

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน) ประกอบธุรกิจหลัก คือการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานในท่าอากาศยาน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด โดยมีขอบเขตการให้บริการประกอบด้วย 3 ส่วนดังนี้

1. การจัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot)
2. การส่งน้ำมันอากาศยานผ่านระบบโครงข่ายท่อแรงดันสูง (Hydrant Pipeline Network)
3. การให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into- Plane Services)

บริษัทมีการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการพลังงานผ่านบริษัทย่อย 3 บริษัทประกอบด้วย

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) ให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ให้บริการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ Multi Product ผ่านท่อใต้ดินจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันของนทรีไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน
3. บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ให้บริการรับเหมาแรงงานเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสมุยสุโขทัยและตราด

นอกจากนี้ ในเดือนธันวาคม 2559 บริษัทได้จัดตั้งบริษัทย่อย 1 บริษัท คือ บริษัท บาล์ว อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการค้นคว้าและพัฒนานวัตกรรมสำหรับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจการของกลุ่มบริษัท

1.1 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

จากภาพรวมการประกอบธุรกิจเห็นได้ว่าบริษัทมุ่งเน้นการเติบโตในการให้บริการธุรกิจพลังงานทั้งในส่วนของบริษัทเองและผ่านบริษัทย่อย ได้แก่ TARCO และ FPT ซึ่งบริษัทมีส่วนถือหุ้นร้อยละ 90 และ 75 ตามลำดับ จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และ กลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) บริการธุรกิจพลังงานด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย (Goals) 4 ด้าน สนับสนุนกระบวนการทำงานเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในธุรกิจให้บริการพลังงานครบวงจร ควบคุมดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย

- 1) **ด้านการเงิน** : สร้างความมั่งคั่งยั่งยืนและให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอ
- 2) **ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย** : มุ่งเน้นด้านคุณภาพความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า
- 3) **ด้านกระบวนการทำงานภายใน** : เป็นเลิศด้านกระบวนการทำงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 4) **ด้านการเรียนรู้และพัฒนา** : บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพสอดคล้องกับระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย

ในปี 2559 เป็นปีที่บริษัทได้จัดทำแผนกลยุทธ์ 5 ปีฉบับใหม่ (2559-2563) โดยส่วนหนึ่งเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากกลยุทธ์เดิมเพื่อพัฒนาสร้างความแข็งแกร่งด้านคุณภาพ ความปลอดภัยซึ่งถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดในธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยาน ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งเป็นการริเริ่มกลยุทธ์ใหม่มุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนตามกรอบการรายงานของ GRI (Global Reporting Initiative) และ การส่งเสริมองค์ความรู้ให้แก่พนักงานอย่างจริงจังด้วยแผนแม่บทการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อมุ่งสู่วิสัยทัศน์ “ บริการธุรกิจพลังงานด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึง คุณภาพ ความปลอดภัย และ สิ่งแวดล้อม” ภายในปี 2563 โดยมีรายละเอียดของกลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์เติบโต ด้วยการใช้จุดแข็งด้านการเป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยานมากกว่า 30 ปีรวมทั้ง บริษัทได้รับการรับรองให้เป็นสถานที่จัดฝึกอบรมและการตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานการเติมน้ำมันจาก JIG (Joint Inspection Group) และ IFQP (IATA Fuel Quality Pool) ดำเนินธุรกิจเสริมด้านการจัดฝึกอบรมและให้บริการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันแก่อสายการบินต่างๆ ซึ่งในอนาคตบริษัทมีแผนที่จะต่อยอดธุรกิจด้านฝึกอบรมให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

กลยุทธ์เสริมสร้างประสิทธิผลสูงสุด ด้วยการจัดทำแผนแม่บท 5 ปีประกอบด้วย แผนรณรงค์ค่านิยมองค์กร (Core Value) แผนการจัดการความรู้ (Knowledge Management) แผนควบคุมการปฏิบัติงานอย่างเข้มงวด และ แผนสื่อสารวิสัยทัศน์และกลยุทธ์องค์กร โดยกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานบริษัท (Corporate Performance Indicators : KPIs) จึงมีการติดตามวัดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

กลยุทธ์สร้างความยั่งยืน ด้วยการสร้างความยั่งยืนในธุรกิจตามกรอบการรายงานสากล (Global Reporting Initiative : GRI) ซึ่งมีการจัดทำแผนแม่บทการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเพื่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม จึงกำหนดนโยบายความยั่งยืนเพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการรายงานความสำเร็จของแผนแม่บทต่อคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง จากความมุ่งมั่นเพื่อดำเนินการด้านความยั่งยืนอย่างจริงจังทำให้บริษัทติดอันดับ ESG 100 โดยสถาบันไทยพัฒน์ และได้รับรางวัลหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment List) และรางวัลรายงานความยั่งยืนประเภท “ดีเด่น” ประจำปี 2559

จากกลยุทธ์ข้างต้นผนวกกับระบบบริหารผลการดำเนินงาน (Performance Management System) ของบริษัท และบริษัทย่อย ด้วยดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators : KPIs) ตามหลักการ Balanced Scorecard โดยยึดวัตถุประสงค์ตามแผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) ของบริษัทและบริษัทย่อยที่มีความสอดคล้องกัน ทำให้มีความมั่นใจว่าจะนำพากลุ่มบริษัทเติบโตอย่างยั่งยืน

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปัจจุบันมีทุนจดทะเบียน 637.497 ล้านบาท และเรียกชำระแล้ว 637.496 ล้านบาท โดยบริษัทก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2526 ด้วยทุนจดทะเบียน 80 ล้านบาท โดยคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินการตามความเห็นและมติสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการจัดตั้งโครงการเติมน้ำมันอากาศยาน ปัจจุบัน บริษัทเป็นบริษัทเดียวที่การดำเนินธุรกิจจัดเก็บ และให้บริการระบบเติมน้ำมันอากาศยานแก่อากาศยานทุกประเภท ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยบริษัทให้บริการเชื้อเพลิงการบินอย่างครบวงจรทั้ง 3 ระบบ คือ ระบบสถานีบริการน้ำมันอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านระบบโครงข่ายท่อแรงดันสูง และระบบเติมน้ำมันอากาศยาน โดยมีลูกค้าหรือผู้ว่าจ้างเติมน้ำมัน คือ บริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างๆ ที่ขายน้ำมันอากาศยานให้แก่สายการบิน

เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ได้มีการย้ายท่าอากาศยานนานาชาติของไทยจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้ให้บริการเชื้อเพลิงการบินอย่างครบวงจรทั้ง 3 ระบบเช่นเดียวกับที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ต่อมา เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จึงสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) และสายการบินที่มีเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) ย้ายกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555

นอกจากการให้บริการของบริษัทที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบินไอพ่นให้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานสุโขทัย จังหวัดสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด จังหวัดตราดโดยบริษัทได้รับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด มหาชน สำหรับทั้ง 3 ท่าอากาศยาน

บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้รับสิทธิขยายการลงทุนและดำเนินการโครงการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแรงดันสูง(Hydrant) ระยะที่ 2 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก ทอท.โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 โดยในปี 2559 TARCO ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อแรงดันสูงไปแล้ว โครงการมีกำหนดเสร็จในปี 2562

นอกจากนี้ ในปี 2559 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) บริษัทย่อยของบริษัท ได้รับการอนุมัติให้ลงทุนโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือ ซึ่งเป็นโครงการที่สร้างประโยชน์ให้แก่ภาครัฐและส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ ตลอดจนสร้างผลตอบแทนระยะยาวให้กับบริษัท

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ตารางแสดงโครงสร้างกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

	ชื่อบริษัท	ร้อยละ การถือหุ้น	ความ สัมพันธ์	ลักษณะ การประกอบธุรกิจ
1.	บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (Thai Aviation Refuelling Company Limited)	90.00	บริษัท ย่อย	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2.	บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation Limited)	75.00	บริษัท ย่อย	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดิน
3.	บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (Into-plane Service Company Limited)	83.33	บริษัท ย่อย	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ซึ่ง เป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดย ปัจจุบันให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยาน ตราด
4.	บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอป मेंท์ จำกัด (BAFS Innovation Development Company Limited)	100.00	บริษัท ย่อย	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่าย ผลิตภัณฑ์รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

สำหรับธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยาน ปัจจุบันมีนโยบายการแบ่งการดำเนินธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทอย่างชัดเจน กล่าวคือ บริษัทดำเนินธุรกิจให้บริการระบบเติมน้ำมันอากาศยานอย่างครบวงจร ทั้งระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ แรงดันสูง ระบบจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน และระบบเติมน้ำมันอากาศยาน โดยที่ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทเป็นผู้ให้บริการแต่เพียงผู้เดียว รวมถึงการให้บริการที่ท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 3 แห่งด้วย และสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทเป็นผู้ดำเนินการให้บริการระบบจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน และระบบเติมน้ำมันอากาศยาน ในขณะที่บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) เป็นผู้ให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

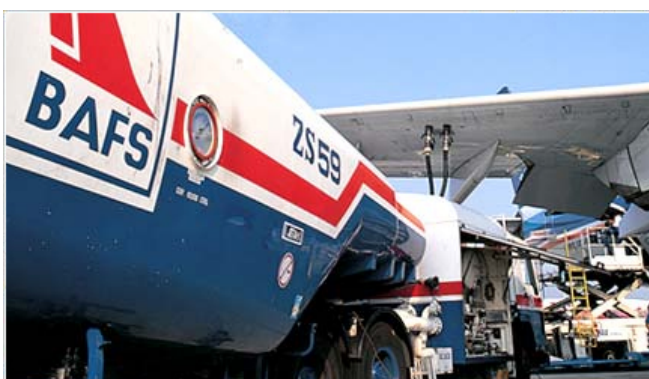
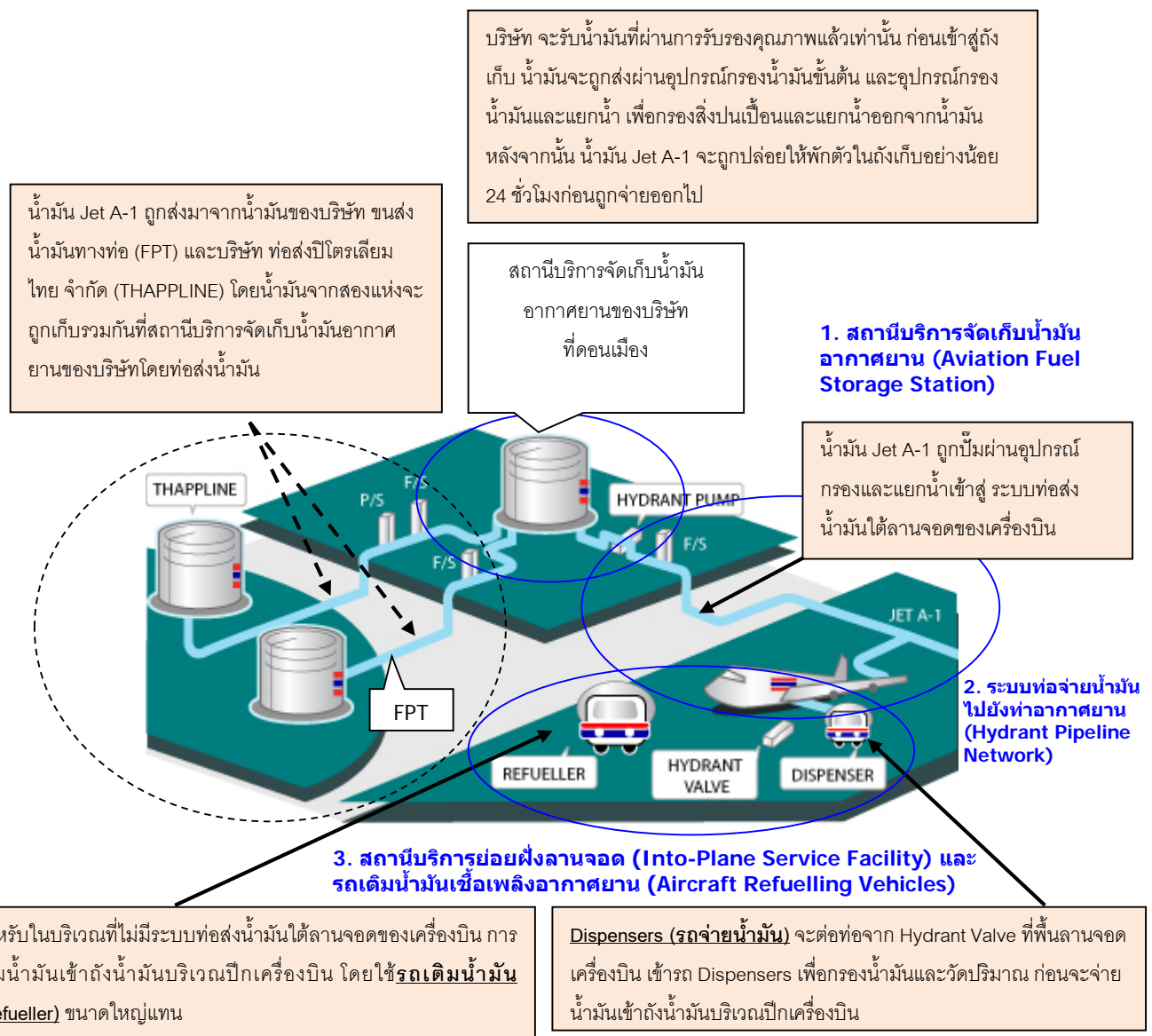
สำหรับธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) เป็นบริษัทที่ดำเนินการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อขนส่งน้ำมันชนิดที่สามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) ผ่านท่อใต้ดินจากจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันชองนนทบุรีไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน

ส่วนบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ดำเนินธุรกิจเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยานโดยรับจ้างบริษัท ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด ซึ่งตามนโยบายในปัจจุบัน IPS ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉพาะที่ท่าอากาศยานภูมิภาค

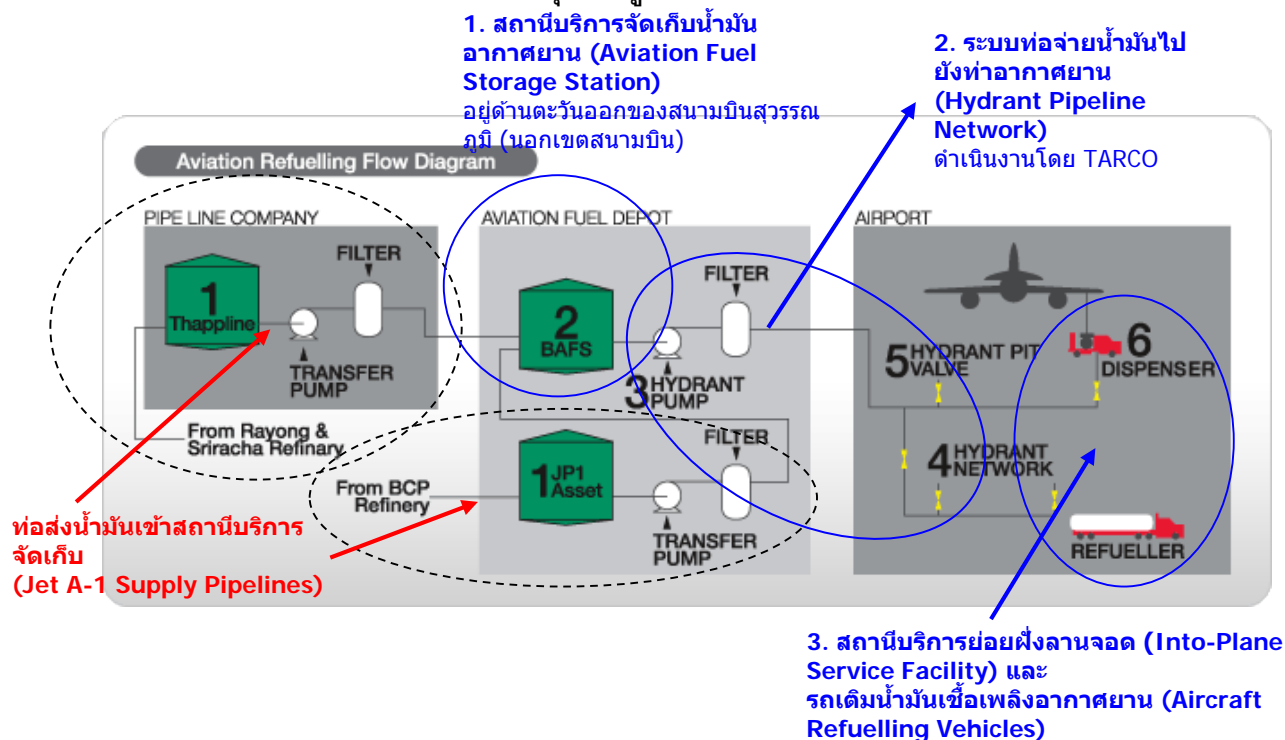
นอกจากนี้ เพื่อตอบสนองการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ของบริษัทในด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้จัดตั้ง บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคิดค้น วิจัย พัฒนานวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์ การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ นโยบายของกลุ่มบริษัทอาจมีการปรับเปลี่ยนไปตามปัจจัยทางด้านสถานะเศรษฐกิจ การเมืองและการแข่งขัน ทางธุรกิจ อย่างไรก็ตาม นโยบายการดำเนินธุรกิจใดๆ ของแต่ละบริษัทในกลุ่มจะเป็นไปเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดในการ ดำเนินธุรกิจของทั้งกลุ่มบริษัท

ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง



ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ



บริษัท สามารถแยกลักษณะระบบงานเติมน้ำมันอากาศยาน ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

- ส่วนสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot)
- ส่วนการส่งน้ำมันผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant Pipeline Network)
- ส่วนการเติมน้ำมัน (Into-Plane Service)

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุยสุโขทัย ตราด
1. สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของสถานีบริการสมุย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการสุโขทัย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการตราด : บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี ทั้ง 3 แห่ง
2. ระบบท่อจ่ายน้ำมันไปยังท่าอากาศยาน (Hydrant Pipeline Network)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของท่อ: AOT - เข้าและดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินงานโดย TARCO ภายใต้สัมปทาน 30 ปีจาก AOT - คู่แข่ง: ไม่มี 	ไม่มี
3. สถานีบริการย่อยส่งลานจอด (Into-Plane Service Facility) และรถเติมน้ำมันอากาศยาน (Aircraft Refuelling Vehicles)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: บริษัท เอ เอส ไอ จี (ไทยแลนด์) จำกัด ("ASIG") โดยมี Market Share ประมาณ 12.5% 	รับจ้างเติมน้ำมันโดยบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท ได้รับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัย ได้รับการ

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุยสุโขทัย ตราด
		- ทั้ง บริษัท และ ASIG อยู่ภายใต้ สัมปทาน 20 ปี จาก AOT	ขยายระยะเวลาการให้ดำเนินการเป็น 25 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2543 ถึง 2567 และ เมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการ ขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีก คราวละ 5 ปี สำหรับท่าอากาศยานตราดเริ่มตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2583 และเมื่อครบอายุ สัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลา ของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี

บริษัทมีการประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อย ดังนี้

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2539 โดย ณ 31 ธันวาคม 2559 มีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว 530 ล้านบาท และปัจจุบันโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10

บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ในบริเวณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก ทอท. เป็นระยะเวลา 30 ปี โดยอายุสัมปทานจะเริ่มนับตั้งแต่วันแรกที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเปิดให้บริการ

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการตอบแทนการได้รับสัมปทานในการดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในสัญญาผู้ถือหุ้นของ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด จึงได้กำหนดให้มีการโอนหุ้นให้ ทอท. ในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ภายใน 15 วันนับแต่วันที่จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท โดย ทอท. ไม่ต้องชำระค่าหุ้นใดๆ ทั้งสิ้น และสิทธิในหุ้นดังกล่าวถือเป็นกรรมสิทธิ์ที่สมบูรณ์ของ ทอท. และการชำระมูลค่าหุ้นในครั้งต่อไป รวมทั้งการเพิ่มทุนใดๆ ในส่วนของ ทอท. บริษัทจะต้องรับภาระชำระเงินให้ในนามของ ทอท. โดยหุ้นและค่าหุ้นที่ชำระแล้วในส่วนดังกล่าวจะตกเป็นสิทธิของ ทอท.

สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. ในการอนุญาตให้บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เข้าดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ อัตราร้อยละ 2 ของยอดรายได้ของบริษัท ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ นับตั้งแต่ปีที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยคำนวณเป็นรายปี แต่ทั้งนี้ ผลประโยชน์ตอบแทนโดยรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่ ทอท. ได้รับจากบริษัทเพื่อเป็นผลประโยชน์ตอบแทนจากการที่ให้เข้าระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อดำเนินการให้บริการเติมเชื้อเพลิงอากาศยานภายในท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ การคำนวณเงินผลประโยชน์ตอบแทนให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่เป็นมาตรฐานสากล และเป็นหลักการที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยอมรับ โดยผลตอบแทนดังกล่าวนี้เป็นรูปแบบผลตอบแทนโดยปกติที่เสนอให้แก่ ทอท. ในฐานะเป็นคู่สัญญาผู้ให้อนุญาต โดยมีใช้ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

TARCO ได้รับสิทธิขายการลงทุนและดำเนินการโครงการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ระยะที่ 2 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก ทอท. ในปี 2557 โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ เดิม ประมาณ 18 ปี จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 ซึ่งเป็นไปตามแผนการขยายขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. ในอัตราร้อยละ 18 ของยอดรายได้จากการดำเนินกิจการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานฯ ระยะที่ 2 ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ รวมถึงการปรับเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของ ทอท. ใน TARCO จากเดิม ร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 25 เมื่อมีการลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาอนุญาตฯ โดย ทอท. ไม่ต้องชำระค่าหุ้นหรือค่าใช้จ่ายใดๆ

2. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2534 ตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อประกอบกิจการด้านการเก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดินซึ่งสร้างขนานกับทางรถไฟ มีระยะทางรวม 69 กิโลเมตรจากโรงกลั่นน้ำมันบางจากผ่าน คลังน้ำมันเชลล์ และเชฟรอนที่ขอนแก่น ไปยังสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันของบริษัทที่ทำอากาศยานดอนเมือง และไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นศูนย์รวมการรับและจ่ายน้ำมันเพื่อกระจายสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศไทย โดยวัตถุประสงค์หลักในการจัดตั้งบริษัท คือ เพื่อลดผลกระทบจากมลภาวะที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากการขนส่งน้ำมันจากการขนส่งอื่นๆ เช่น รถบรรทุก และรถไฟ

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2555 โดยมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 139.27 ล้านบาท ต่อมา ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2557 ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุน เป็นจำนวน 260.67 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญจำนวน 24,278,941 หุ้น ให้แก่บริษัท และผู้ถือหุ้นอื่นของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด เพื่อแลกกับทรัพย์สินของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด ที่ประกอบธุรกิจขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดินจากมักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการวางท่อฝังใต้ดินขนานกับทางรถไฟเข้าสู่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2559 บริษัทได้ขายหุ้นบางส่วนในบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ให้แก่บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75.00 บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด ร้อยละ 9.55 บมจ.การบินกรุงเทพ ร้อยละ 7.00 บมจ.บางจากปิโตรเลียม ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 4.95 และผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ ซึ่งถือหุ้นรวมกันในอัตราร้อยละ 3.50

3. บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2529 โดย ณ 31 ธันวาคม 2557 มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 120,000 บาท และโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33 และ บมจ.ปตท. ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 16.67

บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด ประกอบธุรกิจเติมน้ำมันให้แก่อากาศยาน (Into-plane) ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยเริ่มแรกจะเป็นการรับจ้างบริษัทเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่สายการบิน ต่อมาภายหลังบริษัทมีนโยบายดำเนินงานด้านเติมน้ำมันเอง บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด จึงไม่มีการประกอบกิจการใดๆ ตั้งแต่ปี 2536

จนถึงเดือนกันยายน 2544 ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2544 ได้เริ่มดำเนินการรับจ้างบริษัท ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และในเดือนมีนาคม 2558 ได้เริ่ม ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานตราด

4. บริษัท บาวส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559 มีทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท และทุนชำระแล้วจำนวน 2,500,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นที่สัดส่วน 100%

โครงสร้างรายได้

รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทมีดังนี้

1. รายได้จากการให้บริการระบบจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ระบบเติมน้ำมันอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ Hydrant และระบบขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ
2. รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สิน และ
3. รายได้อื่นๆ

ตารางแสดงโครงสร้างรายได้ของบริษัทเป็นรายปี (แยกตามประเภทธุรกิจ) ปี 2557 ถึง ปี 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

สายผลิตภัณฑ์/ กลุ่มธุรกิจ	ดำเนินการโดย	% การถือหุ้น ของบริษัท	ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. รายได้ค่าบริการ	BAFS		1,821.89	60.23	2,062.75	61.4	2,242.58	60.42
	TARCO	90%	582.94	19.27	602.32	17.93	626.36	16.88
	JP-One	2557 : 0 % ^{1/}	13.79	0.46	-	-	-	-
	FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	562.38	18.59	662.79	19.73	695.75	18.75
2. รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สิน	BAFS		10.92	0.36	11.15	0.33	11.23	0.30
	TARCO	90%	-	-	-	-	-	-
	JP-One	2155-56 : 92.5% ^{1/} 2557 : 0 %	1.20	0.04	-	-	-	-
	FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	0.40	0.01	0.76	0.02	1.28	0.03
3. รายได้จากการกลับรายการ ^{3/} ประมาณการหนี้สิน	BAFS/FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	-	-	-	-	29.37	0.79
4. รายได้จากการชดเชย ค่าเสียหาย ^{4/}	FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	-	-	-	-	47.01	1.27
5. รายได้อื่น ๆ ^{5/}			31.32	1.04	19.87	0.59	57.94	1.56
รวม			3,024.84	100.00	3,359.64	100.00	3,711.52	100.00

หมายเหตุ

- ^{1/} วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ได้รับโอนกิจการทั้งหมดของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด (JP-One) และ FPT ได้ออกหุ้นสามัญจำนวน 24,278,941 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 5 บาทเป็นจำนวนเงิน 121,394,705 บาท จัดสรรให้แก่ JP-One เพื่อตอบแทนที่ JP-One โอนกิจการทั้งหมดให้แก่ FPT เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2557 FPT ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนเป็นจำนวน 260,667,560 บาท การโอนกิจการดังกล่าวนี้ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ BAFS ใน FPT เพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 90.72 เป็นร้อยละ 91.55 วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2557 JP-One ได้จดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์ และเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2557 JP-One ได้โอนหุ้นของ FPT ดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้นให้แก่ BAFS จำนวน 22,458,041 หุ้น และบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด(มหาชน) จำนวน 1,820,922 หุ้น และจดทะเบียนเสร็จสิ้นการชำระบัญชีกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2557
- ^{2/} ที่ประชุมคณะกรรมการของBAFS ครั้งที่ 5/2558 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2558 มีมติอนุมัติให้BAFS ขายเงินลงทุนในหุ้นสามัญของFPT ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จำนวน 8,628,742 หุ้น ในราคาหุ้นละ 80 บาท รวมเป็นเงิน 690 ล้านบาท ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันสองแห่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของBAFS ใน FPT ลดลงเหลือร้อยละ 75 จากร้อยละ 91.55 ซึ่งได้ดำเนินการขายแล้วในเดือนมกราคม 2559
- ^{3/} บริษัทฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในงบการเงินรวมจำนวน 100 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2556 และเกิดต้นทุนจริงในการซื้อขายท่อขนส่งน้ำมันจำนวนประมาณ 71 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้กลับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวนเงินประมาณ 29 ล้านบาทโดยบันทึกเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรขาดทุนสำหรับไตรมาสที่ 1 ของปี 2559
- ^{4/} FPT ได้รับเงินชดเชยความเสียหายจากการชนะคดีความที่ FPT เป็นโจทก์ยื่นฟ้องร้องบริษัทแห่งหนึ่ง ที่ทำให้ท่อส่งน้ำมันของFPT เสียหายจำนวนเงินประมาณ 47 ล้านบาท
- ^{5/} รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการอื่นๆ รวมทั้ง รายได้กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากการลงทุนในรูปแบบอื่น เช่น ดอกเบี้ยรับ เป็นต้น

ในปี 2559 บริษัทฯรายได้รวมของกลุ่มบริษัทในปี 2559 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 3,711.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 351.8 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.5 เมื่อเทียบกับรายได้ในปี 2558 ที่ 3,359.7 ล้านบาท โดยมีรายได้ค่าบริการจำนวน 3,564.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 236.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.1 เมื่อเทียบกับปี 2558 ที่ 3,327.9 ล้านบาท ขณะที่รายได้อื่นมีจำนวน 146.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 115.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 361.6 จากปี 2558 ที่มีจำนวน 31.8 ล้านบาท รายได้อื่นที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเป็นผลจากในปี 2559 บริษัท FPT ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายทั้งเงินต้นและดอกเบี้ยกรณีท่อส่งน้ำมันชำรุดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดไทรทองรวมจำนวน 47.0 ล้านบาท และกลุ่มบริษัทมีรายได้จากการกลับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวน 29.4 ล้านบาท จากกรณีซื้อขายแนวท่อขนส่งน้ำมันบริเวณรถไฟฟ้าสถานีบางซื่อ เป็นสำคัญ

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยสภาพการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะพึ่งพิง เช่น การให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ความช่วยเหลือทางเทคนิค มิได้มีการใช้ตราสินค้าร่วมกัน รวมทั้งมิได้มีการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่อย่างมีนัยสำคัญ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะของบริการ

บافل และบริษัทย่อย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยานรายใหญ่ที่สุดของประเทศ โดยลงทุนและดำเนินงานในท่าอากาศยานหลักของประเทศ ครอบคลุมตั้งแต่การบริการเติมน้ำมัน การจัดเก็บ การขนส่งน้ำมันจากถังเก็บเข้าสู่ท่าอากาศยานผ่านระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานแรงดันสูง รวมถึงได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งอยู่ภายนอกท่าอากาศยาน และนอกจากธุรกิจหลักด้านการให้บริการน้ำมันแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากการให้เช่าสินทรัพย์และบริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก สามารถสรุปภาพรวมและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา ได้ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuelling Services)

ในธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน บริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างๆ จะทำการแข่งขันกันประมูลขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบิน เมื่อทำสัญญาแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดหาเพื่อน้ำมันและว่าจ้างขนส่งน้ำมัน มาจัดเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วจึงว่าจ้างให้บริษัทเป็นผู้ไปให้บริการเติมน้ำมันแก่สายการบินต่างๆ ตามที่ได้ตกลงไว้ ทั้งนี้ บริษัทซึ่งเป็นผู้ลงทุนและให้บริการเติมน้ำมัน ไม่ได้เป็นผู้ค้าน้ำมันเอง แต่จะเป็นผู้กำหนดสิทธิ์และคัดเลือกบริษัทผู้ค้าน้ำมันผู้ที่มีคุณสมบัติ สามารถจัดหาน้ำมันที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอเข้ามาเป็นผู้ขายน้ำมันในท่าอากาศยาน เพื่อรักษาเสถียรภาพในการดำเนินงานและทำให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานให้กับสายการบิน ซึ่งลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัท มีส่วนสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันและสายการบิน เพื่อให้เกิดกลไกการควบคุมราคาที่มีประสิทธิภาพ และเป็นการเพิ่มอำนาจต่อรองและทางเลือกให้กับสายการบิน โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันอากาศยานที่นำมาเติมให้แก่เครื่องบินในปัจจุบัน มี 2 ประเภท คือ

- 1) น้ำมันอากาศยานที่ใช้กับเครื่องบินไอพ่น (Aviation Turbine Fuels) ซึ่งใช้กับเครื่องยนต์ชนิด Turbofan Engine ที่มีแรงขับเคลื่อนมาก ประสิทธิภาพสูง ซึ่งปัจจุบันบริษัทให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันประเภท น้ำมันเครื่องบินไอพ่นพาณิชย์ (Jet A-1) ที่ใช้งานสำหรับเครื่องบินพาณิชย์ของสายการบินทั่วไป
- 2) น้ำมันเบนซินอากาศยาน (Aviation Gasoline หรือ AVGAS) สำหรับใช้งานกับเครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบ เช่น เครื่องบินฝึกนักบิน เครื่องบินเล็กส่วนตัว เป็นต้น ปัจจุบัน การเติมน้ำมันประเภทนี้ มีปริมาณที่น้อยมาก และมีให้บริการเฉพาะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเท่านั้น

