

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (บริษัท) ประกอบธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยานครบวงจรตามมาตรฐานสากล ด้วยวิสัยทัศน์ บริการธุรกิจพลังงานอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัย และ สิ่งแวดล้อม ในการทำงานบริษัทจึงยึดถือหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ และ มุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างสมดุล ครอบคลุมในมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืน ผนวกกับการเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจผ่านกลุ่มบริษัท ดังนี้

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90) ดำเนินธุรกิจให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75) ดำเนินธุรกิจให้บริการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแบบ Multi Product ผ่านท่อใต้ดินจากโรงกลั่นน้ำมันและคลังน้ำมันของนทรีไปยังสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันบางปะอิน รวมทั้งท่อส่งน้ำมันใต้ดินเส้นทางมักกะสันไปสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ FPT อยู่ระหว่างขยายธุรกิจตามโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือตามมติคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ(กพช.) ซึ่งเป็นโครงการที่สร้างประโยชน์ให้แก่ภาครัฐและส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ
3. บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33) ดำเนินธุรกิจให้บริการรับเหมาแรงงานเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และ ท่าอากาศยานตราด
4. บริษัท บาล์วอินโนเวชั่นดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (BID) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 100) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ให้สิทธิและบริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี
5. บริษัท บาล์วอินเทค จำกัด (BAFS INTECH) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90) ดำเนินธุรกิจบริการออกแบบ ผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน ให้สิทธิการให้บริการด้านตรวจสอบ ซ่อมแซมบำรุงรักษาตลอดจนงานด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

นอกเหนือจากกลุ่มบริษัทข้างต้น บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้ง บริษัท บีพีทีจี จำกัด (BPTG) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 40) ดำเนินธุรกิจจัดหาและจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปให้แก่ผู้ใช้บริการทั่วไป ที่บริเวณหน้าคลังน้ำมันของ FPT จังหวัดพิจิตร จังหวัดลำปาง และบริเวณสถานีเพิ่มแรงดันจังหวัดกำแพงเพชร

1.1 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

จากภาพรวมการประกอบธุรกิจเห็นได้ว่า บริษัทมุ่งเน้นการเติบโตในการให้บริการธุรกิจพลังงานทั้งในส่วนของบริษัทเอง และผ่านบริษัทย่อย จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์และกลยุทธ์ที่สำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) บริการธุรกิจพลังงานอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย (Goals) ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ

- 1) ด้านการเงิน : สร้างความมั่งคั่งยั่งยืนและให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอ
- 2) ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : มุ่งเน้นด้านคุณภาพความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลและสร้างความไว้วางใจแก่ลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 3) ด้านกระบวนการทำงานภายใน : เป็นเลิศด้านกระบวนการทำงานด้วยความรับผิดชอบต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม
- 4) ด้านการเรียนรู้และพัฒนา : บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่ทันสมัย

ในส่วนของกลยุทธ์เพื่อมุ่งสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ “บริการธุรกิจพลังงานอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึง คุณภาพ ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม” มีดังนี้

กลยุทธ์เติบโต ด้วยการใช้จุดแข็งด้านการเป็นผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยานร่วม 35 ปี จนทำให้ได้รับการรับรองทั้งในส่วนของบริษัทที่มีความสามารถเป็นวิทยากรและผู้ตรวจสอบคุณภาพ และ เป็นสถานที่จัดฝึกอบรม และการตรวจสอบคุณภาพมาตรฐานการเติมน้ำมันจาก JIG (Joint Inspection Group) และ IFQP (IATA Fuel Quality Pool) ผสมกับบริษัทมีระบบการจัดการความรู้และความพร้อมของบริษัทในการเป็นวิทยากรด้านความปลอดภัยและให้บริการน้ำมันอากาศยาน ส่งผลให้บริษัทมีธุรกิจเสริมด้านการจัดฝึกอบรมและให้บริการตรวจสอบคุณภาพน้ำมันแก๊สอากาศยานต่างๆ ซึ่งในอนาคตบริษัทมีแผนที่จะต่อยอดธุรกิจด้านฝึกอบรมให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

กลยุทธ์บริหารจัดการองค์กรเพื่อประสิทธิผลสูงสุด ด้วยการดำเนินการตามแผนแม่บท 5 ปีประกอบด้วย แผนการจัดการความรู้(Knowledge Management)และสร้างศูนย์การเรียนรู้ แผนรณรงค์ค่านิยมองค์กร แผนควบคุมการปฏิบัติงานอย่างเข้มงวด และ แผนสื่อสารวิสัยทัศน์และกลยุทธ์องค์กร โดยกำหนดเป็นดัชนีชี้วัดผลการดำเนินงานบริษัท (Corporate Performance Indicators : KPIs) จึงมีการติดตามวัดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง

กลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้วยการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มีฐานข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้อง ใช้งานง่ายประมวลผลรวดเร็ว และ ระบบมีความปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกับ ความก้าวหน้าของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบัน

กลยุทธ์ความยั่งยืน ด้วยการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสตามหลักบรรษัทภิบาลและมุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างสมดุล ครอบคลุมในมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ในการนี้ มีคณะทำงานความยั่งยืนประสานงานให้มีการดำเนินงานตามแผนแม่บท 5 ปีเพื่อให้เกิดความยั่งยืนอย่างเป็นรูปธรรม และรายงานต่อ คณะกรรมการความยั่งยืน คณะกรรมการบริษัท ตามลำดับ

กลยุทธ์สร้างธุรกิจเสริมเพื่อลดการพึ่งพารายได้จากธุรกิจหลัก ด้วยการลงทุนในธุรกิจ Startup คิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการน้ำมันอากาศยาน ผสมกับ ลงทุนในธุรกิจบริการออกแบบผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน ให้สิทธิการให้บริการด้านตรวจสอบ ซ่อมแซมบำรุงรักษาตลอดจนงานด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งเป็นการขยายธุรกิจในแนวตั้งเพื่อลดการพึ่งพา Supplier หลัก รวมทั้ง เป็นโอกาสในการร่วมมือกันเพื่อพัฒนาอุปกรณ์และรถเติมน้ำมันอากาศยานด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัยขยายการจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการไปในตลาดต่างประเทศ

จากกลยุทธ์ข้างต้นผนวกกับระบบบริหารผลการดำเนินงาน(Performance Management System) ตามหลักการ Balanced Scorecard ด้วยการวัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicators : KPIs) ซึ่งแสดงถึงการบรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนที่กลยุทธ์ (Strategy Map) อย่างเป็นรูปธรรม ส่งผลให้ธุรกิจบริษัทมีการเติบโตอย่างยั่งยืนและคงความสามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง

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 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก ทอท.โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 โดยในปี 2559 ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อแรงดันสูง และในปี

2561 ได้ดำเนินการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันระบบ Hydrant เสร็จเรียบร้อยสอดคล้องกับแผนงานในโครงการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เริ่มจัดตั้งในเดือนธันวาคม 2559 ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี ซึ่งในปี 2560-2561 บริษัทได้คิดค้นนวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท เช่น อุปกรณ์สัญญาณเสียงรณรงค์การทำ KYT (Kiken Yochi Training) อุปกรณ์เพิ่มแสงสว่างให้กับท่อวางรับน้ำมันอากาศยาน (Fiber Optic Light for Inlet Hose) เป็นต้น สำหรับในปี 2562 ได้มีแผนงานติดตั้งอุปกรณ์ช่วยตรวจจับพฤติกรรมการขับชัตเตอร์เติมน้ำมันอากาศยาน (Red Eye Fatigue Camera Integration) รวมถึงได้มีการติดตั้งกล้องมองภาพรอบตัวรถเติมน้ำมันอากาศยาน เพื่อยกระดับการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยสูงมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

บริษัท บาฟส์อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย เริ่มจัดตั้งในเดือนมิถุนายน 2561 เพื่อดำเนินธุรกิจบริการ ออกแบบ ผลิต ประกอบ ซ่อมแซม และบำรุงรักษารถเติมน้ำมันอากาศยาน อีกทั้ง ยังเป็นการเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มเติมให้แก่กลุ่มบริษัทจากการขายรถเติมน้ำมันอากาศยานให้แก่ลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ

นอกจากนี้ ในปี 2561 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้มีการดำเนินการก่อสร้างคลังและระบบขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ โดยมีความคืบหน้าของการก่อสร้างโครงการท่อขนส่งน้ำมันสายเหนือระยะที่ 1 (บางปะอิน-กำแพงเพชร-พิจิตร) จะแล้วเสร็จต้นปี 2562 และระยะที่ 2 (กำแพงเพชร-ลำปาง) จะแล้วเสร็จในปี 2563

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ตารางแสดงโครงสร้างกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

ชื่อบริษัท	ร้อยละการถือหุ้น	ความสัมพันธ์	ประเภทธุรกิจ
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (Thai Aviation Refuelling Co., Ltd.)	90.00	บริษัทย่อย	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อใต้ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation Co., Ltd.)	75.00	บริษัทย่อย	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดิน
บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (Intoplane Services Co., Ltd.)	83.33	บริษัทย่อย	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยปัจจุบันให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด

ชื่อบริษัท	ร้อยละการถือหุ้น	ความสัมพันธ์	ประเภทธุรกิจ
บริษัท บาฟส์ อินโนเวชัน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BAFS Innovation Development Co., Ltd.)	100.00	บริษัทย่อย	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิต และ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้ง การให้สิทธิและให้บริการด้าน นวัตกรรมและเทคโนโลยี
บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH Co., Ltd.)	90.00	บริษัทย่อย	ออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและระบบ ให้บริการน้ำมันอากาศยาน

นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

สำหรับธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยาน ปัจจุบันมีนโยบายการแบ่งการดำเนินธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทอย่างชัดเจน 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) ผ่านท่อใต้ดินจากโรงกลั่นน้ำมันบางจากและคลังน้ำมันขอนแก่นไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมืองและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน

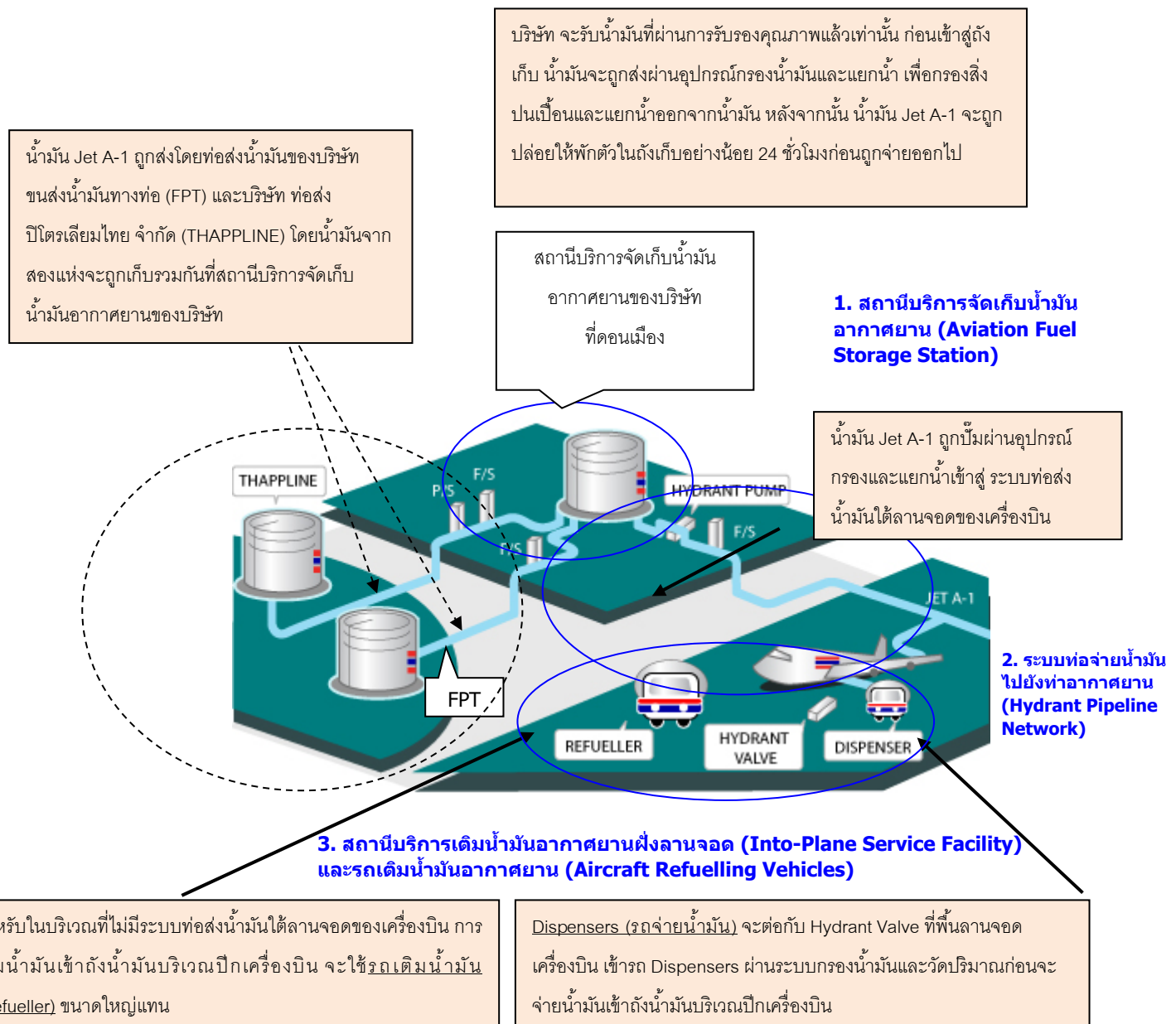
ส่วนบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ดำเนินธุรกิจเติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยานโดยรับจ้างบริษัทในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด ซึ่งตามนโยบายในปัจจุบัน IPS ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉพาะที่ท่าอากาศยานภูมิภาค

เพื่อเป็นการตอบสนองการดำเนินธุรกิจตามแผนกลยุทธ์ของบริษัทในเรื่องความยั่งยืนในด้านนวัตกรรม บริษัทได้จัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินโนเวชัน ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคิดค้น วิจัย พัฒนานวัตกรรม ให้เกิดขึ้นในกลุ่มบริษัทและขยายไปยังเครือข่ายธุรกิจอื่นๆ เพื่อส่งเสริมให้บริษัทเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้งบริษัท บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน

ทั้งนี้ นโยบายของกลุ่มบริษัทอาจมีการปรับเปลี่ยนไปตามปัจจัยทางด้านสถานะเศรษฐกิจ การเมืองและการแข่งขันทางธุรกิจ อย่างไรก็ตาม นโยบายการดำเนินธุรกิจใดๆ ของแต่ละบริษัทในกลุ่มจะเป็นไปเพื่อให้เอื้อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินธุรกิจของทั้งกลุ่มบริษัท

ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง



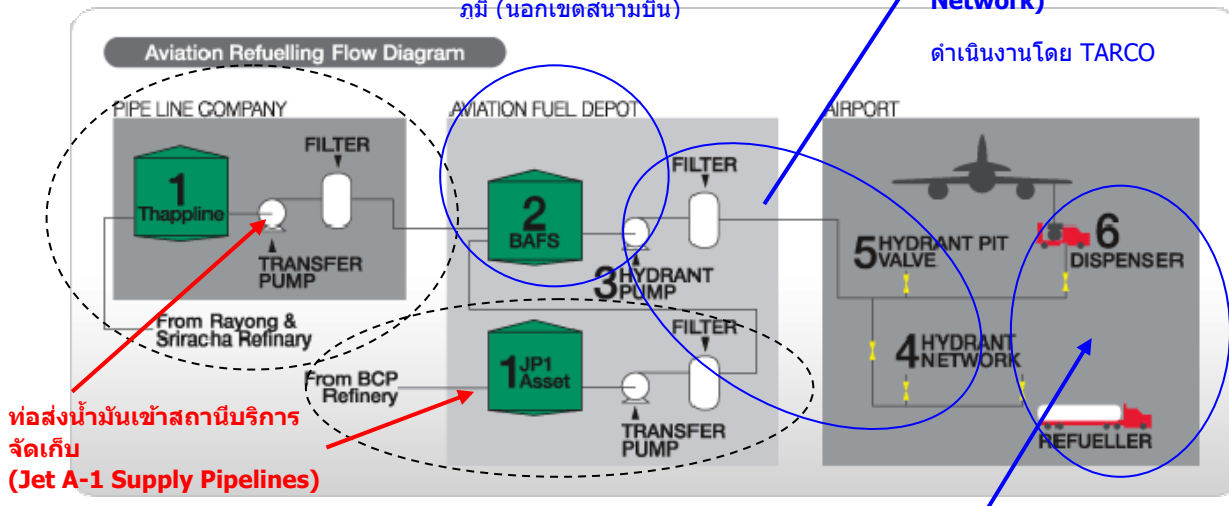
ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Storage Station)

อยู่ด้านตะวันออกของสนามบินสุวรรณภูมิ (นอกเขตสนามบิน)

2. ระบบท่อจ่ายน้ำมันไปยังท่าอากาศยาน (Hydrant Pipeline Network)

ดำเนินงานโดย TARCO



3. สถานีบริการย่อยฝังลานจอด (Into-Plane Service Facility) และรถเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Aircraft Refuelling Vehicles)

บริษัท สามารถแยกลักษณะระบบงานเติมน้ำมันอากาศยาน ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

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

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตราด
1. สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของ: บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของสถานีบริการฯ สมุย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการฯ สุโขทัย : บริษัท - เจ้าของสถานีบริการฯ ตราด : บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี ทั้ง 3 แห่ง

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตราด
2. ระบบท่อจ่ายน้ำมันไปยัง ท่าอากาศยาน (Hydrant Pipeline Network)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของท่อ: AOT - เช่าและดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินงานโดย TARCO ภายใต้สัมปทาน 30 ปีจาก AOT - คู่แข่ง: ไม่มี 	ไม่มี
3. สถานีบริการเติมน้ำมัน อากาศยานฝั่งลานจอด (Into-Plane Service Facility) และรถเติมน้ำมันอากาศยาน (Aircraft Refuelling Vehicles)	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: ไม่มี 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท - ดำเนินงานโดย บริษัท - คู่แข่ง: บริษัท เอ เอส ไอ จี (ไทยแลนด์) จำกัด (“ASIG”) ทั้ง บริษัท และ ASIG อยู่ภายใต้สัมปทาน 20 ปี จาก AOT 	รับจ้างเติมน้ำมันโดยบริษัทบริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ได้รับ สัญ ญา อ นุ ญา ต ให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับท่าอากาศยานสมุยและสุโขทัย ได้รับการขยายระยะเวลาการให้ดำเนินการเป็น 25 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2543 ถึง 2567 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปีสำหรับท่าอากาศยานตราดเริ่มตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2583 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี

บริษัทมีการประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อย ดังนี้

1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2539 โดย ณ 31 ธันวาคม 2561 มีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว 530 ล้านบาท และปัจจุบันโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10

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

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

สำหรับผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. ในการอนุญาตให้บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เข้าดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อฯ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ อัตราร้อยละ 2 ของยอดรายได้ของบริษัทก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ นับตั้งแต่ปีที่เริ่มเปิดให้บริการ โดยคำนวณเป็นรายปี ทั้งนี้ การคำนวณเงินผลประโยชน์ตอบแทนให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่เป็นมาตรฐานสากล และเป็นหลักการที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยอมรับ โดยผลตอบแทนดังกล่าวนี้เป็นรูปแบบผลตอบแทนโดยปกติที่เสนอให้แก่ ทอท. ในฐานะเป็นคู่สัญญาผู้ให้อนุญาต โดยมีไว้ในฐานะผู้ถือหุ้นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

TARCO ได้รับสิทธิขยายการลงทุนและดำเนินการโครงการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ระยะที่ 2 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก ทอท. ในปี 2557 โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ เดิมประมาณ 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

จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2534 ตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ เพื่อประกอบกิจการด้านการเก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดินซึ่งสร้างขึ้นนานับทางรถไฟ มีระยะทางรวม 69 กิโลเมตรจากโรงกลั่นน้ำมันบางจากผ่าน คลังน้ำมันเชลล์ และเซฟรอนที่ขอนแก่น ไปยังสถานี

บริการจัดเก็บน้ำมันของบริษัทที่ทำอากาศยานดอนเมือง 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 ที่ประกอบธุรกิจขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดินจากมักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยการวางท่อฝังใต้ดินเพิ่มเติมระยะทาง 30 กิโลเมตร ขนานกับทางรถไฟเข้าสู่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2559 บริษัทได้ขายหุ้นบางส่วนในบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ให้แก่บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วยบริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 75.00 บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด ร้อยละ 9.55 บมจ.การบินกรุงเทพ ร้อยละ 7.00 บมจ.บางจากคอร์ปอเรชั่น ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 4.95 และผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ ซึ่งถือหุ้นรวมกันในอัตราร้อยละ 3.50

3. บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2529 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วจำนวน 120,000 บาท โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33 และ บมจ.ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 16.67

บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด ประกอบธุรกิจเติมน้ำมันให้แก่อากาศยาน (Into-plane) ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยเริ่มแรกจะเป็นการรับจ้างบริษัทเติมน้ำมันอากาศยานให้แก่สายการบิน ต่อมาภายหลังบริษัทมีนโยบายดำเนินงานด้านเติมน้ำมันเอง บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด จึงไม่มีการประกอบกิจการใดๆ ตั้งแต่ปี 2536 จนถึงเดือนกันยายน 2544 ต่อมา ในเดือนตุลาคม 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 2561 มีทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท และทุนชำระแล้วเต็มจำนวน (5,000,000 บาท) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 100

5. บริษัท บาล์ว อินเทค จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2561 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีทุนจดทะเบียน 60,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบ ผลิต ประกอบติดตั้งน้ำมันอากาศยานและระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน และโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และบริษัท ยูนิเวฟ จำกัด ซึ่งถือหุ้นในอัตรา ร้อยละ 10

โครงสร้างรายได้

รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทมีดังนี้

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

สัดส่วนรายได้จากแต่ละกลุ่มธุรกิจ

ตารางแสดงโครงสร้างรายได้ของบริษัทเป็นรายปี (แยกตามประเภทธุรกิจ) ปี 2559 ถึง ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

สายผลิตภัณฑ์/ กลุ่มธุรกิจ	ดำเนิน การโดย	%การถือหุ้น ของบริษัท	ปี 2559		ปี 2560		ปี 2561	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. รายได้ค่าบริการ	BAFS		2,242.58	60.42	2,238.94	61.51	2,375.07	62.39
	TARCO	90%	626.36	16.88	639.04	17.55	658.24	17.29
	FPT	2559 : 75.00 % ^{1/}	695.75	18.75	703.33	19.32	720.87	18.94
	BI	2561 : 90% ^{5/}	-	-	-	-	0.16	0.00
2. รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สิน	BAFS		11.23	0.30	12.5	0.34	12.45	0.33
	FPT	2559 : 75.00 % ^{1/}	1.28	0.03	1.04	0.03	1.00	0.03
3. รายได้จากการกลับรายการ ^{2/} ประมาณการหนี้สิน	BAFS/FPT	2559 : 75.00 % ^{1/}	29.37	0.79	-	-	-	-
4. รายได้จากการชดเชยค่าเสียหาย ^{3/}	FPT	2559 : 75.00 % ^{1/}	47.01	1.27	-	-	-	-
5. รายได้อื่นๆ ^{4/}			57.94	1.56	45.36	1.25	38.81	1.02
รวม			3,711.52	100.00	3,640.21	100.00	3,806.60	100.00

หมายเหตุ

- ^{1/} ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัท ครั้งที่ 5/2558 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2558 มีมติอนุมัติให้บริษัท ขายเงินลงทุนในหุ้นสามัญของ FPT ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จำนวน 8,628,742 หุ้น ในราคาหุ้นละ 80 บาท รวมเป็นเงิน 690 ล้านบาท ให้แก่บริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกันสองแห่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท ใน FPT ลดลงเหลือร้อยละ 75 จากร้อยละ 91.55 ซึ่งได้ดำเนินการขายแล้วในเดือนมกราคม 2559
- ^{2/} บริษัทได้บันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในงบการเงินรวมจำนวน 100 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2556 และเกิดต้นทุนจริงในการซื้อขายต่อขนส่ง น้ำมันจำนวนประมาณ 71 ล้านบาท ดังนั้นบริษัทจึงได้กลับรายการยอดคงเหลือของประมาณการหนี้สินจำนวนเงินประมาณ 29 ล้านบาท โดยบันทึกเป็น รายได้อื่นในส่วนของการกำไรขาดทุนสำหรับไตรมาสที่ 1 ของปี 2559
- ^{3/} ปี 2559 FPT ได้รับเงินชดเชยความเสียหายจากการชนคดีความที่ FPT เป็นโจทก์ยื่นฟ้องร้องบริษัทแห่งหนึ่ง ที่ทำให้ท่อส่งน้ำมันของ FPT เสียหาย จำนวนเงินประมาณ 47 ล้านบาท
- ^{4/} รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการอื่นๆ รวมทั้ง รายได้จากการลงทุนในรูปแบบอื่น เช่น ดอกเบี้ยรับ เป็นต้น
- ^{5/} เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2561 ได้มีมติอนุมัติให้จัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด (BI) ซึ่งมีทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท) โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในบริษัทดังกล่าว ร้อยละ 90

รายได้รวมของกลุ่มบริษัทในปี 2561 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 3,806.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 166.4 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีที่ผ่านมาที่ โดยมีรายได้ค่าบริการจำนวน 3,754.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 173.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 ตามการเติบโตของปริมาณน้ำมันรวมที่กลุ่มบริษัทให้บริการ

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ และมิได้เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะพึ่งพิงกับผู้ถือหุ้นใหญ่ เช่น การให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ความช่วยเหลือด้านเทคนิค รวมทั้งมิได้มีการใช้ตราสินค้าร่วมกัน และมิได้มีการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 ลักษณะของบริการ

บาฟส์และบริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยานรายใหญ่ที่สุดของประเทศ โดยลงทุนและดำเนินงานในท่าอากาศยานหลักของประเทศ ครอบคลุมตั้งแต่การบริการเติมน้ำมัน การจัดเก็บ การขนส่งน้ำมันจากถังเก็บเข้าสู่ท่าอากาศยานผ่านระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานแรงดันสูง รวมถึงได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งอยู่ภายนอกท่าอากาศยาน และนอกจากธุรกิจหลักด้านการให้บริการน้ำมันแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากการให้เช่าสินทรัพย์และบริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก สามารถสรุปภาพรวมและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา ได้ดังนี้

2.1.1 ธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuelling Services)

ในธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน บริษัทผู้ค้าน้ำมันต่างๆ จะทำการแข่งขันกันประมูลขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบิน เมื่อทำสัญญาแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดหาน้ำมันและว่าจ้างขนส่งน้ำมัน มาจัดเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วจึงว่าจ้างให้บริษัทเป็นผู้ไปให้บริการเติมน้ำมันแก่สายการบินต่างๆ ตามที่ได้ตกลงไว้ ทั้งนี้ บริษัทซึ่งเป็นผู้ลงทุนและให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานไม่ได้เป็นผู้ค้าน้ำมันเอง แต่จะเป็นผู้กำหนดสิทธิ์และคัดเลือกบริษัทผู้ค้าน้ำมันผู้ที่มีคุณสมบัติสามารถจัดหาน้ำมันที่ได้มาตรฐานอย่างเพียงพอเข้ามาเป็นผู้ขายน้ำมันในท่าอากาศยาน เพื่อรักษาเสถียรภาพในการดำเนินงานและทำให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานให้กับสายการบิน ซึ่งลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทเป็นกุญแจสำคัญในการทำให้เกิดการแข่งขันอย่างเสรีระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันและสายการบิน เพื่อสร้างกลไกการควบคุมราคาที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงเป็นการเพิ่มอำนาจต่อรองและทางเลือกให้กับสายการบิน โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันอากาศยานที่นำมาเติมให้แก่อากาศยานในปัจจุบันมี 2 ประเภท คือ

- 1) น้ำมันอากาศยานที่ใช้กับเครื่องบินไอพ่น (Aviation Turbine Fuels) ซึ่งใช้กับเครื่องยนต์ชนิด Turbofan Engine ที่มีแรงขับเคลื่อนมาก ประสิทธิภาพสูง โดยปัจจุบันบริษัทให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานที่ใช้ร่วมกับเครื่องบินไอพ่นพาณิชย์ของสายการบินทั่วไป เฉพาะแบบ Jet A-1 เพียงประเภทเดียวเท่านั้น
- 2) น้ำมันเบนซินอากาศยาน (Aviation Gasoline หรือ AVGAS) สำหรับใช้งานกับเครื่องบินที่ใช้เครื่องยนต์ลูกสูบ เช่น เครื่องบินฝึกนักบิน เครื่องบินเล็กส่วนตัว เป็นต้น ปัจจุบันการเติมน้ำมันประเภทนี้สำหรับท่าอากาศยานที่บริษัทให้บริการอยู่ มีปริมาณการเติมน้ำมันที่น้อยมากและมีให้บริการเฉพาะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเท่านั้น

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) ที่ออกโดย Joint Inspection Group ซึ่งเป็นมาตรฐานของบริษัทน้ำมันทั่วโลกและได้รับการสนับสนุนจาก International Air Transport Association (IATA) เพื่อให้ลูกค้าของบริษัททั้ง

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

ปัจจุบัน บริษัทเป็นผู้ลงทุนและดำเนินงานการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในท่าอากาศยาน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด โดยในปี 2561 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในแต่ละท่าอากาศยาน ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 1 ใน 6 ท่าอากาศยาน ที่ดำเนินกิจการโดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย และเป็น ท่าอากาศยานหลักที่ให้บริการเที่ยวบินและผู้โดยสารสูงสุด ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง บริษัทเป็นผู้ได้รับ สัมปทานการให้บริการน้ำมันอากาศยาน 1 ใน 2 ราย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา 20 ปี โดย บริษัทเริ่มให้บริการพร้อมกับการเปิดใช้ท่าอากาศยานเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ปัจจุบันมีบริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ได้รับสิทธิ์ขายน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนทั้งสิ้น 9 ราย โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันที่บริษัทรับจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันมาให้บริการมีเพียงประเภทเดียวคือ Jet A-1

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาให้เติมน้ำมันด้วยระบบท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems) ซึ่งมี โครงข่ายฝังอยู่ใต้ดินกระจายอยู่ทั่วพื้นที่ลานจอดของท่าอากาศยานปัจจุบันบริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser ในการให้บริการเติมน้ำมัน (Refuel) และใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เฉพาะในการให้บริการถายน้ำมัน (Defuel) เท่านั้น

ในปี 2561 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 364,047 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.3 จากปีก่อน โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 172,446 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 เฉลี่ย 472 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 4,219 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 11.6 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 88.6 ของปริมาณน้ำมันที่จ่ายเข้าท่าอากาศยานทั้งหมด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ของบริษัทที่อุณหภูมิ Observed ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2559 – 2561

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2561	172,446	4,219
2560	163,686	4,084
2559	157,355	3,964

2) สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ในอดีตที่ทำอากาศยานดอนเมือง บริษัทน้ำมันต่างๆจะทำหน้าที่ควบคุมการขนส่ง จัดเก็บและเติมน้ำมัน ในทำอากาศยานด้วยตนเอง ต่อมาได้เกิดวิกฤตขาดแคลนน้ำมัน บริษัทน้ำมันไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้สายการบินได้อย่างเพียงพอ ทำให้น้ำมันซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่สูงที่สุดของการประกอบธุรกิจการบินมีราคาเพิ่มขึ้นสูงมาก ในปี 2526 บริษัทจึงตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรีให้สิทธิเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของชาติในการจะพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานไทยให้มีระบบที่ได้มาตรฐานสากลและสร้างเสถียรภาพความมั่นคงด้านพลังงานเชื้อเพลิงการบินให้กับท่าอากาศยานและสายการบินต่างๆ

ด้วยการเติบโตอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการบิน บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้ขยายการลงทุนไปยัง ท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอุปสงค์การขนส่งทางอากาศ และเพิ่มศักยภาพ การแข่งขันในภูมิภาคความต้องการของสายการบินที่สูงขึ้น โดยย้ายเที่ยวบินส่วนใหญ่ไปใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2549 ซึ่งในขณะนั้นได้ออกแบบไว้ให้รองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคนต่อปี อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้โดยสารและเที่ยวบินมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น เกินขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองกลับมาให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ คู่ขนานไปกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดความแออัดของปริมาณผู้โดยสารและความหนาแน่นของเที่ยวบินตามนโยบายรัฐบาล โดยเป็นฐานการบินของกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier หรือ LCCs) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

ปัจจุบันบริษัทน้ำมันที่มีสิทธิขายน้ำมันที่ทำอากาศยานดอนเมืองมีทั้งสิ้น 9 ราย และนอกจากบริการเติมผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภท Jet A-1 แล้ว บริษัทให้บริการเติมน้ำมันประเภท AVGAS ซึ่งมีเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันประเภทนี้น้อยมาก จึงมีให้บริการเฉพาะที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพียงแห่งเดียว สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง รถมเติมน้ำมันที่บริษัทนำมาให้บริการเติมน้ำมันมีทั้งแบบ Dispenser และ Refueller โดยใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller สำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ไม่ได้ติดตั้งหัวจ่ายระบบท่อแรงดันสูง เช่น บริเวณ Remote Parking Area และด้านบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้า พร้อมทั้งใช้ Refueller ในการให้บริการถายน้ำมันด้วย

ในปี 2561 ท่าอากาศยานดอนเมืองมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 269,964 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 131,074 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 มีสายการบิน ให้บริการแบบประจำทั้งหมด 15 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 12 สายการบิน ซึ่งบริษัทเติมน้ำมันอากาศยานแก่สายการบินให้บริการแบบประจำและไม่ประจำรวม 280 สายการบิน เฉลี่ย 359 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 1,240 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 3.4 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 10.4

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed
ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2559 – 2561

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2561	131,074	1,240
2560	124,015	1,123
2559	121,910	1,125

3) ท่าอากาศยานภูมิภาค

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

บริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เท่านั้น ในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานและถ่ายน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเพียงพอต่อการให้บริการกับจำนวนเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยาน ทั้งท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed
ที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2559 – 2561

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2561	8,364	25.9
2560	10,956	30.8
2559	11,870	25.7

2.1.1.2 บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems Service)

ปัจจุบันมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองที่ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานด้วยระบบ Hydrant โดยน้ำมันอากาศยานจะถูกสูบถ่ายจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานด้วยปั๊มแรงดันสูง (Hydrant Pumps) เข้าสู่โครงข่ายท่อแรงดันสูง (Hydrant Network) ซึ่งฝังอยู่ใต้ดินในพื้นที่ลานจอดบริเวณหลุมจอดอากาศยาน น้ำมันจะถูกปล่อยส่งไปยังหัวจ่าย (Hydrant Pit Valve) เพื่อเติมน้ำมันอากาศยานด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Dispenser โดยรถเติมน้ำมันอากาศยานจะทำหน้าที่วัดปริมาณน้ำมัน กรองแยกน้ำและควบคุมแรงดันของน้ำมันอากาศยานให้มีอัตรา

การไหลของน้ำมันที่เหมาะสมกับอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันผ่านท่อแรงดันสูงยังประกอบด้วยระบบควบคุมแรงดันท่อ ระบบตรวจสอบการรั่วไหล และระบบหยุดจ่ายน้ำมันฉุกเฉิน (Emergency Shutdown Button) เป็นปุ่มกดแจ้งเหตุติดตั้งอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยานทุกหลุมจอด มีหน้าที่ส่งสัญญาณด้วยระบบ SCADA ผ่าน Fiber Optic Cable แจ้งเหตุในกรณีฉุกเฉินเพื่อปิดวาล์วในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องทันที อีกทั้งเพื่อประกันความปลอดภัยและให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2561 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งมีแผนจะขยายขีดความสามารถในการรองรับ ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อรองรับ จำนวนผู้โดยสารจำนวน 15 ล้านคนต่อปี และสร้างลานจอดอากาศยานเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 ซึ่งรองรับเครื่องบินขนาดโบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอดและแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด รวมเพิ่ม 28 หลุมจอด โดย บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน ได้รับสิทธิให้ลงทุนก่อสร้างและดำเนินการโครงการระบบท่อแรงดันสูง ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อไปแล้วตั้งแต่ปี 2558 และมีกำหนดแล้วเสร็จในปี 2562 และแผนในระยะที่ 3 จะก่อสร้างทางวิ่ง (Runway) ที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 90 ล้านคน ตามแผนจะแล้วเสร็จในปี 2564

2) ท่าอากาศยานดอนเมือง

บมจ.ท่าอากาศยานไทย เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างระบบท่อแรงดันสูงที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมี บริษัทเป็นผู้เช่าและประกอบการเพียงรายเดียว และทำหน้าที่ดูแลรักษาระบบทั้งหมด

จากการที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบบทบาทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก (Hub Airport) รองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service) และเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อ (Connecting Flight) เพื่อส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคและใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ เส้นทางการบินในประเทศและระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) เพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยนโยบายดังกล่าว ลักษณะของสายการบินที่เลือกใช้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองส่วนใหญ่ จะมีเส้นทางการบินในระยะใกล้ มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและต้องการความรวดเร็วในการให้บริการเนื่องจากมี Turnaround Time สั้น แต่มีปริมาณการเติมน้ำมันต่อเที่ยวบินน้อย

ปัจจุบัน ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยาน ดอนเมืองเติบโตต่อเนื่อง ปี 2561 มียอดผู้โดยสารใช้บริการ 40.6 ล้านคน และในปี 2563 คาดว่าจะมีผู้โดยสาร 47.7 ล้านคน บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงได้พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 (ปี 2560 - 2568) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับ

ผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 40 ล้านคนต่อปีและจะเป็นการพัฒนาที่เต็มขีดความสามารถและศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง (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) มาเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทเพื่อรอการจ่ายเข้าสู่ท่าอากาศยานและเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน 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 ก่อนจะถูกนำส่งไปเติมน้ำมันให้กับอากาศยาน บริษัทจะเป็นผู้บันทึกการรับ-จ่าย และจัดทำรายงานยอดคงเหลือของปริมาณน้ำมันของบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกราย ทั้งนี้ การจัดสรรปริมาณน้ำมันจัดเก็บหรือสต็อกน้ำมันในถัง จะเป็นไปตามสัดส่วนยอดขายของบริษัทน้ำมันแต่ละราย ซึ่งต้องสำรองน้ำมันในปริมาณที่เพียงพอสำหรับเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบินที่เป็นลูกค้าของตน โดยในปี 2561 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

1) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ด้วยเหตุผลด้านวิศวกรรม การควบคุมแรงดันในระบบให้สม่ำเสมอ เพื่อความปลอดภัยและลดความยุ่งยากในการบริหารจัดการ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทจึงเป็นสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่เชื่อมต่อกับท่อส่งน้ำมันของ บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบินเพียงแห่งเดียว เพราะหากมีปัญหาด้านคุณภาพน้ำมันก็จะสามารถตรวจสอบที่มาและเจ้าของเนื่อน้ำมันได้ ปัจจุบัน สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 15 ล้านลิตร จำนวน 5 ถัง รวมความจุ 75 ล้านลิตร คิดเป็นปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายให้ท่าอากาศยานได้เท่ากับ 4 วัน

นอกจากนี้ ในพื้นที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทยังมีถังเก็บน้ำมันขนาดความจุ 10 ล้านลิตร อีกจำนวน 3 ถัง รวมความจุรวม 30 ล้านลิตร เข้าโดย บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท จึงทำให้ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณน้ำมันอากาศยานสำรองขนาดความจุรวม 105 ล้านลิตร

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

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่อุณหภูมิ Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2559 – 2561 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2561	4,789.4	4,762.9
2560	4,605.2	4,624.0
2559	4,522.2	4,532.3

2) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ตั้งแต่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย เปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบคู่ขนานไปกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามนโยบายรัฐบาล ทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองมีการเติบโตของเที่ยวบินและปริมาณความต้องการเติมน้ำมันอากาศยานในอัตราที่สูงมากในช่วงตั้งแต่ปี 2556 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่องทุกปี ปัจจุบัน สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมืองมีถังจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน จำนวน 4 ถัง ขนาดความจุรวมทั้งสิ้น 31 ล้านลิตร และมีปั๊มสำหรับสูบน้ำมันซึ่งประกอบไปด้วยปั๊มขนาดใหญ่ (Hydrant Pumps) จำนวน 2 ตัว มีความสามารถในการสูบน้ำมันแต่ละ 270 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง และปั๊มขนาดเล็ก (Jockey Pump) จำนวน 1 ตัว มีความสามารถในการสูบน้ำมันในปริมาณ 70 ลูกบาศก์เมตรต่อชั่วโมง

ในปี 2561 ท่าอากาศยานดอนเมือง มีปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายได้ประมาณ 8 วัน โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทาง ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก. ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่อุณหภูมิ Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2559 – 2561 (หน่วย: ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2561	1,237.9	1,239.7
2560	1,119.9	1,122.6
2559	1,384.0	1,125.0

3) สถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค

นอกเหนือจากท่าอากาศยานขนาดใหญ่แล้ว บริษัทมีความพร้อมในการให้บริการในท่าอากาศยานที่มีขนาดเล็กลงมา โดยบริษัทได้ลงทุนในสถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค เพื่อให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ในจังหวัดต่างๆ ซึ่งมี บมจ. การบินกรุงเทพ (BA) เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินการ อีกจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

ท่าอากาศยานสุโขทัยและตราด เป็นท่าอากาศยานที่บริษัทใช้การดำเนินธุรกิจรูปแบบเดียวกัน ซึ่งมีปริมาณ เที่ยวบิน และการเติมน้ำมันเฉลี่ยต่อวันค่อนข้างน้อย โดยลงทุนก่อสร้างถังเก็บน้ำมันอากาศยานขนาด 25,000 ลิตร จำนวน 1 ถัง เพื่อรับน้ำมันที่จะถูกขนส่งมาโดยรถบรรทุกน้ำมัน แตกต่างกับท่าอากาศยานสมุย ที่มีขนาดของท่าอากาศยานที่ใหญ่กว่า ตั้งอยู่บนเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี การขนส่งน้ำมันอากาศยานจะใช้วิธีขนส่งโดยรถยนต์บรรทุกน้ำมัน ขึ้นเรือข้ามมาจากฝั่งจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ดังนั้น จึงต้องสำรองน้ำมันเพื่อให้เพียงพอในการสำรองจ่ายหากเกิดภัยธรรมชาติ เช่น กรณีเกิดพายุ เรือไม่สามารถให้บริการได้ โดยบริษัทลงทุนก่อสร้างถังเก็บน้ำมัน 3 ถัง ขนาดความจุรวม 1.05 ล้านลิตร เพื่อลดความเสี่ยงของการให้บริการที่อาจหยุดชะงักได้

ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่ Observed
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2559 – 2561 (หน่วย ล้านลิตร)

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2561	25.7	25.9
2560	31.2	30.8
2559	25.8	25.7

2.1.2 ธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ (Pipeline Transportation Services)

บริษัทได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจระบบขนส่งน้ำมันทางท่อผ่านการถือหุ้นใน บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อที่อยู่ภายนอกท่าอากาศยาน ซึ่งสามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) โดยจะให้บริการขนส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน เริ่มต้นจากโรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) คลังน้ำมันของ บจก. เชลล์แห่งประเทศไทย และ บจก. เซฟรอน (ไทย) ที่ตั้งอยู่บริเวณช่องนนทรี ไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง และในท่อส่งน้ำมันเส้นเดียวกันจะให้บริการขนส่งน้ำมันภาคพื้นดิน ดีเซลและเบนซิน จากต้นทางเดียวกันมาสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีความยาวแนวท่อ 69 กิโลเมตร และสำหรับเส้นทางการขนส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะใช้วิธีขนส่งผ่านท่อจากต้นทางทางเดียวกัน แล้วเชื่อมต่อแนวท่อกับระบบท่อหลักที่บริเวณสถานีควบคุมมักกะสัน รวมความยาวแนวท่อจากมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 30 กิโลเมตร

บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ได้ลงทุนขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปภาคเหนือ ต่อจากท่อเดิมที่คดง้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปยังคลังน้ำมันพิจิตรและคลังน้ำมันนครลำปาง ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยส่งเสริมความมั่นคงด้านการสำรองพลังงานของประเทศ ช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ อีกทั้งยังลดภาวะโลกร้อนโดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในอนาคต ขณะนี้บริษัท FPT ได้เริ่มก่อสร้างคลังน้ำมันพิจิตร ในเดือนสิงหาคม 2559 และ คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จในปี 2562

2.1.3 ธุรกิจผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน

บริษัทมองเห็นโอกาสทางธุรกิจที่จะขยายการลงทุนในธุรกิจที่เสริมความแข็งแกร่งของธุรกิจหลักการบริการเติมน้ำมันอากาศยาน โดยเข้าร่วมทุนกับบริษัท ยูนิเวฟ จำกัด เพื่อจัดตั้งบริษัทใหม่ ภายใต้ชื่อ “บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด” เพื่อออกแบบผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นอากาศยาน มีทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท ซึ่งบริษัทถือหุ้น 90% โดยเป็นการผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน แบบ Hydrant Dispenser, Refueller และ Hydrant Cart ทั้งแบบรถขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลและจะพัฒนาต่อเพื่อให้เป็นแบบรถขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า (BEV : Battery Electric Vehicle) ปัจจุบัน บาฟส์ อินเทค มีความสามารถในการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน อีกทั้งมีบริการหลังการขายโดยให้บริการซ่อมบำรุงรถบริการน้ำมันอากาศยานแบบต่างๆ และบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ที่เกี่ยวข้องกับระบบบริการน้ำมันอากาศยานบนภาคพื้น นอกจากการสนับสนุนด้านรถเติมน้ำมันอากาศยานให้กับบริษัทแม่ซึ่งมีจำนวนรถเติมน้ำมันอากาศยานที่ให้บริการทั้งหมด แล้ว มีการมุ่งเน้นไปที่กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ได้แก่ Into-Plane Service Providers ในประเทศและภูมิภาคอาเซียน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา ซึ่งจะใช้ความเป็นผู้เชี่ยวชาญของกลุ่มธุรกิจด้านบริการน้ำมันอากาศยานมาตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบวงจร นอกจากนี้ บาฟส์ อินเทค สามารถนำเสนอสินค้าและบริการในรูปแบบแพ็คเกจ ที่เสนอขายรถบริการน้ำมันอากาศยาน และบริการหลังการขายที่ให้บริการซ่อมบำรุงรวมการให้บริการฝึกอบรมด้านการเติมน้ำมันอากาศยานอย่างปลอดภัย สำหรับทิศทางในอนาคต บาฟส์ อินเทค มีเป้าหมายจะเป็นผู้นำในการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานที่ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากลด้วยทักษะและความเชี่ยวชาญ พร้อมทั้งนำนวัตกรรมความปลอดภัยขั้นสูงมาใช้งานอย่างเหมาะสมให้ได้ทุกท่าอากาศยานทั่วโลก และเป็นบริษัทประกอบรถบริการน้ำมันอากาศยานแบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก

2.1.4 ธุรกิจพัฒนา ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์

บริษัทได้จัดตั้งบริษัท BAFS Innovation Development (BID) มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี ปัจจุบัน BID มีผลิตภัณฑ์ 3 รายการที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมหลักของ BAFS ดังนี้

- KYT Voice - อุปกรณ์เสียงเตือนเพื่อให้พนักงานขับรถเติมน้ำมันอากาศยานได้ตระหนักถึงความปลอดภัย โดยพนักงานจะต้องทำ KYT ก่อนที่จะเคลื่อนตัวรถเติมน้ำมันออกจากอากาศยาน โดยมีเสียงเป็นคำพูดย้ำเตือน และเมื่อพนักงานได้ตระหนักการทำ KYT แล้ว พนักงานขับรถจึงจะกดปุ่มยืนยันว่าได้ทำ KYT ครบถ้วนและถูกต้อง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยของงานให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน
- LED Fiber Optic - อุปกรณ์เพิ่มแสงสว่างให้กับท่อจ่ายรับน้ำมันอากาศยาน (Inlet Hose) ของรถให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วยใยแก้วนำแสง (Fiber Optic Cable) ที่กระจายแสงออกด้านข้าง โดยมี LED เป็นแหล่งกำเนิดแสง ทำให้สังเกตเห็นได้ง่ายในเวลากลางคืน อุปกรณ์นี้ช่วยลดความเสี่ยงที่บุคคลหรือรถยนต์ของหน่วยงานให้บริการภาคพื้นดินจะเดินหรือขับรถทับท่อจ่ายรับน้ำมันอากาศยานในเวลากลางคืน
- Refuelling Vehicle Inspection System Application - ระบบตรวจสอบสภาพรถเติมน้ำมันอากาศยานบนแท็บเล็ต (Tablet) เป็นโปรแกรมการจัดทำรายงานการตรวจสอบสภาพรถเติมน้ำมันอากาศยาน เพื่อลดการใช้กระดาษและระยะเวลาสำหรับการจัดทำรายงาน นอกจากนี้ โปรแกรมยังสามารถเก็บบันทึกข้อมูลและภาพถ่ายไว้ในระบบได้ รวมถึงมีการแจ้งเตือนการตอบกลับการแก้ไข และสามารถดูบันทึกประวัติการตรวจสอบย้อนหลังได้ ข้อมูลอยู่ในแหล่งเดียวกันทำให้มีการจัดการข้อมูลที่ดีขึ้น รวดเร็วขึ้น และง่ายต่อการเรียกใช้ข้อมูล

ทั้งนี้ BID ก็ยังมีผลิตภัณฑ์อื่นๆอีกที่ได้รับหนังสือรับรองลิขสิทธิ์แล้ว ซึ่งทุกผลิตภัณฑ์มีการกำหนดแนวทางที่สามารถนำมาพัฒนาต่อยอดเพื่อให้นำไปใช้งานได้โดยกว้างขวาง และมีแผนที่จะนำเสนอผลิตภัณฑ์เพื่อจัดจำหน่ายให้กับบุคคลภายนอกเป็นรายได้ช่องทางให้แก่ BID ด้วย ซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำแผนงานประชาสัมพันธ์กับบุคคลภายนอกต่อไป

2.1.5 การให้เช่าทรัพย์สินและระบบให้บริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

นอกจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการน้ำมันอากาศยานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัท คือ

- 1) ให้เช่าพื้นที่จัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

- 2) ให้เช่าระบบรับน้ำมันทางท่อที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัทเป็นผู้ลงทุนระบบรับและคิดค่าบริการจาก บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ ในการขนส่งน้ำมันอากาศยานเข้าสู่ถึงน้ำมันของบริษัท

- 3) ให้เช่าพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค เพื่อติดตั้งระบบรับน้ำมันทางท่อที่เชื่อมต่อกับ บจก.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย ซึ่งต้องเข้ามาใช้พื้นที่ของบริษัทในการประกอบธุรกิจท่อขนส่งน้ำมัน

- 4) รายได้จากกรให้เช่าทรัพย์สิน ที่ดินและค่าสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงปริมาณการรับน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิ Observed แบ่งตามท่อขนส่งน้ำมัน
ตั้งแต่ปี 2559 – 2561 (หน่วย ล้านลิตร)

ปี	สุวรรณภูมิ		ดอนเมือง		รวม	
	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE	FPT	THAPPLINE
2561	1,812.2	2,947.6	372.0	865.9	2,184.2	3,813.5
2560	1,743.8	2,861.4	322.0	797.9	2,065.8	3,659.3
2559	1,698.7	2,823.4	568.3	815.7	2,267.0	3,639.1

ตารางแสดงรายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินของบริษัท ตั้งแต่ ปี 2559 ถึง ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2559		ปี 2560		ปี 2561	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการเช่าทรัพย์สิน						
บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ						
- พื้นที่	5.46	9.81	9.27	15.80	7.37	12.19
- อาคาร	5.60	10.06	5.60	9.54	5.60	9.27
-ระบบรับน้ำมัน,คลังน้ำมันอากาศยาน (ดอนเมือง)	11.02	19.80	11.45	19.52	13.34	22.07
-ระบบรับน้ำมันทางท่อ (สุวรรณภูมิ)	17.41	31.29	17.95	30.59	18.69	30.92
-ระบบรับน้ำมันดีเซล (ดอนเมือง)	2.80	5.03	-	-	0.94	1.56
บจก. ท่อส่งท่อน้ำมันปิโตรเลียมไทย						
- ที่ดิน (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	5.47	9.83	5.54	9.44	5.54	9.17
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	4.85	8.72	4.95	8.44	4.95	8.19
บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน						
- อาคาร	1.63	2.93	1.71	2.91	1.79	2.96
- ระบบสาธารณูปโภค	0.49	0.88	0.51	0.88	0.53	0.88
บจก. เพอร์ลาแอสเซทส์						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	0.22	0.40	-	-	-	-
บมจ.การบินกรุงเทพ						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง (เชียงใหม่)	0.18	0.32	1.07	1.82	1.07	1.77
บจก.อินฟินิตี้ เซอร์วิส						
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง)	0.52	0.32	0.62	1.06	0.62	1.02
รวม	55.65	100.00	58.67	100.00	60.44	100.00

2.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

การประกอบธุรกิจการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัทในปี 2561 ที่ผ่านมา บริษัทยังคงลงทุนขยายขีดความสามารถในการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองตามการเติบโตของเที่ยวบินของท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันผู้โดยสารมีแนวโน้มหันมาใช้บริการเดินทางโดยเครื่องบินแทนรถโดยสารมากขึ้น ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งเป็นฐานการบินของสายการบินต้นทุนต่ำ หรือ Low Cost Carriers (LCCs) โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ มีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 และจะเป็นการพัฒนาที่เพิ่มขีดความสามารถและศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง (Ultimate Capacity) โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้มีหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้นจาก 108 หลุมจอดเป็น 185 หลุมจอด โดยเพิ่มหลุมจอดที่เชื่อมต่อกับประตูทางออกอาคารผู้โดยสาร (Contact Gate) จากจำนวน 27 หลุมจอดเป็น 36 หลุมจอด มีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

เนื่องจากในปี 2561 จำนวนเที่ยวบินที่บริษัทให้บริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองมีทั้งสิ้น 131,074 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 5.7 จากปีก่อน และมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 1,240 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 จากปีก่อน ซึ่งปัจจัยหลักมาจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ประกาศถอดประเทศไทยออกจากรายชื่อประเทศที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน ซึ่งส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบิน ทำให้สายการบินของไทยเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางการบินในเส้นทางบินที่เป็นที่นิยม เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลี ด้วยจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทอท. ได้พยายามใช้เครื่องมือต่างๆ เพื่อช่วยผ่อนคลายความคับคั่งของท่าอากาศยานดอนเมือง แต่ด้วยจำนวนตารางเวลาบิน (Slot) ของท่าอากาศยานดอนเมืองที่มีอยู่จำกัด ทำให้สายการบินต้องเลือกปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ โดยการใช้ตารางเวลาบินที่ใช้บินเส้นทางบินภายในประเทศเปลี่ยนไปบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศแทน เห็นได้จากเที่ยวบินที่เติมน้ำมันเพิ่มขึ้นจากปีก่อนมีจำนวน 7,064 เที่ยวบิน เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งสิ้น 5,115 เที่ยวบิน ที่เหลือเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งพบว่าเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ มีปริมาณการเติมน้ำมันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 17 จากปีก่อน นอกจากนี้ปัจจัยดังกล่าวแล้ว ยังพบว่าสายการบินเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นที่มีขนาดที่หนักมากขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น ปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดจึงส่งผลให้มีการเติมน้ำมันเพิ่มขึ้นและยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันบริษัทได้เข้าพื้นที่หลุมจอดอากาศยานที่มีระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินแบบ Hydrant System จาก ทอท. รวม 64 หลุมจอดครบทุกหลุมจอดที่เปิดใช้งานทั่วพื้นที่ลานจอดท่าอากาศยาน เพื่อให้บริการด้วยระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินฯ ด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser ซึ่งมีจำนวน 25 คัน มาให้บริการร่วมกับการเติมน้ำมันด้วยรถบรรทุกน้ำมันแบบ Refueller จำนวน 9 คัน และในปี 2562 บริษัทยังได้เตรียมแผนลงทุนจัดหารถเติมน้ำมันแบบ Dispenser เพิ่ม 1 คัน และ Refueller ขนาด 15,000 ลิตร เพิ่มอีกจำนวน 1 คัน เพื่อรองรับให้ทันกับการขยายตัวของเที่ยวบินที่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 9-10

สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศที่ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ในปี 2561 มีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 จากปีก่อน รวม 62.8 ล้านคนต่อปี บมจ. ท่า

อากาศยานไทย จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและบรรเทาความแออัดของผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โครงการได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2559 ซึ่งจะขยายการรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 ซึ่งรองรับเครื่องบินขนาดแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด และ โบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด รวมรองรับอากาศยานเพิ่มได้ 28 ลำมีกำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2563 จากนั้นจะดำเนินการขยายสนามบินในระยะต่อไป คือ การสร้างรันเวย์เส้นที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อขยายการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 90 ล้านคนต่อปี ที่วางแผนจะให้แล้วเสร็จภายในปี 2564

ในปี 2561 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกับเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 172,446 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 จากปีก่อน ด้วยปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 4,219 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 จากปีก่อน โดยใช้รถเติมน้ำมัน 2 ประเภท คือ รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser จำนวน 40 คัน และแบบ Refueller จำนวน 2 คัน และมีถึงน้ำมัน Jet A-1 รวมเป็นจำนวน 5 ถึง ความจุรวม 75 ล้านลิตร

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.1 นโยบายและลักษณะการตลาดของบริการที่สำคัญ

2.3.1.1 นโยบายการตลาด

ในปัจจุบัน บริษัทยังเน้นการทำตลาดโดยการทำสัญญา Into-wing Contract กับบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ในการให้บริการเติมน้ำมันกับ สายการบิน ณ ท่าอากาศยาน ที่บริษัทเป็นผู้ให้บริการทุกแห่ง โดยบริษัทจะแจ้งราคาค่าบริการให้กับผู้ค้าน้ำมัน ซึ่งผู้ค้าน้ำมัน จะนำค่าบริการรวมกับต้นทุนอื่น ๆ อาทิ ค่าเนื้อน้ำมัน ค่าจัดส่ง เป็นต้น เพื่อประมูลขายน้ำมันกับสายการบินต่อไป โดยแยกราคาค่าบริการของบริษัทให้สายการบินได้ทราบ ทั้งนี้ บริษัทให้บริการกับผู้ค้าน้ำมันและสายการบินทุกรายในระดับมาตรฐานบริการเดียวกัน ในปี 2561 ที่ผ่านมา บริษัทยังรักษาความเป็นผู้นำตลาด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร้อยละ 88.6 กลยุทธ์ด้านการตลาดยังมุ่งเน้นที่ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ไว้วางใจได้ โดยดูแลลูกค้าของผู้ค้าน้ำมัน คือ สายการบิน ด้วยการ ให้บริการที่ปลอดภัย ตรงต่อเวลาและส่งน้ำมันที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อไม่ให้เกิดการร้องเรียนหรือเป็นเหตุให้เที่ยวบิน ล่าช้า

นอกจากนั้น บริษัทจัดทำการศึกษาความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางตรง คือ ผู้ค้าน้ำมันและทางอ้อม คือ สายการบิน ทุกปี พร้อมมีหน่วยงานเข้าพบลูกค้าเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังคำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ นำมาปรับปรุง และหากเกิดกรณีร้องเรียน 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) และผู้ค้าน้ำมัน Joint Inspection Group (JIG) นอกจากนั้นแล้ว บริษัทยังได้รับการรับรองคุณภาพระบบการให้บริการของบริษัทด้วย ISO 9001:2015 และระบบการจัดการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 ดังนั้น สายการบินต่างๆ ที่มาใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่าทุกเที่ยวบินจะได้รับน้ำมันอากาศยานที่ได้มาตรฐาน และคุณภาพตรงตามความต้องการของลูกค้า

2) การรับรองคุณภาพบริการ

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

3) การกำหนดราคาที่สามารถแข่งขันได้

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการการเติมน้ำมันอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในระดับที่สามารถ แข่งขันได้กับคู่แข่ง ซึ่งคือท่าอากาศยานต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทกำหนดอัตรา ค่าบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินงานของระบบท่อแรงดันสูง ค่าจัดเก็บและเติมน้ำมัน อากาศยาน

4) การตระหนักด้านความปลอดภัย

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

2.3.1.3 นโยบายราคา

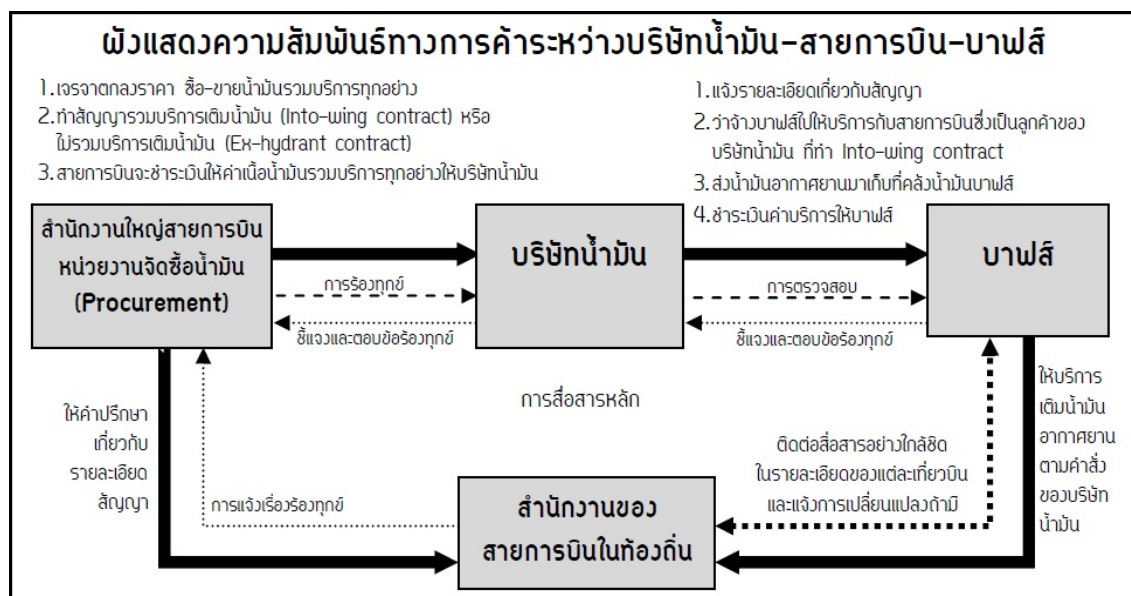
นโยบายราคาของบริษัทจะกำหนดโดยการพิจารณาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ภาวะเศรษฐกิจ การแข่งขัน และแผนการดำเนินงาน ของบริษัท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร

2.3.1.4 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของบริษัท ได้แก่ บริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบินต่างๆ ที่มาลงจอด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัย และตราด โดยเมื่อบริษัทผู้ค้าน้ำมันทำสัญญาซื้อขายน้ำมันกับสายการบิน จะรวมการซื้อบริการ เติมน้ำมันของบริษัทไว้ในสัญญาซื้อขายน้ำมันด้วย เรียกว่า Into-wing Contract

2.3.1.5 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

หลังจากที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันกับบริษัทสายการบินต่างเจรจาตกลงรายละเอียดของสัญญาซื้อขายน้ำมันและการบริการเติมน้ำมันแล้ว บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายละเอียดและเงื่อนไขของสายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้า ให้บริษัททราบเพื่อไปให้บริการเติมน้ำมันจากนั้น บริษัทผู้ขายน้ำมันจะส่งน้ำมันอากาศยานมาจัดเก็บที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ซึ่งเป็นประเภทสถานีบริการ จัดเก็บน้ำมันอากาศยานร่วม (Joint Depot) แล้วบริษัทจึงออกไปให้บริการตามสัญญา หลังการบริการบริษัทจะจัดทำเอกสาร ใบรับการส่งน้ำมัน (Delivery Receipt หรือ D/R) ให้แก่สายการบินหลังการให้บริการทุกเที่ยวบิน และจัดทำรายงานสรุปยอดขาย ปริมาณน้ำมันรวมให้แก่บริษัทผู้ขายน้ำมัน ปัจจุบันบริษัทให้บริการใน 5 ท่าอากาศยาน ได้แก่ 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

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายชื่อของบัตรเครดิตที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันยอมรับและอนุญาตให้สายการบินผู้ถือบัตรรับบริการเติมน้ำมันฯ 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 สายการบินสามารถติดต่อบริษัทน้ำมันผู้ออกบัตร ทำบัตร P-Card ใช้ชำระค่าน้ำมันและบริการการเติมเมื่อรับบริการการเติมน้ำมันตามวงเงินที่มีอยู่ในบัตร แล้วเช่นเดียวกับเงินสด ซึ่งสะดวกกว่าการเรียกเก็บเป็นเงินสด แต่ธนาคารที่เป็นผู้ออกบัตรให้ยังมีน้อยราย และเป็นของธนาคารพาณิชย์ในประเทศ เท่านั้น

2.3.1.7 ขั้นตอนการเรียกเก็บและได้รับชำระค่าบริการเติมน้ำมัน

หลังให้บริการเติมน้ำมันทุกครั้ง บริษัทจะจัดทำเอกสารใบรับการส่งน้ำมัน ซึ่งบันทึกสาระสำคัญต่างๆ ได้แก่ รายละเอียดของเที่ยวบินนั้น ชนิดและเงื่อนไขของการให้บริการ ชื่อบริษัทผู้ค้าน้ำมัน ปริมาณน้ำมัน วันและเวลาที่เติมน้ำมันโดยจะให้ชุดสำเนา กับสายการบิน และรวบรวมต้นฉบับใบรับการส่งน้ำมันพร้อมสำเนาอื่น ส่งให้บริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายวัน รวมทั้งข้อมูลแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งบริษัทผู้ค้าน้ำมันสามารถดึงข้อมูลการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ตในรูปแบบรายงานต่างๆ

บริษัทจะเรียกเก็บค่าบริการเติมน้ำมันฯ จากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายเดือนทุกเดือน โดยคำนวณค่าบริการเติมน้ำมันจากยอดน้ำมันทั้งหมดที่ให้บริการแก่สายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้าของแต่ละบริษัทผู้ค้าน้ำมันในเดือนนั้นๆ จากนั้นบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเรียกเก็บค่าน้ำมัน ซึ่งรวมค่าบริการทั้งหมดจากบริษัทสายการบินต่อไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันตามสัญญาซื้อขายระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันกับสายการบิน

2.3.2 สภาวะอุตสาหกรรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานและการแข่งขัน

1. สภาวะอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

อุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นธุรกิจที่การขยายตัวเติบโตควบคู่ไปกับธุรกิจ การท่องเที่ยว และสายการบิน โดยอิงกับปริมาณจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน ซึ่งแต่ละเที่ยวบินจะมีอัตราการเติมน้ำมันขึ้นอยู่กับชนิดของอากาศยานและระยะทาง ดังนั้นปัจจัยใดที่มีผลกระทบต่อการบินของธุรกิจดังกล่าวก็จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานโดยรวม

การท่องเที่ยว

ในปี 2561 การให้บริการน้ำมันอากาศยานได้รับผลกระทบเชิงลบจากธุรกิจท่องเที่ยวในหลายปัจจัย ได้แก่ เหตุการณ์พายุไต้ฝุ่นพัดเข้าถล่มทำให้ต้องปิดท่าอากาศยานนานาชาติคันไซในช่วงต้นเดือนกันยายน ปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจโลกที่ผันผวนและเข้าสู่ภาวะชะลอตัวในช่วงปลายปี เหตุการณ์เรือล่มที่จังหวัดภูเก็ต และเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงกับนักท่องเที่ยวจีนที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนลดลงเหลือ 10 ล้านคนจากที่คาดการณ์ไว้ 12 ล้านคน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบเชิงลบจากหลายปัจจัยดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ในช่วง 2 เดือนสุดท้ายของปี 2561 ที่ผ่านมานักท่องเที่ยวต่างชาติเที่ยวไทยสามารถกลับมาฟื้นตัวดีขึ้น ส่วนหนึ่งเป็นช่วงของฤดูกาลท่องเที่ยว รวมถึงการที่รัฐบาลได้ออกมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival (VOA) สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเที่ยวไทย 21 ประเทศ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยในปี 2561 ยังสามารถขยายตัวเป็นบวกที่ร้อยละ 7.1 หรือมีจำนวน 38.12 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักยังคงมาจากเส้นทางในเอเชียซึ่งใช้เวลาทำการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง เติบโตได้ดีที่ร้อยละ 9.0 รองลงมาเป็นยุโรปที่ร้อยละ 4.0 สนับสนุนให้ปริมาณน้ำมันอากาศยานในเส้นทางบินระหว่างประเทศเติบโตที่ร้อยละ 5.0

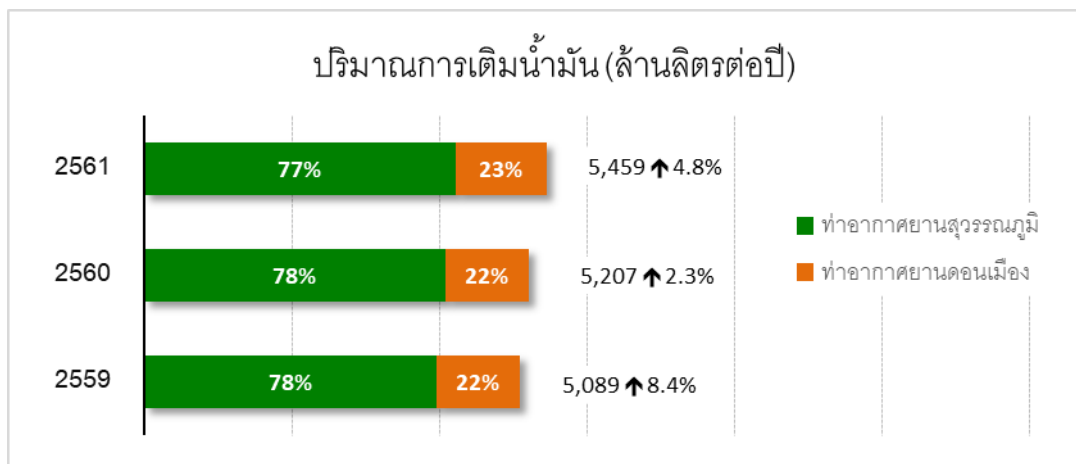
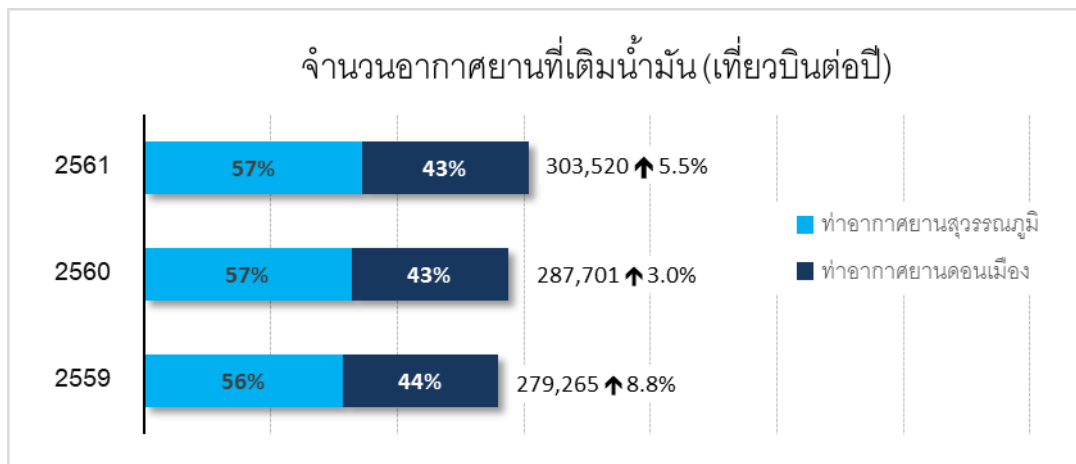
สายการบิน

อุตสาหกรรมการบินของสายการบินทั่วโลกกำลังขยายตัวเพื่อรองรับการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชีย ในปี 2561 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินทั่วโลกมีการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6 เป็นการหดตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ไม่แน่นอน สืบเนื่องจากปัญหาสงครามการค้าระหว่างสหรัฐกับจีน ปัญหา Brexit ในยุโรป และที่หืดตัวมากที่สุดคือภูมิภาคตะวันออกกลาง ที่เกิดจากปัญหาสงครามและความตึงเครียดในภูมิภาค ทำให้สายการบินได้รับผลกระทบจากมาตรการเชิงนโยบาย การห้ามพกพาอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงจำกัดการเดินทาง ในขณะที่ปัจจัยด้านต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินในปีที่ผ่านมาได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เป็นแนวโน้มขาขึ้น จากปัจจัยที่กล่าวมา ส่งผลให้มีสายการบินโลว์คอสต์ Flydubai ของดูไบยกเลิกเส้นทางบินมาไทยเมื่อเดือน มี.ค. 2561 หลังจากที่ทำการเปิดเส้นทางบินมาเพียงปีเดียว และ Air Italy ที่เพิ่งทำการบินในเส้นทางกรุงเทพ-มิลาน ในปี 2561 จะยกเลิกแผนการบินในปี 2562 อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับทุกภูมิภาคที่มีปัญหาแล้ว กลับส่งผลดีต่อภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ให้มีอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุดประมาณร้อยละ 8 รวมถึงเมื่อมองปัจจัยภายใน ประเทศไทยมีปัจจัยบวกที่สำคัญ คือการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประกาศปลดธงแดงแก่มาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศไทยเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 ส่งผลให้สายการบินต่างๆของไทยเปิดเส้นทางบินใหม่ พร้อมเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางซึ่งเป็นที่ยอมรับ เช่น ญี่ปุ่น เกาหลี โดยเฉพาะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งมี Slot การบินจำกัด ทำ

ให้สายการบินเปลี่ยน Slot ที่มีอยู่ ไปบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศแทนเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งเป็นผลดีต่อปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยาน เพราะปริมาณเติมน้ำมันต่อเที่ยวเพิ่มขึ้น และสายการบินต่างๆ ยังคงแข่งขันกันสูงในด้านราคา ทำให้มีผู้ใช้การเดินทางโดยทางอากาศเพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อจำนวนเที่ยวบินให้เติบโตต่อเนื่อง

ในปี 2561 พบว่าจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง มีจำนวนรวม 104.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.0 ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมทั้งสองท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น มีจำนวนเท่ากับ 5,459 ล้านลิตร ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

เปรียบเทียบปริมาณการเติมน้ำมันกับจำนวนเที่ยวบินรวมเฉพาะของบริษัท



2. สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม

จากจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินมีปริมาณขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ท่าอากาศยานพาณิชย์ต่างๆ ในภูมิภาคแข่งขันพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานเพื่อรองรับให้ทันการเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยว ซึ่งอุตสาหกรรมการบินให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานนอกจากจะเกี่ยวกับธุรกิจท่องเที่ยวส่วน

หนึ่งแล้ว อีกส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบินและประเภทเที่ยวบินที่ลงจอดของแต่ละท่าอากาศยาน เช่น ในท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ มีหลายทางวิ่ง จะสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินได้มาก และในท่าอากาศยานที่ออกแบบหลุมจอดให้รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่หรือมีเส้นทางระหว่างประเทศมาก ความต้องการเติมน้ำมันก็จะสูงมากกว่า เมื่อเทียบกับท่าอากาศยานขนาดเล็กที่มีทางวิ่งเดียวและมีหลุมจอดเครื่องบินน้อย ดังนั้น ปริมาณการเติมน้ำมันจึงไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนท่าอากาศยานที่ให้บริการ แต่ขึ้นกับขนาดและตำแหน่งกลยุทธ์การตลาดของท่าอากาศยาน

ปัจจุบันท่าอากาศยานพาณิชย์ภายในประเทศมีจำนวน 38 แห่ง แบ่งเป็นท่าอากาศยานหลัก ท่าอากาศยานรอง และท่าอากาศยานขนาดเล็ก บริหารงานโดยหน่วยงานของรัฐบาลและเอกชน การให้บริการเติมน้ำมันยังมีเฉพาะในท่าอากาศยานเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น ซึ่งในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเติมน้ำมันจะมีนโยบายในการกำหนดจำนวนผู้ให้บริการเติมน้ำมันที่แตกต่างกัน มีเพียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งเดียวที่มีผู้ให้บริการเฉพาะในส่วนการเติมน้ำมันมากกว่า 1 ราย แต่ในส่วนการจัดเก็บน้ำมันก็มีเพียงรายเดียว นอกเหนือจากนั้นในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันจะมีเพียงรายเดียว เพราะท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก สายการบินมีเส้นทางบินระยะสั้นและเที่ยวบินมีจำนวนน้อย โดยท่าอากาศยานหลักภายในประเทศซึ่งมีปริมาณการเติมน้ำมันสูงสุด บริหารงานโดย บมจ.ท่าอากาศยานไทย มีบริษัทเป็นหนึ่งในสองรายที่ให้บริการเติมน้ำมันที่สุวรรณภูมิและเป็นผู้ให้บริการรายเดียวที่ดอนเมือง ส่งผลให้บริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดรวมสูงสุดในประเทศและเป็นผู้นำตลาด

นอกเหนือจากคู่แข่งภายในประเทศแล้ว ธุรกิจการให้บริการน้ำมันอากาศยานในต่างประเทศจะไม่มีคู่แข่งกันโดยตรง แต่จะอาศัยการแข่งขันของท่าอากาศยานในการให้ได้มาซึ่งจำนวนสายการบินและเที่ยวบิน ดังนั้น คู่แข่งขันของบริษัทจึงเป็นท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งนอกจากตัวท่าอากาศยานเองแล้ว ยังมีปัจจัยของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ที่มีผลต่อการตัดสินใจเปิดเส้นทางบินและลงจอดที่ท่าอากาศยานและการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเติมน้ำมัน

2.1 สภาพการแข่งขันระหว่างประเทศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติแต่ละแห่งมีการแข่งขันเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเดียวกันซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญกับกรุงเทพ ได้แก่ สิงคโปร์ ฮ่องกง เกาหลี มาเลเซีย และอินโดนีเซีย รวมถึงเวียดนามและพม่า

ท่าอากาศยาน Changi ในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเปิดใช้อาคารผู้โดยสาร 4 เมื่อเดือนสิงหาคม 2560 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ใช้ท่าอากาศยานถึง 65 ล้านคนในปี 2561 จากขีดความสามารถที่รองรับได้ 82 ล้านคน/ปี โดยอยู่ระหว่างปรับปรุงทางวิ่งที่ 3 ที่มีความยาว 2700 เมตรใช้ในการทหาร ต่อขยายเพิ่มเป็น 4000 เมตรเพื่อมาใช้ร่วมกันเชิงพาณิชย์เชื่อมโยงกับทางวิ่งทั้ง 2 ทางวิ่งในปัจจุบัน และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่หลังที่ 5 คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2563 และจะพัฒนาทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้รวมเป็น 135 ล้านคน/ปี ภายในปี 2568

ท่าอากาศยาน Hong Kong International Airport (HKIA) ในปี 2561 มีจำนวนผู้โดยสาร 74.7 ล้านคน และเที่ยวบิน 427,725 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 และ 1.7 จากปีก่อน เกินขีดความสามารถที่รองรับได้ 70 ล้านคน/ปี โดย HKIA อยู่ระหว่างก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 100 ล้านคน/ปี และก่อสร้างเมืองสนามบินที่จะมีครบทุกอย่างทั้งโรงแรมที่พัก ห้างสรรพสินค้า แหล่งร้านอาหารและท่องเที่ยว เป็นโครงการใหญ่ที่สุดของฮ่องกง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2567

ท่าอากาศยาน Incheon International Airport ของประเทศเกาหลี ในปี 2561 มีจำนวนผู้โดยสาร 68.3 ล้านคน และเที่ยวบิน 387,497 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.0 และ 7.5 จากปีก่อน โดยท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 72 ล้านคน ปัจจุบันมี 3 ทางวิ่งและอาคารผู้โดยสาร 2 หลัง โดยมีแผนก่อสร้างทางวิ่งที่ 4 และ 5 พร้อมอาคาร satellite concourse คาดว่าภายในปี 2573 จะสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 100 ล้านคน/ปี เช่นกัน

ทั้งสามท่าอากาศยานจัดเป็นท่าอากาศยานที่ติดอันดับโลกในด้านจำนวนผู้ให้บริการสายการบินและผู้โดยสาร ซึ่งมีความทันสมัยของเทคโนโลยีและประสิทธิภาพสูงในด้านการบริการ ทำให้เป็นศูนย์กลางการบินและเป็นคู่แข่งที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับสายการบินที่ใช้ท่าอากาศยานเพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประเทศในภูมิภาคอื่นๆของโลก ในเส้นทางบินระยะไกล ในขณะที่ท่าอากาศยานอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เริ่มมีแนวโน้มเป็นคู่แข่งที่สำคัญเพิ่มขึ้นมา ได้แก่ มาเลเซีย และเวียดนาม แต่ปัจจุบันยังมีความนิยมของผู้โดยสารน้อยกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น KLIA ของมาเลเซียที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 75 ล้านคน/ปี แต่มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพียง 42 ล้านคนในปี 2561 แต่เป็นตลาดสำคัญของสายการบิน Low Cost ซึ่งเป็นคู่แข่งกับท่าอากาศยานดอนเมือง ในขณะที่ Ho Chi Minh City Airport ของเวียดนาม ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการจริง 35.9 ล้านคนตั้งแต่ปี 2560 เกินขีดความสามารถที่รองรับผู้โดยสารได้ 25 ล้านคน/ปี โดยเวียดนามมีแผนเร่งขยายขีดความสามารถเป็น 100 ล้านคน ภายในปี 2573

ทั้งนี้ IATA ได้ประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่จะเดินทางในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.6 ต่อปี โดยประเทศจีนจะเป็นตลาดท่องเที่ยวที่ใหญ่ที่สุดและมีจำนวนผู้เดินทางทางอากาศสูงสุดเป็นอันดับ 1 ของโลกภายในปี 2577 และประเทศไทยจะเป็นประเทศที่มีผู้นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวติด 1 ใน 10 ของโลก ภายในปี 2579

แนวโน้มของคู่แข่งซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาคต่างเร่งพัฒนาขยายขีดความสามารถให้มีความพร้อม เพื่อให้ทันรองรับการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียมีโอกาสเติบโตในอัตราที่สูงเฉลี่ยร้อยละ 4 - 6 ต่อปี ในขณะที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งถูกออกแบบมาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคน/ปี แต่จำนวนผู้โดยสารในปี 2561 มีถึง 63.4 ล้านคนแล้ว ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ได้ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 30 ล้านคนต่อปีเสร็จเมื่อปี 2559 แต่ในปี 2561 มียอดผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 40.8 ล้านคน/ปี ไปแล้วเช่นกัน เนื่องจากได้รับผลดีจากตลาดการท่องเที่ยวไทยที่มีการเติบโตอย่างมากจากปริมาณนักท่องเที่ยว โดยในปี 2562 รัฐบาลตั้งเป้าหมายว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวถึง 40 ล้านคน จึงเห็นได้ว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เลือกประเทศไทยเป็นจุดหมายยังมีอยู่มาก แต่การขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานเป็นอุปสรรคที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจ ดังนั้น หากโครงการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมถึงในภูมิภาคแล้วเสร็จตามแผน ก็จะส่งผลให้มีปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นและสามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นๆในภูมิภาคได้ทั้งฮ่องกงและสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนการเติบโตธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัท ทั้งนี้ คาดว่า ทอท. จะเปิดให้บริการส่วนขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 ได้ในปี 2564

2.2 สภาพการแข่งขันภายในประเทศ

สำหรับธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานในระดับประเทศ ท่าอากาศยานที่ดำเนินการโดย ทอท. มีทั้งสิ้น 6 แห่ง มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก รองลงมาเป็นท่าอากาศยานดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงใหม่ บริษัทให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินขาเข้า-ออก ร้อยละ 75 ของทั้งหมด ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทเป็นผู้ได้สิทธิในการให้บริการ 1 ใน 2 ราย โดยในปี 2561 มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 88.6 ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองบริษัทได้รับสิทธิเป็นผู้ให้บริการรายเดียว และสำหรับท่าอากาศยานอื่นๆ บริษัทมีนโยบายขยายการลงทุนในทุกท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของ ทอท. ที่จะเปิดให้เข้าแข่งขันเพื่อขอรับสัมปทานในอนาคต

นอกจากท่าอากาศยานที่ดำเนินงานโดย ทอท. แล้ว ปัจจุบันบริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัยและตราด ที่ บมจ.การบินกรุงเทพ เป็นเจ้าของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง และเป็นผู้บริหารสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส โดยเป็นผู้ได้รับสิทธิเพียงรายเดียว ในปี 2561 มีปริมาณการเติมน้ำมันรวม 25.9 ล้านลิตร ลดลงร้อยละ 15.8 จากปีก่อน ด้วยจำนวนเที่ยวบินรวม 8,364 เที่ยวบิน

ในปี 2566 รัฐบาลมีโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาชาติไทยแลนด์ 4.0 ที่มีเป้าหมายในการเพิ่มศักยภาพทางการคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งสิ่งสำคัญที่จะทำให้โครงการ EEC ประสบความสำเร็จ คือ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ โดยเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการขนส่งทางอากาศรองรับการขยายตัวของธุรกิจและอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก ช่วยสนับสนุนประเทศให้เป็น Aviation Hub ที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก แม้ว่าจะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ไม่กระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในทางตรงกันข้ามหากการเชื่อมโยงการเดินทางภาคพื้นดินโดยโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานครแล้วเสร็จ ก็จะทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้สะดวกและสามารถดึงดูดผู้มาใช้บริการในภูมิภาคได้เพิ่มมากขึ้น เป็นผลดีต่อภาพรวมของประเทศ โดยคาดว่าจะในปี 2562 นี้จะมีการเปิดประมูลในการลงทุนและบริหารท่าอากาศยาน รวมถึงระบบให้บริการน้ำมันอากาศยานด้วย ซึ่งบริษัทมีความสนใจเข้าประมูลเป็นผู้ให้บริการและพร้อมลงทุน ซึ่งมีแผนพัฒนาระบบดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและปลอดภัยสูงสุด และเมื่อรวมขีดความสามารถของท่าอากาศยานเข้าทั้ง 3 แห่งแล้วจะทำให้มี 7 ทางวิ่งสามารถรองรับผู้โดยสารรวมกันได้สูงที่สุดถึง 160 ล้านคนภายในปี 2576

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

2.3 แนวโน้มสภาพเศรษฐกิจและสภาพการแข่งขันในปี 2562

แนวโน้มของการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในปี 2562 ยังมีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์ดีอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีความกังวลจากคาดการณ์ของภาคการท่องเที่ยวที่อาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยมหภาคภายนอก แต่ทิศทางของตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สำคัญ อาทิ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในตลาดหลักๆ ยังมีแนวโน้มที่ดี โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียนเกาหลีใต้ ญี่ปุ่นและอินเดีย ซึ่งนโยบายการกระตุ้นต่างๆ ของภาครัฐทำให้คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งสิ้นประมาณ 40 ล้านคน สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 5.7 โดยมีการขับเคลื่อนจากปัจจัยหลายประการ อาทิ ปี 2562 ประเทศไทยเป็นประธานอาเซียนหนุนตลาดนักท่องเที่ยวอาเซียน ตลาดนักท่องเที่ยวอาเซียนเป็นตลาดที่สำคัญของการท่องเที่ยวไทยมีส่วนประมาณร้อยละ 27 ของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งหมด ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยเป็นประธานอาเซียนในปีนี้นับเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวจะขยายฐานตลาดเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวอาเซียน ตลอดจนการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการท่องเที่ยวทั้งในส่วนของประเทศไทย และการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อจับกลุ่มนักท่องเที่ยวนอกตลาดอาเซียน และนโยบายการกระตุ้นการลงทุนของภาครัฐสนับสนุนให้ผู้ประกอบการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการด้วยกลยุทธ์ด้านราคาที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะในช่วงโลว์ซีซั่น เพื่อเป็นทางเลือกของกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวแต่มองหาจุดหมายปลายทางที่สอดคล้องกับกำลังซื้อที่ลดลงจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว

บริษัทคาดว่าในสถานการณ์ที่ปกติ ความต้องการปริมาณน้ำมันอากาศยานรวมในปี 2562 จะสามารถขยายตัวในอัตราร้อยละ 3.8 ด้วยจำนวนรวมทั้งสิ้น 6,230 ล้านลิตร เฉลี่ย 17 ล้านลิตรต่อวัน สูงกว่าปี 2561 จำนวน 227 ล้านลิตร แบ่งเป็นปริมาณน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจำนวน 1,390 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 12.1 เฉลี่ย 3.8 ล้านลิตรต่อวัน และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 4,840 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 1.6 เฉลี่ย 13.3 ล้านลิตรต่อวัน

สำหรับส่วนแบ่งการตลาดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีการแข่งขันในส่วนของบริการเติมน้ำมันอากาศยานนั้น บริษัทตั้งเป้าหมายรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาดไว้ให้ได้ไม่ต่ำกว่าที่ร้อยละ 85 โดยใช้กลยุทธ์มุ่งเน้นตอบสนองในปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญ ในที่นี้ได้แก่กลุ่มลูกค้าบริษัทน้ำมัน และรักษาระดับคุณภาพการบริการ แบบ “การบริการด้วยหัวใจ (Service with our heart)” ให้ความสำคัญสูงสุดด้านความปลอดภัยและตอบสนองด้วยเทคโนโลยีการบริการที่ทันสมัย เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าสายการบินซึ่งเป็นลูกค้าทางอ้อม พร้อมกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุนของบริษัทอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นระหว่างกัน

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ธุรกิจหลักของบริษัทเป็นการให้บริการจัดเก็บและบริการเติมน้ำมันอากาศยาน โดยลูกค้าบริษัทน้ำมันซึ่งเป็นผู้ขายน้ำมันให้กับสายการบิน จะเป็นผู้จัดหาน้ำมันมาจัดเก็บไว้ในสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันของบริษัทตามข้อตกลงในสัญญา User Agreement คุณภาพของน้ำมันที่จะรับเข้าสู่ระบบจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ Aviation Fuel Quality Requirement for Jointly Operated System (AFQRJOS) โดยบริษัทรับน้ำมันจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันผ่านทางท่อขนส่งน้ำมันจาก 2 ราย คือ บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อจำกัด (Fuel Pipeline Transportation : FPT) และบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด (THAPLINE) ซึ่งต่อเชื่อมท่อมาจากโรง

กลั่นน้ำมันโดยตรงหรือรับน้ำมันจากทางเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งสามารถรับน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศได้ด้วย

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะจัดทำแผนการจัดส่งน้ำมันให้บริษัททราบดีล่วงหน้า และดำเนินการจัดส่งน้ำมันเข้าเก็บไว้ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท ในปริมาณที่เพียงพอต่อความต้องการของสายการบิน ซึ่งเป็นลูกค้าของบริษัทน้ำมันนั้นๆ โดยบริษัทกำหนดนโยบายการจัดเก็บสำรอง 1 - 3 วัน ของยอดขายต่อวัน ซึ่งหากบริษัทน้ำมันรายใดไม่สามารถจัดหาน้ำมันได้ตามกำหนดและมีน้ำมันสำรองไม่เพียงพอ จะส่งผลให้บริษัทน้ำมันรายนั้นๆ จะไม่สามารถขายน้ำมันให้กับลูกค้าสายการบินของตนได้ ทั้งนี้ จะไม่กระทบต่อการให้บริการของบริษัทและลูกค้าสายการบิน เพราะลูกค้าสายการบินสามารถเปลี่ยนไปเลือกซื้อน้ำมันจากบริษัทน้ำมันรายอื่นที่มีปริมาณสำรองเพียงพอในท่าอากาศยานนั้นๆ ได้ โดยจะได้รับบริการเติมน้ำมันจากบริษัทเช่นเดิม

2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

-ไม่มี-

2.6 แผนการดำเนินงานในอนาคต

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยมุ่งเน้นการเป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน เพื่อส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างสมดุล ครอบคลุมในมิติด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาเป็นรากฐานในการบริหารจัดการธุรกิจ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นอยู่อย่างถูกต้อง โปร่งใส อีกทั้งได้มีการบริหารจัดการความรู้อย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรสามารถนำองค์ความรู้ไปใช้งานได้อย่างเหมาะสมตามความต้องการของธุรกิจ ตลอดจนต่อยอดนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมและธุรกิจใหม่ๆ ในอนาคต ซึ่งในปี 2562 กลุ่มบริษัทมีแผนการดำเนินในอนาคต ดังนี้

ด้านเศรษฐกิจ บริษัทได้มีแผนกลยุทธ์เติบโต (Growth Strategy) ซึ่งอาศัยรากฐานความแข็งแกร่งขององค์กร ประสบการณ์ในการทำธุรกิจ ตลอดจนความเป็นผู้นำระดับสากลในการบริการเติมน้ำมันอากาศยานตลอดระยะเวลากว่า 35 ปีที่ผ่านมา เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกิจการอย่างยั่งยืน ทั้งในธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่างๆ โดยบริษัทกำลังอยู่ระหว่างการศึกษาลงทุน เพื่อเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในสนามบินอื่นๆ เพิ่มเติม ทั้งสนามบินภูมิภาค และสนามบินนานาชาติ ซึ่งรวมถึงท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 3 ตามแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกของประเทศ

ทั้งนี้ สำหรับการขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานนั้น บริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยจัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด เพื่อดำเนินธุรกิจบริการ ออกแบบ ผลิต ประกอบ ซ่อมแซม และบำรุงรักษารถเติมน้ำมันอากาศยาน ตลอดจนพัฒนางานด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี เพื่อตอบสนองความต้องการของบริษัทในการพัฒนารถเติมน้ำมันอากาศยานและอุปกรณ์ต่างๆ ด้วยนวัตกรรมที่ทันสมัยและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มเติมให้แก่กลุ่มบริษัทจากการขายรถเติมน้ำมันอากาศยานให้แก่ลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ บริษัทยังได้ร่วมลงทุนกับบริษัท พีทีจี จำกัด(มหาชน) เพื่อจัดตั้งบริษัท บีพีทีจี จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดตั้งสถานีบริการน้ำมัน บริเวณคลังน้ำมันของเอฟพีที ซึ่งจะเป็นการขยายธุรกิจไปยังธุรกิจประเภทอื่นเพื่อเสริมศักยภาพของกลุ่มบริษัท และเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้มีการใช้สินทรัพย์ให้เกิดประโยชน์อย่างสูงสุด

นอกจากนี้ บริษัทยังมีแผนที่จะต่อยอดการจัดการความรู้ (KM) เพื่อใช้เป็นฐานในการสร้างนวัตกรรม (Innovation) อย่างเป็นระบบ ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านการจัดการความรู้ และด้านการสร้างวัฒนธรรมที่เปิดรับมุมมองการเรียนรู้และการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ ที่เชื่อมโยงและสนับสนุนกันอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ การรวบรวมแบ่งปันและรับความรู้สู่การบริหารจัดการความรู้ การเชื่อมโยงและลงมือปฏิบัติอย่างจริงจังด้วยกลุ่มนักปฏิบัติ และพัฒนาต่อยอดสู่นวัตกรรม โดยการจัดการความรู้ดังกล่าว จะเป็นพื้นฐานสำคัญต่อการขยายธุรกิจของบริษัทสู่การเป็นสถาบันฝึกอบรม (training center) ที่มุ่งเน้นหลักสูตรการสอนด้านการบริการ เชื้อเพลิงการบิน ความปลอดภัย และระบบการจัดการต่างๆ รวมถึงเพื่อการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่บริษัทเป็นผู้คิดค้นขึ้น ไปสร้างโอกาสทางธุรกิจอื่นๆ ต่อไป เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในเอเชียแปซิฟิก

ด้านสังคม บริษัทได้ดำเนินการด้านการบริหารจัดการเพื่อสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนให้กับองค์กรอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการระดมทุนการทำงาน (In process) และการช่วยเหลือสังคม (After process) บริษัทมุ่งเน้นการนำเป้าหมายด้านความยั่งยืนขององค์กรสู่แผนการปฏิบัติการอย่างเป็นรูปธรรมให้แก่หน่วยงานของทุกฝ่ายและมีการทบทวนแผนการปฏิบัติการเป็นประจำทุกปี พร้อมกันนี้ บริษัทได้นำแนวคิดการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนมาเป็นหลักในการดำเนินกิจกรรม อาทิ กิจกรรมเสริมสร้างสุขภาวะชุมชนเพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้ชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเพื่อให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน กิจกรรมอบรมดับเพลิงขั้นพื้นฐานให้กับทางชุมชนในบริเวณพื้นที่โดยรอบของบริษัทเพื่อให้ชุมชนสามารถบรรเทาภัยฉุกเฉินที่เกิดขึ้นในครัวเรือนได้ด้วยตนเองในเบื้องต้นและสร้างจิตสำนึกในด้านความปลอดภัย นอกจากนี้ ในด้านการช่วยเหลือสังคม (After process) บริษัทได้จัดกิจกรรมเพื่อบำรุงขวัญเติมใจให้ทหารหาญที่ได้รับบาดเจ็บจากความไม่สงบในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้เพื่อมุ่งหวังให้ผู้ป่วยได้รับการฟื้นฟูสภาพจิตใจ สามารถประกอบอาชีพและกลับคืนสู่สังคมได้อย่างเต็มภาคภูมิ กิจกรรมมอบทุนการศึกษาประจำปีของมูลนิธิช่วยเหลือเด็กกำพร้าของสตรีไทยมุสลิมแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์เพื่อสนับสนุนโอกาสทางการศึกษาให้กับเยาวชนอย่างเท่าเทียมกันทุกศาสนา กิจกรรมมอบเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยผ่านสภาอากาศไทยเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับพี่น้องชาวไทย โครงการเดินตามรอยเท้าพ่อ (เกษตรอินทรีย์) กองทัพอากาศที่ 3 เพื่อสนับสนุนและเป็นประโยชน์ต่อการเรียนรู้ตามหลักเศรษฐกิจพอเพียง และโครงการเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของนักเรียนโรงเรียนสบปราบพิทยาคม อำเภอสบปราบจังหวัดลำปาง ที่เน้นการพัฒนาครูและนักเรียนในพื้นที่ห่างไกลให้มีศักยภาพเพื่อให้มีการดำเนินการเหล่านี้เป็นความสำเร็จในการสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนร่วมกับสังคมอย่างแท้จริง

ด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจโดยใส่ใจสิ่งแวดล้อมรวมถึงปัญหาการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยบริษัทได้ดำเนินการลงทุนในโครงการขยายระบบท่อส่งน้ำมันไปภาคเหนือของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ซึ่งจะเป็นการช่วยลดการปล่อยฝุ่นละอองขนาดเล็ก ลดมลพิษจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ลดการเกิดอุบัติเหตุและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการขนส่งน้ำมันด้วยรถบรรทุกทุกน้ำมัน นอกจากนี้ บริษัทยังได้มีการนำรถยนต์ไฟฟ้ามาใช้ในองค์กรเพื่อศึกษาเปรียบเทียบปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกกับรถยนต์ธรรมดา โครงการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์เพื่อลดการใช้พลังงาน การบันทึกปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในองค์กร (Corporate Carbon Footprint) เป็นปีที่ 5 ติดต่อกัน การเข้าร่วมโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจ (Thailand Voluntary Emission Reduction หรือ T-VER) และได้รับคาร์บอนเครดิตองค์กร โดยบริษัทมีเป้าหมายให้การดำเนินการของกลุ่มบริษัทมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของกลุ่มบริษัทเป็นศูนย์ (Carbon Neutral Company) ภายในปี 2563

3. ปัจจัยความเสี่ยง

การดำเนินธุรกิจปัจจุบันให้ประสบความสำเร็จและสามารถดำรงอยู่อย่างยั่งยืนเป็นเรื่องท้าทายเนื่องจากธุรกิจจำเป็นต้องมีแผนรองรับและปรับกระบวนการให้ทันกับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น กระแสด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ ในกลุ่มธุรกิจการเงิน ธุรกิจสื่อ และ ธุรกิจบริการผ่านสื่อออนไลน์ เป็นต้น รวมทั้งกระแสสังคมเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน และ กระแสอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีในปัจจุบันส่งต่อถึงคนรุ่นต่อไป การเปลี่ยนแปลงข้างต้นถือเป็นความเสี่ยงที่ บมจ. บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (บริษัท) ตระหนักถึงผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม ในขณะเดียวกันก็ได้เล็งเห็นถึงความเสี่ยงที่เป็นโอกาสในการพัฒนานวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้วยคุณภาพและความปลอดภัยสูงสุดควบคู่ การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม ในการนี้บริษัทได้ปรับปรุงกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานสากล COSO ERM 2017 : The Committee of Sponsoring Organizations of the Trade way Commission – Enterprise Risk Management 2017 ซึ่งมุ่งเน้นการบูรณาการ บริหารความเสี่ยงเข้ากับการวางแผนกลยุทธ์ให้เป็นกระบวนการเดียวกัน มาใช้เป็นมาตรฐานอ้างอิงร่วมกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG Code 2560) เพื่อสร้างความคุ้มค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน นำมาซึ่งแนวทางการบริหารความเสี่ยงบริษัทดังนี้

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

บริษัทมีการบริหารความเสี่ยง 2 ระดับ ได้แก่ (1)ระดับองค์กร (Corporate Level) สอดส่องดูแลโดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee : RMC) ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท (Board Committee) ในการนี้ RMC ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย และ สอดส่องดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทและบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงรายไตรมาส และ (2)ระดับกระบวนการ (Functional Level) ดำเนินการโดยผู้บริหารแต่ละฝ่าย ทั้งนี้กำหนดให้มีแผนลดระดับความเสี่ยงที่สนับสนุนและสอดคล้องกับระดับองค์กรรวมทั้งรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงทั้ง 2 ระดับในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรายไตรมาส โดยมีสำนักบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์องค์กรตรวจสอบและจัดทำรายงานเพื่อเป็นฐานข้อมูลความเสี่ยงทั้งองค์กรที่มีความต่อเนื่องและมีหลักฐานอ้างอิงได้

วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

บริษัทมุ่งเน้นการสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงด้วยการสื่อสารสร้างความตระหนักรู้แก่บุคลากรทุกระดับในประโยชน์ของการบริหารความเสี่ยงที่ส่งผลให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร ในการนี้จึงกำหนดความสำเร็จของการบริหารความเสี่ยงเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของบุคลากรทุกระดับ รวมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศอำนวยความสะดวกในการรายงานความคืบหน้าของแผนบริหารความเสี่ยงผ่าน Electronic Form อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นเมื่อบุคลากรดำเนินการประเมินความเสี่ยงและรายงานแผนบริหารความเสี่ยงเป็นประจำ ทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร

จากการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องตามกรอบการบริหารความเสี่ยง COSO ERM 2017 ทำให้ปัจจัยเสี่ยงต่างๆได้รับการบริหารจัดการอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดี สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นตามนโยบายจ่ายเงิน

ปันผลอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยความเสี่ยงที่บริษัทเฝ้าติดตามรวมทั้งปัจจัยความเสี่ยงใหม่ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในปี 2561 ดังนี้

1. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

1.1 ความเสี่ยงจากอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

บริษัทประกอบธุรกิจหลักคือการให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานโดยมีลักษณะการให้บริการที่แตกต่างกันดังนี้

- ☐ เป็นผู้ให้บริการหลักที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานนอกเหนือจากบริษัท 1 ราย
- ☐ เป็นผู้ให้บริการหลักที่ท่าอากาศยานภูมิภาค 3 แห่งประกอบด้วย ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

ดังนั้นแหล่งรายได้หลักจึงมาจากค่าบริการที่เรียกเก็บตามปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานดังกล่าวซึ่งท่าอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิเป็นส่วนสำคัญที่สร้างรายได้ให้แก่บริษัทโดยมีกลุ่มลูกค้า 7 รายที่เป็นทั้งลูกค้าและผู้ถือหุ้นประกอบด้วยบริษัทน้ำมันและบมจ.การบินไทย ทั้งนี้สัดส่วนของรายได้ประมาณร้อยละ 93 มาจากลูกค้ารายใหญ่ 5 ราย ประกอบด้วยลูกค้า 4 ราย มีสัดส่วนรายได้ที่ใกล้เคียงกันส่วนลูกค้าอีก 1 รายมีสัดส่วนรายได้เกินร้อยละ 30 ประกอบกับลูกค้าดังกล่าวเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ของไทยที่เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทด้วย บริษัทจึงมีความเสี่ยงต่ำในประเด็นการสูญเสียลูกค้าหรือหนี้เสียจากลูกค้ากลุ่มลูกค้าดังกล่าว

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

1.2 ความเสี่ยงจากโครงการลงทุน

บริษัทมีการลงทุนในโครงการก่อสร้างของบริษัทและลงทุนขยายธุรกิจผ่านบริษัทย่อยซึ่งแต่ละโครงการมีความเสี่ยงที่แตกต่างกันตามประเภทของการลงทุนอย่างไรก็ตาม บริษัทกำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงโครงการดังนี้

1.2.1 การบริหารความเสี่ยงโครงการลงทุนของบริษัท

กำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงและจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงสำหรับโครงการลงทุนที่มีมูลค่าตั้งแต่ 30 ล้านบาทขึ้นไป ทำให้มีการรายงานความคืบหน้าของแผนบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องจนกว่าโครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์ ในการนี้มีการจัดตั้งคณะกรรมการโครงการเพื่อควบคุมงานก่อสร้างและคณะกรรมการตรวจรับงานเพื่อสอบทานและยืนยันความสำเร็จของโครงการ

1.2.2 การบริหารความเสี่ยงโครงการลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทมีการลงทุนโดยเข้าไปถือหุ้นในอัตรามากกว่าร้อยละ 70 ในบริษัทย่อยเพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจทั้งนี้ได้มีการแต่งตั้งบุคลากรระดับบริหารที่มากด้วยความรู้ความสามารถไปดำรงตำแหน่ง ผู้บริหารระดับสูงสุดในแต่ละบริษัทโดยมีการรายงานผลการดำเนินงานผ่านที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร(Executive Committee) ทุกเดือนและที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท (Board Committee) ทุก 6 เดือน รวมทั้ง นโยบายการบริหารความเสี่ยงกำหนดให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีอำนาจหน้าที่สอดส่องดูแลการบริหารความเสี่ยงองค์กร (Corporate Risk Management) ของกลุ่มบริษัท ดังนั้นจึงมีการรายงานการบริหารความเสี่ยงของโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าสูงเช่น โครงการก่อสร้างระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ บมจ.ท่าอากาศยานไทย(ทอท.) รองรับแผนพัฒนาขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ของบริษัทไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด(TARCO) และ โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปยังภาคเหนือ ของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อสอดส่องดูแลและให้ความเห็นรวมทั้งมีการนำเสนอคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อสอบทานรายไตรมาส

2. ความเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดใหม่

เป็นความเสี่ยงที่ยังไม่ได้ปรากฏชัดเจนในปัจจุบันแต่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมที่บริษัทดำเนินธุรกิจ ในการนี้ บริษัทพิจารณาประเด็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทในอีก 3-5 ปีข้างหน้า 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 บริษัทจึงมีการจัดตั้งคณะทำงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งรวมผู้แทนจากบริษัทย่อย ร่วมกันศึกษาหาแนวทางการพัฒนาพลังงานทางเลือกและพลังงานทดแทนรวมทั้งดำเนินการขึ้นทะเบียนโครงการที่สามารถลดก๊าซเรือนกระจกเพื่อสร้างคาร์บอนเครดิตและผลักดันให้กลุ่มบริษัทมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์(Carbon Neutral Company) ในการนี้ บริษัทจึงได้เข้าร่วมโครงการเปิดเผยข้อมูลก๊าซเรือนกระจกในระดับสากล (Carbon Disclosure Project : CDP) รวมทั้งมีการกำหนดแผนลดการ

ปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกลยุทธ์หลักด้านความยั่งยืนตั้งแต่ปี 2561จนถึงปัจจุบัน ในขณะเดียวกัน บริษัทได้มองเห็นโอกาสในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมผ่านบริษัทย่อย ในโครงการขยายท่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือของ FPT ซึ่งเป็นโครงการที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

3. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

3.1 ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการ

การดำเนินธุรกิจให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานเป็นธุรกิจที่มีความสำคัญสูงสุดในเรื่อง คุณภาพ ความปลอดภัย และการตรงต่อเวลา จึงต้องมีความพร้อมทั้งด้านระบบ อุปกรณ์และบุคลากรที่ตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนการให้บริการอย่างเคร่งครัด ดังนั้นบริษัทจึงมีการบริหารความเสี่ยงในเรื่องดังกล่าวอย่างเข้มข้นด้วยการประกาศเจตนารมณ์ให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนให้บริการอย่างเคร่งครัด และ กำหนด ZERO Tolerance ของการให้บริการ โดยไม่เกิดอุบัติเหตุต่ออากาศยานในขณะที่ยังคงมีการบริหารความเสี่ยงในส่วนอื่นๆ ดังนี้

- ☐ จัดตั้งคณะกรรมการกิจการเชื้อเพลิง (Fuelling Operations Committee) ประกอบด้วยผู้บริหารของบริษัทและ ผู้แทนจากบริษัทน้ำมันที่มีประสบการณ์ด้านน้ำมันอากาศยาน ประชุมรายไตรมาสเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปรับปรุงกระบวนการบริการน้ำมันอากาศยานให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น รวมทั้งกำหนดให้มีการตรวจสอบระบบปฏิบัติการให้บริการน้ำมันอากาศยาน โดยกลุ่มผู้ตรวจสอบของบริษัทน้ำมัน (Joint Inspection Group – JIG) ปีละ 1 ครั้งเพื่อให้มีความมั่นใจได้ว่าระบบปฏิบัติการของบริษัทเป็นไปตามมาตรฐานสากล
- ☐ มีมาตรฐาน ISO 9001:2015 และ OHSAS 18001:2007 ควบคุมการปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการ
- ☐ มีบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัท บาลฟ์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดค้นนวัตกรรมเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์ และพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการน้ำมันอากาศยาน และ บริษัท บาลฟ์ อินเทค จำกัด เป็นผู้ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานตามความต้องการของบริษัท ที่มุ่งเน้นการให้บริการด้วยคุณภาพและความปลอดภัยสูงสุด

3.2 ความเสี่ยงจากการพัฒนาขีดความสามารถองค์กรไม่ทันต่อการดำเนินธุรกิจที่มีความท้าทายเพิ่มขึ้น

ความท้าทายของธุรกิจบริการพลังงานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่น การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของระบบดิจิทัล การแข่งขันที่ เปิดกว้างในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ในขณะที่บุคลากรระดับบริหารหรือในตำแหน่งงานหลักที่มีประสบการณ์มากกว่า 30 ปี เริ่มเกษียณอายุงาน บริษัทจึงมีความเสี่ยงใน 2 ประเด็นหลักประกอบด้วย การพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรเพื่อทดแทน บุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ไม่ทันการณ์ และ การขาดองค์ความรู้ที่เป็นระบบเพื่อให้บุคลากรสามารถทำงานทดแทน กันได้

บริษัทจึงมีการจัดทำแผนพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่งงานด้วยหลักสูตรฝึกอบรมการเตรียมความพร้อมเป็นผู้บริหาร (Management Trainee) รวมทั้งปรับปรุงกระบวนการคัดสรรเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทุกตำแหน่งงาน หลักรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต และมีการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อรวบรวมองค์ความรู้ให้เป็น ระบบ มุ่งสู่การพัฒนาองค์ความรู้ต่อยอดธุรกิจด้านฝึกอบรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

3.3 ความเสี่ยงจากภัยอันตรายที่อาจเกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ หรือ การก่อการร้าย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องมีการสำรองน้ำมันอากาศยานไว้ในถังเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานที่บริษัทให้บริการ ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอัคคีภัยรวมทั้งภัยธรรมชาติ ภัยจากการก่อการร้าย ภัยอันตรายอื่นๆที่ยากต่อการคาดการณ์ได้ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อบุคคลทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม และ อาจทำให้การดำเนินงานของบริษัทหยุดชะงักได้

เพื่อลดโอกาสและผลกระทบจากความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทมีการจัดทำระบบบริหารจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational Health and Safety Assessment Series: OHSAS 18001:2007) และกำหนดนโยบายอาชีวอนามัยความปลอดภัย 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

4. ความเสี่ยงทางการเงิน

กลุ่มบริษัท มีการขอสินเชื่อเพื่อลงทุนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ความเสี่ยงด้านการเงินจึงขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและการปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ของแต่ละบริษัท สรุปได้ดังนี้

4.1 บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงิน 5 วงเงินประกอบด้วย

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Main Depot) และโครงการสถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-plane Services) กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 2,000 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14 ปี เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2551 ปัจจุบันบริษัทได้ชำระหนี้สินทั้งหมดแล้วในเดือนธันวาคม 2561
- 2) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 800 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 14.5 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2550 ปัจจุบันบริษัทได้ชำระหนี้สินทั้งหมดแล้วในเดือนสิงหาคม 2561
- 3) สัญญาเงินกู้เพื่อซื้อหุ้นของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด กับธนาคารธนชาติ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 220 ล้านบาท อายุสัญญาเงินกู้ประมาณ 10 ปี โดยเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2554 ปัจจุบันบริษัทได้ชำระหนี้สินทั้งหมดแล้วในเดือนพฤศจิกายน 2561

- 4) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้อง กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 650 ล้านบาท ระยะเงินกู้ 8 ปี บริษัทเริ่มจ่ายชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2555 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือ 25.0 ล้านบาท
- 5) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด กับธนาคารทหารไทย จำกัด(มหาชน) วงเงิน 2,250 ล้านบาท ระยะเงินกู้ประมาณ 10 ปี บริษัทจะเริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 2,250.0 ล้านบาท

บริษัทสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกวงเงิน และยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ในระดับที่ดีกว่าข้อกำหนดของสัญญาอย่างมาก ทั้งนี้ บริษัทจะมีการสำรองกระแสเงินสดเพื่อการชำระหนี้ล่วงหน้าไว้ตลอดเวลาจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินของบริษัทอยู่ในระดับต่ำ

4.2 บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงินดังนี้

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ระยะที่สองที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ กับธนาคารทหารไทยจำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 550 ล้านบาท อายุสัญญาเงินกู้ 8 ปี (2557-2564) เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2560 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 293.99 ล้านบาท

TARCO เป็นผู้ได้รับสิทธิให้ดำเนินการบริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา 30 ปี ทำให้มีกระแสเงินสดรับจากรายได้ค่าบริการที่แน่นอนจึงทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

4.3 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงิน 5 วงเงินประกอบด้วย

- 1) สัญญาชำระหนี้ให้แก่บริษัท ในวงเงิน 795.33 ล้านบาท และ บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)ในวงเงิน 37.86 ล้านบาทอายุสัญญาประมาณ 10 ปีเริ่มชำระหนี้ตั้งแต่ปี 2555 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 231.21 ล้านบาท
- 2) สัญญาเงินกู้โครงการรถเติมน้ำมันอากาศยานกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 90 ล้านบาท(สัญญาแปลงหนี้ใหม่จาก บริษัทเจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัดเป็นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2557) อายุสัญญาประมาณ 5 ปี เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2556 ปัจจุบันชำระหนี้สินทั้งหมดแล้วในเดือนมิถุนายน 2561
- 3) สัญญาเงินกู้โครงการสร้างถังเก็บสำรองน้ำมันกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 230 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 10 ปี เริ่มชำระคืนเงินกู้ตั้งแต่ปี 2557 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้คงเหลือเท่ากับ 141.65 ล้านบาท
- 4) สัญญาเงินกู้โครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันและคลังน้ำมันไปภาคเหนือกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)ในวงเงิน 6,300 ล้านบาท สินเชื่อเพื่อการออกหนังสือค้ำประกันภาระภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 300 ล้านบาทและสินเชื่อเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อรองรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการที่เพิ่มขึ้นจำนวน 250 ล้านบาท อายุ

สัญญาประมาณ 14 ปี FPT จะเริ่มชำระคืนเงินกู้เดือนธันวาคม 2563 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้เท่ากับ 3,822.34 ล้านบาท

- 5) สัญญาเงินกู้โครงการอุปกรณ์ควบคุมความเร็วรอบมอเตอร์กับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 17.23 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 5 ปี FPT จะเริ่มชำระคืนเงินกู้ในปี 2562 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 FPT ได้เบิกเงินกู้มาใช้จำนวน 15.51 ล้านบาท จึงทำให้ FPT มีภาระหนี้เท่ากับ 15.51 ล้านบาท

FPT มีรายได้จากการให้บริการรับน้ำมันผ่านท่อและคลังน้ำมันจาก บริษัท บางจากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) (BCP) ซึ่งเกิน 50% ของรายได้รวมตลอดปี โดย BCP เป็นผู้ให้บริการรายใหญ่ที่สุดและจำเป็นต้องผ่านระบบท่อของ FPT รายเดียว เนื่องจากมีจุดจ่ายน้ำมันเข้าท่อของ FPT เท่านั้น ทำให้ FPT มีกระแสเงินสดรับจาก BCP ที่แน่นอน กอปรกับ FPT สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้ได้ทุกวงเงิน และยังสามารถดำรงเงื่อนไขทางการเงินได้ตามข้อกำหนดของสัญญาทำให้ความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

4.4 บริษัท บาส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) (บริษัทย่อย) มีภาระการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ระยะยาวต่อสถาบันการเงินดังนี้

- 1) สัญญาเงินกู้เพื่อลงทุนในกิจการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและงานซ่อมบำรุงกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในวงเงิน 70 ล้านบาท อายุสัญญาประมาณ 10 ปี BAFS INTECH จะเริ่มชำระคืนเงินกู้ในปี 2563 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีภาระหนี้เท่ากับ 70 ล้านบาท

BAFS INTECH มีกำลังประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Dispenser และ Refueller 10 คันต่อไป ในการนี้มีลูกค้าหลักคือ บริษัท และลูกค้าภายนอก ทำให้มีแหล่งรายได้หลักที่มั่นคงและเชื่อถือได้จึงมีความเสี่ยงด้านการเงินอยู่ในระดับต่ำ

5. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์สินที่อาจทำให้ไม่ได้รับเงินปันผล

บริษัทมุ่งเน้นสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนและต่อเนื่อง มีแผนการลงทุนเพื่อขยายธุรกิจที่ดำเนินการด้วยความระมัดระวัง ปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลที่ดีอย่างเคร่งครัด อีกทั้ง บริษัทยังคำนึงถึงกระแสเงินสดและความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องในระยะยาวซึ่งสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทในแต่ละปี โดยความเสี่ยงข้อนี้สามารถลดลงได้จากการที่บริษัทมีการจัดทำแผนกลยุทธ์ 5 ปี เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน ประกอบกับบริษัทมีการกำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยงทางการเงินเพื่อเป็นการเตือนภัยก่อนถึงจุดความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นคงด้านกระแสเงินสดของบริษัท รวมทั้งคณะกรรมการบริหารจะมีการพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานประจำทุกเดือน เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สรรองตามกฎหมาย และสำรองอื่นๆ ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 โดยคำนวณจากกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท อัตราการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและแผนการขยายงานของบริษัทในอนาคต อย่างไรก็ตามตลอด 5 ปีที่ผ่านมาในช่วงตั้งแต่ปี 2556 -2560 อัตราการจ่ายเงินปันผลหลังหักสำรองต่างๆ เหลือของบริษัทจะสูงกว่าอัตราการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ในนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทมาโดยตลอด

สำหรับการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในปี 2562 รายได้ยังมีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งโครงการขยายการลงทุนเพื่อสร้างความเติบโตของฐานรายได้ของกลุ่ม บริษัทนั้น ปัจจุบันความก้าวหน้าของโครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนั้นโอกาสที่บริษัทจะไม่สามารถจ่ายเงินปันผล ให้แก่ผู้ถือหุ้นจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทและบริษัทย่อยที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ภาระผูกพัน
1	ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน (Land & land improvement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ,ลำปาง,พิจิตร,กำแพงเพชร	บริษัทเป็นเจ้าของ	-	322.77	มี บางส่วน (**)(**)(**)(**)
2	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า (Leasehold Improvement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.23 - 14.63	3.22	ไม่มี
3	เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน (Furniture fixtures and office equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุพรรณภูมิ,บางปะอิน,สมุย,สุโขทัย	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.02 – 10.01	119.69	ไม่มี
4	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างระบบคลังเชื้อเพลิง (Main depot facilities) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุพรรณภูมิ,บางปะอิน	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.08 – 18.34	2,611.83	มี บางส่วน (**)(**)(**)(**)
5	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอด (Hydrant Equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	4.08 - 14.10	11.81	ไม่มี
6	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างสถานีบริการในลานจอด (Intoplane substation) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุพรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.25 - 17.68	47.49	ไม่มี
7	รถเติมน้ำมันอากาศยานและรถบริการ (Vehicle Fleet) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุพรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.08 - 10.01	330.67	ไม่มี
8	ยานพาหนะและอุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน (Motor vehicle & equipment under financial lease agreement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุพรรณภูมิ	ทรัพย์สินได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	0.16 – 3.84	21.75	ไม่มี
9	งานระหว่างก่อสร้าง / อุปกรณ์ระหว่างติดตั้ง (*)	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	-	7,884.62	มี บางส่วน(**)
	รวม			11,353.85	

หมายเหตุ

- (*) ทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างจะไม่นำมาคิดค่าเสื่อมราคา ดังนั้นอายุการใช้งานจึงยังไม่ลดลง
- (**) ทรัพย์สินบางส่วนของบริษัท อยู่ภายใต้สัญญาเช่าอาคารและที่ดินราชพัสดุ รวมทั้งที่ดินที่ใช้ประโยชน์ต่อเนื่องกับอาคารและคลังน้ำมันดอนเมือง โดยกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายในอุปกรณ์และสิ่งก่อสร้าง ซึ่งสร้างอยู่บนที่ดินเช่าราชพัสดุตกเป็น ของกระทรวงการคลังเมื่อสิ้นสุดสัญญา โดยสัญญาเช่ามีอายุ 3 ปี อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ต่อสัญญาเช่ามาตลอดและคาดว่าจะสามารถต่ออายุสัญญาเช่าต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง
- (***)บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้จ้างอรรถระบบท่อส่งน้ำมันและระบบคลังน้ำมัน มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 306 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันหนี้สินระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการและจ้างที่ดินรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างระบบท่อส่งน้ำมันและอุปกรณ์ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 6,077 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว
- (****) บริษัท บาฟทีอินเทค จำกัด (บริษัทย่อย) ได้จ้างที่ดินรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 75 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาวะผูกพัน
1	ซอฟต์แวร์ คอมพิวเตอร์ (Computer software) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.03 - 5.33	37.08	ไม่มี
	รวม			37.08	

4.3 สิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า ของบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงสิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทย่อย ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาวะผูกพัน
1 (*)	สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย (Right to use leased land of subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	7.75	19.06	ไม่มี
2 (**)	สิทธิการใช้อาคารตามสัญญาเช่าที่ดินของบริษัทย่อย (Subsidiary's right to use building under land lease agreement) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	9.75-14.76	12.33	ไม่มี
	รวม			31.39	

4.4 ต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทาน ของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายละเอียดดังนี้
ตารางแสดงต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทานที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2561

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1 (*)	อุปกรณ์ อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง สถานีบริการ (Equipment,building and intoplane substation) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	8.01	88.04	ไม่มี
2 (*)	อุปกรณ์ท่อทางใต้ดินจุดของบริษัทย่อย (Hydrant equipment) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	18.00	1,009.36	ไม่มี
3. (**)	สิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทาน (Right to use leased land related to concession agreement)	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	7.75	454.14	ไม่มี
4 (***)	ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย (Concession of a subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็นเจ้าของ	17.75	27.08	ไม่มี
	รวม			1,578.62	

หมายเหตุ (*) ภายใต้สัญญาโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน และสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการบริการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัทฯ และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ตามลำดับ กำหนดให้บริษัทฯ โอนอุปกรณ์ อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามสัญญาให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง ทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ส่วนบริษัทย่อยต้องโอนท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแรงดันสูงระบบ Hydrant ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายใน 60 วันก่อนการเปิดให้บริการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาทั้งสองฉบับ อยู่ระหว่างการดำเนินการ

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

(***) บริษัทฯ บันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าเช่าที่ดินสำหรับใช้ในการดำเนินงานให้บริการตามสัญญาสัมปทาน

ตารางแสดงการสรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวของบริษัทและบริษัทย่อย

ณ 31 ธันวาคม 2561

ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุสัญญา
BAFS 1.ท่อทางใต้ลานจอด ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (Hydrant Pipeline)	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	28 ม.ค.61 ถึง 27 ม.ค.64	2.59	3 ปี
2.พื้นที่ดินบริเวณสถานี บริการจัดเก็บน้ำมัน อากาศยาน (ดอนเมือง)	กรมธนารักษ์	1 ม.ค. 61 ถึง 31 ธ.ค.63	0.83	3 ปี
3.พื้นที่และอาคาร บริเวณในเขตลานจอด เครื่องบินท่าอากาศยาน ดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	28 ก.ย. 59 ถึง 27 ก.ย.62	0.90	3 ปี
4.พื้นที่นอกเขตลานจอด เครื่องบินท่าอากาศยาน ดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62	0.053	3 ปี
5.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	28 ก.ย.49 ถึง 27 ก.ย.69	0.49	20 ปี
6.พื้นที่จอดรถเติมน้ำมัน ในเขตลานจอด ณ ท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	28 ก.ย.58 ถึง 27 ก.ย.62	0.28	3 ปี
7.พื้นที่ห้องภายในอาคาร ผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย	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.61 ถึง 27 ก.ย.64	0.07	3 ปี
2.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.61 ถึง 27 ก.ย.64	0.02	3 ปี
3.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ER-07	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ส.ค.60 ถึง 31 ก.ค.63	0.11	3 ปี
EPI				
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
	- การรถไฟแห่งประเทศไทย	28 ก.พ. 35 ถึง 27 ก.พ. 65	ม.ค.-ส.ค. = 1.98 ก.ย.-ธ.ค. = 2.08	30 ปี
	- การท่าเรือแห่งประเทศไทย	24 ส.ค. 35 ถึง 23 ส.ค.65	ม.ค.-ก.ค. = 0.39 ส.ค.-ธ.ค. = 0.41	30 ปี
	- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1 ก.ย. 35 ถึง 31 ส.ค. 65	ม.ค.-ส.ค. = 0.22 ก.ย.-ธ.ค. = 0.23	30 ปี
3.ที่ดิน	บมจ. บางจาก คอร์ปอเรชั่น	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.18	30 ปี
4.ร่วมใช้สาธารณูปโภคเพื่อใช้เป็นที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันและสถานีสูบน้ำมัน	บมจ. บางจาก คอร์ปอเรชั่น	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.14	30 ปี
5.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 2561) เป็นเงินทั้งสิ้น 181 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัท มีความเห็นว่า หากแม้ศาลปกครองจะมีคำพิพากษาให้ บริษัทจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายดังกล่าวด้วย บริษัทก็อาจรับผิดชอบในค่าเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยรับผิดชอบร่วมกับผู้ถูกฟ้องคดีรายอื่นกล่าวคือ รัฐวิสาหกิจและหน่วยราชการอื่นอีก (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 อีวาย จำกัด เลอรัชดา 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)	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศิระชะจรเข้มน้อย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2134 4021-6 โทรสาร : 0 2134 0420	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยานผ่านท่อใต้ดิน ณ ท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ	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 และดำเนินการ ขนส่ง น้ำมันเชื้อเพลิง ทางระบบท่อส่ง น้ำมันใต้ดิน	สามัญและ บุริม สิทธิ์	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	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่ อากาศ ยาน ซึ่งเป็นการรับเหมา เฉพาะ แรงงาน โดยปัจจุบัน ให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน สมุย ท่า อากาศยานสุโขทัย และท่า อากาศยานตราด	สามัญ	0.12	83.33
บริษัท บาล์ว อินโนเวชั่น ดีเวลลอป मेंท์ จำกัด	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิต และ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการ	สามัญ	5.00	100.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)
99 หมู่ที่ 10 ตำบลศิระจรเข้ไชย อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2326 3800	ให้สิทธิและให้บริการด้าน นวัตกรรมและเทคโนโลยี			
บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด 777/5-8 หมู่ 9 โครงการทิพย์ 6 ตำบลบางปลา อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ : 0 2130 5881-3 โทรสาร: 0 2130 5884	ออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติม น้ำมันอากาศยานและระบบ ให้บริการน้ำมันอากาศยาน	สามัญ	60.00	90.00
บริษัท บีพีทีจี จำกัด 90 อาคารซีดับเบิลยู ทาวเวอร์ เอ ชั้นที่ 33 ถนนรัชดาภิเษก แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ โทรศัพท์: 0 2168 3378 โทรสาร: 0 2168 3379	ประกอบกิจการสถานีบริการ น้ำมัน บริเวณด้านหน้าคลัง น้ำมันปิโตร คลังน้ำมันนคร ลำปางและสถานีสูบน้ำมัน กำแพงเพชรของ บริษัท ขนส่ง น้ำมันทางท่อ จำกัด	สามัญ	100.00	40.00

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

-ไม่มี-