้นหากบริษัทให้ความสำคัญกับการจัดทำ CSR นอกจากจะเป็นการกระจายรายได้สู่ชนบทแล้ว ความร่วมมือจากภาคประชาชนตามแนวเส้นทางในการช่วยดูแลท่อน้ำมันก็จะเกิดขึ้น

ประธานกรรมการบริหาร กล่าวต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการของบริษัททุกท่านไม่เห็นด้วยและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โครงการนี้เป็นผลประโยชน์ต่อสังคมและประเทศชาติบริษัทจึงประสงค์ที่จะอาสาเป็นตัวแทนในการดำเนินโครงการนี้ ซึ่งมูลค่าของโครงการ 7,500 ล้านบาทนี้หากเทียบกับราคาก่อสร้างของท่อน้ำมันหรือท่อก๊าซของเอกชนอื่นด้วยกัน จะถือได้ว่ามูลค่าโครงการของบริษัทมีต้นทุนที่ต่ำกว่ามาก ซึ่งต้นทุน 7,500 ล้านบาทนี้รวมถึงคลังน้ำมัน 2 คลังที่จังหวัดพิจิตรและจังหวัดลำปางแล้ว คิดเป็นจำนวนเงิน 13 ล้านบาทต่อ 1 กิโลเมตร ทั้งนี้ คณะกรรมการให้ความเชื่อมั่นว่าจะดำเนินโครงการให้สำเร็จลุล่วงโดยปราศจากการทุจริตคอร์รัปชัน และตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่าในการดำเนินการวางท่อน้ำมันจะใช้พื้นที่ของกรมทางหลวง โดยจะวางท่อตามแนวถนนสายหลักทางของกรมทางหลวงเช่นเดียวกับการวางท่อก๊าซของบริษัท ปตท. จำกัด มหาชน("ปตท.") โดยกรมทางหลวงยืนยันที่จะให้สิทธิประโยชน์กับบริษัทเช่นเดียวกันกับที่ปตท. ได้รับ สำหรับการจัดทำ CSR บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการจัดทำ CSR มาโดยตลอด ซึ่งบริษัทได้ดำเนินการจัดทำ CSR กับชุมชนบริเวณพื้นที่รอบคลังน้ำมันที่บางปะอิน ดอนเมือง และสุวรรณภูมิมาโดยตลอด และบริษัทก็ได้วางแผนและมีความยินดีที่จะร่วมพัฒนาชุมชนในพื้นที่บริเวณคลังน้ำมันและตามแนวการวางท่อ เช่น คลังน้ำมันที่จังหวัดลำปาง บริษัทได้รับการติดต่อจากโรงเรียนให้สนับสนุนอุปกรณ์ทางการศึกษา ซึ่งบริษัทก็ยินดีให้ความช่วยเหลือดังกล่าวเพื่อให้โรงเรียนมีอุปกรณ์การเรียนที่ทันสมัย นอกจากนี้ บริษัทได้วางแผนจะมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนอีกด้วย ในการนี้ ขอขอบคุณผู้ถือหุ้นสำหรับคำชื่นชมในเรื่องการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน โดยบริษัทหวังว่าการประมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้างและจัดซื้อของโครงการจะเสร็จสิ้นภายในปีนี้ เพื่อบริษัทจะสามารถรายงานมูลค่าสุทธิของโครงการให้ท่านผู้ถือหุ้นทราบในปีต่อไปว่ามูลค่าโครงการทั้งสิ้นรวมเท่าใด การก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดหรือไม่ ส่วนการขยายระยะทางต่อไปในระยะที่ 3 ในปัจจุบัน บริษัทเห็นว่ามีโอกาสที่จะพัฒนาขยายต่อไปยังด่านแม่สอด

ได้ ซึ่งหากบริษัทสามารถขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังบริเวณดังกล่าวได้ก็จะเป็นการประหยัดระยะเวลาในการขนส่งและเพิ่มปริมาณน้ำมันได้มากขึ้น กล่าวคือ หากขนส่งน้ำมันทางท่อจะได้ปริมาณน้ำมัน 1 ล้านลิตรต่อชั่วโมง ในขณะที่การขนส่งทางรถบรรทุกจะได้ปริมาณน้ำมันเพียงประมาณ 40,000 ลิตรต่อคัน และยังคงวิ่งเที่ยวเปล่ากลับ ซึ่งในการขนส่งน้ำมันเราใช้ไฟฟ้าเป็นต้นทุนในการขนส่ง ซึ่งค่าไฟฟ้าที่ใช้คิดเป็นจำนวนเงินไม่ถึง 1 บาทต่อลิตร ดังนั้นต้นทุนด้านการขนส่งน้ำมันของบริษัทย่อมแข่งขันกับการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกหรือรถไฟได้ ถึงแม้ผลตอบแทนที่บริษัทจะได้รับจากโครงการนี้จะเพียงร้อยละ 9.5 ซึ่งหากเป็นเอกชนรายอื่นคงไม่สนใจที่จะลงทุนในโครงการดังกล่าว แต่บริษัทเห็นว่าโครงการนี้เป็นธุรกิจเพื่อสังคมและประเทศชาติ นอกจากนี้ บริษัทคาดการณ์ว่าเมื่อมีการขนส่งน้ำมันทางท่อมมากขึ้นรายได้ของบริษัทก็จะเพิ่มขึ้นเป็นเหตุให้ผลกำไรของบริษัทก็จะเพิ่มสูงขึ้นตาม บริษัทก็เห็นด้วยกับความสำคัญในการจัดทำ CSR ซึ่งปัจจุบันบริษัทก็ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริษัทตระหนักถึงความเหลื่อมล้ำเรื่องรายได้ระหว่างชนบทกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งบริษัทมีความคาดหวังอย่างยิ่งที่จะทำให้ราคาขายปลีกของน้ำมันระหว่างคนกรุงเทพฯ กับคนต่างจังหวัดมีอัตราที่ใกล้เคียงกัน