บริษัทสามารถแบ่งขอบเขตการให้บริการแยกตามลักษณะระบบงานได้ 3 ส่วน ดังนี้

2.1.1.1 บริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-plane Fuelling Service)

สำหรับการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นธุรกิจที่ต้องใช้ขนาดการลงทุนสูง เพราะรถเติมน้ำมันและอุปกรณ์มีราคาแพง นอกจากนี้ การปฏิบัติการเติมน้ำมันอากาศยานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ คุณภาพ และมาตรฐานที่สูงมากในระดับสากลเพื่อความปลอดภัย

บริษัทได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการทำงานการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ตาม Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services (JIG 1) ที่ออกโดย Joint Inspection Group ซึ่งเป็น

มาตรฐานของบริษัทน้ำมันทั่วโลก และได้รับการสนับสนุนจาก International Air Transport Association (IATA) เพื่อให้ลูกค้าของบริษัทได้รับการบริการที่ได้คุณภาพ ในระดับมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยสูงสุด ตรงต่อเวลา และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม อันเป็นปรัชญาการทำงานของบริษัท โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9001:2015) และระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007)

ปัจจุบัน บริษัทเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ในท่าอากาศยาน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง โดยในปี 2559 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในแต่ละท่าอากาศยาน ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 1 ใน 6 ท่าอากาศยาน ที่ดำเนินการโดย บมจ.ท่าอากาศยานไทย และเป็นท่าอากาศยานหลักที่ให้บริการเที่ยวบินและผู้โดยสารสูงสุด ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานการให้บริการน้ำมันอากาศยาน 1 ใน 2 ราย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นระยะเวลา 20 ปี โดยบริษัทเริ่มให้บริการพร้อมกับการเปิดใช้ท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ปัจจุบันมีบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับสิทธิขายน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวนทั้งสิ้น 9 ราย โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันที่บริษัทรับจากบริษัทผู้ขายน้ำมัน มาให้บริการมีเพียงประเภทเดียว คือ Jet A-1

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาให้เติมน้ำมันด้วยระบบท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems) ซึ่งมีโครงข่ายฝังอยู่ใต้ดิน กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ลานจอดของท่าอากาศยาน ปัจจุบันบริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser ในการให้บริการเติมน้ำมัน (Refuel) และใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller ในการให้บริการถ่านน้ำมัน (Defuel) เท่านั้น

ในปี 2559 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 333,263 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 7.2 จากปีก่อน โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 157,355 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 เฉลี่ย 430 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 3,964 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 10.8 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 87.5 ของปริมาณน้ำมันที่จ่ายเข้าท่าอากาศยานทั้งหมด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ของบริษัท ที่อุณหภูมิ Observed
ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2557 - 2559

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2559	157,355	3,964
2558	145,501	3,769
2557	132,647	3,662

2) สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ที่ทำอากาศยานดอนเมือง ในอดีตบริษัทน้ำมันต่างๆ จะทำหน้าที่ควบคุมการขนส่ง จัดเก็บและเติมน้ำมันในทำอากาศยานด้วยตนเอง ต่อมาได้เกิดวิกฤตขาดแคลนน้ำมัน บริษัทน้ำมันไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้สายการบินได้อย่างเพียงพอ ทำให้น้ำมันซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่สูงสุดของการประกอบธุรกิจการบินมีราคาเพิ่มขึ้นสูงมาก ในปี 2526 บริษัทจึงตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรีให้สิทธิเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของชาติในการจะพัฒนาศักยภาพของทำอากาศยานไทยให้มีระบบที่ได้มาตรฐานสากล และสร้างเสถียรภาพความมั่นคงด้านพลังงานเชื้อเพลิงการบินให้กับทำอากาศยานและสายการบินต่างๆ

ด้วยการเติบโตอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการบิน บมจ. ทำอากาศยานไทย จึงได้ขยายการลงทุนไปยังทำอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอุปสงค์การขนส่งทางอากาศ และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในภูมิภาคความต้องการของสายการบินที่สูงขึ้น โดยย้ายเที่ยวบินส่วนใหญ่ไปใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ปี 2549 ซึ่งออกแบบไว้ให้รองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้โดยสารและเที่ยวบินมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เกินขีดความสามารถของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ บมจ. ทำอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาทำอากาศยานดอนเมือง กลับมาให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดความแออัดของปริมาณผู้โดยสารและความหนาแน่นของเที่ยวบินตามนโยบายรัฐบาล โดยเป็นฐานการบินของกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier หรือ LCCs) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นทำอากาศยานที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

ในปัจจุบัน บริษัทน้ำมันที่ทำการซื้อขายและมีสต็อกน้ำมันที่ทำอากาศยานดอนเมือง มีจำนวน 5 ราย จากผู้ที่มีสิทธิ์ขายน้ำมันทั้งสิ้น 9 ราย และนอกจากบริการเติมผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภท Jet A-1 แล้ว บริษัทให้บริการเติมน้ำมันประเภท AVGAS ซึ่งมีเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันประเภทนี้น้อยมาก จึงมีให้บริการเฉพาะที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพียงแห่งเดียว สำหรับทำอากาศยานดอนเมือง รถเติมน้ำมันที่บริษัทนำมาให้บริการมีทั้งแบบ Dispenser และ Refueller โดยใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller สำหรับหลุมจอดอากาศยาน บริเวณ Remote Parking Area เช่น ด้านบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้า ซึ่งไม่สามารถให้บริการด้วยระบบท่อแรงดันสูง พร้อมทั้งใช้ Refueller ในการให้บริการถายน้ำมันด้วย

ในปี 2559 ทำอากาศยานดอนเมืองมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 240,601 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.0 โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 121,910 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 20 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 14 สายการบิน บริษัทเติมน้ำมันอากาศยานแก่สายการบินให้บริการแบบประจำและไม่ประจำรวม 282 สายการบิน เฉลี่ย 334 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 1,125 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 3.1 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.6

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed
ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2557 – 2559

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2559	121,910	1,125
2558	111,289	925
2557	84,395	637

3) ท่าอากาศยานภูมิภาค

บริษัทเป็นผู้ให้บริการน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว ในท่าอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด ซึ่ง บมจ. การบินกรุงเทพ (BA) เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการท่าอากาศยานเอง โดยบริษัทเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้บริการน้ำมันอากาศยานแก่ทุกเที่ยวบินของทุกสายการบินกับท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีระยะเวลาสัญญา 25 ปี ปัจจุบัน ท่าอากาศยานทั้งหมดมีผู้ขายและจัดหา น้ำมันอากาศยานรายเดียว จากผู้มีสิทธิ์ขายน้ำมันอากาศยาน 9 ราย

บริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เท่านั้น ในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานและดูดน้ำมันอากาศยานซึ่งเพียงพอต่อการให้บริการกับจำนวนเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยาน ทั้งท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed
ที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2557 – 2559

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2559	11,870	25.7
2558	11,698	24.2
2557	11,074	27.4

2.1.1.2 บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems Service)

ปัจจุบันมี ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ที่ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานด้วยระบบ Hydrant โดยน้ำมันอากาศยานจะถูกสูบถ่ายจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานด้วยปั๊มแรงดันสูง (Hydrant Pumps) เข้าสู่โครงข่ายท่อแรงดันสูง (Hydrant Network) ซึ่งฝังอยู่ใต้ดินในพื้นที่ลานจอด บริเวณหลุมจอดอากาศยาน น้ำมันจะถูกปล่อยส่งไปยังหัวจ่าย (Hydrant Pit Valve) เพื่อเติมน้ำมันอากาศยานด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Dispenser โดยรถเติมน้ำมันอากาศยานจะทำหน้าที่วัดปริมาณน้ำมัน กรองแยกน้ำ และควบคุมแรงดันของน้ำมันอากาศยานให้มีอัตราการไหลของน้ำมันที่เหมาะสมกับอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันผ่านท่อแรงดันสูงยังประกอบด้วยระบบควบคุมแรงดันท่อ ระบบตรวจสอบการ

รั่วไหล และระบบหยุดจ่ายน้ำมันฉุกเฉิน (Hydrant Emergency Shutdown) เป็นปุ่มกดแจ้งเหตุ ติดตั้งอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยานทุกหลุมจอด มีหน้าที่ส่งสัญญาณแจ้งเหตุด้วยระบบ SCADA ผ่าน Fiber Optic Cable ในกรณีฉุกเฉิน เพื่อปิดวาล์วในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องทันที อีกทั้งเพื่อประกันความปลอดภัยและให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2559 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บจก.ไทยเชื้อเพลิงการบิน (TARCO) ซึ่งบริษัทถือหุ้นร้อยละ 90 ร่วมกับ บมจ.ท่าอากาศยานไทย ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 10 ได้รับสัมปทานเป็นระยะเวลา 30 ปี ให้เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและดำเนินการวางระบบท่อแรงดันสูง ซึ่งจะเชื่อมต่อจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ที่ตั้งอยู่นอกเขตท่าอากาศยาน เพื่อขนส่งน้ำมันเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีหลุมจอดอากาศยานจำนวนทั้งสิ้น 120 หลุมจอด

ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ซึ่งมีแผนจะขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจำนวน 15 ล้านคนต่อปี และสร้างลานจอดอากาศยานเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 ซึ่งรองรับเครื่องบินขนาดโบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด และแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด รวมเพิ่ม 28 หลุมจอด โดย บจก.ไทยเชื้อเพลิงการบิน ได้รับสิทธิให้ลงทุนก่อสร้างและดำเนินการโครงการระบบท่อแรงดันสูง บนพื้นฐานของสัญญาอนุญาตเดิม ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อไปแล้วตั้งแต่ปี 2558 และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2562

2) ท่าอากาศยานดอนเมือง

ระบบท่อแรงดันสูงที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ลงทุนก่อสร้างโดย บมจ.ท่าอากาศยานไทย โดยบริษัทเป็นรายเดียวที่เข้าและดำเนินการรวมถึงดูแลรักษาระบบ ซึ่งค่าเช่าระบบท่อแรงดันสูงจะคิดตามพื้นที่ของหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Parking Bay) ที่มีอุปกรณ์หัวจ่ายน้ำมัน (Hydrant Pit Valve) ติดตั้งอยู่ เพื่อใช้เติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน

จากการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบบทบาทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นท่าอากาศยานหลัก (Hub Airport) รองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) และเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อ (Connecting Flight) เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค และท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ และเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) บนหลักการของความสมัครใจของสายการบิน เพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนโยบายดังกล่าว ลักษณะของสายการบินที่เลือกใช้บริการของท่าอากาศยานดอนเมือง ส่วนใหญ่มีเส้นทางการบินในระยะใกล้ มีความถี่ของเที่ยวบินสูง แต่การเติมน้ำมันต่อเที่ยวบินน้อย และยังต้องการความรวดเร็วในการให้บริการเนื่องจากมี Turnaround Time สั้น

ปัจจุบัน ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่สูงมากในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา บมจ.ท่าอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 2 ซึ่งแล้วเสร็จตั้งแต่เมื่อเดือนธันวาคม 2558 ให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้

30 ล้านคนต่อปี แต่ในปี 2559 มียอดผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 34.7 ล้านคนต่อปีไปแล้ว และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี บมจ.ท่าอากาศยานไทย จึงเตรียมแผนเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยาน ระยะ 3 ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคน ซึ่งนอกจากจะมีการดำเนินการก่อสร้างอาคาร Junction Building เชื่อมระหว่างตัวอาคารกับสถานีรถไฟดอนเมือง การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร 1 และอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 6 แล้ว ทั้งยังจะมีแผนการก่อสร้างขยายหลุมจอดอากาศยานเพิ่มเติม ทั้งนี้ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2565

2.1.1.3 บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Airport Fuel Storage Service)

บริษัทประกอบธุรกิจสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน โดยบริการรับจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ให้กับบริษัทผู้ขายน้ำมันทุกรายในท่าอากาศยาน บริษัทน้ำมันทุกรายจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาและขนส่งน้ำมันอากาศยาน ซึ่งได้คุณสมบัติของเนื่อน้ำมันอากาศยาน (Certified Product) มาเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท เพื่อรอการจ่ายเข้าสู่ท่าอากาศยานและเติมขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน โดยบริษัทจะควบคุมคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงที่รับจ่ายตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Requirement for Jointly Operated System (AFQRJOS) และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานของการให้บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants (JIG 2) ที่ออกโดย Joint Inspection Group ก่อนจะถูกปล่อยนำไปเติมขึ้นให้กับอากาศยาน บริษัทจะเป็นผู้บันทึกการรับ-จ่าย และจัดทำรายงานยอดคงเหลือของปริมาณน้ำมันของบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกราย ทั้งนี้ การจัดสรรปริมาณน้ำมันจัดเก็บหรือสต็อกน้ำมันในถัง จะเป็นไปตามสัดส่วนยอดขายของบริษัทน้ำมันแต่ละราย ซึ่งต้องสำรองน้ำมันในปริมาณที่เพียงพอ สำหรับเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบินที่เป็นลูกค้าของแต่ละราย โดยในปี 2559 ที่ผ่านมา มีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัทเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ซึ่งตั้งอยู่ภายนอกเขตพื้นที่ของท่าอากาศยานที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ จึงไม่มีปัจจัยเรื่องสัมปทานเป็นข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ ระบบสถานีบริการน้ำมันจะประกอบด้วยอุปกรณ์ในการสูบน้ำมัน Hydrant Pumps จำนวน 11 ตัว สามารถสูบน้ำมันในอัตราสูงสุด 5,500 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง

สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทเป็นสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานแห่งเดียว ที่เชื่อมต่อกับท่อส่งน้ำมันของ บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน ปัจจุบัน สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ มีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 15 ล้านลิตร จำนวน 5 ถัง รวมความจุ 75 ล้านลิตร คิดเป็นปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายให้ท่าอากาศยานได้เท่ากับ 4 วัน

นอกจากนี้ ในพื้นที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทยังมีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 10 ล้านลิตร อีกจำนวน 3 ถัง ความจุรวม 30 ล้านลิตร เข้าโดย บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท จึงทำให้ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ มีปริมาณน้ำมันอากาศยานสำรองขนาดความจุรวม 105 ล้านลิตร โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทางเท่านั้น ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งแต่ปี 2557 – 2559 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2559	4,522.2	4,532.3
2558	4,365.2	4,358.3
2557	4,199.4	4,218.1

2) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ตั้งแต่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย เปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามนโยบายรัฐบาล ทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองมีการเติบโตของเที่ยวบินและปริมาณความต้องการเติมน้ำมันอากาศยาน ในอัตราที่สูงมากในช่วงตั้งแต่ปี 2556 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี ในปี 2559 บริษัทจึงได้ลงทุนปรับเปลี่ยนถึง ซึ่งบริษัทได้เคยลงทุนสร้างให้เข้าใช้จัดเก็บน้ำมันดีเซลที่มีอยู่จำนวน 2 ถึง ขนาดความจุถึงละ 10 ล้านลิตร เปลี่ยนกลับมาเป็นถังเก็บน้ำมันอากาศยาน จำนวน 1 ถึง เพื่อเพิ่มศักยภาพในระบบจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ทำให้ปัจจุบันสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง มีถังจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน จำนวน 4 ถึง ขนาดความจุรวมทั้งสิ้น 31 ล้านลิตร และมีปั๊มสำหรับสูบจ่ายน้ำมัน ซึ่งประกอบไปด้วยปั๊มขนาดใหญ่ (Hydrant Pumps) จำนวน 2 ตัว มีความสามารถในการสูบจ่ายตัวละ 270 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง และปั๊มขนาดเล็ก (Jockey Pump) จำนวน 1 ตัว มีความสามารถในการสูบจ่ายน้ำมันในปริมาณ 70 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง

ในปี 2559 ท่าอากาศยานดอนเมือง มีปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายได้ประมาณ 8 วัน โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นท่อ ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (THAPPLINE) และ บจก.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (FPT)

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งแต่ปี 2557 – 2559 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2559	1,384.0	1,125.0
2558	1,200.9	925.3
2557	810.2	636.9

3) สถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค

นอกเหนือจากท่าอากาศยานขนาดใหญ่แล้ว บริษัทมีความพร้อมในการให้บริการในท่าอากาศยานที่มีขนาดเล็กลงมา โดยบริษัทได้ลงทุนในสถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค เพื่อให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในจังหวัดต่างๆ ซึ่งมี บมจ. การบินกรุงเทพ (BA) เป็นเจ้าของและดำเนินการอีกจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

ท่าอากาศยานสุโขทัยและตราด เป็นท่าอากาศยาน บริษัทใช้การดำเนินการในรูปแบบเดียวกันที่ ซึ่งมีปริมาณเที่ยวบินและการเติมน้ำมันเฉลี่ยต่อวันค่อนข้างน้อย โดยลงทุนก่อสร้างถังเก็บน้ำมันอากาศยานขนาด 25,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรับน้ำมันที่จะถูกขนส่งมาโดยรถบรรทุกน้ำมัน แตกต่างกับท่าอากาศยานสมุย ที่มีขนาดของท่าอากาศยานที่ใหญ่กว่า ตั้งอยู่บนเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี น้ำมันอากาศยานจะใช้วิธีขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกน้ำมัน ขึ้นเรือข้ามมาจากฝั่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท บริษัทจึงต้องสำรองน้ำมันและก่อสร้างถังเก็บน้ำมัน 3 ถัง ขนาดความจุรวม 1.05 ล้านลิตร เพื่อให้เพียงพอในการสำรองจ่ายหากเกิดภัยธรรมชาติเช่น กรณีเกิดพายุ เรือไม่สามารถให้บริการได้ ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยงของการให้บริการที่อาจหยุดชะงักได้

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิ Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2557 – 2559 (หน่วย ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2559	25.8	25.7
2558	24.0	24.2
2557	27.6	27.4

2.1.2 ธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ (Pipeline Transportation Services)

บริษัทได้ลงทุนในธุรกิจระบบขนส่งน้ำมันทางท่อ ผ่านการถือหุ้นใน บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ ซึ่งอยู่ภายนอกท่าอากาศยาน เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายเร่งด่วนในการพัฒนาระบบขนส่งน้ำมันของประเทศ ในปี 2531 จากการที่ประเทศประสบปัญหาด้านการจราจรติดขัด และแออัดเป็นอย่างมาก ส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการขนส่งน้ำมันอากาศยาน โดยรถบรรทุกน้ำมัน จากคลังน้ำมันต้นทางในเขตกรุงเทพมหานครมายังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง อีกทั้งเกิดมลภาวะทางสภาพแวดล้อม และความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์ ส่งผลกระทบต่อประชาชน และความมั่นคงของประเทศ ดังนั้น การขนส่งน้ำมันผ่านระบบท่อ จึงเข้ามาทดแทนการขนส่งด้วยรถบรรทุก ตั้งแต่ปี 2537 เป็นต้นมา

ระบบขนส่งน้ำมันของ บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ สามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) โดยบริการขนส่งน้ำมันอากาศยาน ผ่านท่อใต้ดินจากโรงกลั่นน้ำมันของ บมจ.บางจากปิโตรเลียม และคลังน้ำมันของ บจก.เชลล์แห่งประเทศไทย และ บจก.เซฟรอน (ไทย) ที่ตั้งอยู่บริเวณช่องนนทรี ไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง และให้บริการขนส่งน้ำมันภาคพื้นดินจากต้นทางเดียวกัน มาสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีความยาวแนวท่อ 69 กิโลเมตร สำหรับการขนส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะขนส่งผ่านระบบท่อ ที่ต่อเชื่อมกับระบบท่อหลักที่สถานีควบคุมมักกะสัน โดยมีความยาวแนวท่อ 30 กิโลเมตร

บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ได้ลงทุนขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปภาคเหนือ ต่อจากท่อเดิมที่คลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปยังคลังน้ำมันพิจิตรและคลังน้ำมันนครลำปาง ซึ่งเป็นโครงการที่

ช่วยส่งเสริมความมั่นคงด้านการสำรองพลังงานของประเทศ ช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ อีกทั้งยังลดภาวะโลกร้อนโดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในอนาคต ขณะนี้บริษัทได้เริ่มก่อสร้างคลังน้ำมันปิโตรเลียมในเดือนสิงหาคม 2559 และคาดว่าจะการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี 2562

2.1.3 การให้เข้าทรัพย์สินและระบบให้บริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงรายได้จากการให้เข้าทรัพย์สินของบริษัท ตั้งแต่ ปี 2557 ถึง ปี 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2557		ปี 2558		ปี 2559	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการเข้าทรัพย์สิน						
บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ						
- พื้นที่	1.33	2.75	3.11	5.38	5.46	9.81
- อาคาร	5.64	11.67	5.60	9.69	5.60	10.06
-ระบบรับน้ำมัน,สถานีบริการจัดเก็บน้ำมัน	6.24	12.91	9.86	17.06	11.02	19.80
อากาศยาน (ดอนเมือง)						
-ระบบรับน้ำมันทางท่อ (สุวรรณภูมิ)	13.51	27.95	17.28	29.89	17.41	31.29
-ระบบรับน้ำมันดีเซล (ดอนเมือง)	7.44	15.39	8.89	15.37	2.80	5.03
บจก. ท่อส่งท่อน้ำมันปิโตรเลียมไทย						
- ที่ดิน (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	5.36	11.09	5.40	9.34	5.47	9.83
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	4.72	9.77	4.75	8.22	4.85	8.72
บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน						
- อาคาร	1.39	2.88	1.46	2.52	1.63	2.93
- ระบบสาธารณูปโภค	0.44	0.91	0.46	0.80	0.49	0.88
บจก. เจพี-วัน แอสเซ็ท *						
- อาคาร(ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	0.07	0.15				
-ระบบรับน้ำมันทางท่อ (สุวรรณภูมิ)	1.35	2.79				
บจก. เพอร์ลาแอสเซ็ทส์						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	0.30	0.62	0.30	0.52	0.22	0.40
บจก.อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตชั่นแนล กรุ๊ป						
- อาคารสำนักงานชั่วคราว	0.18	0.37	0.30	0.52	-	-
- ระบบสาธารณูปโภค	0.36	0.75	0.40	0.69	-	-
บมจ. การบินกรุงเทพ						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	-	-	-	-	0.18	0.32
บจก.อินฟินิตี้ เซอร์วิส						
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง)	-	-	-	-	0.52	0.32
รวม	48.33	100.00	57.81	100.00	55.65	100.00

* เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด ("JP-One") ได้โอนกิจการทั้งหมด ให้แก่บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ("FPT") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทถือหุ้นอยู่

นอกจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการน้ำมันอากาศยานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัท คือ

- 1) ให้บริการพื้นที่จัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน สุวรรณภูมิ
- 2) ให้เช่าระบบรับน้ำมันทางท่อ จากการให้บริการ FPT และ THAPPLINE เข้ามาใช้พื้นที่ของบริษัทในการประกอบธุรกิจท่อขนส่งน้ำมัน
- 3) ให้เช่าระบบรับน้ำมันดีเซลทางท่อ เพื่อจัดเก็บน้ำมันดีเซล
- 4) รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินและค่าสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง จะรับน้ำมันจากท่อขนส่งน้ำมัน

2 แหล่ง คือ

- 1) FPT ขนส่งน้ำมันอากาศยานมาจากบริเวณช่องนนทรี ซึ่งมีโรงกลั่นน้ำมันบางจากและคลังน้ำมันของบริษัทน้ำมัน เชฟรอนและเชลล์ บริษัทจะมีรายรับเป็นส่วนแบ่งรายได้ค่าขนส่งผ่านท่อ และค่าเช่าพื้นที่
- 2) Thappline ซึ่งขนส่งน้ำมันอากาศยานมาจากโรงกลั่นน้ำมันที่จังหวัด ศรีราชาและระยอง บริษัทจะมีรายรับจากค่าเช่าพื้นที่ ค่าบริการระบบสาธารณูปโภค ซึ่งเข้ามาใช้พื้นที่ของสถานีบริการน้ำมันเชื่อมต่อท่อขนส่งกับถึงรับน้ำมันอากาศยาน

ตารางแสดงปริมาณการรับน้ำมัน Jet A-1 ที่ขนส่งผ่านท่อน้ำมัน ตั้งแต่ ปี 2557 - 2559

ปี	สุวรรณภูมิ		ดอนเมือง		รวม	
	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE
2559	1,698.7	2,818.5	568.3	815.7	2,267.0	3,634.2
2558	1,673.5	2,691.8	552.8	648.1	2,226.3	3,339.9
2557	1,459.8	2,739.5	347.2	462.9	1,807.1	3,202.5

หน่วย : ล้านลิตร ที่อุณหภูมิ Observed

2.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

ในปี 2559 การประกอบธุรกิจของบริษัทที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ขยายตัวตามทิศทางการเติบโตของเที่ยวบิน ซึ่งสายการบินต่างๆ ได้ขยายเส้นทางการบินอย่างต่อเนื่องจากปี 2558 สอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนทั้งสิ้น 32.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 8.9 เนื่องจากสถานการณ์การเมืองภายในประเทศที่มีเสถียรภาพ ประกอบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง รวมทั้งนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ ทำให้มีนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีนยังคงเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย แม้ว่าจะต่ำกว่าคาดการณ์ 1 ล้านคนจากนโยบายการจัดระเบียบทัวร์ศูนย์เหรียญของรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนในช่วง 4 เดือนสุดท้ายของปีก็ตาม

การประกอบธุรกิจการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ทำอากาศยานดอนเมืองในปี 2559 มีการลงทุนขยายขีดความสามารถในการให้บริการอย่างต่อเนื่อง ให้ทันตามการขยายตัวของท่าอากาศยาน ซึ่ง บมจ. ท่าอากาศยานไทย หรือ ทอท. ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดความแออัดของปริมาณผู้โดยสารและความหนาแน่นของเที่ยวบินตามนโยบายรัฐบาล ทำให้ ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นฐานการบินของกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers หรือ LCCs) รองรับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะตลาดคนไทย ที่ปัจจุบันผู้โดยสารมีแนวโน้มหันมาใช้ในการเดินทางโดยเครื่องบินแทนรถโดยสารมากขึ้น

ด้วย ท่าอากาศยานดอนเมือง มีการเติบโตในอัตราการที่โดดเด่น ทั้งจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบิน อย่างชัดเจนและต่อเนื่องในช่วง 4 ปี นับตั้งแต่เปิดให้บริการ เดือนธันวาคม 2558 บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 18.5 ล้านคนต่อปี เป็น 30 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตามในปี 2559 มียอดผู้โดยสารใช้บริการ 34.7 ล้านคนต่อปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จากปีก่อน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้น บมจ.ท่าอากาศยานไทย มีแผนเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยาน ระยะ 3 จะมีการดำเนินการก่อสร้างอาคาร Junction Building ซึ่งจะมีทางเชื่อมระหว่างตัวอาคารกับสถานีรถไฟดอนเมือง การปรับปรุงอาคารผู้โดยสารอาคาร 1 ปรับปรุงถนนภายในท่าอากาศยาน การปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 6 รวมถึงการขยายลานจอดอากาศยานทำให้มีหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้น คาดว่า จะแล้วเสร็จในปี 2565 และทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคนต่อปี เพื่อเตรียมเป็นศูนย์กลางทางการบินเชื่อมต่อเที่ยวบินในภูมิภาค เนื่องจากท่าอากาศยานดอนเมืองจะมีโอกาสเติบโตอีกมาก จากส่วนแบ่งจำนวนเที่ยวบิน ตามข้อมูลตัวเลขการสั่งซื้อเครื่องบินลำใหม่ทั่วโลกในช่วง 10 ปีข้างหน้า ซึ่งอยู่ในเอเชียทั้งหมดกว่า 2,800 ลำ และอยู่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากถึง 1,400 ลำ

ในปี 2559 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกับเที่ยวบินที่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งสิ้น 121,910 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากปีก่อน ด้วยปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 1,125.0 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากปีก่อน โดยบริษัทได้เข้าพื้นที่หลุมจอดอากาศยานที่มีระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินแบบ Hydrant System จาก ทอท. รวม 64 หลุมจอด ครอบคลุมหลุมจอดที่เปิดใช้งานทั่วพื้นที่ลานจอดท่าอากาศยานเพื่อให้บริการด้วยระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินฯ ด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser ซึ่งลงทุนซื้อเพิ่มอีก 5 คัน รวมเป็น 21 คัน มาให้บริการรวมกับการเติมน้ำมันด้วยรถบรรทุกน้ำมันฯ แบบ Refueller จำนวน 9 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นอีก 1 คัน จากปีก่อน และในปี 2560 บริษัทยังได้เตรียมแผนลงทุนจัดหารถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser เพิ่มอีกจำนวน 4 คัน เพื่อรองรับให้ทันกับการขยายตัวของเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8 - 9

สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศที่ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ในปี 2559 มีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากปีก่อน รวม 55.5 ล้านคนต่อปี

บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะ 2 ภายใต้วงเงินลงทุน 62,503.2 ล้านบาท เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและบรรเทาความแออัดของผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โครงการได้เริ่มงานก่อสร้างแล้วเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2559 ซึ่งจะขยายการรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ซึ่งรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด และโบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด รวมรองรับอากาศยานเพิ่มได้ 28 ลำ มีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2562 จากนั้นจะดำเนินการขยายสนามบินในระยะต่อไป คือ การสร้างรันเวย์เส้นที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อขยายการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 90 ล้านคนต่อปี ที่วางแผนจะให้แล้วเสร็จภายในปี 2565

ในปี 2559 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกับเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อน รวมจำนวน 157,355 เที่ยวบินด้วยปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 3,964.3 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากปีก่อน โดยใช้รถเติมน้ำมัน 2 ประเภท คือ รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser จำนวน 40 คัน และแบบ Refueller จำนวน 2 คัน นอกจากนี้บริษัทได้สร้างถังน้ำมัน Jet A-1 เพิ่มอีก 1 ถัง เริ่มใช้งานตั้งแต่เดือนมกราคม 2559 รวมเป็นจำนวน 5 ถัง ความจุรวม 75 ล้านลิตร

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.1 นโยบายและลักษณะการตลาดของบริการที่สำคัญ

2.3.1.1 นโยบายการตลาด

ในปัจจุบัน บริษัทยังเน้นการทำตลาดโดยการทำสัญญา Into-wing Contract กับบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ในการให้บริการเติมน้ำมันกับสายการบิน ณ ท่าอากาศยาน ที่บริษัทเป็นผู้ให้บริการทุกแห่ง โดยบริษัทจะแจ้งราคาค่าบริการให้กับผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งผู้ค้าน้ำมันจะนำค่าบริการรวมกับต้นทุนอื่น ๆ อาทิ ค่าเชื้อน้ำมัน ค่าจัดส่ง เป็นต้น เพื่อประมูลขายน้ำมันกับสายการบินต่อไป โดยแยกราคาค่าบริการของบริษัทให้สายการบินได้ทราบ ทั้งนี้ บริษัทให้บริการกับผู้ค้าน้ำมันและสายการบินทุกรายในระดับมาตรฐานบริการเดียวกัน ในปี 2559 ที่ผ่านมา บริษัทยังรักษาความเป็นผู้นำตลาด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร้อยละ 87.5

กลยุทธ์ด้านการตลาดยังมุ่งเน้นที่ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ไว้วางใจได้ โดยดูแลลูกค้าของผู้ค้าน้ำมัน คือ สายการบิน ด้วยการให้บริการที่ปลอดภัย ตรงต่อเวลาและส่งน้ำมันที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อไม่ให้เกิดการร้องเรียนหรือเป็นเหตุให้เที่ยวบินล่าช้า

นอกจากนั้น บริษัทจัดทำการศึกษาสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางตรง คือ ผู้ค้าน้ำมันและทางอ้อม คือ สายการบิน ทุกปี พร้อมมีหน่วยงานเข้าพบลูกค้าเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังคำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ นำมาปรับปรุงและหากเกิดกรณีร้องเรียน บริษัทจะดำเนินการชี้แจงทันทีโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ บริษัทให้บริการการจัดเก็บสต็อกน้ำมัน และจัดทำระบบรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับผู้ค้าน้ำมัน ด้วยข้อมูลที่ทันสมัยเป็นรายวัน ตลอดจนรักษาความลับและระมัดระวังการเปิดเผยข้อมูลของผู้ค้า ตามข้อกำหนดโดยยึดหลักธรรมาภิบาลที่ดี

2.3.1.2 กลยุทธ์การแข่งขัน

ปรัชญาในการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ ดำเนินธุรกิจบริการเติมน้ำมันอากาศยานให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากล ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสุด นอกจากกลยุทธ์การบริการที่เน้นความเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับของบริษัทน้ำมันและสายการบินทั่วโลกแล้ว บริษัทยังมีกลยุทธ์อื่นๆ ที่ใช้ในการแข่งขันกับผู้ให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ตามปรัชญาของบริษัท ดังนี้

1) การบริการด้วยคุณภาพที่ได้มาตรฐานสากล

บริษัทเน้นระบบการให้บริการโดยปฏิบัติตาม Guideline for Aviation Fuel Quality Control & Operating Standard For Into-Plane Fuelling Services (JIG 1) และ Guideline for Aviation Fuel Quality Control & Operating Standard for Airport Depots & Hydrants (JIG 2) ที่ออกโดย Joint Inspection Group (JIG) และรับรองโดย International Air Transport Association (IATA) สำหรับ Jointly Operated System

ยิ่งไปกว่านั้น ด้วยระบบงานและเครื่องมือที่ได้มาตรฐานและทันสมัย ทำให้บริษัทได้รับการพิจารณาเป็น Approved Training Facility สำหรับการฝึกอบรมให้กับผู้ตรวจสอบของสายการบิน IATA Fuel Quality Pool (IFQP) และผู้ค่าน้ำมัน Joint Inspection Group (JIG) นอกจากนั้นแล้ว บริษัทยังได้รับการรับรองคุณภาพระบบการให้บริการของบริษัทด้วย ISO 9001:2015 และระบบการจัดการ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย OHSAS 18001: 2007 ดังนั้น สายการบินต่างๆ ที่มาใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่าทุกเที่ยวบินจะได้รับน้ำมันอากาศยานที่ได้มาตรฐาน และคุณภาพตรงตามความต้องการของลูกค้า

2) การรับรองคุณภาพบริการ

บริษัทให้ความมั่นใจว่าสายการบินจะได้รับการบริการที่ตรงต่อเวลา ตามตารางการบินของสายการบิน ด้วยการให้เครื่องมือเครื่องจักรอันทันสมัย ทัดเทียมกับท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างดี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาบริษัทเป็นที่ยอมรับจากสายการบินต่างๆ ว่าให้บริการด้วยความปลอดภัยสูงสุด และควบคุมคุณภาพของน้ำมันอากาศยานได้ตามมาตรฐานสากล โดยเปิดให้หน่วยงานตรวจสอบของสายการบิน กลุ่มสายการบินและผู้ค่าน้ำมันได้เข้ามาตรวจสอบ เป็นประจำทุกปี

3) การกำหนดราคาที่สามารถแข่งขันได้

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการการเติมน้ำมันอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้กับคู่แข่ง ซึ่งคือท่าอากาศยานต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินงานของระบบท่อแรงดันสูง ค่าจัดเก็บ และเติมน้ำมันอากาศยาน

4) การตระหนักด้านความปลอดภัย

บริษัทให้ความสำคัญถึงระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มุ่งเน้นนโยบายด้านความปลอดภัย ในการควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สายการบินต่างๆ ในด้านความปลอดภัยในการให้บริการ โดยจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลโดยเฉพาะ ขึ้นตรงต่อกรรมการผู้จัดการ พร้อมสนับสนุนงบประมาณ เพื่อให้ดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์

2.3.1.3 นโยบายราคา

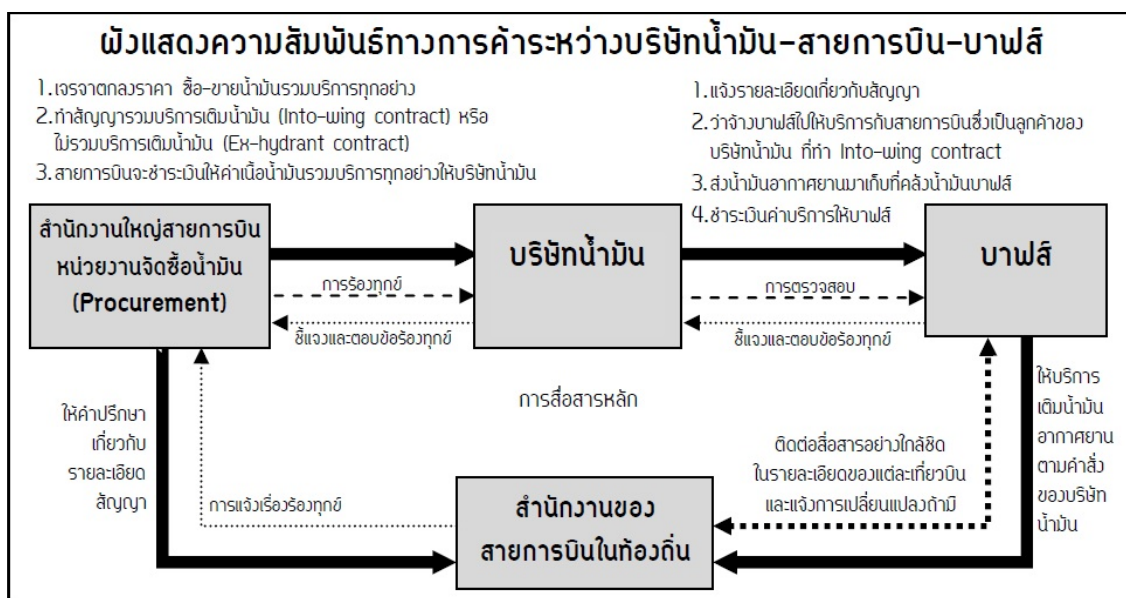
นโยบายราคาของบริษัทจะกำหนดโดยการพิจารณาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ภาวะเศรษฐกิจ การแข่งขัน และแผนการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร

2.3.1.4 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของบริษัท ได้แก่ บริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบินต่างๆ ที่มาลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัย และตราด โดยเมื่อบริษัทผู้ค้าน้ำมันทำสัญญาซื้อขายน้ำมันกับสายการบิน จะรวมการซื้อบริการเติมน้ำมันของบริษัทไว้ในสัญญาซื้อขายน้ำมันด้วย เรียกว่า Into-wing Contract

2.3.1.5 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

หลังจากที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันกับบริษัทสายการบินต่างเจรจาตกลงรายละเอียดของสัญญาซื้อขายน้ำมันและการบริการเติมน้ำมันแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายละเอียดและเงื่อนไขของสายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้า ให้บริษัททราบเพื่อไปให้บริการเติมน้ำมันจากนั้น บริษัทผู้ขายน้ำมันจะส่งน้ำมันอากาศยานมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วบริษัทจึงออกไปให้บริการตามสัญญา หลังการบริการบริษัทจะจัดทำเอกสารใบรับการส่งน้ำมัน (Delivery Receipt หรือ D/R) ให้แก่สายการบินหลังการให้บริการทุกเที่ยวบิน และจัดทำรายงานสรุปยอดขายปริมาณน้ำมันรวมให้แก่บริษัทผู้ขายน้ำมัน ปัจจุบันบริษัทให้บริการใน 5 ท่าอากาศยาน ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัยและตราด ขึ้นตอนต่าง ๆ และการสื่อสารในการให้บริการสามารถอธิบายได้ดังภาพดังต่อไปนี้



2.3.1.6 เงื่อนไขการบริการ

บริษัทมีเงื่อนไขการบริการให้กับสายการบินต่าง ๆ แบ่งเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

(1) บริการตามสัญญา

เป็นการให้บริการเติมน้ำมันฯ ตามเงื่อนไขของสัญญาที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันได้ตกลงไว้กับสายการบิน และแจ้งรายละเอียดของลูกค้าน้ำมันให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(2) บัตรเครดิตของผู้ให้บริการน้ำมัน

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายชื่อของบัตรเครดิตที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันยอมรับและอนุญาตให้สายการบินผู้ถือบัตรรับบริการเติมน้ำมันฯ ได้ ให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(3) เงินสด

ในกรณีที่สายการบินไม่มีสัญญาตามข้อ 1 หรือไม่มีบัตรเครดิตตามข้อ 2 สายการบินสามารถชำระค่าน้ำมันรวมค่าบริการเป็นเงินสด โดยบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเป็นผู้แจ้งราคาซื้อขายเงินสดให้บริษัททราบล่วงหน้า ทั้งนี้ จะรับเฉพาะสกุลเงินบาทเท่านั้น หากมีสายการบินติดต่อขอรับบริการ บริษัทจะเป็นผู้เก็บเงินจากสายการบิน และเก็บรักษาไว้ให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นการชั่วคราว แล้วส่งมอบให้ทั้งจำนวนต่อไป

(4) P-Card

บริษัทผู้ค้าน้ำมันบางรายได้ร่วมกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศจัดทำระบบการรับชำระเงินแบบใหม่ที่เรียกว่า P-Card ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับบัตรเครดิตที่ใช้ในการซื้อสินค้าทั่วไป สายการบินสามารถติดต่อบริษัทน้ำมันผู้ออกบัตร ทำบัตร P-Card ใช้ชำระค่าน้ำมันและบริการการเติมน้ำมันตามวงเงินที่มีอยู่ในบัตร แล้วเช่นเดียวกับเงินสด ซึ่งสะดวกกว่าการเรียกเก็บเป็นเงินสด แต่ธนาคารที่เป็นผู้ออกบัตรให้ยังมีน้อยราย และเป็นของธนาคารพาณิชย์ในประเทศเท่านั้น

2.3.1.7 ขั้นตอนการเรียกเก็บและได้รับชำระค่าบริการเติมน้ำมัน

หลังให้บริการเติมน้ำมันทุกครั้ง บริษัทจะจัดทำเอกสารใบรับการส่งน้ำมัน ซึ่งบันทึกสาระสำคัญต่างๆ ได้แก่ รายละเอียดของเที่ยวบินนั้น ชนิดและเงื่อนไขของการให้บริการ ชื่อบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ปริมาณน้ำมัน วันและเวลาที่เติมน้ำมัน โดยจะให้ชุดสำเนาให้กับสายการบิน และรวบรวมต้นฉบับใบรับการส่งน้ำมันพร้อมสำเนาอื่น ส่งให้บริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายวัน รวมทั้งข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งบริษัทผู้ค้าน้ำมันสามารถดึงข้อมูลการขายผ่านระบบอินเตอร์เน็ตในรูปแบบรายงานต่างๆ

บริษัทจะเรียกเก็บค่าบริการเติมน้ำมันฯ จากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายเดือนทุกเดือน โดยคำนวณค่าบริการเติมน้ำมันจากยอดน้ำมันทั้งหมดที่ให้บริการแก่สายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้าของแต่ละบริษัทผู้ค้าน้ำมันในเดือนนั้นๆ จากนั้นบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเรียกเก็บค่าน้ำมัน ซึ่งรวมค่าบริการทั้งหมดจากบริษัทสายการบินต่อไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันตามสัญญาซื้อขายระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันกับสายการบิน

2.3.2 สภาวะอุตสาหกรรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานและการแข่งขัน

1) สภาวะอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

แม้ว่าในปี 2559 เศรษฐกิจของประเทศจะยังคงชะลอตัว มีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 3.2 แต่อย่างไรก็ตามภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2559 มีชาวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย

จำนวนประมาณ 32.6 ล้านคน เติบโตที่ร้อยละ 8.9 จากปี 2558 ซึ่งมีผลมาจากนโยบายสนับสนุนจากรัฐบาลที่มุ่งเน้นกระตุ้นเศรษฐกิจการท่องเที่ยว อีกทั้งปัจจัยราคาน้ำมันตลาดโลกที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันของสายการบิน ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลัก ยังคงอยู่ในระดับต่ำ ทำให้ได้มีเส้นทางระหว่างเมืองในภูมิภาคนี้เพิ่มมากขึ้น แม้ว่า International Civil Aviation Organization (ICAO) จะยังคงให้ธงแดงแก่ประเทศไทย รวมทั้งการประกาศขององค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ที่ปรับประเทศไทยจาก Category 1 มาอยู่ที่ Category 2 ก็ตาม

รัฐบาลไทยได้กำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติที่ต้องแก้ปัญหาย่างเร่งด่วน ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างการกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย และออกพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มีวัตถุประสงค์เพื่อแยกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลออกไป ดังนี้

- (1) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระ ไม่ใช่ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และ
- (2) กรมท่าอากาศยานซึ่งยังคงเป็นหน่วยงานราชการ โดยจะรับผิดชอบการดำเนินงานสนามบินของกรมการบินพลเรือนเดิมซึ่งมีอยู่ 28 แห่ง

ส่งผลให้สถานการณ์ของไทยดีขึ้น นอกจากนี้ กพท. ได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเกี่ยวกับ Cooperation Framework Agreement on Aviation Safety กับองค์การกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) ยกกระดับความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทย ทั้งนี้สายการบินไทยซึ่งเป็น 1 - 2 สายการบินของไทยที่บินเข้ายุโรปและเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันรายใหญ่ของบริษัท ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรง แม้จะต้องได้รับการตรวจความปลอดภัยจากประเทศปลายทาง โดยการบินไทยได้ปรับตัวด้วยการนำข้อกำหนดจาก EASA เข้ามาใช้แทนที่มาตรฐานความปลอดภัยเดิมทำให้สายการบินไทยยังคงสามารถทำการบินไปยังยุโรปและเพิ่มเที่ยวบินในประเทศต่างๆ ได้

นอกจากนี้การแก้ไขปัญหาทวิศูนย์เหรียญของรัฐบาลส่งผลกระทบทำให้ผู้โดยสารและเที่ยวบินลดลง แต่เป็นระยะเวลาช่วงสั้น อีกทั้งเที่ยวบินของทวิศูนย์เหรียญส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (ADHOC Flight) ซึ่งไม่กระทบต่อสายการบินที่มีเที่ยวบินประจำ (Schedule Flight) โดยมีผลกระทบในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน และปรับตัวขึ้นในเดือนธันวาคม

ตารางเปรียบเทียบปริมาณการเติมน้ำมันกับจำนวนเที่ยวบินรวม

ปี	จำนวนอากาศยานที่เติมน้ำมัน (เที่ยวบินต่อปี)				ปริมาณการเติมน้ำมัน (ล้านลิตรต่อปี)			
	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	รวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	รวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
2559	169,833	121,910	291,743	7	4,532.3	1,125.0	5,657.2	7
2558	160,194	111,289	271,483	18	4,358.3	925.3	5,283.6	9
2557	145,629	84,395	230,024	6	4,220.8	637.1	4,857.9	(2)

2) สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม

ปัจจุบันท่าอากาศยานในประเทศไทย มีจำนวน 38 แห่ง ภายใต้การดำเนินงานของภาครัฐและเอกชน ทั้งนี้ ท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้การกำกับดูแลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพียงแห่งเดียวที่มีผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานมากกว่า 1 ราย โดยบริษัทเป็น 1 ในผู้ให้บริการน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเป็นผู้ให้บริการรายเดียวที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีขนาดใหญ่เป็นลำดับที่ 2 ส่งผลให้บริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดในประเทศ

นอกจากสนามบินภายในประเทศแล้ว สนามบินต่างประเทศในภูมิภาคก็นับเป็นคู่แข่งในอุตสาหกรรม ซึ่งสายการบินสามารถเลือกที่จะเติมน้ำมันในสนามบินที่ถูกกว่าได้ ทำให้อาจเติมน้ำมันเท่าที่จำเป็นในท่าอากาศยานที่มีราคาน้ำมันแพง บริษัทจึงมีนโยบายเปิดเสรีให้บริษัทผู้ค้าน้ำมัน เข้ามาใช้บริการของบริษัท เพื่อให้สายการบินสามารถเลือกซื้อน้ำมันจากผู้ค้าหลายราย ซึ่งปัจจุบันมี 9 ราย ทำให้มีการแข่งขันด้านราคาน้ำมันอากาศยานในสนามบินที่บริษัทดำเนินงานอยู่ สูงมาก

2.1) สภาพการแข่งขันระหว่างประเทศ

จากภาวะเศรษฐกิจโลกที่เริ่มดีขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจการบินเพิ่มมากขึ้นด้วย อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตด้านการบินในภูมิภาคเอเชียยังเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก ซึ่งจีนยังเป็นศูนย์กลางธุรกิจและจุดหมายเดินทางสำคัญ ซึ่งสนามบินในจีน 2 แห่ง คือ ปักกิ่งและฮ่องกง ติด 10 อันดับแรกของสนามบินที่จอแจที่สุด นอกจากนี้ในอาเซียน ได้มีการพัฒนาสนามบินเพื่อรองรับการเจริญเติบโตที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวียดนาม นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังคงเดินทางการก่อสร้าง Terminal ใหม่ ๆ ต่อไป ส่งผลให้มีการแข่งขันระหว่างประเทศสูง อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงเป็นประเทศที่นักท่องเที่ยวจีนเลือกมาเที่ยวเป็นลำดับต้น ๆ มีสายการบินของมณฑลต่างๆ ของจีนบินตรงมาไทยเพิ่มมากขึ้น ทำให้ในปี 2559 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานรองจากฮ่องกงและสิงคโปร์

2.2) สภาพการแข่งขันภายในประเทศ

สำหรับประเทศไทย มีท่าอากาศยานในประเทศไทย 38 แห่ง เป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแลของ กรมท่าอากาศยาน 28 แห่ง บมจ. ท่าอากาศยานไทย 6 แห่ง เอกชน 3 แห่งและกองทัพ 1 แห่ง โดยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย มีขนาดใหญ่ที่สุดและเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ ซึ่งบริษัทเป็นหนึ่งในผู้ให้บริการน้ำมันอากาศยาน โดยมีส่วนแบ่งการเติมน้ำมันร้อยละ 87.5 ขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทเป็นผู้ให้บริการเพียงรายเดียว ซึ่งในปีที่ผ่านมา รัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาซึ่งอยู่ในความดูแลของกองทัพเรือ เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพ (รองลงมาจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง) โดยท่าอากาศยานอู่ตะเภาซึ่งมีความสามารถรองรับผู้โดยสาร 3 ล้านคนต่อปีและในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้าสามารถรองรับได้ 60 ล้านคนต่อปี ปัจจุบันมี 3 สายการบินที่เปิดเที่ยวบินประจำและมีผู้โดยสาร 0.7 ล้านคน ในปี 2559

นอกจากท่าอากาศยานที่ดำเนินการโดย ทอท. ซึ่งบริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน 2 แห่ง (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) แล้ว บริษัทยังให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยานสมุย สุโขทัยและตราด ที่ บมจ. การบินกรุงเทพ เป็นเจ้าของ โดยได้รับสิทธิ์เป็นผู้ให้บริการเพียงรายเดียว ซึ่งมีปริมาณการเติมน้ำมันรวม 25.7 ล้านลิตร และจำนวนเที่ยวบินรวม 11,870 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.9 และ 1.5 ตามลำดับ

แนวโน้มสภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในปี 2560

ในปี 2560 การให้บริการมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในเกณฑ์ดีอย่างต่อเนื่อง ตามการคาดการณ์การขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว ซึ่งคาดการณ์ว่า ในปี 2560 นี้ นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยจะมีจำนวนประมาณ 33.50-34.15 ล้านคน หรือเติบโตประมาณร้อยละ 2.8-4.8 โดยได้รับการสนับสนุนจาก 1) ค่าเงินบาทที่ยังคงอ่อนตัว ทำให้ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวในประเทศไทยถูกกว่า 2) ไทยเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวจีนเลือกเป็นอันดับ 1 ในปี 2560 นี้ แม้จะเคยมีปัญหาวัวร์ตูนย์เหวี่ยง แต่ได้รับผลกระทบระยะสั้น 3) การฟื้นตัวของเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมหลักและประเทศสำคัญในภูมิภาคเอเชีย

นอกจากนี้ ในปี 2560 สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ร่วมกับที่ปรึกษา European Aviation Safety Agency (EASA) จะเริ่มทำการ Pre-audit มาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินก่อนที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) จะเข้ามาทำการตรวจสอบอีกครั้งช่วงปลายปี ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่า ปัญหาต่าง ๆ จะได้รับการแก้ไขก่อนที่จะได้รับการตรวจจริง

ปัจจัยราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เริ่มเพิ่มสูงขึ้น เป็นปัจจัยลบที่จะทำให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มสูงขึ้น แต่การขยายตัวของทางการท่องเที่ยวอยู่ในระดับสูง เป็นแรงสนับสนุนที่ทำให้สายการบินได้มองเป็นโอกาส ซึ่งมีการเพิ่มจำนวนเครื่องบินเพื่อทำการบินในภูมิภาคนี้มากยิ่งขึ้น

จากข้อมูลแผนตารางบินล่าสุดของสายการบิน ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ทำให้คาดว่าในปี 2560 ที่สถานการณ์ปกติจะมีการเติมน้ำมันเฉลี่ยที่ 16.3 ล้านลิตรต่อวัน มีปริมาณน้ำมันรวม 5,960 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 303 ล้านลิตร ขยายตัวในอัตราร้อยละ 5.4 และมีปริมาณน้ำมันที่เติมเพิ่มขึ้น 0.8 ล้านลิตรต่อวัน

สำหรับการแข่งขันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฉพาะส่วนการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน นั้น บริษัท ตั้งเป้าหมายรักษาสัดส่วนการตลาดให้ได้ไม่ต่ำกว่าที่ร้อยละ 85 โดยใช้กลยุทธ์เสนอการให้บริการผ่านกลุ่มลูกค้าบริษัท น้ำมัน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อลูกค้าสายการบิน อีกทั้งทำให้มั่นใจได้ว่าการบริการของบริษัทได้รับการตรวจสอบและรับรองจากบริษัทน้ำมันชั้นนำของโลก

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ธุรกิจหลักของบริษัทเป็นการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน โดยลูกค้าบริษัทน้ำมันซึ่งเป็นผู้ขายน้ำมันให้กับสายการบิน จะเป็นผู้จัดหาน้ำมันมาจัดเก็บไว้ในสถานีบริการน้ำมันของบริษัทตามข้อตกลงในสัญญา User Agreement บริษัท น้ำมันที่จะจัดส่งมาจัดเก็บไว้ในสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ Aviation Fuel Quality Requirement for Jointly Operated System (AFQRJOS) โดยบริษัทรับน้ำมันจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันผ่านทางท่อขนส่งน้ำมันจากทั้ง 2 ราย คือ บริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation : FPT) และบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด (THAPPLINE) ซึ่งต่อเชื่อมมาจากโรงกลั่นโดยตรง

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดทำแผนการจัดส่งน้ำมันให้บริษัททราบล่วงหน้า และดำเนินการจัดส่งน้ำมันเข้าเก็บไว้ที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานของบริษัท ในปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการของสายการบิน ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทน้ำมันนั้นๆ โดยบริษัทกำหนดนโยบายการจัดเก็บสำรองอย่างเพียงพอ 1 – 3 วัน ของยอดขายทั้งวัน ซึ่งหากบริษัทน้ำมันรายใดไม่ปฏิบัติตามและมีน้ำมันไม่เพียงพอ บริษัทจะไม่สามารถเติมน้ำมันและปฏิเสธการเติมน้ำมันให้กับลูกค้าสายการบินของบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายนั้น ทั้งนี้ จะไม่กระทบต่อการให้บริการของบริษัทและลูกค้าสายการบิน ซึ่งลูกค้าสายการบินสามารถได้รับบริการเติมน้ำมันจากบริษัทน้ำมันรายอื่นที่มีปริมาณสำรองเพียงพอในท่าอากาศยานนั้น ๆ ได้

(2.5) งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

(2.6) แผนการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามวิสัยทัศน์และพันธกิจที่ได้ตั้งไว้ โดยบริษัทมีแผนกลยุทธ์ที่ปรับปรุงใหม่ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุเป้าหมายอย่างมีศักยภาพ โดยการเพิ่มขีดความสามารถของ บริษัท ให้สามารถแข่งขันได้ในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และรองรับการเจริญเติบโตที่เพิ่มมากขึ้นของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ดังนี้

1. โครงการติดตั้ง New Generator ขนาด 1,200 kVA ณ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้กับระบบไฟฟ้าสำรองของสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง ให้มีกระแสไฟฟ้าเพียงพอสำหรับระบบเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ได้มีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยปัจจุบันสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง มีระบบไฟฟ้าสำรองจาก Generator ขนาด 830 kVA ที่มีอายุการใช้งานมานานกว่า 30 ปี ดังนั้น เพื่อให้การบริการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัทดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจในระดับสากล บริษัทจึงมีแผนงานติดตั้ง New Generator ขนาด 1,200 kVA พร้อมอาคารเก็บเสียงตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้ระบบไฟฟ้ามีประสิทธิภาพสำหรับใช้งานในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานเพิ่มมากขึ้น โดยโครงการจะมีกำหนดแล้วเสร็จ ในไตรมาส 4 ของปี 2561

2. โครงการติดตั้งระบบ Solar Cell Roof Top ณ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามแผนกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นแผนการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนตามกรอบ GRI (Global Reporting Initiative) รวมทั้งการมุ่งสู่การเป็น Carbon Neutral Company ของบริษัท เพื่อเป็นการตอบสนองและสนับสนุนตามแผนกลยุทธ์ฯ บริษัทจึงมีแผนการลงทุนโครงการติดตั้ง Solar Roof ขนาด 130 kW ณ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ ป้อนเข้าสู่ระบบไฟฟ้าของอาคารสำนักงานแบบ On gridโดยจะสามารถลดค่าใช้จ่ายจากการใช้ไฟฟ้าของการไฟฟ้าลง อีกทั้งยังนำมาคำนวณค่า Carbon reduction ในโครงการอาคารลดคาร์บอนของสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย (TEI) ที่บริษัทได้รับการรับรองอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงยังสามารถใช้รายงานในมาตรการ การจัดการพลังงานประจำปี 2560 ตาม พ.ร.บ.อนุรักษ์พลังงานต่อกระทรวงพลังงานได้โดยโครงการจะมีกำหนดแล้วเสร็จพร้อมใช้งานในไตรมาส 4 ของปี 2560

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องทั่วทั้งองค์กรตามกรอบการบริหารความเสี่ยงของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management (COSO : ERM) ทำให้ปัจจัยเสี่ยงต่างๆในปี 2559 ได้รับการบริหารจัดการจนสามารถควบคุมความเสี่ยงได้ในระดับหนึ่ง ส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการด้านการเงินสูงกว่าเป้าหมาย รวมทั้งคงความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นในอัตราที่สูงกว่านโยบายการจ่ายเงินปันผล กอปรกับฝ่ายบริหารมีการทบทวนประเด็นความเสี่ยง และ ปรับปรุงแผนควบคุมความเสี่ยงรายปี เพื่อให้บริษัทมีผลการดำเนินงานตามเป้าหมายภายใต้วิสัยทัศน์ บริการธุรกิจพลังงานด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึง คุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ควรพิจารณาดังนี้

1. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

1.1 ความเสี่ยงจากอัตราค่าเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

บริษัทประกอบธุรกิจหลักคือการให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานโดยมีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างกันดังนี้

- เป็นผู้ให้บริการหลักที่ทำอากาศยานดอนเมือง ในขณะที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานนอกเหนือจากบริษัท 1 ราย
- เป็นผู้ให้บริการหลักที่ทำอากาศยานภูมิภาค 3 แห่งประกอบด้วย ทำอากาศยานสมุย ทำอากาศยานสุโขทัย และ ทำอากาศยานตราด

ดังนั้นแหล่งรายได้หลักจึงมาจากค่าบริการที่เรียกเก็บตามปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานดังกล่าวซึ่งทำอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิเป็นส่วนสำคัญที่สร้างรายได้ให้แก่บริษัทโดยมีกลุ่มลูกค้า 7 รายที่เป็นทั้งลูกค้าและผู้ถือหุ้นประกอบด้วยบริษัทน้ำมันและบมจ.การบินไทย ทั้งนี้สัดส่วนของรายได้ประมาณร้อยละ 94 มาจากลูกค้ารายใหญ่ 5 ราย ประกอบด้วยลูกค้า 4 ราย มีสัดส่วนรายได้ที่ใกล้เคียงกันส่วนลูกค้าอีก 1 รายมีสัดส่วนรายได้เกินร้อยละ 30 ประกอบกับลูกค้าดังกล่าวเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทด้วย บริษัทจึงมีความเสี่ยงต่ำในประเด็นการสูญเสียลูกค้าหรือหนี้เสียจากลูกค้ากลุ่มลูกค้าดังกล่าว

จากลักษณะการประกอบธุรกิจข้างต้นจึงเห็นได้ว่าการเติบโตของรายได้หลักบริษัทขึ้นอยู่กับอัตราการเติมน้ำมันอากาศยานที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่ ดังนั้นปัจจัยเสี่ยงที่ผ่านมาเช่น เหตุการณ์วินาศภัยทางการเมือง โรคระบาด ภัยธรรมชาติ การปราบปรามทวิศุณย์เหรียญเป็นต้น เป็นสาเหตุทำให้จำนวนเที่ยวบินลดลงย่อมมีผลกระทบต่อรายได้บริษัทตามสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวเกิดจากสภาวะแวดล้อมภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ อย่างไรก็ตามบริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อรายได้บริษัทอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง(Key Risk Indicator) และ จุดชี้วัดความเสี่ยง(Trigger Point) ด้านการเงิน ประกอบด้วย กระแสเงินสด ค่าใช้จ่ายรวม และ EBITDA เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า กรณีผลการดำเนินงานด้านการเงินมีแนวโน้มที่อาจจะต่ำกว่าประมาณการงบประมาณรายเดือน(เป้าหมาย) ดังนั้นบริษัทจึงสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงโดยการออก

มาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง ส่งผลให้ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านการเงินตามเป้าหมาย รวมทั้งยังคงความสามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้อย่างต่อเนื่องทุกปี

1.2 ความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผลการดำเนินงานบริษัท

บริษัทมีการลงทุนขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการพลังงานผ่านบริษัทย่อย ประกอบด้วย บริษัท ไทย เชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) และ บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90, 75 และ 83.33 ตามลำดับ ซึ่งบริษัทได้รับผลตอบแทนการลงทุนเป็นเงินปันผลรายปี ดังนั้นผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ดังกล่าว เป็นส่วนหนึ่งของผลการดำเนินงานบริษัท บริษัทจึงมีความเสี่ยงใน ส่วนของการได้รับเงินปันผลในอัตราที่ลดลงหากบริษัทย่อย มีผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ ก่อปรกับ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนงานโครงการก่อสร้างระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) รองรับแผนพัฒนาขยายขีด ความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 และ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) อยู่ระหว่างดำเนินการตาม แผนงานโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปยังภาคเหนือ ซึ่งทั้งสองโครงการข้างต้นเป็นโครงการ มูลค่าสูงจึงเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการลงทุนของบริษัทในฐานะผู้ถือหุ้นหากการดำเนินโครงการล่าช้ากว่า แผนงานหรือเงินลงทุนโครงการสูงกว่าประมาณการ

ดังนั้นบริษัทจึงมีการดำเนินการควบคุมความเสี่ยงของบริษัทย่อย ดังนี้

- กำหนดนโยบายให้ผู้บริหารบริษัทเป็นกรรมการในบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบควบคุมดูแลการดำเนินงานของ แต่ละบริษัทย่อยและรายงานผลการดำเนินงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร (Executive Committee) ราย เดือน เพื่อรับทราบหรือให้ความเห็นในประเด็นความเสี่ยงที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจของแต่ละบริษัทย่อย
- กำหนดให้บริษัทย่อยจัดทำรายงานความคืบหน้าของแผนควบคุมความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหรือการดำเนิน โครงการที่มีมูลค่าสูง ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อสอดคล้องดูแลการบริหารความเสี่ยงใน ภาพรวมของบริษัทและบริษัทย่อยให้สอดคล้องกัน

หนึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 มีมติ อนุมัติให้บริษัทจัดตั้งบริษัทย่อยอีก 1 บริษัท ภายใต้ชื่อ บริษัท บาสส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนา ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี ด้วยทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาทซึ่งบริษัทถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ในกรณี บริษัทได้ส่งผู้บริหารที่มีความรู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคไปดำรง ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ก่อปรกับโครงสร้างบริษัทใหม่เข้าข่ายเป็นวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) ที่ได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐในรูปสิทธิประโยชน์ทางภาษี ดังนั้นบริษัทจึงมอง ความเสี่ยงเป็นโอกาสในการเสริมสร้างความคิดริเริ่มสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อสนองตอบการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนทั้ง กลุ่มบริษัทและอาจต่อยอดเป็นธุรกิจเสริมที่เพิ่มรายได้ให้กับบริษัทในอนาคต

2. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

2.1 ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ระบบให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานอาจขัดข้องหรือปริมาณน้ำมันสำรองไม่เพียงพอต่อจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นสูงสุดบางช่วงเวลาที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง

บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) มีการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดหลายรูปแบบเพื่อส่งเสริมให้สายการบินต่างๆ มาใช้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง ทำให้จำนวนเที่ยวบินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทจึงมีความเสี่ยงในเรื่องของอุปกรณ์ระบบให้บริการเกิดขัดข้องหรือปริมาณน้ำมันสำรองไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ส่งผลกระทบทำให้บริการล่าช้าและเกิดการล่าช้าของเที่ยวบิน

เพื่อควบคุมความเสี่ยงดังกล่าวรวมทั้งการคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพการให้บริการน้ำมันอากาศยานที่ตรงต่อเวลาและปราศจากอุบัติเหตุ บริษัทจึงมีการกำหนดปริมาณน้ำมันสำรองขั้นต่ำให้เพียงพอต่อการให้บริการ และ มีการลงทุนปรับปรุงอุปกรณ์และระบบให้บริการอย่างต่อเนื่องในโครงการย่อยๆ และโครงการที่มีมูลค่าสูงตั้งแต่ 30 ล้านบาทดังนี้

- โครงการเปลี่ยน Generator ระบบไฟฟ้าสำรองที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง
- โครงการจัดซื้อรถให้บริการน้ำมันอากาศยาน (Hydrant Dispensers) พร้อมระบบ Aircraft Refuelling System Management เพื่อรองรับเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างมากที่สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ทั้งนี้บริษัทกำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงสำหรับโครงการมูลค่าสูงดังกล่าว รวมทั้งกำหนด Trigger Point เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้ากรณีโครงการล่าช้าจนเป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาและเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานโครงการ

นอกจากนั้นบริษัทมีคณะกรรมการกิจการเชื้อเพลิง (Fuelling Operations Committee) ประกอบด้วยผู้บริหารของบริษัทและผู้แทนจากบริษัทน้ำมันที่มีประสบการณ์ด้านน้ำมันอากาศยาน ประชุมรายไตรมาสเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปรับปรุงกระบวนการบริการน้ำมันอากาศยานให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น รวมทั้งกำหนดให้มีการตรวจสอบระบบปฏิบัติการให้บริการน้ำมันอากาศยาน โดยกลุ่มผู้ตรวจสอบของบริษัทน้ำมัน (Joint Inspection Group – JIG) ปีละ 1 ครั้งเพื่อให้มีความมั่นใจได้ว่าระบบปฏิบัติการของบริษัทเป็นไปตามมาตรฐานสากล

2.2 ความเสี่ยงจากการพัฒนาขีดความสามารถองค์กรไม่ทันต่อการดำเนินธุรกิจที่มีความท้าทายเพิ่มขึ้น

ความผันผวนของสถานะเศรษฐกิจและราคาน้ำมัน การแข่งขันที่ท้าทายและเปิดกว้างในอุตสาหกรรมการบิน ความเข้มงวดของกฎหมายหรือข้อกำหนดทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้น ล้วนเป็นความท้าทายของธุรกิจบริการพลังงาน ในขณะที่บุคลากรระดับบริหารหรือในตำแหน่งงานหลักที่มีประสบการณ์มากกว่า 30 ปี เริ่มเกษียณอายุงาน บริษัทจึงมีความเสี่ยงใน 2 ประเด็นหลักประกอบด้วย การพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรเพื่อทดแทนบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ไม่ทันการณ์ และการขาดองค์ความรู้ที่เป็นระบบ อาจมีผลกระทบทำให้ประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรลดลงส่งผลกระทบต่อการพัฒนาขีดความสามารถขององค์กรไม่ทันต่อการดำเนินธุรกิจที่มีความท้าทายเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เพื่อควบคุมความเสี่ยงด้านการขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ บริษัทจึงมีการจัดทำแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งงานด้วยหลักสูตรฝึกอบรมการเตรียมความพร้อมเป็นผู้บริหาร (Management Trainee) รวมทั้งปรับปรุงกระบวนการคัดสรรเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทุกตำแหน่งงานหลักรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต อีก

ทั้งเริ่มดำเนินการตามแผนแม่บทการจัดการความรู้ 2559-2563 (Knowledge Management Master Plan) เพื่อรวบรวมองค์ความรู้ให้เป็นระบบและมีแผนที่จะพัฒนาองค์ความรู้ต่อยอดธุรกิจด้านฝึกอบรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

2.3 ความเสี่ยงจากภัยอันตรายที่อาจเกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ หรือ การก่อการร้าย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องมีการสำรองน้ำมันอากาศยานไว้ในถังเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ดอนเมืองอาจทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอัคคีภัย รวมทั้ง ภัยธรรมชาติ ภัยจากการก่อการร้าย ภัยอันตรายอื่นๆที่ยากต่อการคาดการณ์ได้ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อบุคคล ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และ อาจทำให้การดำเนินงานของบริษัทหยุดชะงักได้

เพื่อเป็นการลดโอกาสและผลกระทบจากความเสียดังกล่าว บริษัทได้จัดทำระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health and Safety Assessment Series : OHSAS 18001:2007) และกำหนดเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนในการปฏิบัติตามนโยบายอาชีวอนามัยความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการศูนย์การบริหารวิกฤต (Crisis Management Center : CMC) รองรับหากเกิดเหตุการณ์วิกฤตที่มีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้มีการจัดทำแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเพื่อตอบสนองการปฏิบัติงานในสภาวะวิกฤต ซึ่งเป็นการส่งเสริมการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และ ลดความเสี่ยงเรื่องธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption)

ทั้งนี้ บริษัทได้ถ่ายโอนความเสี่ยงส่วนหนึ่งโดยทำประกันภัยไว้กับ บมจ. ทิพยประกันภัยร่วมกับ บมจ.กรุงเทพประกันภัย ภายใต้กรมธรรม์หลัก 4 ฉบับ ประกอบด้วย

- 1) กรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินภายใต้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance Policy) โดยรวมความคุ้มครองในกรณีธุรกิจหยุดชะงักมูลค่าประกันภัยจำนวน 6,830.4 ล้านบาท
- 2) กรมธรรม์ประกันภัยก่อการร้าย และ วินาศภัย มูลค่าประกันภัยจำนวน 7,066 ล้านบาท
- 3) กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม มูลค่าประกันภัยจำนวน 750 ล้านเหรียญสหรัฐ
- 4) กรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินภายใต้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด สำหรับทรัพย์สินเฉพาะ อุปกรณ์สำนักงาน อะไหล่ซ่อมบำรุงและทรัพย์สินของสนามบินภูมิภาค โดยรวมความคุ้มครองในกรณีธุรกิจหยุดชะงักของสนามบินภูมิภาค มูลค่าประกันภัยจำนวน 235.5 ล้านบาท

3. ความเสี่ยงทางการเงิน

บริษัทและบริษัทย่อย ประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการให้บริการพลังงานครบวงจร (จัดเก็บ ขนส่งและเติมน้ำมัน) ซึ่งเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีมูลค่าสูงตามนโยบายรัฐบาลจึงมีการขอวงเงินสินเชื่อสำหรับโครงการขยายธุรกิจของแต่ละบริษัท ดังนั้นความเสี่ยงด้านการเงินจึงขึ้นอยู่กับลักษณะการดำเนินงาน สภาพคล่องและภาวะการปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ของแต่ละบริษัท สรุปได้ดังนี้

3.1 บมจ. บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) (บริษัทแม่) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงิน 5 วงเงินประกอบด้วย

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Main Depot) และโครงการสถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-plane Services) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 2,000 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14 ปี เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2551 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 3 เดือนบวกอัตราร้อยละคงที่ต่อปีโดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 334.4 ล้านบาท
- 2) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 800 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14.5 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2550 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับ THBFIX 6 MTH บวกอัตราร้อยละคงที่ต่อปี โดยบริษัทได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงทางด้านอัตราดอกเบี้ยเป็นอัตราร้อยละคงที่ต่อปี โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 88.89 ล้านบาท
- 3) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด กับธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 220 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 10 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2554 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับ MLRลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปี โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 70.0 ล้านบาท
- 4) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้อง กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 700 ล้านบาท ระยะเงินกู้ 8 ปี อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับ MLRลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปี บริษัทเริ่มจ่ายชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2555 โดยสิ้นสุดถึง 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือ 225.0 ล้านบาท
- 5) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด กับธนาคารทหารไทย จำกัด(มหาชน) วงเงิน 2,250.- ล้านบาท ระยะเงินกู้ประมาณ 10 ปี ที่อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อปี บริษัทเริ่มจ่ายชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 โดยสิ้นสุดถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 2,250 ล้านบาท

บริษัทสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกวงเงิน และยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ในระดับที่ดีกว่าข้อกำหนดของสัญญาอย่างมาก ทั้งนี้บริษัทจะมีการสำรองกระแสเงินสดเพื่อการชำระหนี้ล่วงหน้าไว้ตลอดเวลาจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินของบริษัทแม่อยู่ในระดับต่ำ

3.2 บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงินดังนี้

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ระยะที่สองที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับธนาคารทหารไทยจำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 550 ล้านบาท อายุสัญญาเงินกู้ 8 ปี (2557-2564) เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2560 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับ BIBOR 3 MTH บวกอัตราร้อยละคงที่ต่อปี โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 241.07 ล้านบาท

TARCO เป็นผู้ได้รับสิทธิให้ดำเนินการบริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา 30 ปี ทำให้มีกระแสเงินสดรับจากรายได้ค่าบริการที่แน่นอนจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

3.3 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงิน 4 วงเงินประกอบด้วย

- 1) สัญญาชำระหนี้ให้แก่บริษัทแม่ (BAFS) ในวงเงิน 795.33 ล้านบาท และ บมจ. บางจากปิโตรเลียมในวงเงิน 37.86 ล้านบาท ในอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ MLR ลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปีโดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 381.18 ล้านบาท
- 2) สัญญาเงินกู้โครงการรุดเติมน้ำมันอากาศยานกับธนาคารกรุงเทพจำกัด(มหาชน) ในวงเงิน 90 ล้านบาทเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 (สัญญาแปลงหนี้ใหม่จาก บริษัทเจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด เป็นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2557) จ่ายคืนเงินต้นงวดละ 3.5 ล้านบาททุก 3 เดือน ปัจจุบันอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ MLR ลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปีโดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 18 ล้านบาท
- 3) สัญญาเงินกู้โครงการสร้างถังเก็บสำรองน้ำมันกับธนาคารกรุงเทพจำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 230 ล้านบาทเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2557 จ่ายคืนเงินต้นงวดละ 2.20 ล้านบาททุกเดือน ปัจจุบันอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ MLR ลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปี โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 194.45 ล้านบาท
- 4) สัญญาเงินกู้โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันและคลังน้ำมันไปภาคเหนือกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 4,600.- ล้านบาท สินเชื่อเพื่อการออกหนังสือค้ำประกันภาระภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 300.-ล้านบาท และสินเชื่อเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการที่เพิ่มขึ้นจำนวน 250.-ล้านบาท เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2559 อัตราดอกเบี้ย MLR ลบอัตราร้อยละคงที่ต่อปี ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีเปิดใช้เงินกู้

FPT มีรายได้จากการให้บริการรับน้ำมันผ่านท่อและคลังน้ำมันจาก บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) (BCP) ซึ่งเกิน 30% ของรายได้รวมตลอดปี โดย BCP เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดและจำเป็นต้องผ่านระบบท่อของ FPT รายเดียว เนื่องจากมีจุดจ่ายน้ำมันเข้าท่อของ FPT เท่านั้น ทำให้ FPT มีกระแสเงินสดรับจาก BCP ที่แน่นอน กอปรกับ FPT สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกวงเงิน และ ยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ตามข้อกำหนดของสัญญาทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

3.4 บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) (บริษัทย่อย) ประกอบกิจการรับจ้างส่งแรงงานให้บริษัทแม่ (BAFS) สำหรับการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และ ท่าอากาศยานตราด รวมถึงท่าอากาศยานภูมิภาคที่BAFS มีแผนขยายการให้บริการในอนาคต IPS เรียกเก็บค่าบริการจากต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงบวกด้วยอัตรากำไรตามเงื่อนไขในสัญญาจ้างบริการ ปัจจุบันมีสถานะเป็นบริษัทปลอดหนี้และไม่มีหนี้จำเป็นต้องใช้สินเชื่อจากสถาบันการเงินแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่มีความเสี่ยงด้านการเงิน

4. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์สินที่อาจทำให้ไม่ได้รับเงินปันผล

บริษัทมุ่งเน้นสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง มีแผนการลงทุนเพื่อขยายธุรกิจที่ดำเนินการด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลที่ดีอย่างเคร่งครัด อีกทั้งบริษัทยังคำนึงถึงกระแสเงินสดและความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องในระยะยาวที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทในแต่ละปี โดยบริษัทมีการกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยงทางการเงินเพื่อเป็นการเตือนภัยก่อนถึงจุดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นคงด้านกระแสเงินสดของบริษัท รวมทั้งคณะกรรมการบริหารจะมีการพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานประจำทุกเดือน เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สรรองตามกฎหมาย และสำรองอื่นๆ ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 โดยคำนวณจากกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท ซึ่งอัตราการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและแผนการขยายงานของบริษัท อย่างไรก็ตามที่ผ่านมา บริษัทมีการจ่ายปันผลตามนโยบายที่ได้ประกาศไว้อย่างต่อเนื่อง โดยอัตราการจ่ายเงินปันผลเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลังตั้งแต่ปี 2554 – 2558 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 72 และอัตราการจ่ายเงินปันผลเฉลี่ยหลังหักสำรองตามกฎหมาย และสำรองอื่นๆ อยู่ที่ประมาณร้อยละ 89 ซึ่งสูงกว่านโยบายที่บริษัทกำหนด

สำหรับผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในปี 2560 มีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วจากการเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ส่งผลให้เกิดความเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมทั้งอำนาจซื้อที่เพิ่มสูงขึ้นของประชากรในภูมิภาค ก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างประชากรของประเทศในกลุ่มมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง การเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายเส้นทางการบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างเมืองต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียนมากขึ้น เช่น ย่างกุ้ง มณฑลเฉย๋ เนย์ปีดอร์ เวียงจันทร์ เป็นต้น ในขณะที่กลุ่มบริษัทยังสามารถขยายการลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างฐานรายได้ให้เติบโตขึ้นในอนาคต ดังนั้นโอกาสที่บริษัทจะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ

4. ทรัพย์สินทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทและบริษัทย่อยที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ภาระผูกพัน
1	ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน (Land & land improvement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ,ลำปาง,พิจิตร,กำแพงเพชร	บริษัทเป็นเจ้าของ	-	263.04	มี บางส่วน (**)
2	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า (Leasehold Improvement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	2.23 - 16.54	5.31	ไม่มี
3	เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน (Furniture fixtures and office equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน ,สมุย,สุโขทัย	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.02- 9.99	81.99	ไม่มี
4	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างระบบคลังเชื้อเพลิง (Main depot facilities) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.08 – 19.25	3,178.89	มี บางส่วน (**)(****)
5	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอด (Hydrant Equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	6.09-16.08	14.25	ไม่มี
6	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างสถานีบริการในลานจอด (Intoplane substation) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	เป็นเจ้าของ	8.08-19.67	56.17	ไม่มี
7	รถเติมน้ำมันอากาศยานและรถบริการ (Vehicle Fleet) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.18-10.24	324.23	ไม่มี
8	ยานพาหนะและอุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน (Motor vehicle & equipment under financial lease agreement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	ทรัพย์สินได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	0.14 - 4.33	13.57	ไม่มี
9	งานระหว่างก่อสร้าง / อุปกรณ์ระหว่างติดตั้ง (*)	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	-	954.46	ไม่มี
	รวม			4,891.91	

หมายเหตุ

(*) ทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างจะไม่นำมาคิดค่าเสื่อมราคา ดังนั้นอายุการใช้งานจึงยังไม่ลดลง

(**) ที่ดินบางส่วนของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวนเงิน 86 ล้านบาท ได้จำนองเพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

(***) ททรัพย์สินบางส่วนของบริษัท อยู่ภายใต้สัญญาเช่าอาคารและที่ดินราชพัสดุ รวมทั้งที่ดินที่ใช้ประโยชน์ต่อเนื่องกับอาคารและสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง โดยกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายในอุปกรณ์และสิ่งก่อสร้าง ซึ่งสร้างอยู่บนที่ดินเช่าราชพัสดุตกเป็น ของกระทรวงการคลังเมื่อสิ้นสุดสัญญา โดยสัญญาเช่ามีอายุ 3 ปี อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ต่อสัญญาเช่ามาตลอดและคาดว่าจะสามารถต่ออายุสัญญาเช่าต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

(****) ททรัพย์สินบางส่วนของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ได้จำนองระบบท่อส่งน้ำมันและระบบคลังน้ำมันมูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวนเงิน 500 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันหนี้ระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการ

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1	สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย (*) (Right to use leased land of subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	9.75	23.98	ไม่มี
2	สิทธิการใช้อาคารตามสัญญาเช่าที่ดินของบริษัทย่อย (**) (Subsidiary's right to use building under land lease agreement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	11.75-16.76	14.77	ไม่มี
3	ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ (Computer software) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.08-7.59	30.86	ไม่มี
	รวม			69.61	

(*) บริษัท ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท เจพี-วัน แอสเซท จำกัด (บริษัทย่อย)ซึ่งต่อมาถูกโอนเป็นของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2551 โดยได้แสดงรายการผลต่างระหว่างเงินลงทุนดังกล่าวกับส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 เป็น "สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย" ซึ่งแสดงเป็นรายการสินทรัพย์ภายใต้หัวข้อ"สิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า"ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงภายในระยะเวลา 17 ปี 10 เดือน ซึ่งกำหนดตามระยะเวลาที่เหลือจากการที่บริษัทย่อยได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เช่าที่ดินบริเวณด้านนอกแนวรั้วสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อวางท่อสำหรับขนส่งเชื้อเพลิงอากาศยานจากโรงกลั่นเชื้อเพลิงมายังสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท โดยเริ่มตัดจำหน่าย "สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย" ตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม 2551 จนถึงวันสิ้นสุดของสัญญา

(**) ภายใต้สัญญาเช่าที่ดินระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) กำหนดให้บริษัทย่อยต้องโอนอาคารสิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ซึ่งสร้างอยู่บนที่ดินเช่าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีที่ครบกำหนด 3 ปี นับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น (สร้างเสร็จวันที่ 30 กันยายน 2551) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาดังกล่าว อยู่ระหว่างการดำเนินการ

4.3 ต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทาน ของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทานที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2559

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1 (*)	อุปกรณ์ อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง สถานีบริการ (Equipment,building and intoplane substation) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	9.82-17.58	110.35	ไม่มี
2 (*)	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอดของบริษัทย่อย (Hydrant equipment) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	19.75	1,123.17	ไม่มี
3. (**)	สิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทาน (Right to use leased land related to concession agreement)	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	19.76	505.34	ไม่มี
4 (***)	ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย (Concession of a subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	9.75	34.07	ไม่มี
	รวม			1,772.93	

(*) ภายใต้สัญญาโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน และสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการบริการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัท และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ตามลำดับ กำหนดให้บริษัท โอนอุปกรณ์ อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามสัญญาให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ส่วนบริษัทย่อยต้องโอนท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแรงดันสูงระบบ Hydrant ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายใน 60 วันก่อนการเปิดให้บริการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาทั้งสองฉบับ อยู่ระหว่างการดำเนินการ

(**) บริษัทได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ซึ่งในการจัดทำงบการเงินรวมได้แสดงรายการผลต่างระหว่างเงินลงทุนดังกล่าวกับส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย ณ วันซื้อ เป็น “ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย” และตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงเป็นเวลา 30 ปีตามอายุของสัมปทานของบริษัทย่อย นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา

(***) บริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าเช่าที่ดินสำหรับใช้ในการดำเนินงานให้บริการตามสัญญาสัมปทาน

ตารางแสดงการสรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวของบริษัทและบริษัทย่อย

ณ 31 ธันวาคม 2559

ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุ สัญญา
บริษัท 1. ท่อทางใต้ลานจอด ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (Hydrant Pipeline)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ม.ค. 58 ถึง 30 เม.ย.59 และ 1 พ.ค.59 ถึง 27 ม.ค.60	1.86 และ 2.59	3 ปี
2. พื้นที่ดินบริเวณสถานี บริการน้ำมันอากาศยาน (ดอนเมือง)	กรมธนารักษ์	1 ม.ค. 58 ถึง 31 ธ.ค.61	0.62	3 ปี
3. พื้นที่และอาคารบริเวณ ในเขตลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 56 ถึง 30 มิ.ย.59 และ 1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62	0.83 และ 0.90	3 ปี
4. พื้นที่นอกเขตลานจอด เครื่องบินท่าอากาศยาน ดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 56 ถึง 27 ก.ย. 59 และ 1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62	0.050 และ 0.053	3 ปี
5. ที่ดิน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.49 ถึง 27 ก.ย.69	0.49	20 ปี
6. พื้นที่จอดรถเติมน้ำมันใน เขตลานจอด ณ ท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ต.ค.55 ถึง 30 ก.ย.59 และ 1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62	0.27 และ 0.28	3 ปี
7. พื้นที่ห้องภายในอาคาร ผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ต.ค.58 ถึง 27 ก.ย.61	0.06	3 ปี

ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุ สัญญา
บริษัททยอย				
TARCO				
1.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (OPB)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ส.ค. 57 ถึง 31 ก.ค. 60	0.11	3 ปี
2 ที่ดิน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ (Transformer)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 58 ถึง 27 ก.ย. 61	0.01	3 ปี
3.ห้องภายในเขตลานจอด อากาศยาน ณ ท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 58 ถึง 27 ก.ย. 61	0.07	3 ปี
4.พื้นที่บริเวณเขตลานจอด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 มี.ค. 59 ถึง 29 ก.พ. 62	0.01	3 ปี
FPT				
1.ที่ดินบริเวณด้านนอก แนวรั้วสนามบิน ณ ท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28ก.ย. 49 ถึง 27 ก.ย. 69	0.13	20 ปี
2.ที่ดินเพื่อวางท่อขนส่ง น้ำมัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1 มี.ค. 57 ถึง 9 ส.ค. 77	1.03	20 ปี 5 เดือน 9 วัน
3.ที่ดินเพื่อวางท่อขนส่ง น้ำมัน	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - การท่าเรือแห่งประเทศไทย - การทางพิเศษแห่ง ประเทศไทย	28 ก.พ. 35 ถึง 27 ก.พ. 65 24 ส.ค. 35 ถึง 23 ส.ค. 65 1 ก.ย. 35 ถึง 31 ส.ค. 65	1.72 0.35 0.18	30 ปี
4.ที่ดิน	บมจ.บางจากปิโตรเลียม	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.18	30 ปี
5.ร่วมใช้สาธารณูปโภค เพื่อใช้เป็นที่ตั้งสถานี บริการน้ำมันและสถานี สูบน้ำมัน	บมจ.บางจากปิโตรเลียม	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.18	30 ปี
6.ที่ดินเพื่อกิจการก๊าซหรือ น้ำมันเชื้อเพลิง (ส่วนที่ ปตท. ใช้ประโยชน์ฝ่าย เดียว)	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1 มี.ค. 57 ถึง 9 ส.ค. 77	8.01 (ต่อปี)	20 ปี 5 เดือน 9 วัน

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายลงทุนเฉพาะในกิจการที่ต่อเนื่องและเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท และนโยบายการบริหารงานในบริษัทดังกล่าว คือ จะมีการส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทดังกล่าวเพื่อมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทนั้นๆ โดยรายละเอียดของการลงทุนของบริษัทในปัจจุบัน สามารถดูได้จากงบการเงินและหมายเหตุประกอบ

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

5.1 คดีความของบริษัท

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 บริษัทได้รับคำสั่งเรียกให้เข้ามาเป็นผู้ฟ้องคดีที่ 4 ในคดีที่รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งและหน่วยราชการรวม 3 ราย ถูกฟ้อง ผู้ฟ้องคดีจำนวน 28 ราย ฟ้องว่าได้รับความเดือดร้อนจากกลิ่นไอระเหยน้ำมันจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน โดยผู้ฟ้องคดี 27 ราย เรียกร้องค่าเสียหายรายละเอียด 300,000 บาท และผู้ฟ้องคดีอีกรายหนึ่งเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 1,000,000 บาท รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 9.10 ล้านบาท นอกจากนี้ผู้ฟ้องคดีแต่ละรายยังเรียกร้องค่าเสียหายอีกเดือนละ 10,000 บาท จนกว่าจะดำเนินการไม่ให้เกิดกลิ่นไอระเหยน้ำมันจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท และให้บริษัทหยุดดำเนินการใช้งานสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานและหยุดกักเก็บน้ำมัน จนกว่าจะจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและควบคุมกลิ่นไอระเหยน้ำมัน

เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2555 บริษัทได้ยื่นคำให้การแก้คดีในส่วนของผู้ฟ้องคดี 28 รายแล้ว

ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555 มีผู้ฟ้องคดีมาฟ้องเพิ่มอีก 76 รายรวมเป็นจำนวน 104 ราย รวมค่าความเสียหายทั้งสิ้น 31.90 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2557 ศาลได้ออกหมายแจ้งคำสั่งให้บริษัทจัดทำคำชี้แจงข้อเท็จจริงและในวันที่ 17 ตุลาคม 2557 ศาลได้ออกหมายแจ้งคำสั่งให้บริษัททำคำให้การเพิ่มเติม บริษัทได้ยื่นคำชี้แจงข้อเท็จจริงและคำให้การเพิ่มเติมพร้อมทั้งเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องต่อศาลปกครองกลางภายในกำหนดระยะเวลา

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 ศาลได้ออกหมายแจ้งให้บริษัททำให้การเพิ่มเติมเนื่องจาก ตุลาการศาลปกครองมีคำสั่งรับคำร้องแก้ไขเพิ่มเติมคำขอท้ายฟ้องของผู้ฟ้องคดีไว้พิจารณา บริษัทได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมพร้อมทั้งเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องต่อศาลปกครองกลางภายในกำหนดระยะเวลา

เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2558 ศาลออกหมายแจ้งให้บริษัททำให้การเพิ่มเติม เนื่องจาก ผู้ฟ้องคดีทั้ง 104 รายได้ทำคำคัดค้านคำให้การแก้คำฟ้องเพิ่มเติมยื่นต่อศาล เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2558 บริษัทได้ยื่นคำให้การเพิ่มเติมพร้อมทั้งเอกสารประกอบที่เกี่ยวข้องต่อศาลปกครองกลางภายในกำหนดระยะเวลา

ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างพิจารณาคดีของศาลปกครองกลาง

5.2 คดีความของบริษัทย่อย

เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2555 รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางในคดีฟื้นฟูกิจการของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (ลูกหนี้) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เพื่อขอยกเลิกข้อจำกัดสิทธิของลูกหนี้ และขออนุญาตต่อศาลเป็นโจทก์ฟ้องลูกหนี้ในคดีแพ่ง เพื่อขอให้ลูกหนี้รื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมัน โดยรัฐวิสาหกิจอ้างว่าลูกหนี้ปฏิบัติผิดสัญญาเช่าที่ดินเพื่อฝังท่อขนส่งน้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมขนานกับแนวทางรถไฟของรัฐวิสาหกิจ ลูกหนี้ได้ยื่นคัดค้านคำร้องดังกล่าวต่อศาลเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2555

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2556 ศาลเห็นว่ามูลหนี้ดังกล่าวเป็นมูลหนี้ที่เกิดขึ้นภายหลังศาลให้ฟื้นฟูกิจการ และก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน ศาลพิจารณาแล้วอนุญาตให้ฟ้องลูกหนี้เป็นคดีแพ่งได้ตามที่ร้องขอ

เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2556 ผู้ให้เช่าที่ดินได้ยื่นคำฟ้องต่อศาลแพ่งให้บริษัทย่อยดำเนินการรื้อย้ายแนวท่อ ซึ่งบริษัทย่อยได้ยื่นคำให้การแก้คดีดังกล่าวเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2556

เมื่อวันที่ วันที่ 30 พฤษภาคม 2557 ศาลชั้นต้นพิพากษาให้บริษัทย่อยรื้อย้ายแนวท่อ

เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2557 บริษัทย่อยยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลชั้นต้นเพื่อให้ส่งคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีไปยังศาลอุทธรณ์เพื่อพิจารณาและมีคำสั่ง และในวันเดียวกันนี้บริษัทย่อยได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2558 ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นให้บริษัทย่อยรื้อย้ายแนวท่อ

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 บริษัทย่อยได้ยื่นฎีกาต่อศาล

ในขณะเดียวกันศาลแพ่งได้ดำเนินการไกล่เกลี่ยระหว่างบริษัทย่อยกับผู้ให้เช่าเกี่ยวกับการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาล โดยให้บริษัทย่อยรับท่อที่ทางผู้ให้เช่าได้วางใหม่ไว้แล้ว ซึ่งบริษัทย่อยจะยอมรับดังกล่าวหากท่อนั้นผ่านการตรวจสอบจากวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม

ต่อมาบริษัทย่อยกับรัฐวิสาหกิจได้เจรจาและทำบันทึกข้อตกลงกัน โดยให้บริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมัน บริษัทย่อยได้วางท่อขนส่งน้ำมันและเชื่อมต่อกับท่อขนส่งน้ำมันเดิมและได้รื้อแนวท่อน้ำมันเดิมแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม 2559 บริษัทฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในงบการเงินรวมจำนวน 100 ล้านบาทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2556 และเกิดต้นทุนจริงในการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันจำนวนประมาณ 71 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้ปรับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวนเงินประมาณ 29 ล้านบาท โดยบันทึกเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรขาดทุนสำหรับไตรมาสที่ 1 ของปี 2559

เมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2559 บริษัทย่อยได้ยื่นคำร้องขอถอนฎีกาต่อศาล และต่อมาในวันที่ 17 สิงหาคม 2559 ศาลฎีกามีคำสั่งอนุญาตให้ถอนฎีกาได้ คดีเป็นอันยุติ

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น6.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 02 834 8900 โทรสาร : 02 834 8999

Web Site: www.bafsthai.com

ประเภทธุรกิจ ให้บริการระบบจัดเก็บ และเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน

เลขทะเบียนบริษัท 0107538000487

ทุนจดทะเบียน 637,496,657 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 637,496,657 บาท

ทุนชำระแล้ว 637,496,153 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 637,496,153 บาท

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด

93 ชั้น 14 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10440

โทรศัพท์ : 02 009 9000

โทรสาร : 02 2009 9991

ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ชั้น 33 เลอรัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์

เลขที่ 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์ : 02 264 0777, 0 2661 9190

โทรสาร : 02 264 0789-90

รายชื่อกิจการที่บริษัทถือหุ้น

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของ หุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือ หุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศิระจรเข้หน้า อำเภอบางเสาธง สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 02 134 4021-6 โทรสาร 02 134 0420	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	สามัญ	530	90.00
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด 424 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 02 574 6180-3 โทรสาร 02 574 6101	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมัน เชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้ พื้นดิน	สามัญ และ บุริมสิทธิ	260.67	75.00
บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 02 834 8982-3 โทรสาร 02 834 8999	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดย ปัจจุบันให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน สมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่า อากาศยานตราด	สามัญ	0.12	83.33
บริษัท บาลส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ 02 834 8900	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้าน นวัตกรรมและเทคโนโลยี	สามัญ	2.5	100

* ในวันที่ 19 มกราคม 2559 บริษัทได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ลงร้อยละ 16.55 จึงเหลือสัดส่วนการถือหุ้นใน
ปัจจุบันร้อยละ 75

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี-