

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) ดำเนินธุรกิจหลักคือการทำบริการน้ำมันอากาศยานครบวงจร ตามมาตรฐานสากล ตรงต่อเวลาและมีความปลอดภัยสูงสุด โดยมุ่งเน้นการสร้างคุณค่าต่อองค์กรและสังคมด้วยการบริหารจัดการตามหลักกำกับดูแลกิจการที่ดี ผนวกกับ การส่งเสริมกระบวนการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมควบคู่การเติบโตของธุรกิจอย่างสมดุล และคงไว้ซึ่งความสามารถในการสร้างคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระยะยาวเพื่อดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ในการนี้ เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของธุรกิจบริการพลังงาน บริษัทจึงมีการลงทุนในบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวข้องกันประกอบด้วย

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (BAFS ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90) ดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) (BAFS ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75) ดำเนินธุรกิจให้บริการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ Multi Product ผ่านท่อใต้ดินจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันของนทรีไปยังสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันบางปะอิน รวมทั้งท่อส่งน้ำมันใต้ดินเส้นทางมักกะสันไปสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ FPT อยู่ระหว่างขยายธุรกิจตามโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ(กพช.) ซึ่งเป็นโครงการที่สร้างประโยชน์ให้แก่ภาครัฐและส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ
3. บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) (BAFS ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33) ดำเนินธุรกิจให้บริการรับเหมาแรงงานเติมน้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และ ท่าอากาศยานตราด
4. บริษัท บาล์ว อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) (BAFS ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 100) เริ่มจัดตั้งในเดือนธันวาคม 2559 ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งในระยะเริ่มต้นเป็นการคิดค้นนวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท)

1.1 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

จากภาพรวมการประกอบธุรกิจเห็นว่าบริษัทมุ่งเน้นการเติบโตในการให้บริการธุรกิจพลังงานทั้งในส่วนของบริษัทเอง และผ่านบริษัทย่อย ได้แก่ TARCO และ FPT ซึ่งบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 90 และ 75 ตามลำดับ จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และ กลยุทธ์ที่สำคัญดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) บริการธุรกิจพลังงานด้วยการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ (Goals) 4 ด้าน สนับสนุนกระบวนการทำงานเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในธุรกิจให้บริการพลังงานครบวงจร
ควบคู่การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมประกอบด้วย

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

เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ดังกล่าว บริษัทจึงได้กำหนดกลยุทธ์หลักดังนี้

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

กลยุทธ์บริหารจัดการองค์กรเพื่อประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยการดำเนินการตามแผนแม่บท 5 ปีประกอบด้วย แผนธรรมาภิบาล (Core Value) แผนการจัดการความรู้ (Knowledge Management) แผนควบคุมการปฏิบัติงานอย่างเข้มงวด และ แผนสื่อสารวิสัยทัศน์และกลยุทธ์องค์กร โดยกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานบริษัท (Corporate Performance Indicators : KPIs) จึงมีการติดตามวัดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

กลยุทธ์สร้างความยั่งยืน ด้วยการดำเนินการตามแผนแม่บทด้านความยั่งยืน 5 ปี มุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่าด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทำให้บริษัทได้รับรางวัลหุ้นยั่งยืน (Thailand Sustainability Investment List) ติดต่อกันเป็นปีที่ 3 และ รางวัลบริษัทจดทะเบียนด้านความยั่งยืนดีเด่น (Outstanding Sustainability Awards) ซึ่งเป็นรางวัลที่ประกาศเกียรติคุณ และ ยกย่องบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน ถือเป็น "องค์กรต้นแบบ" ในการสร้างทั้งคุณค่าและมูลค่าต่อองค์กรและสังคม โดยสามารถนำประเด็นด้านความยั่งยืนผนวกเป็นส่วนหนึ่งของแผนกลยุทธ์และกระบวนการบริหารจัดการองค์กรได้อย่างโดดเด่น

จากกลยุทธ์ข้างต้นผนวกกับระบบบริหารผลการดำเนินงาน (Performance Management System) ตามหลักการ Balanced Scorecard ด้วยการวัดผลดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators : KPIs) โดยยึดวัตถุประสงค์ตามแผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) ส่งผลให้ธุรกิจบริษัทมีการเติบโตอย่างยั่งยืนและคงความสามารถจ่ายปันผลให้ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง

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 ต่อมาเพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จึงสนับสนุนให้สายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) และสายการบินที่มีเส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) ย้ายกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555

นอกจากการให้บริการของบริษัทที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบินให้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ 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.โดยมีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาอนุญาตฯ จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 โดยในปี 2559 TARCO ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อแรงดันสูงไปแล้ว โครงการมีกำหนดเสร็จในปี 2562

บริษัท บาส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เริ่มจัดตั้งในเดือนธันวาคม 2559 ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งในระยะเริ่มต้นเป็นการคิดค้นนวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

นอกจากนี้ ในปี 2560 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้มีการดำเนินการก่อสร้างคลังและระบบขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ โดยมีความคืบหน้าตามแผนงานทั้งที่พิจิตรและลำปาง โดยการก่อสร้างคลังที่พิจิตรจะแล้วเสร็จในปี 2562

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ตารางแสดงโครงสร้างกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560

	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 บาส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอป เม้นท์ จำกัด (BAFS Innovation Development Company Limited)	100.00	บริษัท ย่อย	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่าย ผลิตภัณฑ์รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

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

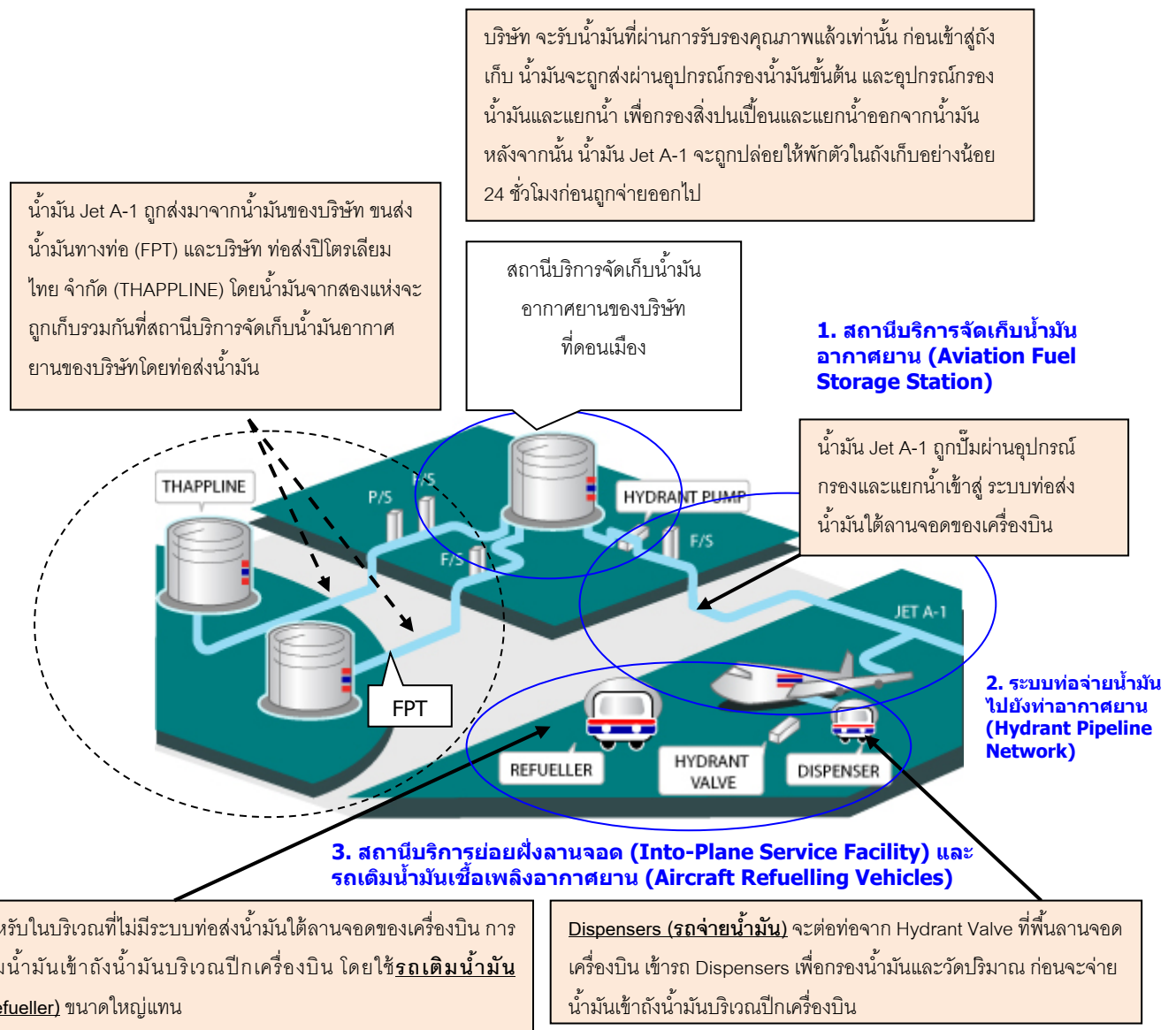
สำหรับธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) เป็นบริษัทที่ดำเนินการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อขนส่งน้ำมันชนิดที่สามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) ผ่านท่อใต้ดินจากจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันของนทรีไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบา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

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

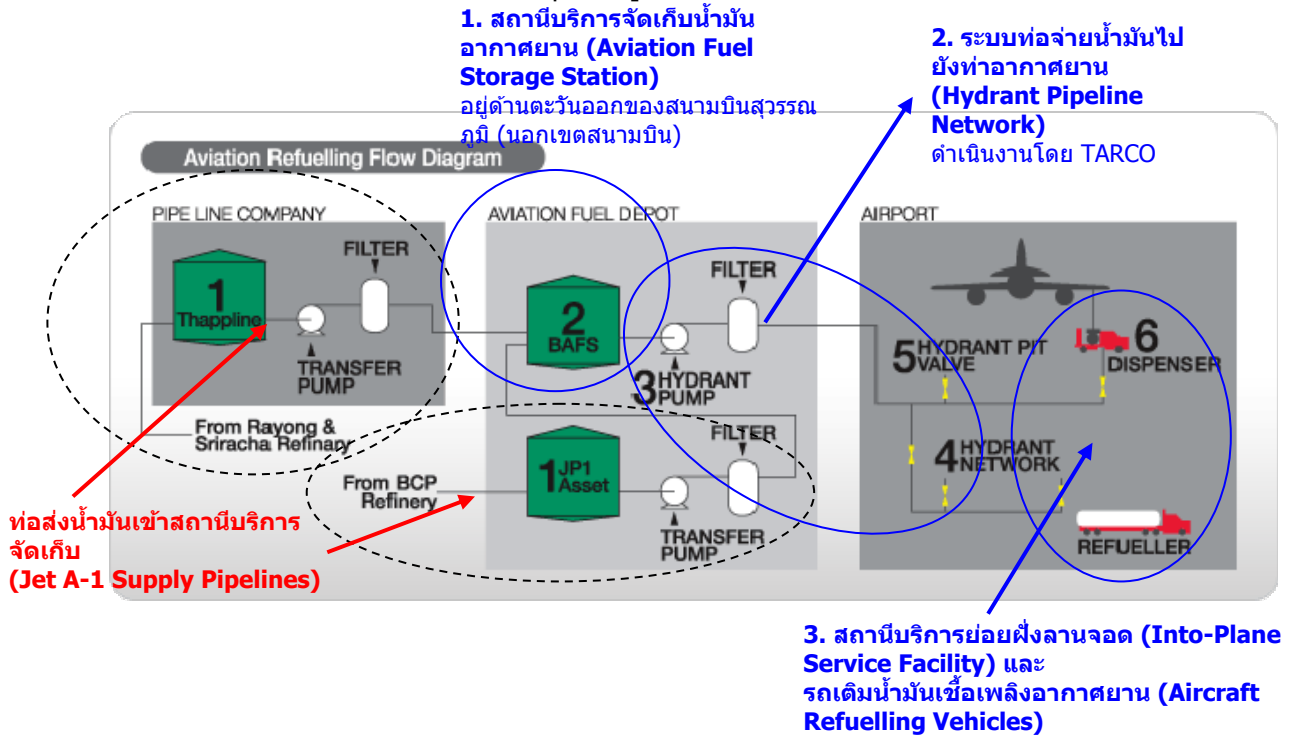
นอกจากนี้ เพื่อตอบสนองการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ของบริษัทในด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน บริษัทจึงได้จัดตั้ง บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคิดค้น วิจัย พัฒนานวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ นโยบายของกลุ่มบริษัทอาจมีการปรับเปลี่ยนไปตามปัจจัยทางด้านสถานะเศรษฐกิจ การเมืองและการแข่งขันทางธุรกิจ อย่างไรก็ตาม นโยบายการดำเนินธุรกิจใดๆ ของแต่ละบริษัทในกลุ่มจะเป็นไปเพื่อให้เอื้อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินธุรกิจของทั้งกลุ่มบริษัท

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)	- เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี	- เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี	- เจ้าของสถานีบริการฯ สมุย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการฯ สุโขทัย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการฯ ตราด : บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี ทั้ง 3 แห่ง
2. ระบบท่อจ่ายน้ำมันไปยังท่าอากาศยาน (Hydrant Pipeline Network)	- เจ้าของท่อ: AOT - เช่าและดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี	- ดำเนินงานโดย TARCO ภายใต้สัมปทาน 30 ปีจาก AOT - คู่แข่ง: ไม่มี	ไม่มี
3. สถานีบริการย่อยส่งลานจอด (Into-Plane Service Facility) และรถเติมน้ำมันอากาศยาน (Aircraft Refuelling Vehicles)	- เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี	- เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: บริษัท เอ เอส ไอ จี (ไทยแลนด์) จำกัด ("ASIG") ทั้งบริษัท และ ASIG อยู่ภายใต้	รับจ้างเติมน้ำมันโดยบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท ได้รับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัย ได้รับการ