ประธานฯ กล่าวต่อที่ประชุมว่า บริษัทมีศักยภาพมากกว่าการประกอบธุรกิจให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และเชื่อว่าหากโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือเริ่มต้นด้วยดี โครงการขยายระบบขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ย่อมตามมาเป็นอย่างดี ประเทศไทยก็จะมีท่อขนส่งน้ำมันทั่วประเทศดังเช่นนานาประเทศ ดังนั้น เมื่อบริษัทมีโอกาสเป็นผู้ดำเนินโครงการนี้แล้ว บริษัทก็อยากน้อมรับโอกาสในการดำเนินโครงการนี้ให้สำเร็จลุล่วงเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติต่อไป

นางสาวรัตนา ไสภณธรรมมาพร ผู้รับมอบฉันทะจากบริษัท แอร์ โททาล (ประเทศไทย) จำกัด (“แอร์ โททาล”) กล่าวว่า คนได้รับมอบหมายผู้บริหารระดับสูงของแอร์ โททาลในการแสดงความคิดเห็นว่า แอร์ โททาลเห็นด้วยและสนับสนุนโครงการนี้ อย่างไรก็ตาม ขอให้บริษัทบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้รัดกุม และควรพิจารณาถึงสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและความสามารถในการทำกำไรของ FPT ด้วย

ประธานกรรมการบริหารกล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นสำหรับการให้การสนับสนุนโครงการ และชี้แจงว่าบริษัทคำนึงถึงการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมาก โดยบริษัทมีความพยายามที่จะลดต้นทุนเพื่อให้ครอบคลุมงบประมาณการลงทุนที่กำหนดไว้ โดยค่าใช้จ่ายในการลงทุน (capital expenditure) บริษัทจะพยายามให้อยู่ในงบประมาณ 7,500 ล้านบาท ทั้งนี้ ในการประมูลบริษัทยังได้เลือกใช้บริการผู้รับเหมาขนาดกลางให้แข่งขันกันเพื่อให้ได้ราคาที่ต่ำลง และในการซื้ออุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น ปั๊ม วาล์ว บริษัทก็ดำเนินการจัดซื้อเองเพื่อควบคุมค่าใช้จ่ายในการลงทุนเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในงบประมาณ สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (operating expenditure) นั้น บริษัทได้วางแนวทางการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไว้เช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น กรณีดำเนินการที่จังหวัดพิจิตร หรือจังหวัดลำปาง บริษัทจะพิจารณาให้บริษัทลูกเป็นผู้ดำเนินการแทน และว่าจ้างพนักงานซึ่งเป็นคนท้องถิ่นของจังหวัดนั้นๆ

แทนที่จะใช้พนักงานของ FPT ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า นอกจากนี้ บริษัทไม่เพียงแต่จะดำเนินการโครงการเพื่อสังคมหรือสิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่จะดำเนินการให้โครงการมีกำไรเพื่อผลตอบแทนแก่ผู้ถือหุ้นซึ่งได้ลงทุนในบริษัทด้วย ทั้งนี้ หากโครงการแล้วเสร็จในปี 2561 และเริ่มเปิดให้บริการในปี 2562 ก็เป็นโครงการหลักของบริษัทซึ่งส่งผลให้โครงสร้างรายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น จากเดิมที่บริษัทประกอบกิจการเพียงให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานแก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่านั้น ในอนาคตบริษัทคาดว่าจะอาจมีการดำเนินธุรกิจพลังงานทดแทนเพื่อตอบสนองสังคมอีกเพื่อให้มีรายได้จากหลายช่องทาง เพื่อให้เป็นการเติบโตที่มั่นคงและยั่งยืน ทั้งนี้ บริษัทจะรับข้อสังเกตไปพิจารณาและหารือร่วมกับผู้บริหารของ FPT เพื่อให้การดำเนินการในเรื่องการควบคุมค่าใช้จ่ายให้เข้มงวดและรัดกุม

นายสมบุรณ์ บุญวณิชย์ ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า ท่อขนส่งน้ำมันของโครงการสามารถขนส่งน้ำมันได้ทุกประเภทหรือไม่ และจะให้บริการการขนส่งน้ำมันทางท่อกับบริษัทน้ำมันทุกรายหรือไม่

ประธานกรรมการบริหารตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า ท่อขนส่งน้ำมันของโครงการสามารถขนส่งน้ำมันได้ 3 ประเภท คือ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน และน้ำมันอากาศยาน โดยจะขนส่งเป็นลำดับต่อเนื่องกัน ยกตัวอย่างเช่น ส่งน้ำมันดีเซล 15-20 ล้านลิตรเข้าท่อขนส่งน้ำมันจากนั้นตามด้วยน้ำมันอากาศยาน โดยบริเวณรอยต่อของน้ำมันทั้งสองประเภทซึ่งเรียกว่า interface ประมาณ 20,000 ลิตร บริษัทจะนำน้ำมัน interface มาเก็บไว้ในถังแยกต่างหาก หลังจากทดสอบคุณภาพน้ำมัน ก็จะฉีดกลับเข้าไปผสมกับน้ำมันที่อยู่ในท่อและละลายกลมกลืนกันไป ดังนั้น การขนส่งน้ำมันทางท่อจึงไม่มีการสูญเสียแต่อย่างใด ทั้งนี้ บริษัทให้บริการกับบริษัทน้ำมันทุกรายแม้จะมีบริษัทน้ำมันที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือเหนือของบริษัทก็ตาม ทั้งนี้ ในการให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่อสายเหนือนี้เป็นการแข่งขันเสรี จึงเป็นไปตามหลักกลไกตลาด โดยบริษัทมี Strategy Partner คือ บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด ซึ่งสามารถรับน้ำมันจากคลังปิโตรและลำปางและขนส่งทางรถขนส่งน้ำมันต่อไปได้ แต่หากบริษัทน้ำมันไม่ใช้บริการขนส่งน้ำมันทางท่อ ก็อาจทำให้เมื่อขนส่งน้ำมันถึงจุดหมายปลายทางแล้วอาจต้องให้รถวิ่งกลับโดยไม่ได้บรรทุกน้ำมัน ซึ่งจะทำให้มีต้นทุนเรื่องค่าใช้จ่ายสูงกว่าการใช้บริการขนส่งน้ำมันทางท่อ

นายคมสันต์ อรพิมพันธ์ ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามว่า บริษัทมีหลักในการประมาณการปริมาณน้ำมันผ่านท่อของโครงการอย่างไร เนื่องจากเป็นธุรกิจที่มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนสูง หากปริมาณน้ำมันที่ผ่านท่อของโครงการไม่เป็นไปตามที่บริษัทประมาณการไว้ อาจส่งผลให้ไม่เป็นไปตามประมาณการรายได้ที่ตั้งไว้ด้วย และเนื่องจากปัจจุบันราคาน้ำมันลดลงส่งผลให้รถขนส่งน้ำมันของบริษัทน้ำมันมีต้นทุนที่ลดลงด้วยจะมีผลให้บริษัทน้ำมันมีต้นทุนในเรื่องดังกล่าวต่ำกว่าของบริษัทหรือไม่ อย่างไร

นายบุรี หวานซิด กรรมการผู้จัดการ FPT ตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า FPT ได้ประเมินถึงปัจจัยต่างๆ ในพื้นที่ให้บริการ เช่น ผู้บริโภค ผู้มีความสามารถในการให้บริการขนส่งน้ำมัน

ผู้ให้บริการ แหล่งที่มาของน้ำมันซึ่งจะนำเข้าสู่ขนส่ง เป็นต้น โดยใช้สัดส่วนในการประเมินเพียงร้อยละ 75 ของพื้นที่บริการเท่านั้น สำหรับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ลดลงนั้น รถขนส่งน้ำมันของบริษัทน้ำมันต่าง ๆ ได้รับประโยชน์จากราคาน้ำมันที่ลดลงน้อยมากเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในภาพรวมของการขนส่งน้ำมัน เนื่องจากมีปัจจัยอื่นๆ อีก เช่น การเข้าสู่มาตรการควบคุมสิ่งแวดล้อม ตามที่กฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกำหนดจะส่งผลให้บริษัทน้ำมันนั้นๆ มีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ทั้งนี้ สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยได้เคยศึกษาต้นทุนของรถขนส่งน้ำมัน ซึ่งมีส่วนของ spare parts ที่สูงมาก และจากที่ FPT กำหนดอัตราค่าบริการร้อยละ 50-55 ของค่าบริการขนส่งน้ำมันผ่านรถขนส่งน้ำมันก็จะไม่กระทบต่อโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือแต่อย่างใด

ประธานกรรมการบริหารกล่าวเพิ่มเติมว่า กรณีเปรียบเทียบกับค่าบริการรถทัวร์โดยสาร แม้ราคาน้ำมันจะลดลงแต่ค่าบริการก็ไม่ลดลงด้วย แต่ในทางกลับกันหากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น ค่าบริการก็เพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน เนื่องจากรถทัวร์โดยสารมีค่าใช้จ่ายต้นทุนที่คงที่ เช่น ค่าพนักงานขับรถ ค่าซ่อมแซมกรณีตัวรถทัวร์โดยสารสึกหรอ เป็นต้น

นายพะเนียง พงษ์ธา ผู้ถือหุ้น สอบถามถึงแผนงานและผลตอบแทนของโครงการท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือของบริษัทซึ่งจะขยายโครงการท่อขนส่งน้ำมันไปยังประเทศพม่า และแผนการดำเนินโครงการขยายท่อขนส่งน้ำมันไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ("ภาคอีสาน") นอกจากนี้ การที่โครงการของบริษัทมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการดำเนินโครงการในช่วงของรัฐบาลอื่นๆ นั้นจะส่งผลให้ราคาน้ำมันสำหรับผู้ให้บริการน้ำมันทางภาคเหนือลดลงด้วยหรือไม่

ประธานกรรมการบริหารตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นว่า บริษัทจะเริ่มดำเนินการศึกษาถึงแผนงานโครงการท่อขนส่งน้ำมันไปทางประเทศพม่าอย่างเป็นทางการเมื่อโครงการท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือแล้วเสร็จ สำหรับท่อขนส่งน้ำมันไปภาคอีสานซึ่งเป็นการขนส่งน้ำมันจากคลังน้ำมันจังหวัดสระบุรีไปจังหวัดขอนแก่นนั้น กรมธุรกิจพลังงานอยู่ในระหว่างการเจรจากับบริษัท เอส ซี แคริเออร์ จำกัด ("SC Carrier") ซึ่งหากภายใน 2 ปี SC Carrier ยังไม่เริ่มดำเนินการ บริษัทอาจขอเข้าเป็นผู้ดำเนินการแทนโดยขอใช้เส้นทางแนวทางหลวงพิเศษจากกรมทางหลวงเช่นเดียวกับโครงการท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือ ในส่วนของราคาน้ำมันสำหรับผู้ให้บริการน้ำมันทางภาคเหนือนั้นขึ้นอยู่กับกลไกตลาดซึ่งบริษัทคาดการณ์ว่าจะมีส่วนแบ่งการตลาดในปีแรกและปีถัดไปในอัตราร้อยละ 50, 60 และ 70 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันที่ลดลงนั้นจะเป็นประโยชน์กับบริษัท และ FPT เช่นกันเนื่องจาก FPT เป็นผู้ขนส่งน้ำมันจึงไม่ต้องรับภาระด้านต้นทุนในการเก็บน้ำมันเหมือนกับผู้ค้าน้ำมัน เมื่อมีผู้ใช้น้ำมันมากน้ำมันก็ขายได้มากส่งผลให้ปริมาณน้ำมันที่ผ่านเข้าท่อของโครงการมีมากขึ้นด้วย หรือในกรณีของบริษัทเองก็ได้ประโยชน์จากราคาน้ำมันที่ลดลงเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น ปริมาณการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มมากขึ้น สืบเนื่องมาจากการเปิดให้บริการเที่ยวบินตลอด 24 ชั่วโมง โดยในช่วง 4 ทูมถึง ดี 4 จะมีเที่ยวบิน จำนวน 9-11 เที่ยวบินต่อวันที่ยินไปต่างประเทศ (เฉพาะในภูมิภาค)

นอกจากนี้ ผลประโยชน์จากราคาน้ำมันที่ลดลงดังกล่าวยังส่งผลถึงสายการบิน บริษัททัวร์ และประชาชนอีกด้วย

นายเกียรติ สุขมงคลกุล ผู้ถือหุ้น สอบถามว่า ภายหลังจากบริษัทขายหุ้นที่ถืออยู่ใน FPT จนเหลือหุ้นใน FPT ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 75 ซึ่งบริษัทได้รับเงินส่วนหนึ่งจำนวน 300 ล้านบาท รวมถึงภายหลังจากการเพิ่มทุนใน FPT นั้น บริษัทยังคงถือหุ้นอยู่ใน FPT เป็นสัดส่วนเท่าไร และในส่วนของเงินกู้ยืมเงินจำนวน 4,600 ล้านบาทจากสถาบันการเงินนั้น ดอกเบี้ยจะกระทบต่อกำไรของบริษัทหรือไม่ นอกจากนี้ บริษัทได้มีการคำนึงถึงปัจจัยใดเป็นพิเศษที่ส่งผลกระทบต่อกำไรของ FPT มากน้อยเพียงใด เนื่องจากข้อเท็จจริงที่ปรากฏต่อผู้ถือหุ้นพบว่าในรอบปีที่ผ่านมา กำไรของ FPT มีทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง แต่จากการประเมินโครงการของ FPT ในอีก 30 ปีข้างหน้ามีกำไรเพิ่มขึ้นทุกปี

กรรมการผู้จัดการชี้แจงต่อที่ประชุมว่าแต่เดิมบริษัทถือหุ้นใน FPT ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 91.55 และได้ขายหุ้นใน FPT ออกไปเหลือร้อยละ 75 บริษัทได้รับเงินในส่วนของการขายหุ้นดังกล่าวจำนวน 690 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งบริษัทจะนำไปลงทุนต่อไป นอกจากนี้บริษัทจะกู้ยืมเงินเพิ่มอีกประมาณ 2,200 ล้านบาทเพื่อใช้เพิ่มทุนใน FPT

นายบุรี หวานชิต กรรมการผู้จัดการ FPT ชี้แจงต่อที่ประชุมว่าในช่วงปี 2555-2557 FPT มีกำไรอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่เนื่องจากช่วงรอยต่อการปรับปรุงโครงสร้างหนี้ และฟื้นฟูกิจการ ประกอบกับเกณฑ์การบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ส่งผลให้ FPT ยังมีผลขาดทุนสะสมอยู่ในปี 2555 ทั้งนี้ ในช่วงปี 2556-2557 FPT ยังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองในประเทศด้วย อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน FPT มีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5-10 ในทุกๆ ปี

นายชัยวัฒน์ ศรีพวาทกุล ผู้รับมอบฉันทะ สอบถามถึงสาเหตุที่เลือกใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว เนื่องจากท่อขนาดดังกล่าวมีความสามารถในการขนส่งน้ำมันสูงสุดประมาณ 9,000 ล้านลิตร/ปี ซึ่งหากมีการบริหารจัดการที่ดีอาจทำให้สามารถขนส่งน้ำมันได้สูงถึง 10,000 ล้านลิตร/ปี ขณะที่ความต้องการน้ำมันของภูมิภาคอยู่ที่ประมาณ 3,000 ล้านลิตร/ปี แม้ว่าจะกำหนดให้ส่วนแบ่งการตลาดมีการปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 -10 ต่อปีก็คงจะใช้เวลามากกว่าจะสามารถใช้ท่อได้เต็มศักยภาพ นอกจากนี้ ตนเข้าใจว่ามีการขนส่งน้ำมันไปภาคตะวันออกเฉียงเหนืออีกสายหนึ่ง แต่ FPT มิได้เป็นผู้ขอดำเนินการจึงขอให้ชี้แจงว่าปริมาณการบริโภคน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีเท่าใด หากปริมาณการบริโภคน้ำมันมากกว่าสายเหนือ FPT เคยขอใช้สิทธิในการลงทุนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือด้วยหรือไม่ เพราะตนเห็นว่าระยะทางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือสั้นกว่าภาคเหนือค่าใช้จ่ายจึงน่าจะถูกกว่า

นายบุรี หวานชิต กรรมการผู้จัดการ FPT ชี้แจงว่า การที่ FPT เลือกใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว สำหรับเส้นทางบางปะอิน - กำแพงเพชร และท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้น

ผ่านศูนย์กลาง 12 นิ้ว สำหรับเส้นทางกำแพงเพชร - พิจิตร และเส้นทางกำแพงเพชร - ลำปางนั้น ถ้าพิจารณาจากปริมาณการขนส่งน้ำมันแล้วสามารถใช้ท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 10 นิ้วได้ แต่หากพิจารณาภาพรวมของการลงทุนและค่าพลังงานรวมทั้งการรองรับการบริโภคน้ำมันในอนาคต ท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 12 นิ้ว จะต้องใช้พลังงานในการสูบเพิ่มแรงดันในระบบการขนส่งน้ำมันต่อหน่วยลิตรเพิ่มขึ้นอีก 1 เท่าของท่อขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว ยกตัวอย่างเช่น การขนส่งน้ำมันทางท่อจากบางปะอินไปกำแพงเพชรโดยใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว ค่าไฟฟ้าจะอยู่ที่ประมาณ 1.9 สตางค์ต่อลิตร แต่หากใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 12 นิ้ว ค่าไฟฟ้าจะอยู่ที่ประมาณ 4 สตางค์ต่อลิตร ทั้งนี้ ยังไม่รวมอุปกรณ์อื่นๆ ที่ FPT จะต้องจัดให้มีเพิ่มเติม นอกจากนี้การใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ยังทำให้มีต้องใช้แรงดันที่สูงมากในการขับเคลื่อนน้ำมันจากต้นทางไปยังปลายทาง ซึ่งหากใช้ท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 12 นิ้ว อาจต้องมีสถานีเพิ่มแรงดันเพิ่มขึ้นอีก 1 เท่า จาก 2 จุด เป็น 4 จุด สำหรับเส้นทางบางปะอิน - กำแพงเพชร ซึ่งราคาก่อสร้างสถานีเพิ่มแรงดันแห่งละประมาณ 200 ล้านบาท หากนำค่าใช้จ่ายในการเพิ่มสถานีเพิ่มแรงดันมาคำนวณเปรียบเทียบกับราคาก่อสร้างท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้วแล้วจะมีจำนวนใกล้เคียงกัน แต่การใช้ท่อขนาดใหญ่จะมีประโยชน์เพิ่มขึ้นในเรื่องค่าใช้จ่ายพลังงานที่ใช้ในการขนส่งน้ำมัน นอกจากนี้ สำหรับท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 10 นิ้ว ในการผลิตพร้อมใช้งานจะมีราคาแพงกว่าท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 12 นิ้ว ซึ่ง FPT ได้พิจารณาแล้วว่าท่อขนส่งน้ำมันขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 14 นิ้ว สามารถประหยัดพลังงานและรองรับการดำเนินการในอนาคตได้จึงเลือกใช้ท่อขนาดดังกล่าว อีกทั้งในเรื่องของความปลอดภัยก็ได้ใช้แรงดันที่สูงมากคือใช้แรงดันประมาณ 90 - 100 บาร์เท่านั้น

ประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงเพิ่มเติมต่อที่ประชุมว่า FPT มิได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการบริโภคน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจาก FPT มีคลังน้ำมันอยู่ที่บางปะอิน ระยะทางจากบางปะอินไปภาคเหนือสั้นกว่าระยะทางจากสระบุรีไปภาคเหนือ ดังนั้น FPT จึงทำการศึกษาเฉพาะสายเหนือ โดยขณะนี้กรมธุรกิจพลังงานได้มีการเจรจากับผู้ประกอบการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์รายหนึ่ง อยู่สำหรับการลงทุนในเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งนี้ หากภายใน 2 ปียังไม่มีความคืบหน้าใดๆ FPT อาจทำการศึกษาซึ่งน่าจะเป็นเวลาที่โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน-นครราชสีมาได้เริ่มดำเนินการแล้ว โดยอาจจะมีการวางท่อน้ำมันขนานไปกับแนวของมอเตอร์เวย์ซึ่งจะมีระยะทางที่สั้นกว่าด้วย และขอขอบคุณสำหรับข้อเสนอแนะซึ่งบริษัทจะรับไปพิจารณาต่อไป

นายฤทธิชัย หยิบเจริญพร ผู้ถือหุ้น ชักถามที่ปรึกษาทางการเงินอิสระ ("IFA") ถึงความเสี่ยงในด้านต่างๆ ของโครงการ โดยเมื่อพิจารณาในแง่ของกำไรแล้วจะเห็นได้ว่าเป็นโครงการที่ดี อัตรากำไรขั้นต้น (Gross Profit Margin) และอัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) อยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาราคาประเมินที่ IFA เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการขนส่งน้ำมันระหว่างทางขนส่งน้ำมันทางท่อกับทางรถยนต์จะเห็นได้ว่าราคาต่างกันเพียงเล็กน้อย ซึ่งจะมีประเด็นความเสี่ยงคือ

อัตราค่าขนส่งนี้ในอนาคตจะมีการควบคุมหรือไม่ หรือจะมีองค์กรเข้ามาควบคุมราคาไม่ให้เกินอัตราที่กำหนดหรือไม่ อย่างไร รวมถึงโอกาสที่จะมีการเปลี่ยนแปลงมากนักน้อยเพียงใด และขอให้ชี้แจงเกี่ยวกับการคำนวณความต้องการน้ำมันจำนวน 9,000 ล้านลิตร/ปี และการประเมินกำไรที่จะเกิดขึ้นในอนาคตว่าเป็นการคำนวณอย่างไร เนื่องจากในอนาคตจะมีรถไฟฟ้าซึ่งอาจทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันลดลง และความต้องการใช้น้ำมันอาจมีความหลากหลายขึ้น IFA จึงควรวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้ละเอียดและนำเสนอต่อผู้ถือหุ้น ในต่างประเทศจะแก้ปัญหาโดยการรวมกลุ่มกันที่เรียกว่า "Class Action" คือถ้าประชาชนรู้สึกว่าคุณขาดและรู้สึกว่าตนใช้น้ำมันราคาสูง ก็จะรวมกลุ่มกันเพื่อดำเนินการทางกฎหมาย ซึ่งในประเทศไทยอาจจะยังไม่มีวิธีการเช่นนี้ แต่อยากขอให้เข้าไปศึกษาเพื่อวางแผนหาแนวทางแก้ไขต่อไป เนื่องจากถือเป็นความเสี่ยงหนึ่งเช่นกัน นอกจากนี้ ในกรณีที่คลังน้ำมันอาจจะมีกลิ่นรบกวนจะมีวิธีการแก้ไข หรือการบริหารมวลชนอย่างไร และสำหรับโครงการที่จะขนส่งน้ำมันไปประเทศพม่า ดนอยากทราบว่ามีความเป็นไปได้ที่ปิดกัน หรือเป็นอุปสรรคไม่ให้ดำเนินการหรือไม่ (Legal Barrier) รวมถึงมีการแข่งขันในต่างประเทศหรือไม่ อย่างไร

นางสาวนิษฐา โสมรักษ์ ที่ปรึกษาทางการเงินของ FPT ชี้แจงต่อที่ประชุมในฐานะที่เป็นที่ปรึกษาทางการเงินในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือว่า ในการศึกษาของที่ปรึกษาทางการเงินที่เสนอต่อผู้บริหาร FPT ได้มีการศึกษาเรื่องความผันผวนของการปรับราคาค่าขนส่งในกรณีที่ราคาน้ำมันมีการเปลี่ยนแปลง ที่ปรึกษาทางการเงินมีการศึกษาเบื้องต้นว่ากรณีใดบ้างที่จะเกิดความเสี่ยงกับ FPT ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าในช่วงนี้ราคาน้ำมันลดลง ค่าขนส่งน้ำมันจึงลดลงด้วยเช่นกัน ส่วนประเด็นว่าค่าขนส่งน้ำมันทางท่อสามารถแข่งขันกับค่าขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ได้หรือไม่ ปัจจุบันที่ปรึกษาทางการเงินมีการเปรียบเทียบค่าขนส่งนี้เช่นเดียวกัน ซึ่ง ณ ปัจจุบันด้วยราคาน้ำมันที่ลดลงมาอาจทำให้ค่าขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ต่อหน่วยลดลงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางท่อและทางรถไฟ แต่ผู้ค้าน้ำมันส่วนใหญ่ยังคงเลือกใช้บริการการขนส่งน้ำมันทางท่อเพราะเป็นการประหยัดและอาจจะได้รับประโยชน์บางอย่างในการขนส่งน้ำมันทางท่อ สำหรับการกำหนดค่าขนส่งนั้นก็ได้มีการศึกษาเปรียบเทียบกับค่าขนส่งทางเลือกต่างๆ ด้วยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ และในเรื่องการกำหนดราคาก็เป็นไปตามกลไกของการตลาด ทั้งนี้ FPT มีการทดสอบและได้พิจารณาถึงสถานการณ์ปัจจุบันและสถานการณ์ในอนาคตที่หากราคาน้ำมันลดลงจะส่งผลกระทบต่อค่าบริการอย่างไรเช่นกัน สำหรับส่วนแบ่งการตลาด ในการศึกษาความเป็นไปได้ก็ได้มีการศึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับฐานลูกค้าที่ใช้น้ำมัน และคู่ค้าน้ำมันที่จะว่าจ้าง FPT ให้ขนส่งน้ำมัน โดยมีการพิจารณาว่าหากส่วนแบ่งการตลาดลดลงจะมีผลกระทบกับ FPT อย่างไร และฝ่ายบริหารควรพิจารณาแผนการบริหารและควบคุม เพื่อให้ FPT ยังคงมีกำไร ในส่วนของการขนส่งทางเลือกต่างๆ นั้น ฝ่ายบริหารและที่ปรึกษาทางการเงินของ FPT ได้มีการประเมินเช่นเดียวกันว่า ถ้าในอนาคตการขนส่งน้ำมันทางท่อสามารถขนส่งน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพก็จะช่วยส่งเสริมให้มีการใช้น้ำมันในแต่ละพื้นที่เพิ่มขึ้น และน่าจะเข้าสู่แหล่งชุมชนได้เพิ่มขึ้นเช่นกัน อันจะสร้างความต้องการใช้น้ำมันได้เพิ่มมากขึ้น



ประธานกรรมการบริหาร ชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่อง Class action หรือการรวมกลุ่มของประชาชนเพื่อดำเนินการทางกฎหมายเพื่อควบคุมราคาว่า การขนส่งน้ำมันทางท่อในปัจจุบันมีคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานเป็นผู้กำกับดูแลอยู่ โดยตนได้เคยไปชี้แจงประเด็นเรื่องการขนส่งน้ำมันทางท่อจะอยู่ในอำนาจควบคุมของคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงานด้วยหรือไม่ ซึ่งในตอนนั้นการขนส่งน้ำมันทางท่อเป็นการขนส่งโดยภาคเอกชน คือ FPT และบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (Thappline) ซึ่งตั้งขึ้นมาตามมติคณะรัฐมนตรี ดังนั้น ระบบท่อทั้ง 2 นี้มีการแข่งขันกันอยู่แล้ว ต่างจากท่อแก๊สที่มีอยู่เพียงรายเดียว ซึ่งเมื่อเป็นผู้ขนส่งรายเดียวจึงต้องอยู่ในอำนาจควบคุมของคณะกรรมการกำกับกิจการพลังงาน แต่การขนส่งน้ำมันทางท่อไม่อยู่ในอำนาจควบคุมของภาครัฐ นอกจากนี้ เรื่องที่จะขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันขึ้นไปภาคเหนือหรือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อเป็นการแข่งขันโดยเสรี บุคคลใดๆ สามารถแข่งขันกับ FPT ได้ รวมทั้ง FPT เองก็ต้องคิดอัตราค่าบริการให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์และทางรถไฟได้ สำหรับการควบคุมความเสี่ยงนั้น FPT มีความเสี่ยงเพียงเรื่องการคิดอัตราค่าบริการที่ต้องให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์และทางรถไฟได้ โดย FPT ต้องพิจารณาดำเนินการขนส่งทางรถยนต์และจะต้องทำให้ต้นทุนต่ำกว่า สำหรับเรื่องการจัดการกลิ่นไอน้ำมันระเหยนั้น ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการคลังน้ำมันจะต้องมีการขออนุญาตต่อกรมธุรกิจพลังงาน ซึ่งจะกำหนดให้ต้องมี Buffer Zone ทั้งนี้ คลังน้ำมันของบริษัทตั้งอยู่ที่ห่างไกลชุมชนอยู่แล้ว แต่ปัญหาที่พบคือ เมื่อเวลาผ่านไปชุมชนจะเข้ามาอยู่ใกล้กับบริเวณของคลังน้ำมัน ไม่ว่าจะเป็นคลังน้ำมันดอนเมือง หรือคลังน้ำมันที่ชองนนทรี ซึ่งทำให้การบริหารจัดการของบริษัทยากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินการเรื่องชุมชนสัมพันธ์มาโดยตลอด ส่วนเรื่องของกฎหมายที่ปิดกั้นหรือ Legal Barrier สำหรับโครงการในอนาคตที่จะขนส่งน้ำมันไปประเทศพม่า นั้น ในปัจจุบันได้มีการขนส่งน้ำมันเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านอยู่แล้ว ตัวเลขปริมาณน้ำมันที่ FPT ศึกษาเป็นตัวเลขที่ด่านศุลกากรที่มีการส่งน้ำมันออกไปประเทศพม่า แต่ในการดำเนินการของ FPT นั้นจะมีการวางท่อเข้าไปใกล้กับเขตเศรษฐกิจ เช่นที่แม่สอด ที่ชายแดน โดยจะมีการตั้งคลังน้ำมันขนาดเล็กเพื่อขนถ่ายน้ำมันโดยรถยนต์ขนส่งเข้าไปยังประเทศพม่า ฉะนั้น จึงไม่น่าจะมีกฎหมายใดๆ ที่มาปิดกั้น เนื่องจากคลังน้ำมันตั้งอยู่ในประเทศไทยและการนำน้ำมันเข้าไปเป็นผู้ค้าน้ำมันในประเทศพม่าก็มีการดำเนินการอยู่ก่อนแล้ว

นายฤทธิชัย หยิบเจริญพร ผู้ถือหุ้น กล่าวว่า ตนเห็นว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่ดี รวมถึงที่ได้มีการวางสมมติฐานและการประเมินค่าใช้จ่ายเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางรถยนต์แล้ว FPT สามารถแข่งขันได้เพราะต้นทุนถูกกว่า แต่ที่ตนเป็นห่วงคือ มีการป้องกันความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นหรือไม่ ยกตัวอย่างเช่น ถ้าราคาการขนส่งน้ำมันเป็นเช่นนี้แล้ว ในอนาคตถ้ารัฐบาลมีการอนุมัติโครงการที่ใกล้เคียงกัน หรือมีการควบคุมราคา FPT ได้มีการเจรจากับคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติให้ดำเนินการนี้ ภาครัฐหรือไม่ว่าจะไม่มีสิ่งนี้เกิดขึ้นในอนาคต หรือถ้าหากมีการทำสัญญาไว้ก็จะสามารถป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้ ขอให้พิจารณาหน้า 27 ของสิ่งที่ส่งมาด้วย 3 ความเห็นของที่ปรึกษาทางการเงินอิสระเกี่ยวกับรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ของ FPT ในการลงทุนโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือที่มีการประเมินค่าใช้จ่ายไว้ ในการประเมินค่าใช้จ่ายดังกล่าวถ้าในอนาคต

C

รัฐบาลมีการควบคุมราคา หรือใช้มาตรการทางภาษี หรือจัดให้มีการสัมปทาน FPT มีการบริหารความเสี่ยงอย่างไร เพราะเท่าที่ตนทราบท่อขนส่งน้ำมันในบางประเทศจะถือเป็นสินทรัพย์ของประเทศ รัฐบาลจะนำมาดำเนินการเองในราคาถูกลงกว่า

ประธานกรรมการบริหารรับจะนำข้อสังเกตไปพิจารณาต่อไป

นายธีรวัฒน์ วงศ์วานิช ผู้รับมอบฉันทะ กล่าวว่า ที่ประชุมได้รับทราบความกังวล และข้อเสนอแนะมากมาย ส่วนตนเห็นว่าเรื่องนี้เป็นความสำเร็จครั้งใหญ่ของ BAFS ตนจึงขอสนับสนุนเต็มที่และขอเสนอให้ลงคะแนนเสียงเนื่องจากผู้ถือหุ้นบางส่วนเริ่มเดินทางกลับแล้ว

จากนั้น ประธานฯ ได้สอบถามที่ประชุมว่ามีผู้ถือหุ้นท่านใดมีข้อซักถามเพิ่มเติมหรือไม่

เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดซักถามเพิ่มเติม ประธานฯ จึงชี้แจงวิธีการออกเสียงลงคะแนนในวาระนี้ต่อที่ประชุม จากนั้นจึงขอให้ที่ประชุมลงมติ

**มติ** อนุมัติการเข้าทำรายการได้มาซึ่งสินทรัพย์ของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อจำกัด ในการลงทุนโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือ ตามที่เสนอ โดยมีมติด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ดังนี้

เห็นด้วยจำนวน	414,569,236 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	82.1532
ไม่เห็นด้วย	45,000,126 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	8.9174
งดออกเสียง	45,060,000 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	8.9293
บัตรเสีย	0 เสียง	คิดเป็นร้อยละ	0.0000

### วาระที่ 3 เรื่องอื่นๆ

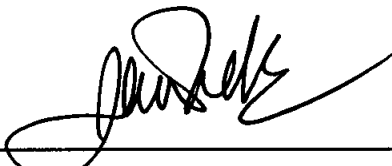
ประธานฯ แจ้งต่อที่ประชุมว่า ถ้ามีผู้เสนอวาระอื่น ผู้ถือหุ้นท่านนั้นหรือกลุ่มนั้นจะต้องมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด

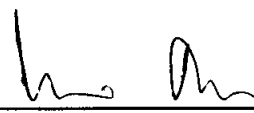
เมื่อไม่มีผู้ถือหุ้นท่านใดเสนอวาระอื่น หรือซักถามเพิ่มเติมแล้ว ประธานฯ จึงแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบว่า ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2559 ได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลสำหรับผลประกอบการวันที่ 1 มกราคม 2559 ถึงวันที่ 31 มกราคม 2559 เป็นเงินปันผลพิเศษ ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท โดยจะกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิในการรับเงินปันผลในวันที่ 3 มีนาคม 2559 และให้รวบรวม

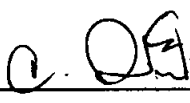
รายชื่อตามมาตรา 225 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 โดยวิธีปิดสมุดทะเบียนในวันที่ 4 มีนาคม 2559 และจะจ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นในวันที่ 21 มีนาคม 2559

ประธานกรรมการบริหารกล่าวต่อที่ประชุมว่า FPT นั้นจัดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี ซึ่งเดิมบริษัทเข้ามาเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 16.7 โดยปัญหาทางการเงินที่เคยเกิดขึ้นกับ FPT นั้นไม่ได้เกิดจากการใช้ท่อมไม่มีประสิทธิภาพ แต่เกิดจากการกั๊ยมเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกามาลงทุนเมื่อเกิดวิกฤติเศรษฐกิจต้มยำกุ้งในปี 2540 จึงทำให้มีหนี้เพิ่มขึ้น สิ่งเหล่านี้ถือเป็นบทเรียนของทั้งบริษัทและ FPT ดังนั้น สำหรับการดำเนินโครงการท่อมส่งน้ำมันสายเหนือนี้บริษัทและ FPT จึงเลือกที่จะกั๊ยมเงินจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อปิดความเสี่ยงเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน จากการที่บริษัทได้เข้าซื้อหนี้จากกลุ่มเจ้าหนี้ของ FPT โดยมีส่วนลดถึงร้อยละ 57 และให้ FPT เป็นผู้ดำเนินการโครงการท่อมส่งน้ำมันสายเหนือซึ่งถือเป็นกลยุทธ์หนึ่งของบริษัทในการให้บริษัทลูกดำเนินการกิจการที่ก่อให้เกิดประโยชน์ ในอนาคตบริษัทคาดว่าบริษัทจะมีรายได้จากธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานลดลง และมีรายได้อื่นๆ มาเสริมให้บริษัทเติบโตอย่างยั่งยืนเพิ่มมากขึ้น

จากนั้น ประธานฯ กล่าวขอบคุณผู้ถือหุ้นที่สละเวลามาเข้าร่วมประชุม และกล่าวปิดการประชุมเมื่อเวลาประมาณ 16.10 น.

ลงชื่อ   
(นายพลากร สุวรรณรัฐ)  
ประธานในที่ประชุม

ลงชื่อ   
(นางปานดาว สุขยางค์)  
เลขานุการบริษัท

ลงชื่อ   
(นายชิตติ กำเหนิดดี)  
ที่ปรึกษากฎหมาย

ผู้รับผิดชอบการจัดทำรายงานการประชุม