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุยสุโขทัย ตราด
		สัมปทาน 20 ปี จาก AOT	ขยายระยะเวลาการให้ดำเนินการเป็น 25 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2543 ถึง 2567 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี สำหรับท่าอากาศยานตราดเริ่มตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2583 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี

บริษัทมีการประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อย ดังนี้

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2539 โดย ณ 31 ธันวาคม 2560 มีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว 530 ล้านบาท และปัจจุบันโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10

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

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการตอบแทนการได้รับสัมปทานในการดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในสัญญาผู้ถือหุ้นของ บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด จึงได้กำหนดให้ ทอท. มีสัดส่วนการถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด

สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. ในการอนุญาตให้บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เข้าดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ อัตราร้อยละ 2 ของยอดรายได้ของบริษัทก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ นับตั้งแต่ปีที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยคำนวณเป็นรายปี แต่ทั้งนี้ ผลประโยชน์ตอบแทนโดยรวมจะต้องไม่ต่ำกว่าที่ ทอท. ได้รับจากบริษัทเพื่อเป็นผลประโยชน์ตอบแทนจากการที่ให้เข้าระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อดำเนินการให้บริการเติมเชื้อเพลิงอากาศยานภายในท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ การคำนวณเงินผลประโยชน์ตอบแทนให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่เป็นมาตรฐานสากล และเป็นหลักการที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยอมรับ โดยผลตอบแทนดังกล่าวนี้เป็นรูปแบบผลตอบแทนโดยปกติที่เสนอให้แก่ ทอท. ในฐานะเป็นคู่สัญญาผู้ให้อนุญาต โดยมีไว้ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท 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 และเซฟรอนที่ช่องนนทรี 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 โกลบอลดิสทริบิวส์ จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75.00 บริษัท พีทีจี โกลบอลดิสทริบิวส์ 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 2560 มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 120,000 บาท และโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33 และ บมจ.ปตท. ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 16.67

บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด ประกอบธุรกิจเติมน้ำมันให้แก่อากาศยาน (Into-plane) ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยเริ่มแรกจะเป็นการรับจ้างบริษัทเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่สายการบิน ต่อมาภายหลังบริษัทมีนโยบาย

ดำเนินงานด้านเติมน้ำมันเอง บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด จึงไม่มีการประกอบกิจการใดๆ ตั้งแต่ปี 2536 จนถึงเดือนกันยายน 2544 ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2544 ได้เริ่มดำเนินการรับจ้างบริษัท ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และในเดือนมีนาคม 2558 ได้เริ่ม ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานตราด

4. บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559 โดย ณ 31 ธันวาคม 2560 มีทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท และทุนชำระแล้วจำนวน 2,500,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นที่สัดส่วน 100%

โครงสร้างรายได้

รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทมีดังนี้

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

ตารางแสดงโครงสร้างรายได้ของบริษัทเป็นรายปี (แยกตามประเภทธุรกิจ)ปี 2558 ถึง ปี 2560

(หน่วย : ล้านบาท)

สายผลิตภัณฑ์/ กลุ่มธุรกิจ	ดำเนินการโดย	%การถือหุ้น ของบริษัท	ปี 2558		ปี 2559		ปี 2560	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. รายได้ค่าบริการ	BAFS		2,062.75	61.4	2,242.58	60.42	2,238.94	61.51
	TARCO	90%	602.32	17.93	626.36	16.88	639.04	17.55
	FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	662.79	19.73	695.75	18.75	703.33	19.32
2. รายได้จากการให้เช่า ทรัพย์สิน	BAFS		11.15	0.33	11.23	0.30	12.5	0.34
	FPT	2557-58 : 91.55 % ^{1/} 2559 : 75.00 % ^{2/}	0.76	0.02	1.28	0.03	1.04	0.03
3. รายได้จากการกลับ รายการ ^{3/} ประมาณการ หนี้สิน	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/}			19.87	0.59	57.94	1.56	45.36	1.25
รวม			3,359.64	100.00	3,711.52	100.00	3,640.21	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 ได้จัดทะเบียนเพิ่มทุนเป็นจำนวน 260,667,560 บาท การโอนกิจการดังกล่าวนี้ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ BAFS ใน FPT เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 90.72 เป็นร้อยละ 91.55

วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2557 JP-One ได้จัดทะเบียนเลิกกิจการกับกระทรวงพาณิชย์ และเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2557 JP-One ได้โอนหุ้นของ FPT ดังกล่าวตามสัดส่วนการถือหุ้นให้แก่ BAFS จำนวน 22,458,041 หุ้น และบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด(มหาชน) จำนวน 1,820,922 หุ้น และจัดทะเบียนเสร็จสิ้นการชำระบัญชีกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2557

^{2/} ที่ประชุมคณะกรรมการของ BAFS ครั้งที่ 5/2558 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2558 มีมติอนุมัติให้ BAFS ขายเงินลงทุนในหุ้นสามัญของ FPT ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จำนวน 8,628,742 หุ้น ในราคาหุ้นละ 80 บาท รวมเป็นเงิน 690 ล้านบาท ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันสองแห่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของ BAFS ใน FPT ลดลงเหลือร้อยละ 75 จากร้อยละ 91.55 ซึ่งได้ดำเนินการขายแล้วในเดือนมกราคม 2559

^{3/} บริษัทฯ ได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในงบการเงินรวมจำนวน 100 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2556 และเกิดต้นทุนจริงในการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันจำนวนประมาณ 71 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทฯ จึงได้กลับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวนเงินประมาณ 29 ล้านบาทโดยบันทึกเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรขาดทุนสำหรับไตรมาสที่ 1 ของปี 2559

^{4/} ปี 2559 FPT ได้รับเงินชดเชยความเสียหายจากการชะงักงันที่ FPT เป็นโจทก์ยื่นฟ้องร้องบริษัทแห่งหนึ่งที่ทำให้ท่อส่งน้ำมันของ FPT เสียหายจำนวนเงินประมาณ 47 ล้านบาท

^{5/} รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการอื่นๆ รวมทั้ง รายได้จากการลงทุนในรูปแบบอื่น เช่น ดอกเบี้ยรับ เป็นต้น

รายได้รวมของกลุ่มบริษัทในปี 2560 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 3,640.2 ล้านบาท ลดลง 71.3 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับรายได้ในปี 2559 ที่ 3,711.5 ล้านบาท แม้ว่ามียาได้อื่นๆ จำนวน 3,581.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 แต่เนื่องจากในปีที่ผ่านมากลุ่มบริษัทมียาได้อื่นๆ ซึ่งเป็นรายการพิเศษจำนวน 76.4 ล้านบาท จากการได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายกรณีท่อส่งน้ำมันชำรุดบริเวณสถานีรถไฟฟ้าวัดท่าอากาศยานจำนวน 47.0 ล้านบาท และรายได้จากการกลับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวน 29.4 ล้านบาทจากการรื้อย้ายแนวท่อขนส่งน้ำมันบริเวณสถานีบางซื่อเป็นสำคัญ ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการพิเศษดังกล่าว รายได้รวมในปี 2560 จะเพิ่มขึ้น 5.0 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.1 จากปีที่ผ่านมา

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยสภาพการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะพึ่งพิง เช่น การให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ความช่วยเหลือทางเทคนิค มิได้มีการใช้ตราสินค้าร่วมกัน รวมทั้งมิได้มีการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่อย่างมีนัยสำคัญ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะของบริการ

บพาสและบริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยานรายใหญ่ที่สุดของประเทศ โดยลงทุนและดำเนินงานในท่าอากาศยานหลักของประเทศ ครอบคลุมตั้งแต่การบริการเติมน้ำมัน การจัดเก็บ การขนส่งน้ำมันจากถังเก็บเข้าสู่ท่าอากาศยานผ่านระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานแรงดันสูง รวมถึงได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งอยู่ภายนอกท่าอากาศยานและนอกจากธุรกิจหลักด้านการให้บริการน้ำมันแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากการให้เช่าสินทรัพย์และบริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก สามารถสรุปภาพรวมและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา ได้ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuelling Services)

ในธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน บริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างๆจะทำการแข่งขันกันประมูลขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบิน เมื่อทำสัญญาแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดหาน้ำมันและว่าจ้างขนส่งน้ำมัน มาจัดเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วจึงว่าจ้างให้บริษัทเป็นผู้ไปให้บริการเติมน้ำมันแก่สายการบินต่างๆตามที่ได้ตกลงไว้ ทั้งนี้ บริษัทซึ่งเป็นผู้ลงทุนและให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานไม่ได้เป็นผู้ค้าน้ำมันเอง แต่จะเป็นผู้กำหนดสิทธิ์และคัดเลือกบริษัทผู้ค้าน้ำมันผู้ที่มีคุณสมบัติสามารถจัดหาน้ำมันที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอเข้ามาเป็นผู้ขายน้ำมันในท่าอากาศยาน เพื่อรักษาเสถียรภาพในการดำเนินงานและทำให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานให้กับสายการบิน ซึ่งลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทเป็นกุญแจสำคัญในการทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันและสายการบิน เพื่อสร้างกลไกการควบคุมราคาที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงเป็นการเพิ่มอำนาจต่อรองและทางเลือกให้กับสายการบิน โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันอากาศยานที่นำมาเติมให้แก่อากาศยานในปัจจุบันมี 2 ประเภท คือ

- 1) น้ำมันอากาศยานที่ใช้กับเครื่องบินไอพ่น (Aviation Turbine Fuels) ซึ่งใช้กับเครื่องยนต์ชนิด Turbofan Engine ที่มีแรงขับเคลื่อนมาก ประสิทธิภาพสูง โดยปัจจุบันบริษัทให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานที่ใช้งานกับเครื่องบินไอพ่นพาณิชย์ของสายการบินทั่วไป เฉพาะแบบ Jet A-1 เพียงประเภทเดียวนั้น
- 2) น้ำมันเบนซินอากาศยาน (Aviation Gasoline หรือ AVGAS) สำหรับใช้งานกับเครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบ เช่น เครื่องบินฝึกนักบิน เครื่องบินเล็กส่วนตัว เป็นต้น ปัจจุบันการเติมน้ำมันประเภทนี้มีปริมาณที่น้อยมากและมีให้บริการเฉพาะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเท่านั้น

ขอบเขตการให้บริการของบริษัทสามารถแยกตามลักษณะระบบงานได้ 3 ส่วน ดังนี้

2.1.1.1 บริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-plane Fuelling Service)

สำหรับการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นธุรกิจที่ต้องใช้ขนาดการลงทุนสูง เพราะรถเติมน้ำมันและอุปกรณ์มีราคาแพง นอกจากนี้ การปฏิบัติการเติมน้ำมันอากาศยานต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ คุณภาพและมาตรฐานที่สูงมาก ในระดับสากลเพื่อความปลอดภัย

บริษัทได้กำหนดขั้นตอนและวิธีการทำงานการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานตาม Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services (JIG 1) ที่ ออก โดย Joint Inspection Group ซึ่งเป็นมาตรฐานของบริษัทน้ำมันทั่วโลกและได้รับการสนับสนุนจาก International Air Transport Association (IATA) เพื่อให้ลูกค้าของบริษัทได้รับการบริการที่ได้คุณภาพในระดับมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยสูงสุด ตรงต่อเวลาและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

อันเป็นปรัชญาการทำงานของบริษัท โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบบริหารงาน คุณภาพ (ISO 9001:2015) และระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007)

ปัจจุบัน บริษัทเป็นผู้ลงทุนและดำเนินงานการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในท่าอากาศยาน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด โดยในปี 2560 ที่ผ่านมา มีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในแต่ละท่าอากาศยาน ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 1 ใน 6 ท่าอากาศยาน ที่ดำเนินกิจการโดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย และเป็นท่าอากาศยานหลักที่ให้บริการเที่ยวบินและผู้โดยสารสูงสุด ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง บริษัทเป็นผู้ได้รับสัมปทานการให้บริการน้ำมันอากาศยาน 1 ใน 2 ราย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา 20 ปี โดยบริษัทเริ่มให้บริการพร้อมกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ปัจจุบันมีบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับสิทธิ์ขายน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนทั้งสิ้น 9 ราย โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันที่บริษัทรับจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันมาให้บริการมีเพียงประเภทเดียวคือ Jet A-1

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาให้เติมน้ำมันด้วยระบบท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems) ซึ่งมีโครงข่ายฝังอยู่ใต้ดินกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ลานจอดของท่าอากาศยานปัจจุบันบริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser ในการให้บริการเติมน้ำมัน (Refuel) และใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เฉพาะในการให้บริการถ่ายน้ำมัน (Defuel) เท่านั้น

ในปี 2560 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 345,767 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.75 จากปีก่อน โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 163,686 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 เฉลี่ย 448 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 4,084 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 11.2 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 88.3 ของปริมาณน้ำมันที่จ่ายเข้าท่าอากาศยานทั้งหมด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ของบริษัทที่อุณหภูมิต่ำสุด Observed ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2558 – 2560

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2560	163,686	4,084
2559	157,355	3,964
2558	145,501	3,769

2) สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ในอดีตที่ทำอากาศยานดอนเมือง บริษัทน้ำมันต่างๆจะทำหน้าที่ควบคุมการขนส่ง จัดเก็บและเติมน้ำมัน ในทำอากาศยานด้วยตนเอง ต่อมาได้เกิดวิกฤตขาดแคลนน้ำมัน บริษัทน้ำมันไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้สายการบินได้อย่างเพียงพอ ทำให้น้ำมันซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่สูงที่สุดของการประกอบธุรกิจการบินมีราคาเพิ่มสูงขึ้นสูงมาก ในปี 2526 บริษัทจึงตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรีให้สิทธิเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของชาติในการจะพัฒนาศักยภาพของทำอากาศยานไทยให้มีระบบที่ได้มาตรฐานสากลและสร้างเสถียรภาพความมั่นคงด้านพลังงานเชื้อเพลิงการบินให้กับทำอากาศยานและสายการบินต่างๆ

ด้วยการเติบโตอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการบิน บมจ. ทำอากาศยานไทย จึงได้ขยายการลงทุนไปยังทำอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอุปสงค์การขนส่งทางอากาศ และเพิ่มศักยภาพ การแข่งขันในภูมิภาคความต้องการของสายการบินที่สูงขึ้น โดยย้ายเที่ยวบินส่วนใหญ่ไปใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ปี 2549 ซึ่งในขณะนั้นได้ออกแบบไว้ให้รองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้โดยสารและเที่ยวบินมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เกินขีดความสามารถของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ บมจ. ทำอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาทำอากาศยานดอนเมืองกลับมาให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดความแออัดของปริมาณผู้โดยสารและความหนาแน่นของเที่ยวบินตามนโยบายรัฐบาล โดยเป็นฐานการบินของกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier หรือ LCCs) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นทำอากาศยานที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

ปัจจุบันบริษัทน้ำมันที่ทำการซื้อขายและมีสต็อกน้ำมันที่ทำอากาศยานดอนเมืองมีจำนวน 5 ราย จากผู้ที่มีสิทธิขายน้ำมันทั้งสิ้น 9 ราย และนอกจากบริการเติมผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภท Jet A-1 แล้ว บริษัทให้บริการเติมน้ำมันประเภท AVGAS ซึ่งมีเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันประเภทนี้น้อยมาก จึงมีให้บริการเฉพาะที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพียงแห่งเดียว สำหรับทำอากาศยานดอนเมืองรถเติมน้ำมันที่บริษัทนำมาให้บริการเติมน้ำมันมีทั้งแบบ Dispenser และ Refueller โดยใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller สำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ไม่ได้ติดตั้งหัวจ่ายระบบท่อแรงดันสูง เช่น บริเวณ Remote Parking Area และด้านบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้า พร้อมทั้งใช้ Refueller ในการให้บริการถายน้ำมันด้วย

ในปี 2560 ทำอากาศยานดอนเมืองมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 253,544 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 124,015 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 มีสายการบินให้บริการแบบประจำทั้งหมด 19 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 12 สายการบิน โดยสายการบิน THAI SMILE และ MALDIVIAN ย้ายไปใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบิน และมีสายการบิน SCOOT TIGERAIR เป็นผู้ให้บริการรายใหม่ ซึ่งบริษัทเติมน้ำมันอากาศยานแก่สายการบินให้บริการแบบประจำและไม่ประจำรวม 297 สายการบิน เฉลี่ย 340 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 1,123 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 3.1 ล้านลิตรต่อวัน ลดลงเล็กน้อยจากปีก่อน ร้อยละ 0.2

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิ Observed
ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2558 – 2560

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2560	124,015	1,123
2559	121,910	1,125
2558	111,289	925

3) ท่าอากาศยานภูมิภาค

บริษัทเป็นผู้ให้บริการน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว ในท่าอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด ซึ่ง บมจ. การบินกรุงเทพ (BA) เป็นเจ้าของและผู้จัดการดำเนินการ ท่าอากาศยานเอง โดยบริษัทเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้บริการน้ำมันอากาศยานแก่ทุกเที่ยวบินของทุกสายการบิน กับท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง มีระยะเวลาสัญญา 25 ปี ปัจจุบันท่าอากาศยานทั้งหมดมีผู้ขายและจัดหาน้ำมันอากาศยานรายเดียว จากผู้มีสิทธิขายน้ำมันอากาศยาน 9 ราย

บริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เท่านั้น ในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานและถ่ายน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเพียงพอต่อการให้บริการกับจำนวนเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยาน ทั้งท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิ Observed
ที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2558 – 2560

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2560	10,956	30.8
2559	11,870	25.7
2558	11,698	24.2

2.1.1.2 บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems Service)

ปัจจุบันมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองที่ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงด้วยระบบ Hydrant โดยน้ำมันอากาศยานจะถูกสูบน้ำจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานด้วยปั๊มแรงดันสูง (Hydrant Pumps) เข้าสู่โครงข่ายท่อแรงดันสูง (Hydrant Network) ซึ่งฝังอยู่ใต้ดินในพื้นที่ลานจอดบริเวณหลุมจอดอากาศยาน น้ำมันจะถูกลำเลียงส่งไปยังหัวจ่าย (Hydrant Pit Valve) เพื่อเติมน้ำมันอากาศยานด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Dispenser โดยรถเติมน้ำมันอากาศยานจะทำหน้าที่วัดปริมาณน้ำมัน กรองแยกน้ำและควบคุมแรงดันของน้ำมันอากาศยานให้มีอัตราการไหลของน้ำมันที่เหมาะสมกับอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันผ่านท่อแรงดันสูงยังประกอบด้วยระบบควบคุมแรงดันท่อ ระบบตรวจสอบการรั่วไหล และระบบหยุดจ่ายน้ำมันฉุกเฉิน (Hydrant Emergency Shutdown) เป็นปุ่มกดแจ้งเหตุ ติดตั้งอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยานทุกหลุมจอด มี

หน้าที่ส่งสัญญาณด้วยระบบ SCADA ผ่าน Fiber Optic Cable แจ้งเหตุในกรณีฉุกเฉินเพื่อปิดวาล์วในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องทันที อีกทั้งเพื่อประกันความปลอดภัยและให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2560 ที่ผ่านมา มีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ซึ่งมีแผนจะขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจำนวน 15 ล้านคนต่อปี และสร้างลานจอดอากาศยานเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ซึ่งรองรับเครื่องบินขนาดโบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอดและแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด รวมเพิ่ม 28 หลุมจอด โดย บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน ได้รับสิทธิให้ลงทุนก่อสร้างและดำเนินการโครงการระบบท่อแรงดันสูงบนพื้นฐานของสัญญาอนุญาตเดิม ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อไปแล้วตั้งแต่ปี 2558 และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2562

2) ท่าอากาศยานดอนเมือง

บมจ.ท่าอากาศยานไทย เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างระบบท่อแรงดันสูงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองลงทุนก่อสร้าง โดยมี บริษัทเป็นผู้เช่าเพียงรายเดียว ทำหน้าที่ดำเนินการรวมถึงดูแลรักษาระบบ ซึ่งค่าเช่าระบบท่อแรงดันสูงจะคิดตามพื้นที่ของหลุมจอดอากาศยาน (Aircraft Parking Bay) ที่มีอุปกรณ์หัวจ่ายน้ำมัน (Hydrant Pit Valve) ติดตั้งอยู่เพื่อใช้เติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน

จากการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบบทบาทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก (Hub Airport) รองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) และเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อ (Connecting Flight) เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคและใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ เส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) เพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนโยบายดังกล่าว ลักษณะของสายการบินที่เลือกใช้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองส่วนใหญ่จะมีเส้นทางการบินในระยะใกล้ มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและต้องการความรวดเร็วในการให้บริการเนื่องจากมี Turnaround Time สั้น แต่มีปริมาณการเติมน้ำมันต่อเที่ยวบินน้อย

ปัจจุบัน ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเพิ่มสูงขึ้นในอัตราที่สูงมากในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 2 ซึ่งแล้วเสร็จตั้งแต่เมื่อเดือนธันวาคม 2558 ให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี แต่ในปี 2560 มียอดผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 37.2 ล้านคนต่อปีไปแล้ว และมีแนวโน้ม

เพิ่มขึ้นทุกๆ ปี บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้พิจารณาจัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 (ปี 2560 - 2568) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคนต่อปีและจะเป็นการพัฒนาที่เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง (Ultimate Capacity) ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 40 ถึง 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยจะก่อสร้างลานจอดอากาศยานและทางขับเชื่อมสำหรับอากาศยาน Code C จำนวน 12 หลุม และหลุมจอดระยะไกลเพื่อรองรับอากาศยาน Code A หรือ B จำนวน 4 หลุมจอด และ Code C จำนวน 32 หลุมจอด คาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จในปี 2568

2.1.1.3 บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Airport Fuel Storage Service)

บริษัทประกอบธุรกิจสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน โดยบริการรับจัดเก็บน้ำมันอากาศยานให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกรายในท่าอากาศยาน บริษัทน้ำมันทุกรายจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาและขนส่งน้ำมันอากาศยาน ซึ่งได้คุณสมบัติของน้ำมันอากาศยาน (Certified Product) มาเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท เพื่อรอการจ่ายเข้าสู่ท่าอากาศยานและเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน โดยบริษัทจะควบคุมคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงที่รับจ่ายตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Requirement for Jointly Operated System (AFQRJOS) และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานของการให้บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants (JIG 2) ที่ออกโดย Joint Inspection Group ก่อนจะถูกลำเลียงนำไปเติมน้ำมันให้กับอากาศยาน บริษัทจะเป็นผู้บันทึกการรับ-จ่าย และจัดทำรายงานยอดคงเหลือของปริมาณน้ำมันของบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกราย ทั้งนี้การจัดสรรปริมาณน้ำมันจัดเก็บหรือสต็อกน้ำมันในถัง จะเป็นไปตามสัดส่วนยอดขายของบริษัทน้ำมันแต่ละราย ซึ่งต้องสำรองน้ำมันในปริมาณที่เพียงพอสำหรับเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบินที่เป็นลูกค้าของตน โดยในปี 2560 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทเป็นสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานแห่งเดียวที่เชื่อมต่อกับท่อส่งน้ำมันของ บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน ปัจจุบัน สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 15 ล้านลิตร จำนวน 5 ถัง รวมความจุ 75 ล้านลิตร คิดเป็นปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายให้ท่าอากาศยานได้เท่ากับ 4 วัน

นอกจากนี้ในพื้นที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทยังมีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 10 ล้านลิตร อีกจำนวน 3 ถัง รวมความจุรวม 30 ล้านลิตร เข้าโดย บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท จึงทำให้ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณน้ำมันอากาศยานสำรองขนาด

ความจุรวม 105 ล้านลิตร โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทางเท่านั้น ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก. ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิจาก Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2558 – 2560 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2560	4,605.2	4,624.0
2559	4,522.2	4,532.3
2558	4,365.2	4,358.3

2) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ตั้งแต่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย เปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามนโยบายรัฐบาล ทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองมีการเติบโตของเที่ยวบินและปริมาณความต้องการเติมน้ำมันอากาศยานในอัตราที่สูงมากในช่วงตั้งแต่ปี 2556 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี ปัจจุบันสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมืองมีถังจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน จำนวน 4 ถัง ขนาดความจุรวมทั้งสิ้น 31 ล้านลิตร และมีปั๊มสำหรับสูบน้ำมันซึ่งประกอบไปด้วยปั๊มขนาดใหญ่ (Hydrant Pumps) จำนวน 2 ตัว มีความสามารถในการสูบน้ำมันต่อชั่วโมง 270 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง และปั๊มน้ำมันขนาดเล็ก (Jockey Pump) จำนวน 1 ตัว มีความสามารถในการสูบน้ำมันในปริมาณ 70 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง

ในปี 2560 ท่าอากาศยานดอนเมือง มีปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายได้ประมาณ 8 วัน โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทาง ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก. ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิจาก Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2558 – 2560 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2560	1,119.9	1,122.6
2559	1,384.0	1,125.0
2558	1,200.9	925.3

3) สถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค

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

ท่าอากาศยานสุโขทัยและตราด เป็นท่าอากาศยานที่บริษัทใช้การดำเนินธุรกิจรูปแบบเดียวกัน ซึ่งมีปริมาณเที่ยวบินและการเติมน้ำมันเฉลี่ยต่อวันค่อนข้างน้อย โดยลงทุนก่อสร้างถังเก็บน้ำมันอากาศยานขนาด 25,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรับน้ำมันที่จะถูกขนส่งมาโดยรถบรรทุกน้ำมัน แตกต่างกับท่าอากาศยานสมุย ที่มีขนาดของท่าอากาศยานที่ใหญ่กว่า ตั้งอยู่บนเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี การขนส่งน้ำมันอากาศยานจะใช้วิธีขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกน้ำมันขึ้นเรือเข้ามาจากฝั่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ดังนั้น จึงต้องสำรองน้ำมันเพื่อให้เพียงพอในการสำรองจ่ายหากเกิดภัยธรรมชาติ เช่น กรณีเกิดพายุ เรือไม่สามารถให้บริการได้ โดยบริษัทลงทุนก่อสร้างถังเก็บน้ำมัน 3 ถัง ขนาดความจุรวม 1.05 ล้านลิตร เพื่อลดความเสี่ยงของการให้บริการที่อาจหยุดชะงักได้

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่ 15°C Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2558 – 2560 (หน่วย ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2560	31.2	30.8
2559	25.8	25.7
2558	24.0	24.2

2.1.2 ธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ (Pipeline Transportation Services)

บริษัทได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจระบบขนส่งน้ำมันทางท่อผ่านการถือหุ้นใน บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อที่อยู่ภายนอกท่าอากาศยาน ซึ่งสามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) โดยจะให้บริการขนส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน เริ่มต้นจากโรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) คลังน้ำมันของ บจก. เซลล์แห่งประเทศไทย และ บจก. เซฟรอน (ไทย) ที่ตั้งอยู่บริเวณชองนนทบุรี ไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง และในท่อส่งน้ำมันเส้นเดียวกันจะให้บริการขนส่งน้ำมันภาคพื้นดิน ดีเซลและเบนซิน จากต้นทางเดียวกันมาสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีความยาวแนวท่อ 69 กิโลเมตร และสำหรับเส้นทางการขนส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะใช้วิธีขนส่งผ่านท่อจากต้นทางทางเดียวกัน แล้วเชื่อมต่อแนวท่อกับระบบท่อหลักที่บริเวณสถานีควบคุมมักกะสัน รวมความยาวแนวท่อจากมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 30 กิโลเมตร บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ได้ลงทุนขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปภาคเหนือ ต่อจากท่อเดิมที่คลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปยังคลังน้ำมันพิจิตรและคลังน้ำมันนครลำปาง ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยส่งเสริมความมั่นคงด้านการสำรองพลังงานของประเทศ ช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ อีกทั้งยังลดภาวะโลกร้อนโดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในอนาคต ขณะนี้บริษัท FPT ได้เริ่มก่อสร้างคลังน้ำมันพิจิตร ในเดือนสิงหาคม 2559 และ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี 2562

2.1.3 การให้เช่าทรัพย์สินและระบบให้บริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงรายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินของบริษัท ตั้งแต่ ปี 2558 ถึง ปี 2560

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2558		ปี 2559		ปี 2560	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการเช่าทรัพย์สิน						
บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ						
- พื้นที่	3.11	5.38	5.46	9.81	9.27	15.80
- อาคาร	5.60	9.69	5.60	10.06	5.60	9.54
-ระบบรับน้ำมัน,คลังน้ำมันอากาศยาน (ดอนเมือง)	9.86	17.06	11.02	19.80	11.45	19.52
-ระบบรับน้ำมันทางท่อ (สุวรรณภูมิ)	17.28	29.89	17.41	31.29	17.95	30.59
-ระบบรับน้ำมันดีเซล (ดอนเมือง)	8.89	15.37	2.80	5.03	-	-
บจก. ท่อส่งท่อน้ำมันปิโตรเลียมไทย						
- ที่ดิน (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	5.40	9.34	5.47	9.83	5.54	9.44
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	4.75	8.22	4.85	8.72	4.95	8.44
บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน						
- อาคาร	1.46	2.52	1.63	2.93	1.71	2.91
- ระบบสาธารณูปโภค	0.46	0.80	0.49	0.88	0.51	0.88
บจก. เพอร์ลาแอสเซทส์						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	0.30	0.52	0.22	0.40	-	-
บจก.อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป						
- อาคารสำนักงานชั่วคราว	0.30	0.52	-	-	-	-
- ระบบสาธารณูปโภค	0.40	0.69	-	-	-	-
บมจ.การบินกรุงเทพ						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	-	-	0.18	0.32	1.39	1.82
บจก.อินฟินิตี้ เซอร์วิส						
- ระบบสาธารณูปโภค(ดอนเมือง)	-	-	0.52	0.32	0.62	1.06
รวม	57.81	100.00	55.65	100.00	58.99	100.00

นอกจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการน้ำมันอากาศยานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัท คือ

- 1) ให้เช่าพื้นที่จัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทสามารถบริหารถึงน้ำมันที่มีอยู่ 5 ถัง ซึ่งใช้การจัดเก็บน้ำมันความจุรวม 75 ล้านลิตร โดยนำส่วนที่เกินจากความต้องการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในแต่ละช่วงเวลาไปให้เช่าเพื่อหารายได้
- 2) ให้เช่าระบบรับน้ำมันทางท่อที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัทเป็นผู้ลงทุนระบบรับและคิดค่าบริการจาก บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ ในการขนส่งน้ำมันอากาศยานเข้าสู่ถังน้ำมันของบริษัท
- 3) ให้เช่าพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค เพื่อติดตั้งระบบรับน้ำมันทางท่อที่เชื่อมต่อกับ บจก.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย ซึ่งต้องเข้ามาใช้พื้นที่ของบริษัทในการประกอบธุรกิจท่อขนส่งน้ำมัน
- 4) ให้เช่าพื้นที่และถังน้ำมัน เพื่อจัดเก็บน้ำมันดีเซล ที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง จำนวน 4 ถัง โดยมีปริมาณความจุในการจัดเก็บรวม 40 ล้านลิตร
- 5) รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สิน ที่ดินและค่าสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงปริมาณการรับน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งแต่ปี 2558 – 2560 (หน่วย ล้านลิตร)

ปี	สุวรรณภูมิ		ดอนเมือง		รวม	
	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE
2560	1,743.8	2,861.4	322.0	797.9	2,065.8	3,659.4
2559	1,698.7	2,823.4	568.3	815.7	2,267.0	3,639.2
2558	1,673.5	2,691.8	552.8	648.1	2,226.3	3,339.9

2.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

การประกอบธุรกิจการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัทในปี 2560 ที่ผ่านมา บริษัทยังคงลงทุนขยายขีดความสามารถในการให้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมืองตามการเติบโตของเที่ยวบินของท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันผู้โดยสารมีแนวโน้มหันมาใช้บริการเดินทางโดยเครื่องบินแท่นรถโดยสารมากขึ้น ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเป็นฐานการบินของสายการบินต้นทุนต่ำ หรือ Low Cost Carriers (LCCs) โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ มีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 และจะเป็นการพัฒนาที่เต็มขีดความสามารถและศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง (Ultimate Capacity) โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้มีหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้นอีก 36 หลุมจอด มีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 40 ถึง 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

เนื่องจากในปี 2560 มีสายการบินบางรายย้ายไปใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบิน ทำให้มีจำนวนเที่ยวบินที่บริษัทให้บริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งสิ้น 124,015 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.7 จากปีก่อน ในขณะที่มีปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 1,123.0 ล้านลิตร ลดลงร้อยละ 0.2 จากปีก่อน ซึ่งปัจจัยหลักมาจากการปรับกลยุทธ์ของสายการบินในการประหยัดต้นทุน โดยลดปริมาณการสำรองในการทำการบินแต่ละเที่ยวบิน เพราะได้รับผลกระทบจากมาตรการจัดเก็บอัตราภาษีน้ำมันอากาศยานเพิ่ม ตลอดจนเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีอัตราการใช้เชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดการใช้น้ำมันได้อย่างมาก อย่างไรก็ตาม การเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางการบิน จากผลดีที่ประเทศไทยได้รับการปลดธงแดงขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลี รวมถึงการเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นที่มีขนาดที่นั่งมากขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารที่มีมากขึ้น จะส่งผลให้มีการเติมน้ำมันเพิ่มขึ้นและยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันบริษัทได้เข้าพื้นที่หลุมจอดอากาศยานที่มีระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินแบบ Hydrant System จาก ทอท. รวม 64 หลุมจอด ครอบคลุมทุกหลุมจอดที่เปิดใช้งานทั่วพื้นที่ลานจอดท่าอากาศยาน เพื่อให้การด้วยระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินฯ ด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser ซึ่งมีจำนวน 21 คัน มาให้บริการร่วมกับการเติมน้ำมันด้วยรถบรรทุกน้ำมันแบบ Refueller จำนวน 9 คัน และในปี 2561 บริษัทยังได้เตรียมแผนลงทุนจัดหารถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser เพิ่มอีกจำนวน 4 คัน เพื่อรองรับให้ทันกับการขยายตัวของเที่ยวบินที่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 9-10

สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศที่ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ในปี 2560 มีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 จากปีก่อน รวม 59.1 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 และ โบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด รวมรองรับอากาศยานเพิ่มได้ 28 ลำมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2562 จากนั้นจะ

ดำเนินการขยายสนามบินในระยะต่อไป คือ การสร้างรันเวย์เส้นที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อขยายการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 90 ล้านคนต่อปี ที่วางแผนจะให้แล้วเสร็จภายในปี 2565

ในปี 2560 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกับเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 163,686 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 จากปีก่อน ด้วยปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 4,084 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน โดยใช้รถเติมน้ำมัน 2 ประเภท คือ รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser จำนวน 40 คัน และแบบ Refueller จำนวน 2 คัน และมีถังน้ำมัน Jet A-1 รวมเป็นจำนวน 5 ถึง ความจุรวม 75 ล้านลิตร

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.1 นโยบายและลักษณะการตลาดของบริการที่สำคัญ

2.3.1.1 นโยบายการตลาด

ในปัจจุบัน บริษัทยังเน้นการตลาดโดยการทำสัญญา Into-wing Contract กับบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ในการให้บริการเติมน้ำมันกับ สายการบิน ณ ท่าอากาศยาน ที่บริษัทเป็นผู้ให้บริการทุกแห่ง โดยบริษัทจะแจ้งราคาค่าบริการให้กับผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งผู้ค้าน้ำมัน จะนำค่าบริการรวมกับต้นทุนอื่น ๆ อาทิ ค่าื่อน้ำมัน ค่าจัดส่ง เป็นต้น เพื่อประมูลขายน้ำมันกับสายการบินต่อไป โดยแยกราคา ค่าบริการของบริษัทให้สายการบินได้ทราบ ทั้งนี้ บริษัทให้บริการกับผู้ค้าน้ำมันและสายการบินทุกรายในระดับมาตรฐานบริการ เดียวกัน ในปี 2560 ที่ผ่านมา บริษัทยังรักษาความเป็นผู้นำตลาด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร้อยละ 88.3 กลยุทธ์ด้านการตลาดยังมุ่งเน้นที่ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ไว้วางใจได้ โดยดูแลลูกค้าของผู้ค้าน้ำมัน คือ สายการบิน ด้วยการ ให้บริการที่ปลอดภัย ตรงต่อเวลาและส่งน้ำมันที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อไม่ให้เกิดการร้องเรียนหรือเป็นเหตุให้เที่ยวบินล่าช้า

นอกจากนั้น บริษัทจัดทำการศึกษาความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางตรง คือ ผู้ค้าน้ำมันและทางอ้อม คือ สายการบิน ทุกปี พร้อมมีหน่วยงานเข้าพบลูกค้าเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังคำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ นำมาปรับปรุง และหากเกิดกรณี ร้องเรียน บริษัทจะดำเนินการชี้แจงทันทีโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ บริษัทให้บริการการจัดเก็บสต็อกน้ำมันและจัดทำระบบรายงาน ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับผู้ค้าน้ำมัน ด้วยข้อมูลที่ทันสมัยเป็นรายวัน ตลอดจนรักษาความลับและระมัดระวังการเปิดเผยข้อมูลของ ผู้ค้า ตามข้อกำหนดโดยยึดหลักธรรมาภิบาลที่ดี

2.3.1.2 กลยุทธ์การแข่งขัน

ปรัชญาในการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ ดำเนินธุรกิจการบริการเติมน้ำมันอากาศยานให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากล ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสุด นอกจากกลยุทธ์การบริการที่เน้นความเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับของบริษัทน้ำมัน และสายการบินทั่วโลกแล้ว บริษัทยังมีกลยุทธ์อื่นๆ ที่ใช้ในการแข่งขันกับผู้ให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ตามปรัชญา ของบริษัท 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) และผู้ค้ำน้ำมัน Joint Inspection Group (JIG) นอกจากนั้นแล้ว บริษัทยังได้รับการรับรองคุณภาพระบบการให้บริการของบริษัทด้วย ISO 9001:2015 และระบบการจัดการ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 ดังนั้น สายการบินต่างๆ ที่มาใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่าทุกเที่ยวบินจะได้รับน้ำมันอากาศยานที่ได้มาตรฐาน และคุณภาพตรงตามความต้องการของลูกค้า

2) การรับรองคุณภาพบริการ

บริษัทให้ความมั่นใจว่าสายการบินจะได้รับการบริการที่ตรงต่อเวลา ตามตารางการบินของสายการบิน ด้วยการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรอันทันสมัย ทัดเทียมกับท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างดี ตลอดระยะเวลา ที่ผ่านมามีบริษัทเป็นที่ยอมรับจากสายการบินต่างๆ ว่าให้บริการด้วยความปลอดภัยสูงสุด และควบคุมคุณภาพของน้ำมัน อากาศยานได้ตามมาตรฐานสากล โดยเปิดให้หน่วยงานตรวจสอบของสายการบิน กลุ่มสายการบินและผู้ค้ำน้ำมันได้เข้ามา ตรวจสอบ เป็นประจำทุกปี

3) การกำหนดราคาที่สามารถแข่งขันได้

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการการเติมน้ำมันอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในระดับที่สามารถ แข่งขันได้กับคู่แข่ง ซึ่งคือท่าอากาศยานต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทกำหนดอัตรา ค่าบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินงานของระบบท่อแรงดันสูง ค่าจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน

4) การตระหนักด้านความปลอดภัย

บริษัทให้ความสำคัญถึงระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มุ่งเน้นนโยบาย ด้านความปลอดภัย ในการควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สายการบินต่างๆ ในด้าน ความปลอดภัยในการให้บริการ โดยจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลโดยเฉพาะ ขึ้นตรงต่อกรรมการผู้จัดการ พร้อมสนับสนุน งบประมาณ เพื่อให้ดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์

2.3.1.3 นโยบายราคา

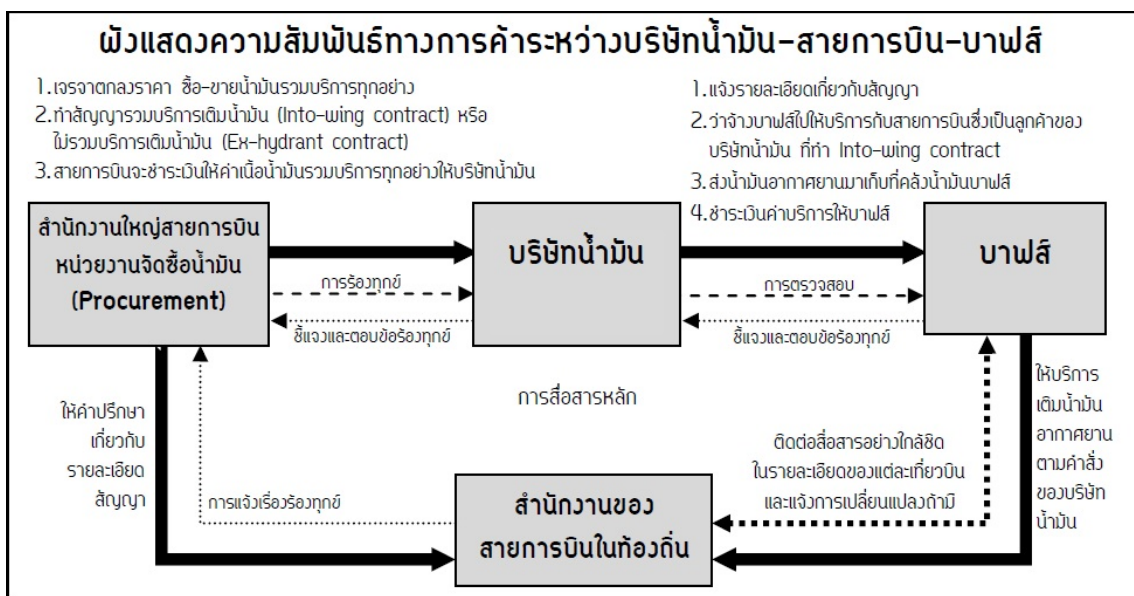
นโยบายราคาของบริษัทจะกำหนดโดยการพิจารณาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ภาวะเศรษฐกิจ การแข่งขัน และแผนการดำเนินงาน ของบริษัท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร

2.3.1.4 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของบริษัท ได้แก่ บริษัทผู้ค้ำน้ำมันที่ขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบินต่างๆ ที่มาลงจอด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัย และตรวด โดยเมื่อบริษัทผู้ค้ำน้ำมันทำสัญญาซื้อขายน้ำมันกับสายการบิน จะรวมการซื้อบริการ เติมน้ำมันของบริษัทไว้ในสัญญาซื้อขายน้ำมันด้วย เรียกว่า Into-wing Contract

2.3.1.5 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

หลังจากที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันกับบริษัทสายการบินต่างเจรจาตกลงรายละเอียดของสัญญาซื้อขายน้ำมันและบริการเติมน้ำมันแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายละเอียดและเงื่อนไขของสายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้า ให้บริษัททราบเพื่อไปให้บริการเติมน้ำมันจากนั้น บริษัทผู้ขายน้ำมันจะส่งน้ำมันอากาศยานมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการ จัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วบริษัทจึงออกไปให้บริการตามสัญญา หลังการบริการบริษัทจะจัดทำเอกสาร ใบรับการส่งน้ำมัน (Delivery Receipt หรือ D/R) ให้แก่สายการบินหลังการให้บริการทุกเที่ยวบิน และจัดทำรายงานสรุปยอดขาย ปริมาณน้ำมันรวมให้แก่บริษัทผู้ขายน้ำมัน ปัจจุบันบริษัทให้บริการใน 5 ท่าอากาศยานได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัย และตราด ขึ้นตอนต่าง ๆ และการสื่อสารในการให้บริการสามารถอธิบายได้ดังภาพดังต่อไปนี้



2.3.1.6 เงื่อนไขการบริการ

บริษัทมีเงื่อนไขการบริการให้กับสายการบินต่างๆ แบ่งเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

(1) บริการตามสัญญา

เป็นการให้บริการเติมน้ำมันฯ ตามเงื่อนไขของสัญญาที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันได้ตกลงไว้กับสายการบิน และแจ้งรายละเอียดของ ลูกค้าสายการบินให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(2) บัตรเครดิตของผู้ให้บริการน้ำมัน

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายชื่อของบัตรเครดิตที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันยอมรับและอนุญาตให้สายการบินผู้ถือบัตรรับบริการ เติมน้ำมันฯ ได้ ให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(3) เงินสด

ในกรณีที่สายการบินไม่มีสัญญาตามข้อ 1 หรือไม่มีบัตรเครดิตตามข้อ 2 สายการบินสามารถชำระค่าน้ำมันรวมค่าบริการ เป็นเงินสด โดยบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเป็นผู้แจ้งราคาซื้อขายเงินสดให้บริษัททราบล่วงหน้า ทั้งนี้ จะรับเฉพาะสกุลเงินบาทเท่านั้น หากมีสายการบินติดต่อขอรับบริการ บริษัทจะเป็นผู้เก็บเงินจากสายการบิน และเก็บรักษาไว้ให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นการชั่วคราว แล้วส่งมอบให้ทั้งจำนวนต่อไป

(4) P-Card

บริษัทผู้ค้าน้ำมันบางรายได้ร่วมกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศจัดทำระบบการรับชำระเงินแบบใหม่ที่เรียกว่า P-Card ซึ่งมี ลักษณะเช่นเดียวกับบัตรเครดิตที่ใช้ในการซื้อสินค้าทั่วไป สายการบินสามารถติดต่อบริษัทผู้ค้าน้ำมันผู้ออกบัตร ทำบัตร P-Card ใช้ชำระค่าน้ำมันและบริการการเติมน้ำมันตามวงเงินที่มีอยู่ในบัตร แล้วเช่นเดียวกับเงินสด ซึ่งสะดวกกว่าการเรียกเก็บเป็นเงินสด แต่ธนาคารที่เป็นผู้ออกบัตรให้ยังมีน้อยราย และเป็นของธนาคารพาณิชย์ในประเทศ เท่านั้น

2.3.1.7 ขั้นตอนการเรียกเก็บและได้รับชำระค่าบริการเติมน้ำมัน

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

บริษัทจะเรียกเก็บค่าบริการเติมน้ำมันฯ จากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายเดือนทุกเดือน โดยคำนวณค่าบริการเติมน้ำมันจากยอดน้ำมันทั้งหมดที่ให้บริการแก่สายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้าของแต่ละบริษัทผู้ค้าน้ำมันในเดือนนั้นๆ จากนั้นบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเรียกเก็บค่าน้ำมัน ซึ่งรวมค่าบริการทั้งหมดจากบริษัทสายการบินต่อไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันตามสัญญาซื้อขายระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันกับสายการบิน

2.3.2 สถานะอุตสาหกรรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานและการแข่งขัน

1) สถานะอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

อุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นธุรกิจที่การขยายตัวเติบโตควบคู่ไปกับธุรกิจทำอากาศยาน การท่องเที่ยวและสายการบิน โดยอิงกับปริมาณจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน ซึ่งแต่ละเที่ยวบินจะมีอัตราการเติมน้ำมันขึ้นอยู่กับชนิดของอากาศยานและระยะทาง ดังนั้นปัจจัยใดๆ ที่มีผลกระทบต่อการเติบโตของธุรกิจดังกล่าวก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานโดยรวม

ในปี 2560 แม้ว่าในช่วงต้นปีบริษัทจะได้รับผลกระทบตามธุรกิจการบิน จากปัญหาไวรัสโคโรนาและแรงกดดันจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประกอบกับทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ปิดปรับปรุงทางวิ่งในช่วงตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2560 รวม 60 วัน แม้ว่าสายการบินจะไม่ยกเลิกเที่ยวบิน แต่ทำให้ต้องสำรองน้ำมันจาก

ต้นทางและไม่มีเที่ยวบินพิเศษทำการบินในช่วงเวลาดังกล่าว อีกทั้งการเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันสูง เช่น B787 A350 และ A320 ส่งผลกระทบเชิงลบต่อปริมาณเที่ยวบินและการเติมน้ำมัน

ในช่วงครึ่งปีหลัง ภายหลังการปลดธงแดงและการเพิ่มขึ้นของสายการบินในเส้นทางอินเดียและรัสเซียสามารถเข้ามาทดแทนสล็อตการบินจากจีน ทำให้ทั้งปริมาณนักท่องเที่ยวและเที่ยวบินกลับมาเติบโตเพิ่มขึ้น

จากจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2560 ที่เดินทางเข้าประเทศไทยมีทั้งสิ้น 35.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 จากปีก่อน และมากกว่าร้อยละ 80 เดินทางโดยเครื่องบินผ่านทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมทั้งสองท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น มีจำนวนเท่ากับ 5,207 ล้านลิตร ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

ตารางเปรียบเทียบปริมาณการเติมน้ำมันกับจำนวนเที่ยวบินรวมเฉพาะของบริษัท

ปี	จำนวนอากาศยานที่เติมน้ำมัน (เที่ยวบินต่อปี)				ปริมาณการเติมน้ำมัน (ล้านลิตรต่อปี)			
	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	รวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	รวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
2560	163,686	124,015	287,701	3.0	4,084	1,123	5,207	2.3
2559	157,355	121,910	279,265	8.8	3,964	1,125	5,089	8.4
2558	145,501	111,289	256,790	18.3	3,769	925	4,694	9.2

2) สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม

ปัจจุบันท่าอากาศยานภายในประเทศมีจำนวน 38 แห่ง แบ่งเป็นท่าอากาศยานหลัก ท่าอากาศยานรอง และท่าอากาศยานรองขนาดเล็ก บริหารงานโดยหน่วยงานของรัฐบาลและเอกชน การให้บริการเติมน้ำมันยังมีเฉพาะในท่าอากาศยานเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น ซึ่งในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเติมน้ำมันจะมียกข้อยกเว้นในการกำหนดจำนวนผู้ให้บริการเติมน้ำมันที่แตกต่างกัน มีเพียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งเดียวที่มีนโยบายให้มีผู้ให้บริการเติมน้ำมันมากกว่า 1 ราย นอกเหนือจากนั้นในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเติมน้ำมันจะมีผู้ให้บริการเติมน้ำมันเพียงรายเดียว โดยท่าอากาศยานหลักภายในประเทศซึ่งมีปริมาณการเติมน้ำมันสูงสุด บริหารงานโดย บมจ.ท่าอากาศยานไทย มีบริษัทเป็นหนึ่งในสองรายที่ให้บริการเติมน้ำมันที่สุวรรณภูมิและเป็นผู้ให้บริการรายเดียวที่ดอนเมือง ส่งผลให้ บริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดรวมสูงสุดในประเทศและเป็นผู้นำตลาด

นอกจากท่าอากาศยานภายในประเทศแล้ว คู่แข่งขันยังเป็นที่ท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ดังนั้น ในการตัดสินใจเปิดเส้นทางบินและลงจอดที่ท่าอากาศยานใด ต้นทุนค่าน้ำมันจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนสำคัญต่อการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและทำให้การเติมน้ำมัน

ของท่าอากาศยานในต่างประเทศเป็นคู่แข่งของธุรกิจการให้บริการเติมน้ำมันเช่นเดียวกัน บริษัทจึงกำหนดนโยบายการตลาดด้วยการมุ่งเน้นการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากล ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสุด

2.1) สภาพการแข่งขันระหว่างประเทศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติแต่ละแห่งมีการแข่งขันเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง อย่างเช่นท่าอากาศยานในประเทศสิงคโปร์ได้เปิดใช้อาคารผู้โดยสารใหม่ด้วยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้แทนการใช้คน ท่าอากาศยาน Changi Airport จึงได้รับรางวัลเป็นท่าอากาศยานที่ดีที่สุดในโลก โดยพบว่ามีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ใช้ท่าอากาศยานถึง 60 ล้านคนในปี 2560 จากขีดความสามารถที่รองรับได้ 82 ล้านคนปี ค่ำคั้งที่สุดเป็นอันดับที่ 6 ของโลก และ Hong Kong International Airport มีผู้โดยสาร 70.6 ล้านคน เติบโตขีดความสามารถที่รองรับได้ 70 ล้านคนปี โดยมี Dubai International Airport เป็นท่าอากาศยานอันดับที่ 1 มีจำนวนผู้โดยสารรวมสูงสุด 83 ล้านคน จากขีดความสามารถที่รองรับได้ 90 ล้านคนปี (ข้อมูลจาก Airports Council International)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งถูกออกแบบมาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคนปี แต่จำนวนผู้โดยสารในปี 2560 มีถึง 55.9 ล้านคนแล้ว ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ได้ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 30 ล้านคนต่อปีเสร็จเมื่อปี 2559 แต่ในปี 2560 มียอดผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 37.2 ล้านคนปี ไปแล้วเช่นกัน เนื่องจากได้รับผลดีจากตลาดการท่องเที่ยวไทยที่มีการเติบโตอย่างมากจากปริมาณนักท่องเที่ยวในปี 2560 ที่มีจำนวนมากกว่า 35 ล้านคน สูงสุดเป็นประวัติการณ์นับจากมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทยเกิดขึ้น และยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จึงเห็นได้ว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เลือกประเทศไทยเป็นจุดหมายยังมีอยู่มาก แต่การขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานเป็นอุปสรรคที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจ ดังนั้น หากโครงการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมถึงในภูมิภาคแล้วเสร็จตามแผน ก็จะส่งผลให้มีปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นและสามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นๆในภูมิภาคได้ทั้งฮ่องกงและสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนการเติบโตธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัท ทั้งนี้ คาดว่า ทอท. จะเปิดให้บริการส่วนขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 ได้ในไตรมาส 3 ของปี 2563

2.2) สภาพการแข่งขันภายในประเทศ

สำหรับธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานในระดับประเทศ ท่าอากาศยานที่ดำเนินการโดย ทอท. มีทั้งสิ้น 6 แห่ง มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก รองลงมาเป็นท่าอากาศยานดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงใหม่ บริษัทให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินขาเข้า-ออก ร้อยละ 75 ของทั้งหมดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทเป็นผู้ได้สิทธิในการให้บริการ 1 ใน 2 ราย โดยในปี 2560 มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 88.3 ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองบริษัทได้รับสิทธิเป็นผู้ให้บริการรายเดียว และสำหรับท่าอากาศยานอื่นๆ บริษัทมีนโยบายขยายการลงทุนในทุกท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของ ทอท. ที่จะเปิดให้เข้าแข่งขันเพื่อขอรับสัมปทานในอนาคต

นอกจากท่าอากาศยานที่ดำเนินงานโดย ทอท. แล้ว ปัจจุบันบริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัยและตราด ที่ บมจ.การบินกรุงเทพ เป็นเจ้าของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง และเป็นผู้บริหารสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

โดยเป็นผู้ได้รับสิทธิเพียงรายเดียว ในปี 2560 มีปริมาณการเติมน้ำมันรวม 30.8 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 จากปีก่อน ด้วยจำนวนเที่ยวบินรวม 10,956 เที่ยวบิน

รัฐบาลส่งเสริมให้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งที่ 3 ของประเทศไทย ได้ทำการปรับปรุงและพัฒนาให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้านคนต่อปี ซึ่งคาดว่าจะอาคารผู้โดยสารหลังใหม่จะเปิดใช้ในปี 2561 และเพื่อรองรับการขยายตัวของพื้นที่ส่งเสริมระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC เชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และช่วยสนับสนุนประเทศให้เป็น Aviation Hub ที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แม้ว่าจะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ไม่กระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในทางตรงกันข้ามหากการเชื่อมโยงการเดินทางภาคพื้นดินโดยโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานครแล้วเสร็จ ก็จะทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้สะดวกและสามารถดึงดูดผู้มาใช้บริการในภูมิภาคได้เพิ่มมากขึ้น เป็นผลดีต่อภาพรวมของประเทศ

ในส่วนของท่าอากาศยานภูมิภาคของประเทศที่อยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) มีจำนวน 28 แห่ง และกำลังก่อสร้างอีก 1 แห่งที่เบตง รวมเป็น 29 แห่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี เพื่อเพิ่มศักยภาพของท่าอากาศยานและขีดความสามารถของท่าอากาศยาน พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางให้รองรับผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีแผนให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบที่เหมาะสม รวมถึงตั้งให้ ทอท.เข้ามาบริหารท่าอากาศยานบางแห่ง ซึ่งบริษัทมีความสนใจเข้าร่วมลงทุนและแข่งขันในทุกท่าอากาศยาน เนื่องจากบริษัทมีประสบการณ์ดำเนินงานร่วมกับ ทอท. และบริษัทเอกชนอย่าง บมจ.การบินกรุงเทพ ซึ่งประสบความสำเร็จต่อเนื่องอีกทั้งสนับสนุนการทำงานของท่าอากาศยานมาโดยตลอด จึงมีความพร้อมในการลงทุนและมั่นใจในการแข่งขันด้านการบริการที่ได้มาตรฐานโลก

2.3) แนวโน้มสภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในปี 2561

แนวโน้มของการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในปี 2561 มีแนวโน้มที่จะขยายตัวในเกณฑ์ดีอย่างต่อเนื่องตามคาดการณ์ของการขยายตัวของภาคการท่องเที่ยว ซึ่งจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งสิ้นประมาณ 37.6 ล้านคน สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 6.1 โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจาก (1) การปลดธงแดงด้านมาตรฐานความปลอดภัยการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ทำให้สายการบินแข่งขันขยายเส้นทางที่เป็นที่นิยมของไทยและหลายประเทศใช้มาตรการด้านวีซ่า เช่น ใต้หวัน ขยายระยะเวลาเดินทางโดยไม่ต้องมีวีซ่าให้กับคนไทยอีก 1 ปี (2) สล็อตการบินในทุกช่วงเวลาจะเต็ม แต่สายการบินจะเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและอาศัยตารางบินเดิมเปลี่ยนไปเลือกเส้นทางบินจากภายในประเทศเป็นเส้นทางบินต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้มีความต้องการเติมน้ำมันในปริมาณต่อเที่ยวบินเพิ่มขึ้น (3) การบริหารจัดการน่านฟ้าของ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด ที่จะช่วยลดความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศได้ดีขึ้น ในขณะเดียวกัน ทอท. ก็นำระบบการบริหารหลุมจอดที่มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นมาใช้ ช่วยให้บรรเทาความหนาแน่นของปริมาณเที่ยวบินในช่วงเวลาคับคั่ง

บริษัทคาดว่าในสถานการณ์ที่ปกติ ความต้องการปริมาณน้ำมันอากาศยานรวมในปี 2561 จะสามารถขยายตัวในอัตราร้อยละ 3.2 ด้วยจำนวนรวมทั้งสิ้น 5,928 ล้านลิตร เฉลี่ย 16.2 ล้านลิตรต่อวัน สูงกว่าปี 2560 จำนวน 180 ล้านลิตร แบ่งเป็นปริมาณน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจำนวน 1,234 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 10 เฉลี่ย 3.4 ล้านลิตรต่อ

วัน และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยรวมทั้งท่าอากาศยาน 4,693 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 1.5 เฉลี่ย 12.9 ล้านลิตรต่อวัน

สำหรับส่วนแบ่งการตลาดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีการแข่งขันในส่วนของการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน นั้น บริษัทตั้งเป้าหมายรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาดไว้ให้ได้ไม่ต่ำกว่าที่ร้อยละ 85 โดยใช้กลยุทธ์มุ่งเน้นตอบสนองในปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญ ในที่นี้ได้แก่กลุ่มลูกค้าบริษัทน้ำมัน และรักษาระดับคุณภาพการบริการ แบบ “การบริการด้วยหัวใจ (Service with our hearts)” ให้ความสำคัญสูงสุดด้านความปลอดภัยและตอบสนองด้วยเทคโนโลยีการบริการที่ทันสมัย เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าสายการบินซึ่งเป็นลูกค้าทางอ้อม พร้อมกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนของบริษัทอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างกัน

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

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

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดทำแผนการจัดส่งน้ำมันให้บริษัททราบล่วงหน้า และดำเนินการจัดส่งน้ำมันเข้าเก็บไว้ที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานของบริษัท ในปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการของสายการบิน ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทน้ำมันนั้นๆ โดยบริษัทกำหนดนโยบายการจัดเก็บสำรองอย่างเพียงพอ 1 - 3 วัน ของยอดขายทั้งวัน ซึ่งหากบริษัทน้ำมันรายใดไม่ปฏิบัติตามและมีน้ำมันไม่เพียงพอ บริษัทจะไม่สามารถเติมน้ำมันและปฏิเสธการเติมน้ำมันให้กับลูกค้าสายการบินของบริษัทผู้ค้าน้ำมันรายนั้น ทั้งนี้ จะไม่กระทบต่อการให้บริการของบริษัทและลูกค้าสายการบิน ซึ่งลูกค้าสายการบินสามารถได้รับบริการเติมน้ำมันจากบริษัทน้ำมันรายอื่นที่มีปริมาณสำรองเพียงพอในท่าอากาศยานนั้นๆ ได้

2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

- ไม่มี -

2.6 แผนการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทดำเนินธุรกิจด้วยการยึดหลักบริหารกิจการอย่างยั่งยืน สร้างสมดุลทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยได้นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการธุรกิจเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายขององค์กรอย่างต่อเนื่อง

ในด้านการสร้างมูลค่าทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทนั้น บริษัทมีการกำหนดเป้าหมายที่จะมีการเติบโตสร้างมูลค่าให้กับกิจการอย่างยั่งยืน โดยนอกจากรายได้หลักของกลุ่มบริษัทจากการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานแล้ว ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันไปภาคเหนือของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด แล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้อย่างสมบูรณ์ บริษัทจะมีสัดส่วนรายได้เพิ่มขึ้นจากการให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่อในส่วนนี้เพิ่มเติม ซึ่งจะส่งผลให้โครงสร้างรายได้

จากการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในปัจจุบันที่ประมาณร้อยละ 80 และรายได้ค่าบริการจากการให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่ออยู่ที่ประมาณ ร้อยละ 20 เป็นรายได้จากการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานประมาณร้อยละ 65 และรายได้ค่าบริการจากการให้บริการขนส่งน้ำมันทางท่ออยู่ที่ประมาณ ร้อยละ 35 นอกจากนี้ บริษัทได้ตระหนักถึงปัจจัยต่างๆซึ่งอาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงแก่การดำเนินธุรกิจบริษัท เช่น การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี (Disruptive Technology) บริษัทจึงได้มีการเตรียมการเพื่อสร้างความมั่นคงด้านรายได้แก่กลุ่มบริษัท ลดการพึ่งพิงรายได้จากธุรกิจให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน และเพิ่มช่องทางการหารายได้จากธุรกิจใหม่ทั้งที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นการเพิ่มมูลค่ากิจการและกระจายความเสี่ยงรายได้ของบริษัท อาทิเช่น มีการจัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น จำกัด ขึ้นเป็นธุรกิจสนับสนุนการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทด้วยการสร้างและคิดค้นนวัตกรรมเพื่อช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงาน ในขณะเดียวกันก็คิดค้น วิจัย พัฒนา ผลิตภัณฑ์นวัตกรรมและเทคโนโลยีใหม่ๆเพื่อเพิ่มช่องทางการธุรกิจในอนาคต การบินและอุตสาหกรรมปิโตรเลียมให้แก่กลุ่มบริษัท เป็นต้น อีกทั้ง บริษัทได้มีการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมเพื่อจัดอบรมเกี่ยวกับธุรกิจบริการพลังงานโดยมีพนักงานบริษัทที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญเป็นวิทยากร ซึ่งในปีที่ผ่านมาบริษัทได้ให้บริการฝึกอบรมหลักสูตรต่างๆ แก่หน่วยงานภายนอกหลายหลักสูตรเช่น หลักสูตรสถานบริการน้ำมันประเภท จ หลักสูตรฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้น และมีแผนที่จะขยายหลักสูตรอื่นๆในอนาคต ซึ่งการดำเนินการในส่วนนี้ก็จะเป็นการสร้างรายได้เพิ่มแก่กลุ่มบริษัทอีกทางหนึ่ง ประกอบกับบริษัทมีการบริหารจัดการความรู้อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่องซึ่งจะนำไปสู่นวัตกรรมและธุรกิจใหม่ๆได้ เมื่อโอกาสอำนวยหรือสภาพแวดล้อมทางธุรกิจเปลี่ยนไป

ด้านสังคม บริษัทได้ตั้งเป้าหมายและมีการบริหารจัดการที่สมดุลทั้งการสร้างมูลค่าและการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืน โดยได้มีการกำหนดตัวชี้วัดด้านความยั่งยืนเข้าเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของการดำเนินงานตามเป้าหมายขององค์กร ทำให้บริษัทสามารถถ่ายทอดเป้าหมายด้านความยั่งยืนสู่การปฏิบัติการในส่วนงานต่างๆ ของบริษัทได้เป็นอย่างดี โดยได้มีการดำเนินโครงการด้านสังคมเกี่ยวกับการเสริมสร้างสุขภาวะของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบริเวณพื้นที่โดยรอบของบริษัท เป็นต้นแบบในการดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาต่อยอดเป็นการดำเนินธุรกิจเพื่อสังคม (Social Enterprise) ในอนาคตอันใกล้ และขยายแนวคิดความยั่งยืนด้านสังคมสู่กลุ่มบริษัท อาทิเช่น ให้การสนับสนุนการศึกษาแก่สถานศึกษาบริเวณคลังน้ำมันลำปาง โดยในระยะเริ่มต้นได้จัดทำโครงการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของนักเรียนให้กับโรงเรียนสบปราบพิทยาคม อำเภอสบปราบ จังหวัดลำปาง มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของโรงเรียนให้เหมาะสม มีหลักโภชนาการที่ดี เกิดสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีต่อการเรียนการสอนในโรงเรียน นำไปสู่การพัฒนาศักยภาพของครูและนักเรียนอันเป็นส่วนสำคัญของความยั่งยืนด้านสังคมของประเทศ เป็นความสำเร็จในการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนร่วมกันกับชุมชน นอกเหนือไปจากกิจกรรมอื่นๆ อาทิเช่น กิจกรรมเพื่อบำรุงขวัญจิตใจให้ทหารหาญที่ได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ กิจกรรมมอบทุนการศึกษาประจำปีของมูลนิธิช่วยเหลือเด็กกำพร้าของสตรีไทยมุสลิมแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่งเป็นกิจกรรมเพื่อสังคมที่กลุ่มบริษัทได้มีส่วนร่วมเป็นประจำทุกปี



สแกน QR Code เพื่อรับชม“โครงการ
เสริมสร้างคุณภาพชีวิตของนักเรียนให้กับ
โรงเรียนสบปราบพิทยาคมอำเภอสบปราบ
จังหวัดลำปาง”

ด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมุ่งเน้นในการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจหลักให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีการดำเนินการเก็บข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกิจกรรมต่างๆของบริษัทมาเป็นระยะเวลากว่า 4 ปี และได้ดำเนินการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกด้วยการดำเนินกิจกรรมต่างๆภายในองค์กร พร้อมทั้งเข้าร่วมโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย (T-VER) ทำให้บริษัทมีเครดิตที่ได้รับการรับรองที่ถูกต้องตามมาตรฐานของประเทศไทย ปัจจุบัน บริษัทได้ขึ้นทะเบียนโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจตามมาตรฐานของประเทศไทย ซึ่งสามารถยืนยันปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกได้และสามารถสร้างเครดิตคาร์บอนแก่องค์กรได้ โดยบริษัทมีเป้าหมายให้การดำเนินการของกลุ่มบริษัทมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มบริษัทเป็นศูนย์ (Carbon Neutral Company) ภายในปี 2563 การดำเนินการด้านนี้ นอกจากจะช่วยลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศแล้ว กรณีมีเครดิตเหลือ บริษัทยังสามารถนำไปจำหน่ายให้แก่องค์กรธุรกิจอื่นเพื่อเป็นรายได้เสริมแก่กลุ่มบริษัทได้อีกด้วย

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องทั่วทั้งองค์กรตามกรอบการบริหารความเสี่ยงของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission – Enterprise Risk Management (COSO : ERM) ทำให้ปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ได้รับการบริหารจัดการจนสามารถควบคุมความเสี่ยงในระดับที่ยอมรับได้ ส่งผลให้บริษัทยังคงความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลได้ในปี 2560 อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงบางปัจจัยที่ต่อเนื่อง และ ปัจจัยเสี่ยงใหม่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมในปี 2560 โดยแบ่งออกเป็นความเสี่ยงหลัก 5 ด้าน ดังนี้

1. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

1.1 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

บริษัทประกอบธุรกิจหลักคือการให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานโดยมีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างกัน ดังนี้

- 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

จากลักษณะการประกอบธุรกิจข้างต้นจึงเห็นได้ว่าการเติบโตของรายได้หลักบริษัทขึ้นอยู่กับการบินของทำอากาศยานที่บริษัทดำเนินธุรกิจอยู่ ดังนั้นปัจจัยเสี่ยงที่ผ่านมาเช่น เหตุการณ์วินาศภัยทางการเมือง โรคระบาด ภัยธรรมชาติ การปราบปรามทวิศุนย์เหรียญ การปรับเปลี่ยนภาษีสรรพสามิตต่อธุรกิจการบิน เป็นต้น เป็นสาเหตุทำให้จำนวนเที่ยวบินลดลงซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้บริษัทตามสัดส่วนจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง ทั้งนี้ปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวเกิดจากสภาวะแวดล้อมภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ อย่างไรก็ตามบริษัทมีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อรายได้อย่างเป็นระบบ โดยกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยง(Key Risk Indicator) และ จุดชี้วัดความเสี่ยง(Trigger Point) ด้านการเงินประกอบด้วย กระแสเงินสด ค่าใช้จ่ายรวม และ EBITDA เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า กรณีผลการดำเนินงานด้านการเงินมีแนวโน้มที่อาจจะต่ำกว่าประมาณการงบกำไรขาดทุนรายเดือน(เป้าหมาย) ดังนั้นบริษัทจึงสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงโดยการออกมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง ส่งผลให้ยังคงมีผลการดำเนินงานด้านการเงินตามเป้าหมาย รวมทั้งยังคงความสามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้อย่างต่อเนื่องทุกปี

1.2 ความเสี่ยงจากโครงการลงทุนของบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท)

บริษัท มีการลงทุนขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการพลังงานผ่านบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งปัจจุบันมีโครงการใหญ่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างจำนวน 2 โครงการประกอบด้วย โครงการก่อสร้างระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ บมจ.ท่าอากาศยานไทย(ทอท.) รองรับแผนพัฒนาขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ของ บริษัทไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด(TARCO) และ โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปยังภาคเหนือ ของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ซึ่งแต่ละโครงการมีความเสี่ยงที่จะทำให้การก่อสร้างแล้วเสร็จไม่เป็นไปตามกำหนด และหรือ เกินงบประมาณโครงการ ด้วยสาเหตุต่างๆ เช่น แผนการพัฒนาโครงการหลักล่าช้าทำให้โครงการของบริษัทย่อยต้องล่าช้าด้วย การขออนุมัติการก่อสร้างจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ความไม่แน่นอนของสภาพอากาศ ความแตกต่างของพื้นที่ก่อสร้างโครงการ การจัดซื้ออุปกรณ์ที่ต้องใช้ระยะเวลาจัดหาและขนส่งนาน รวมทั้ง การปรับเพิ่มขึ้นของราคาต้นทุนโครงการตามระยะเวลาก่อสร้างที่ขยายออกไป เป็นต้น

ดังนั้นบริษัทจึงมีการบริหารจัดการความเสี่ยงโครงการลงทุนดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- กำหนดให้มีการรายงานความคืบหน้าโครงการต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร(Executive Committee) รายเดือน ในการนี้หากเกิดความเสี่ยงที่อาจทำให้โครงการล่าช้าหรือเกินงบประมาณ คณะกรรมการฯ ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
- กำหนดให้บริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท) จัดทำรายงานความคืบหน้าของแผนควบคุมความเสี่ยงโครงการดังกล่าว ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อสอดคล้องดูแลและให้ความเห็นในการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งมีการนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อสอบทานรายได้ไตรมาส

2. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดใหม่ (Emerging Risk)

เป็นความเสี่ยงที่ยังไม่ได้ปรากฏชัดเจนในปัจจุบันแต่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมที่บริษัทดำเนินธุรกิจ ในการนี้ บริษัทพิจารณาประเด็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทในอีก 3-5 ปีข้างหน้า 1 ประเด็น ดังนี้

2.1 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเริ่มชัดเจนขึ้นและมีแนวโน้มจะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมการบินซึ่งเกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักบริษัทในอนาคต เช่นการเก็บภาษีคาร์บอนในธุรกิจการบิน รวมทั้ง ประเทศไทยได้เข้าร่วม Global Market Base Measure : GMBM in Pilot Phase 2021-2023 ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงในประเด็นของกฎระเบียบภาคบังคับให้ธุรกิจการบินควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตั้งแต่ปี 2563 (Risk driven by change in regulation : GMBM in CORSIA)

เพื่อเตรียมการรองรับการเปลี่ยนแปลงและลดระดับความเสี่ยงในเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศข้างต้น บริษัทจึงมีการจัดตั้ง คณะทำงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งรวมผู้แทนจากบริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท) ร่วมกันศึกษาหาแนวทางการพัฒนาพลังงานทางเลือกและพลังงานทดแทนรวมทั้งดำเนินการขึ้นทะเบียนโครงการที่สามารถลดก๊าซเรือนกระจกเพื่อสร้างคาร์บอนเครดิตและผลักดันให้กลุ่มบริษัทเป็นบริษัทที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์(Carbon Neutral

Company) ในการนี้ บริษัทจึงได้เข้าร่วมโครงการเปิดเผยข้อมูลก๊าซเรือนกระจกในระดับสากล (Carbon Disclosure Project : CDP) รวมทั้งมีการกำหนดแผนลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกลยุทธ์หลักด้านความยั่งยืนตั้งแต่ปี 2561 ในขณะเดียวกัน บริษัทได้มองเห็นโอกาสในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมผ่านบริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท) ในโครงการขยายท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือของ FPT ซึ่งเป็นโครงการที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

3. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

3.1 ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการ

การดำเนินธุรกิจให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานเป็นธุรกิจที่ให้ความสำคัญสูงสุดในเรื่อง ความปลอดภัย และตรงต่อเวลา จึงต้องมีความพร้อมทั้งด้านระบบ อุปกรณ์และบุคลากรที่ตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนการให้บริการ โดยเคร่งครัด ทั้งนี้ระบบและอุปกรณ์อาจขัดข้อง หรือ บุคลากรอาจปฏิบัติข้ามขั้นตอนการให้บริการซึ่งเป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยและการให้บริการที่ตรงต่อเวลา

เพื่อรักษาคุณภาพและประสิทธิภาพการให้บริการที่ปลอดภัยและตรงต่อเวลา บริษัทจึงประกาศให้พนักงานทุกคน ตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนให้บริการอย่างเคร่งครัด และ กำหนด ZERO Tolerance ของการให้บริการโดยไม่เกิด อุบัติเหตุต่ออากาศยาน ในการนี้ได้มีการบริหารความเสี่ยงในด้านอื่นๆ ดังนี้

- จัดตั้งคณะกรรมการกิจการเชื้อเพลิง (Fuelling Operations Committee) ประกอบด้วยผู้บริหารของบริษัท และผู้แทนจากบริษัทน้ำมันที่มีประสบการณ์ด้านน้ำมันอากาศยาน ประชุมรายไตรมาสเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปรับปรุงกระบวนการบริการน้ำมันอากาศยานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รวมทั้งกำหนดให้มีการตรวจสอบระบบปฏิบัติการให้บริการน้ำมันอากาศยาน โดยกลุ่มผู้ตรวจสอบของบริษัทน้ำมัน (Joint Inspection Group – JIG) ปีละ 1 ครั้งเพื่อให้มีความมั่นใจได้ว่าระบบปฏิบัติการของบริษัทเป็นไปตามมาตรฐานสากล
- มีมาตรฐาน ISO9001:2015 และ OHSAS 18001:2007 ควบคุมการปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการ
- บริษัท บาล์ว อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด บริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท) คิดค้นนวัตกรรมและเริ่มนำมาใช้เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ อุปกรณ์ส่งสัญญาณเสียงรณรงค์การทำ KYT อุปกรณ์เพิ่มแสงสว่างให้กับ Intel Hose และ บันไดเติมน้ำมันอากาศยาน รวมทั้งมีการคิดค้นนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง

3.2 ความเสี่ยงจากการพัฒนาขีดความสามารถองค์กรไม่ทันต่อการดำเนินธุรกิจที่มีความท้าทายเพิ่มขึ้น

ความท้าทายของธุรกิจบริการพลังงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่น การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของระบบดิจิทัล การแข่งขันที่เปิดกว้างในอุตสาหกรรมการบินเป็นต้น ในขณะที่บุคลากรระดับบริหารหรือในตำแหน่งงานหลักที่มีประสบการณ์มากกว่า 30 ปี เริ่มเกษียณอายุงาน บริษัทจึงมีความเสี่ยงใน 2 ประเด็นหลักประกอบด้วย การพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรเพื่อทดแทนบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ไม่ทันการณ์ และการขาดองค์ความรู้ที่เป็นระบบเพื่อให้บุคลากรสามารถทำงานทดแทนกันได้

บริษัทจึงมีการจัดทำแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งงานด้วยหลักสูตรฝึกอบรมเตรียมความพร้อมเป็นผู้บริหาร (Management Trainee) รวมทั้งปรับปรุงกระบวนการคัดสรรเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทุกตำแหน่งงาน หลักรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต และ มีการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อรวบรวมองค์ความรู้ให้

เป็นระบบ มุ่งสู่การพัฒนาองค์ความรู้ต่อยอดธุรกิจด้านฝึกอบรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

3.3 ความเสี่ยงจากภัยอันตรายที่อาจเกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ หรือ การก่อการร้าย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องมีการสำรองน้ำมันอากาศยานไว้ในถังเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันซึ่งตั้งอยู่บริเวณใกล้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ดอนเมือง ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอัคคีภัย รวมทั้ง ภัยธรรมชาติ ภัยจากการก่อการร้าย ภัยอันตรายอื่นๆ ที่ยากต่อการคาดการณ์ได้ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อบุคคล ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และ อาจทำให้การดำเนินงานของบริษัทหยุดชะงักได้

เพื่อลดโอกาสและผลกระทบจากความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทมีการจัดทำระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health and Safety Assessment Series: OHSAS 18001:2007) และกำหนดนโยบายอาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานกำกับให้บุคลากรทุกระดับปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มีคณะกรรมการศูนย์การบริหารวิกฤต (Crisis Management Center: CMC) รองรับหากเกิดเหตุการณ์วิกฤต นอกจากนี้ บริษัทได้มีการจัดทำแผนการให้บริการอย่างต่อเนื่องโดยไม่ขอใบรับรองตามแนวทางระบบ ISO 22301:2012 ซึ่งเป็นการส่งเสริมการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และ ลดความเสี่ยงเรื่องธุรกิจหยุดชะงัก (Business Interruption) รวมทั้งได้ถ่ายโอนความเสี่ยงส่วนหนึ่งโดยทำประกันภัยไว้กับ บมจ. ทิพยประกันภัยร่วมกับ บมจ.กรุงเทพประกันภัย ภายใต้กรมธรรม์หลัก 4 ฉบับ ประกอบด้วย กรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินภายใต้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Insurance Policy) โดยรวมความคุ้มครองในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก กรมธรรม์ประกันภัยก่อการร้ายและวินาศภัย กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม และ กรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สินภายใต้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด สำหรับทรัพย์สินเฉพาะ อุปกรณ์สำนักงาน อะไหล่ซ่อมบำรุงและทรัพย์สินของสนามบินภูมิภาค โดยรวมความคุ้มครองในกรณีธุรกิจหยุดชะงักของสนามบินภูมิภาค

4. ความเสี่ยงทางการเงิน

บริษัทและบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) มีการขอสินเชื่อเพื่อลงทุนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ความเสี่ยงด้านการเงินจึงขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและการปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ของแต่ละบริษัท สรุปได้ดังนี้

4.1 บมจ. บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (BAFS) มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงิน 5 วงเงินประกอบด้วย

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Main Depot) และโครงการสถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-plane Services) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 2,000 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14 ปี เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2551 โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 166.8 ล้านบาท
- 2) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด กับธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 800 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14.5 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2550 โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 44.4 ล้านบาท

- 3) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด กับธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 220 ล้านบาท อายุสัญญาเงินกู้ประมาณ 10 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2554 โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 45.0 ล้านบาท
- 4) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้อง กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 650 ล้านบาท ระยะเงินกู้ 8 ปี บริษัทเริ่มจ่ายชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2555 โดยสิ้นสุดถึง 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือ 125.0 ล้านบาท
- 5) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด กับธนาคารทหารไทย จำกัด(มหาชน) วงเงิน 2,250 ล้านบาท ระยะเงินกู้ประมาณ 10 ปี บริษัทเริ่มจ่ายชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 โดยสิ้นสุดถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 2,250.0 ล้านบาท

บริษัทสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกวงเงิน และยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ในระดับที่ดีกว่าข้อกำหนดของสัญญาอย่างมาก ทั้งนี้บริษัทจะมีการสำรองกระแสเงินสดเพื่อการชำระหนี้ล่วงหน้าไว้ตลอดเวลาจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินของบริษัทแม้อยู่ในระดับต่ำ

4.2 บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงินดังนี้

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ระยะที่สองที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ กับธนาคารทหารไทยจำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 550 ล้านบาท อายุสัญญาเงินกู้ 8 ปี (2557-2564) เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2560 โดยสิ้นสุดถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 221.19 ล้านบาท

TARCO เป็นผู้ได้รับสิทธิให้ดำเนินการบริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา 30 ปี ทำให้มีกระแสเงินสดรับจากรายได้ค่าบริการที่แน่นอนจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

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

- 1) สัญญาชำระหนี้ให้แก่บริษัทแม่ (BAFS) ในวงเงิน 795.33 ล้านบาท และ บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 37.86 ล้านบาท โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 306.19 ล้านบาท
- 2) สัญญาเงินกู้โครงการทดแทนน้ำมันอากาศยานกับธนาคารกรุงเทพจำกัด(มหาชน) ในวงเงิน 90 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 (สัญญาแปลงหนี้ใหม่จาก บริษัทเจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด เป็นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2557) จ่ายคืนเงินต้นงวดละ 3.5 ล้านบาททุก 3 เดือน โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 4.00 ล้านบาท

- 3) สัญญาเงินกู้โครงการสร้างถังเก็บสำรองน้ำมันกับธนาคารกรุงเทพจำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 230 ล้านบาท เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2557 จ่ายคืนเงินต้นงวดละ 2.20 ล้านบาททุกเดือน โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 168.05 ล้านบาท
- 4) สัญญาเงินกู้โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันและคลังน้ำมันไปภาคเหนือกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 6,300 ล้านบาท สินเชื่อเพื่อการออกหนังสือค้ำประกันภาระภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 300 ล้านบาท และสินเชื่อเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการที่เพิ่มขึ้นจำนวน 250 ล้านบาท เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2559 โดยสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้เท่ากับ 118.925 ล้านบาท (เบิกเงินกู้งวดแรก)

FPT มีรายได้จากการให้บริการรับน้ำมันผ่านท่อและคลังน้ำมันจาก บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (BCP) ซึ่งเกิน 30% ของรายได้รวมตลอดปี โดย BCP เป็นผู้ใช้บริการรายใหญ่ที่สุดและจำเป็นต้องผ่านระบบท่อของ FPT รายเดียว เนื่องจากมีจุดจ่ายน้ำมันเข้าท่อของ FPT เท่านั้น ทำให้ FPT มีกระแสเงินสดรับจาก BCP ที่แน่นอน กอปรกับ FPT สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกงวดเงิน และ ยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ตามข้อกำหนดของสัญญา ทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

5. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์ที่อาจทำให้ไม่ได้รับเงินปันผล

บริษัทมุ่งเน้นสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง มีแผนการลงทุนเพื่อขยายธุรกิจที่ดำเนินการด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลที่ดีอย่างเคร่งครัด อีกทั้ง บริษัทยังคำนึงถึงกระแสเงินสดและความสามารถในการจ่ายเงินปันผล ให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องในระยะยาวซึ่งสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทในแต่ละปี โดยความเสี่ยงข้อนี้สามารถลดลงได้จากการที่บริษัทมีการจัดทำแผนกลยุทธ์ 5 ปี เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน ประกอบกับ บริษัทมีการกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยงทางการเงินเพื่อเป็นการเตือนภัยก่อนถึงจุดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นคงด้านกระแสเงินสดของบริษัท รวมทั้งคณะกรรมการบริหารจะมีการพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานประจำทุกเดือน เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำรองตามกฎหมาย และสำรองอื่นๆ ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 โดยคำนวณจากกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท อัตราการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและแผนการขยายงานของบริษัทในอนาคต อย่างไรก็ตาม ตลอด 5 ปีที่ผ่านมาในช่วงตั้งแต่ปี 2555-2559 อัตราการจ่ายเงินปันผลหลังหักสำรองต่างๆ เฉลี่ยของบริษัทอยู่ที่ร้อยละ 85 ซึ่งสูงกว่าอัตราการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ในนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัท

สำหรับผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในปี 2561 มีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี ส่งผลให้บริษัทได้รับการต่ออายุสมาชิกแนวร่วมภาคเอกชนในการต่อต้านคอร์รัปชั่น การได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นอย่างต่อเนื่อง และการได้รับรางวัล THAILAND SUSTAINABILITY INVESTMENT หุ่นยั่งยืนดีเด่นจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำหรับบริษัทจดทะเบียนในกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าตลาดตั้งแต่ 10,000-30,000 ล้านบาท ในขณะที่โครงการขยายการลงทุนเพื่อสร้างความเติบโตของฐานรายได้ของกลุ่มบริษัทนั้น ปัจจุบันความก้าวหน้าของโครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนั้น โอกาสที่บริษัทจะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทและบริษัทย่อยที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2560

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ภาวะผูกพัน
1	ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน (Land & land improvement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ,ลำปาง,พิจิตร,กำแพงเพชร	บริษัทเป็นเจ้าของ	-	263.04	มี บางส่วน (**)
2	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า (Leasehold Improvement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	1.23 - 15.63	4.24	ไม่มี
3	เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน (Furniture fixtures and office equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน,สมุย,สุโขทัย	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.07 – 10.01	62.96	ไม่มี
4	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างระบบคลังเชื้อเพลิง (Main depot facilities) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.08 – 19.34	2,919.54	มี บางส่วน (**)(***)
5	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอด (Hydrant Equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	5.08-15.08	13.03	ไม่มี
6	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างสถานีบริการในลานจอด (Intoplane substation) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.58-18.67	51.85	ไม่มี
7	รถเติมน้ำมันอากาศยานและรถบริการ (Vehicle Fleet) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.08-10.01	294.74	ไม่มี
8	ยานพาหนะและอุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน (Motor vehicle & equipment under financial lease agreement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	ทรัพย์สินได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	0.05 - 3.33	43.22	ไม่มี
9	งานระหว่างก่อสร้าง / อุปกรณ์ระหว่างติดตั้ง (*)	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	-	3,551.57	มี บางส่วน(***)
	รวม			7,204.19	

หมายเหตุ

(*) ทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างจะไม่นำมาคิดค่าเสื่อมราคา ดังนั้นอายุการใช้งานจึงยังไม่ลดลง

(**) ทรัพย์สินบางส่วนของบริษัท อยู่ภายใต้สัญญาเช่าอาคารและที่ดินราชพัสดุ รวมทั้งที่ดินที่ใช้ประโยชน์ต่อเนื่องกับอาคารและคลังน้ำมันดอนเมือง โดยกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายในอุปกรณ์และสิ่งก่อสร้าง ซึ่งสร้างอยู่บนที่ดินเช่าราชพัสดุตกเป็น ของกระทรวงการคลังเมื่อสิ้นสุดสัญญา โดยสัญญาเช่ามีอายุ 3 ปี อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ต่อสัญญาเช่ามาตลอดและคาดว่าจะสามารถต่ออายุสัญญาเช่าต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

(***)บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้จ้างระบบท่อส่งน้ำมันและระบบคลังน้ำมัน มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 404 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันหนี้สินระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการและจำนวนที่ดินซึ่งมีสิ่งปลูกสร้างบนที่ดินมูลค่า 1,441 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีรายละเอียดดังนี้
ตารางแสดงสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2560

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาวะผูกพัน
1 (*)	สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย (Right to use leased land of subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของ	8.75	21.52	ไม่มี
2 (**)	สิทธิการใช้อาคารตามสัญญาเช่าที่ดินของบริษัทย่อย (Subsidiary's right to use building under land lease agreement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	10.75-15.76	13.55	ไม่มี
3	ซอฟต์แวร์ คอมพิวเตอร์ (Computer software) ที่ตั้ง : ดอนเมือง , สุวรรณภูมิ	บริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.25 - 6.33	37.82	ไม่มี
	รวม			72.89	

หมายเหตุ

(*) บริษัทฯ ได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด (บริษัทย่อย) ซึ่งต่อมาถูกโอนเป็นของ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตั้งแต่วันที่ มีการโอนธุรกิจ โดยได้แสดงรายการผลต่างระหว่างเงินลงทุนดังกล่าวกับส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย ณ วันที่ซื้อไว้เป็น “สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย” ซึ่งแสดงเป็นรายการสินทรัพย์ภายใต้หัวข้อ “สิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า” ในงบแสดงฐานะการเงินรวม และตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงภายในระยะเวลา 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 2560 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาดังกล่าว อยู่ระหว่างการดำเนินการ

4.3 ต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทาน ของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทานที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2560

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1 (*)	อุปกรณ์ อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง สถานีบริการ (Equipment, building and intoplane substation) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	9.01	99.19	ไม่มี
2 (*)	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอดของบริษัทย่อย (Hydrant equipment) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	19.00	1,066.27	ไม่มี
3. (**)	สิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทาน (Right to use leased land related to concession agreement)	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	8.75	479.74	ไม่มี
4 (***)	ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย (Concession of a subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	18.75	30.58	ไม่มี
	รวม			1,675.78	

หมายเหตุ

(*) ภายใต้สัญญาโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน และสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการบริการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัทฯ และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ตามลำดับ กำหนดให้บริษัทฯ โอนอุปกรณ์ อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามสัญญาให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ส่วนบริษัทย่อยต้องโอนท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแรงดันสูงระบบ Hydrant ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายใน 60 วันก่อนการเปิดให้บริการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาทั้งสองฉบับ อยู่ระหว่างการดำเนินการ

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

(***) บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าเช่าที่ดินสำหรับใช้ในการดำเนินงานให้บริการตามสัญญาสัมปทาน

ตารางแสดงการสรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวของบริษัทและบริษัทย่อย
ณ 31 ธันวาคม 2560

ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุสัญญา
BAFS 1.ท่อทางใต้ลานจอด ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (Hydrant Pipeline)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ม.ค.61-27 ม.ค.64 และ 28 ม.ค.58-27 ม.ค.64	2.70	3 ปี
2.พื้นที่ดินบริเวณสถานี บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศ ยาน (ดอนเมือง)	กรมธนารักษ์	1 ม.ค. 58 ถึง 31 ธ.ค.60	0.83	3 ปี
3.พื้นที่และอาคารบริเวณ ในเขตลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 59 ถึง 27 ก.ย.62	0.90	3 ปี
4.พื้นที่นอกเขตลานจอด เครื่องบินท่าอากาศยาน ดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62	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	28 ก.ย.58 ถึง 27 ก.ย.62	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
บริษัทย่อย				
TARCO				
1.พื้นที่ห้องภายในอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.58-27 ก.ย. 61	0.07	3 ปี
2.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.58-27 ก.ย. 61	0.02	3 ปี
3.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ER-07	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ส.ค.60-31 ก.ค.63	0.11	3 ปี
FPT				
1.ที่ดินบริเวณด้านนอกแนวรั้วสนามบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 49 ถึง 27 ก.ย. 69	0.13	20 ปี
2.ที่ดินเพื่อวางท่อขนส่งน้ำมัน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	1 มี.ค. 57 ถึง 9 ส.ค. 77	1.03	20 ปี 5 เดือน 9 วัน
3.ที่ดินเพื่อวางท่อขนส่งน้ำมัน	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - การท่าเรือแห่งประเทศไทย - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	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	ม.ค.-ส.ค. = 1.72 ก.ย.-ธ.ค. = 1.98 ม.ค.-ก.ค. = 0.38 ส.ค.-ธ.ค. = 0.39 ม.ค.-ส.ค. = 0.21 ก.ย.-ธ.ค. = 0.22	30 ปี 30 ปี 30 ปี
4.ที่ดิน	บมจ.บางจากปิโตรเลียม	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.18	30 ปี
5.ร่วมใช้สาธารณูปโภคเพื่อใช้เป็นที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันและสถานีสูบน้ำ	บมจ.บางจากปิโตรเลียม	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.14	30 ปี
6.ที่ดินเพื่อกิจการก๊าซหรือน้ำมันเชื้อเพลิง (ส่วนที่ ปตท. ใช้ประโยชน์ฝ่ายเดียว)	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

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 บริษัทได้รับคำสั่งเรียกให้เข้ามาเป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 ในคดีที่รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่งและหน่วยราชการรวม 3 ราย ถูกฟ้อง ผู้ฟ้องคดีจำนวน 28 ราย ฟ้องว่าได้รับความเดือดร้อนจากกลิ่นไอระเหยน้ำมันจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน โดยผู้ฟ้องคดี 27 ราย เรียกร้องค่าเสียหายรายละเอียด 300,000 - 400,000 บาท และผู้ฟ้องคดีอีกรายหนึ่งเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 1 ล้านบาท รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 9.10 ล้านบาท นอกจากนี้ผู้ฟ้องคดีแต่ละรายยังเรียกร้องค่าเสียหายอีกเดือนละ 10,000 บาท จนกว่าจะดำเนินการไม่ให้เกิดกลิ่นไอระเหยน้ำมันจากสถานีจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท และให้บริษัทหยุดดำเนินการใช้งานสถานีจัดเก็บน้ำมันอากาศยานและหยุดกักเก็บน้ำมัน จนกว่าจะจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและควบคุมกลิ่นไอระเหยน้ำมัน ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555 มีผู้ฟ้องคดีมาฟ้องเพิ่มอีก 76 รายรวมเป็นจำนวน 104 ราย รวมค่าความเสียหายและดอกเบี้ย (คำนวณจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2560) เป็นเงินทั้งสิ้น 166.72 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัท มีความเห็นว่า หากแม้ศาลปกครองจะมีคำพิพากษาให้ บริษัทจะต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าวด้วย บริษัทก็อาจรับผิดชอบค่าเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยรับผิดชอบร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นกล่าวคือ รัฐวิสาหกิจและหน่วยราชการอื่นอีก 2 ราย (ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1-3) ดังนั้น ผู้บริหารของบริษัทจึงเชื่อว่าคดีความดังกล่าวข้างต้นจะไม่เกิดผลเสียหายต่อบริษัทอย่างเป็นสาระสำคัญ บริษัทจึงมิได้บันทึกสำรองหนี้สินสำหรับการฟ้องร้องดังกล่าวไว้ในบัญชี

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 0 2834 8900 โทรสาร : 0 2834 8999 Website : www.bafsthai.com

ประเภทธุรกิจ	ให้บริการระบบจัดเก็บ และเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน
เลขทะเบียนบริษัท	0107538000487
ทุนจดทะเบียน	637,496,657 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 637,496,657 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	637,496,153 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 637,496,153 บาท

บุคคลอ้างอิง	
นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : 0 2229 2800 โทรสาร : 0 2359 1259

ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน ชีวาย จำกัด เลขรัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ เลขที่ 193/136-137 ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ : 0 2264 0777, 0 2661 9190 โทรสาร : 0 2264 0789-90
-------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

รายชื่อกิจการที่บริษัทถือหุ้น

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศิระชะจรเข้้น้อย อำเภอบางเสาธง สมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2134 4021-6 โทรสาร : 0 2134 0420	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	สามัญ	530.00	90.00
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด 424 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 0 2574 6180-3 โทรสาร : 0 2574 6101	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่ง น้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่ง น้ำมันใต้พื้นดิน	สามัญและ บุริมสิทธิ์	3,660.67	75.00
บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 0 2834 8982-3 โทรสาร : 0 2834 8999	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะ แรงงาน โดยปัจจุบัน ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด	สามัญ	0.12	83.33
บริษัท บาล์ว อินโนเวชั่น ดีเวลลอป मेंท์ จำกัด เลขที่ 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศิระชะจรเข้้น้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2326 3800	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการ ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี	สามัญ	2.50	100.00

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี-