

## ส่วนที่ 1

### การประกอบธุรกิจ

#### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (บริษัท) จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2545 ประกอบธุรกิจหลักให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ สมุทรปราการและตราดโดยมี บมจ.การบินไทย จำกัด และบริษัทน้ำมันต่างๆ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ซึ่งมีสถานะเป็นลูกค้าของบริษัทด้วย ในปี 2562 เป็นปีที่บริษัทให้บริการตามมาตรฐานสากลด้วยความปลอดภัยสูงสุดและตรงต่อเวลาครบรอบ 36 ปีซึ่งเป็นบทพิสูจน์ได้ว่าความยั่งยืนของธุรกิจบริษัทเกิดจากการส่งมอบคุณค่าความปลอดภัยและตรงต่อเวลาของการให้บริการอย่างมืออาชีพแก่กลุ่มลูกค้าเป็นสำคัญ ในขณะที่บริษัทยังคงยึดมั่นในการส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มอื่นๆ ด้วย เพื่อนำพาให้ธุรกิจมีการเติบโตอย่างยั่งยืนสอดคล้องกับแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทจึงได้กำหนดพันธกิจ(Mission)ต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและครอบคลุมยังยืนด้วยการดำเนินงานกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย(Stakeholder Engagement) นำมาซึ่งประเด็นความสำคัญด้านความยั่งยืน(Material Aspects) ซึ่งเป็นองค์ประกอบในการพิจารณากำหนดกลยุทธ์และแผนดำเนินงานเพื่อให้บรรลุ **วิสัยทัศน์(Vision) : บริการธุรกิจพลังงานอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึง คุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม**

จากวิสัยทัศน์ข้างต้น บริษัทจึงมุ่งเน้นการส่งมอบคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างสมดุลครอบคลุมในมิติเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมผนวกกับการเสริมสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจผ่านกลุ่มบริษัทดังนี้

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) ดำเนินธุรกิจให้บริการรับเหมาแรงงานเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานภูมิภาคซึ่งบริษัทให้บริการ 3 แห่งที่เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และตราด รวมทั้ง บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด(บริษัทย่อย) ว่าจ้างให้ IPS บริการรับเหมาแรงงานที่คลังน้ำมันจังหวัดพิจิตร และสถานีเพิ่มแรงดันน้ำมันและระบบควบคุมจังหวัดกำแพงเพชร

4. บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 100) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการคิดค้น วิจัย พัฒนาและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ให้สิทธิและบริการนวัตกรรมและเทคโนโลยี
5. บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90) ดำเนินธุรกิจบริการออกแบบ ผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน ให้สิทธิการให้บริการด้านตรวจสอบ ซ่อมแซมบำรุงรักษาตลอดจนงานด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

นอกเหนือจากกลุ่มบริษัทข้างต้น บริษัทได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้ง บริษัท บีพีทีจี จำกัด (BPTG) (บริษัทถือหุ้นในอัตราร้อยละ 40) ดำเนินธุรกิจจัดหาและจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปให้แก่ผู้ใช้บริการทั่วไปที่บริเวณหน้าคลังน้ำมันของ FPT จังหวัดพิจิตร จังหวัดลำปาง และบริเวณสถานีเพิ่มแรงดันน้ำมัน จังหวัดกำแพงเพชร

### 1.1 วิสัยทัศน์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ

จากภาพรวมการประกอบธุรกิจเห็นได้ว่า บริษัทมุ่งเน้นการเติบโตในการให้บริการธุรกิจพลังงานทั้งในส่วนของบริษัทเอง และผ่านบริษัทย่อย จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าประสงค์และกลยุทธ์ที่สำคัญ ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) บริการธุรกิจพลังงานอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงคุณภาพ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย (Goals) 4 ด้านซึ่งมีความสอดคล้องและสนับสนุนกระบวนการทำงานแต่ละด้านเพื่อการเติบโตในธุรกิจอย่างยั่งยืนและผลักดันให้บริษัทบรรลุวิสัยทัศน์ อันประกอบด้วย

- 1) ด้านการเงิน : สร้างความมั่งคั่งยั่งยืนและให้ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอ
- 2) ด้านลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย : มุ่งเน้นด้านคุณภาพความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลและสร้างความไว้วางใจแก่ลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- 3) ด้านกระบวนการทำงานภายใน : เป็นเลิศด้านกระบวนการทำงานด้วยความรับผิดชอบต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- 4) ด้านการเรียนรู้และพัฒนา : บุคลากรมีความเป็นมืออาชีพสอดคล้องกับระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย

### วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

จากลักษณะการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทดังกล่าวท่ามกลางสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ภัยธรรมชาติที่รุนแรงขึ้น กระแสสังคมที่ร่วมมือกันรักษาสิ่งแวดล้อม ทำให้กลุ่มบริษัทตระหนักถึงการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรงขึ้นในอนาคต ดังนั้น จึงกำหนดวัตถุประสงค์หลัก 2 ด้าน ประกอบด้วย 1) เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันด้วยการขยายธุรกิจหลัก ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและธุรกิจอื่นๆ โดยมีเป้าหมายสัดส่วนโครงสร้างรายได้จากธุรกิจหลักต่อธุรกิจอื่นๆ ในอีก 5 ปีข้างหน้า ในสัดส่วน 60 ต่อ 40 และ 2) ดำรงธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อให้เกิดการยอมรับของสังคม (Social License to Operate) ด้วยการมุ่งเน้นการบูรณาการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจกับสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล โดยมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ (UN Sustainable Development Goals : UN SDGs)

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายดังกล่าวบริษัทได้มีการกำหนดกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน สรุปได้ดังนี้

1. **กลยุทธ์เติบโตของกลุ่มบริษัท:** มุ่งเน้นการสร้างความแข็งแกร่งด้านเศรษฐกิจด้วยการขยายธุรกิจหลัก ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและธุรกิจอื่นๆ 4 ด้านประกอบด้วย การขยายธุรกิจหลักในประเทศและทวีปเอเชีย การพัฒนาธุรกิจดิจิทัลและซอฟต์แวร์ การขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนและสิ่งแวดล้อม การขยายธุรกิจประกอบรถและอุปกรณ์เติมน้ำมันอากาศยาน ซึ่งบริษัทเป็นผู้ลงทุนเองหรือหาพันธมิตรทางธุรกิจร่วมลงทุน ทั้งนี้ มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านการเติบโตของกลุ่มบริษัทดำเนินการภายใต้กรอบการลงทุนที่ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และรายงานความคืบหน้าต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร
2. **กลยุทธ์สร้างความยั่งยืนองค์กร:** มุ่งเน้นการสร้างคุณค่าให้ธุรกิจด้วยการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การต่อต้านคอร์รัปชัน การให้บริการตามมาตรฐานสากลที่ตรงเวลาและมีความปลอดภัยสูงสุด การพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้เป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม รวมทั้งการจัดทำฐานข้อมูลการจัดการความรู้ทั้งหมดเพื่อต่อยอดเป็นนวัตกรรมทางธุรกิจ ทั้งนี้ มีคณะทำงานความยั่งยืนดำเนินการโดยรายงานสรุปผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมการความยั่งยืนและคณะกรรมการบริษัทตามลำดับ
3. **กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถขององค์กรด้านกระบวนการทำงานและบุคลากร:** มุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและกระบวนการทำงานเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์การเติบโตของกลุ่มบริษัท ซึ่งได้มีการปรับโครงสร้างองค์กรทั้งกลุ่มบริษัทในปี 2562 และอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำคู่มือสมรรถนะการทำงานของบุคลากรทั้งกลุ่มบริษัทเพื่อประกอบการพิจารณาคัดสรรบุคลากรที่มีความสามารถและศักยภาพทดแทนบุคลากรระดับบริหารที่จะเกษียณอายุงานในอีก 2-3 ปีข้างหน้า รวมทั้งไปดำรงตำแหน่งฝ่ายบริหารตามแผนขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัท

## 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 และระบบเติมน้ำมันอากาศยานโดยมีลูกค้าหรือผู้ว่าจ้างเติมน้ำมัน 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

นอกจากการให้บริการของบริษัทที่ทำอากาศยานดอนเมืองและทำอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานสำหรับเครื่องบินให้แก่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ณ ทำอากาศยานภูมิภาค 3 แห่ง คือ ทำอากาศยานสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ทำอากาศยานสุโขทัย จังหวัดสุโขทัยและทำอากาศยานตราด จังหวัดตราด โดยบริษัทได้รับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด มหาชน สำหรับทั้ง 3 ทำอากาศยาน

บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้รับสิทธิขยายการลงทุนและดำเนินการโครงการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ระยะที่ 2 ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจาก ทอท.โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 โดยในปี 2559 ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อแรงดันสูง และในปี 2561 ได้ดำเนินการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันระบบ Hydrant เสร็จเรียบร้อยสอดคล้องกับแผนงานในโครงการขยายทำอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยในปี 2562 ได้ดำเนินการก่อสร้างท่อส่งน้ำมันระบบ Hydrant เสร็จเรียบร้อยสอดคล้องกับแผนงานในโครงการขยายทำอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 ของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะมีการทดสอบระบบ (Commissioning) เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการให้แล้วเสร็จภายในปี 2563

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ได้มีการดำเนินการก่อสร้างคลังและระบบขนส่งน้ำมันทางท่อไปยังภาคเหนือ โดยในส่วนแรกคือคลังน้ำมันพิจิตร ได้ดำเนินการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ตั้งแต่เดือนมิถุนายนของปี 2562 สำหรับคลังที่นครลำปาง คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในไตรมาส 3 ของปี 2563

บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเมนต์ จำกัด (BID) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย โดยในปี 2560-2562 บริษัทได้คิดค้นนวัตกรรมเพื่อสนองตอบกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท เช่น ปรับปรุงต่อยอดอุปกรณ์สัญญาณเสียงรณรงค์การทำ KYT (Kiken Yochi Training) โดยให้ผู้ใช้งานมีส่วนร่วมในการออกแบบประโยคคำพูดและเสียงเพลง ซึ่งพนักงานได้ยินแล้ว จะกระตุ้นเตือนและสร้างความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยมากขึ้น และได้มีการทดลองติดตั้งอุปกรณ์ช่วยตรวจจับพฤติกรรมการขับซัดเติมน้ำมันอากาศยาน (Red Eye Fatigue Camera Integration) พร้อมติดตั้งกล้องมองภาพรอบตัวรถเติมน้ำมันอากาศยาน เพื่อยกระดับการปฏิบัติงานให้เกิดความปลอดภัยสูงมากยิ่งขึ้นเป็นต้น สำหรับในปี 2563 ได้มีแผนงานที่จะพัฒนาติดตั้งอุปกรณ์ช่วยตรวจจับพฤติกรรมการขับซัดเติมน้ำมันอากาศยาน (Red Eye Fatigue Camera Integration) พร้อมติดตั้งกล้องมองภาพรอบตัวรถเติมน้ำมันอากาศยาน เพิ่มมากขึ้น และมีแผนการนำ Prototype หุ่นยนต์เติมน้ำมันอากาศยาน ไปติดตั้งกับรถเติมน้ำมันอากาศยาน เพื่อทดสอบการใช้งานจริงต่อไป รวมถึงมีแผนที่จะรองรับงานให้บริการด้าน Digital solution ซึ่งมีแนวโน้มความต้องการเพิ่มมากขึ้นในอนาคต เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัท บาฟส์อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย โดยในปี 2562 BAFS INTECH ได้ดำเนินงานโครงการต่างๆให้กับบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เช่น การประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Hydrant Dispenser สำหรับใช้งานที่ทำอากาศยานดอนเมือง การประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Refueller สำหรับใช้งานที่ทำอากาศยานดอนเมืองและทำอากาศยานสมุย และการปรับปรุงรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Hydrant Dispenser สำหรับใช้งานที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ BAFS INTECH ยังได้จัดทำโครงการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Refueller ให้กับบริษัทเชื้อเพลิงลาว (LSFC) สปป.ลาว เป็นต้น และ BAFS INTECH ยังได้สิทธิประโยชน์ด้านส่งเสริมการลงทุน (BOI) ด้านการผลิตรถเติมน้ำมันอากาศยาน การได้รับสิทธิเพื่อเป็นตัวแทนผลิต Filter Vessel ตามมาตรฐานสากล จากประเทศสหรัฐอเมริกา

### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ตารางแสดงโครงสร้างกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

ชื่อบริษัท	ร้อยละการถือหุ้น	ความสัมพันธ์	ประเภทธุรกิจ
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (Thai Aviation Refuelling Co., Ltd.)	90.00	บริษัทย่อย	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation Ltd.)	75.00	บริษัทย่อย	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดิน
บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (Intoplane Services Co., Ltd.)	83.33	บริษัทย่อย	เติมน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยปัจจุบันให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด
บริษัท บาส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BAFS Innovation Development Co., Ltd.)	100.00	บริษัทย่อย	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิต และจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี
บริษัท บาส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH Co., Ltd.)	90.00	บริษัทย่อย	ออกแบบ ผลิต ประกอบบรอดิเม้น้ำมันอากาศยานและระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน

## นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

สำหรับธุรกิจให้บริการน้ำมันอากาศยาน ปัจจุบันมีนโยบายการแบ่งการดำเนินงานธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทอย่างชัดเจน 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) เป็นบริษัทที่ดำเนินการเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านระบบท่อขนส่งน้ำมันใต้ดินชนิดที่สามารถขนส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) จากโรงกลั่นน้ำมันบางจากและคลังน้ำมันช่องนนทรีไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน คลังน้ำมันพิจิตรและสิ้นสุดที่คลังน้ำมันนครลำปาง

ส่วนบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ดำเนินธุรกิจให้บริการแรงงานในธุรกิจบริการน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่อากาศยาน ระบบท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและคลังน้ำมันเชื้อเพลิง โดยรับจ้างบริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด ซึ่งตามนโยบายในปัจจุบัน IPS ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉพาะที่ท่าอากาศยานภูมิภาค

และเพื่อเป็นการตอบสนองการดำเนินธุรกิจตามแผนกลยุทธ์ของบริษัทในด้านความยั่งยืน โดยนำนวัตกรรมมาสร้างองค์กรให้เป็นองค์กรนวัตกรรม จึงได้จัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด(BID) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคิดค้นวิจัย พัฒนานวัตกรรม ให้เกิดขึ้นในกลุ่มบริษัทและขยายไปยังเครือข่ายธุรกิจอื่นๆ

นอกจากนี้ บริษัทยังได้จัดตั้ง บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด (BAFS INTECH) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานทั้งประเภทเครื่องยนต์ดีเซล และรถไฟฟ้า ( e-Dispenser ) และระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบเติมน้ำมันอากาศยานรวมถึงการให้บริการงานซ่อมบำรุงและการปรับปรุงรถ (Refurbish) แบบต่างๆเช่นรถบริการน้ำมันอากาศยาน รถบริการล้างหลุมน้ำมันในสนามบิน รถ Low Point Drain ฯลฯ

ทั้งนี้ นโยบายของกลุ่มบริษัทอาจมีการปรับเปลี่ยนไปตามปัจจัยทางด้านสถานะเศรษฐกิจ การเมืองและการแข่งขันทางธุรกิจ อย่างไรก็ตาม นโยบายการดำเนินธุรกิจใดๆ ของแต่ละบริษัทในกลุ่มจะเป็นไปเพื่อให้เอื้อประโยชน์สูงสุดในการดำเนินธุรกิจของทั้งกลุ่มบริษัท



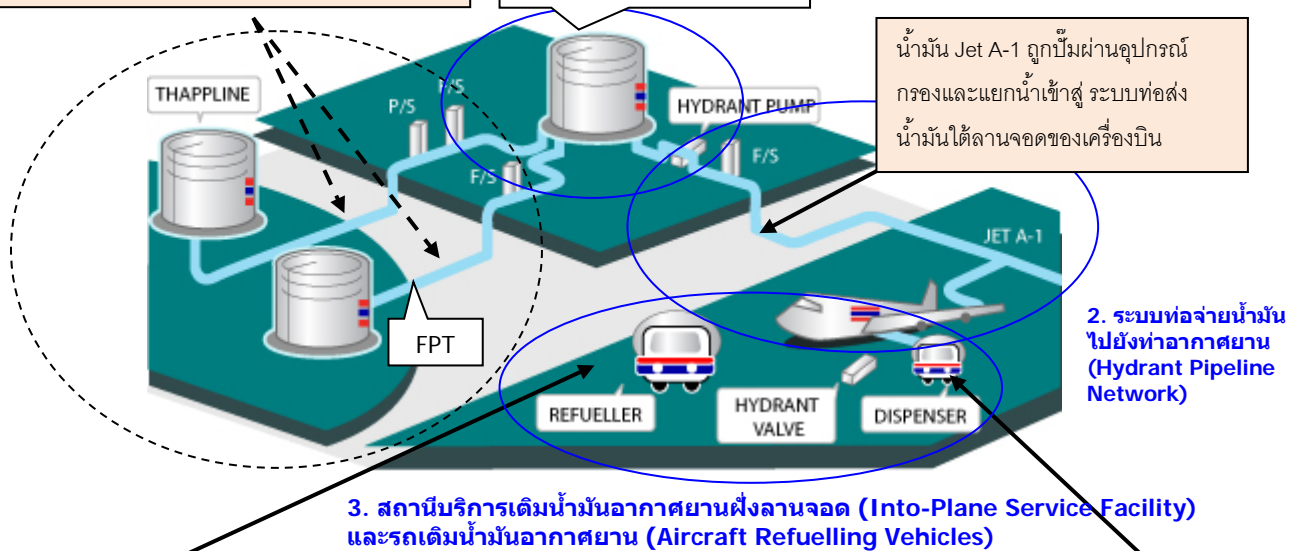
## ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ทำอากาศยานตอนเมือง (RZ)

บริษัท จะรับน้ำมันที่ผ่านการรับรองคุณภาพแล้วเท่านั้น ก่อนเข้าสู่ถังเก็บ น้ำมันจะถูกส่งผ่านอุปกรณ์กรองน้ำมันและแยกน้ำ เพื่อกรองสิ่งปนเปื้อนและแยกน้ำออกจากน้ำมัน หลังจากนั้น น้ำมัน Jet A-1 จะถูกปล่อยให้พักตัวในถังเก็บอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถูกจ่ายออกไป

น้ำมัน Jet A-1 ถูกส่งโดยท่อส่งน้ำมันของบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และบริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (THAPLINE) โดยน้ำมันจากสองแห่งจะถูกเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท

สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ตอนเมือง

### 1. สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot or Airport Depot)

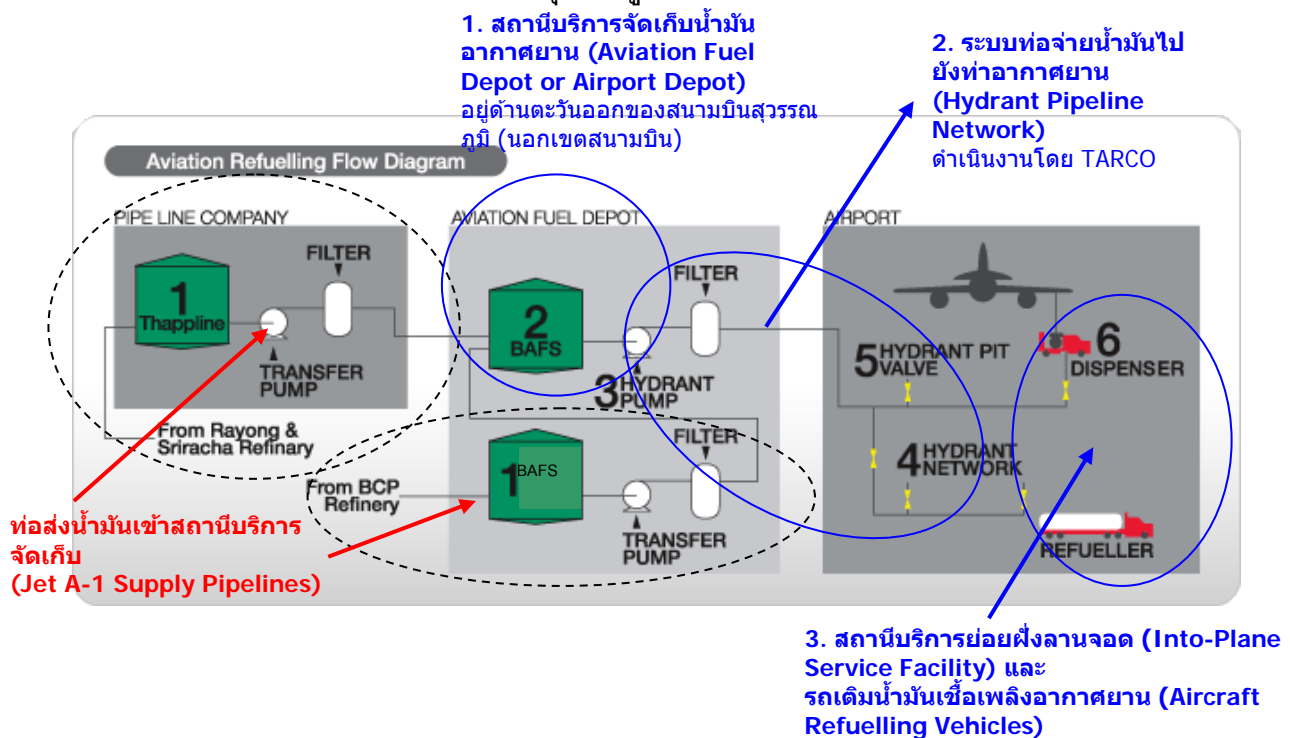


สำหรับในบริเวณที่ไม่มีระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินของเครื่องบิน การเติมน้ำมันเข้าถึงน้ำมันบริเวณปีกเครื่องบิน จะใช้รถเติมน้ำมัน (Refueller) ขนาดใหญ่แทน

Dispensers (รถจ่ายน้ำมัน) จะต่อกับ Hydrant Valve ที่พื้นลานจอดเครื่องบิน เข้ารถ Dispensers ผ่านระบบกรองน้ำมันและวัดปริมาณก่อนจะจ่ายน้ำมันเข้าถึงน้ำมันบริเวณปีกเครื่องบิน



## ระบบเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



บริษัท สามารถแยกลักษณะระบบงานเติมน้ำมันอากาศยาน ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

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

บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตรวดี
1. สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuel Depot)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของ: บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของ: บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของสถานีบริการสมุย : บริษัท</li> <li>- เจ้าของสถานีบริการสุโขทัย : บริษัท</li> <li>- เจ้าของสถานีบริการตรวดี : บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี ทั้ง 3 แห่ง</li> </ul>
2. ระบบท่อจ่ายน้ำมันไปยังท่าอากาศยาน (Hydrant Pipeline Network)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของท่อ: AOT</li> <li>- เข้าและดำเนินงานโดย บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ดำเนินงานโดย TARCO ภายใต้สัมปทาน 30 ปีจาก AOT</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี</li> </ul>	ไม่มี
3. สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยานส่งลานจอด (Into-Plane Service Facility) และรถเติมน้ำมันอากาศยาน (Aircraft Refuelling Vehicles)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท</li> <li>- ดำเนินงานโดย บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: ไม่มี</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เจ้าของรถจ่ายน้ำมัน (Dispenser) และรถเติมน้ำมัน (Refueller): บริษัท</li> <li>- ดำเนินงานโดย บริษัท</li> <li>- คู่แข่ง: บริษัท เอ เอส ไอ จี (ไทยแลนด์) จำกัด ("ASIG") ทั้งบริษัท และ ASIG อยู่ภายใต้</li> </ul>	รับจ้างเติมน้ำมันโดยบริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด (IPS) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท ได้รับสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) สำหรับท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัย ได้รับการ



บริการ	ท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสมุย สุโขทัย และตราด
		สัมปทาน 20 ปี จาก AOT	ขยายระยะเวลาการให้ดำเนินการเป็น 25 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2543 ถึง 2567 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี สำหรับท่าอากาศยานตราดเริ่มตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2583 และเมื่อครบอายุสัญญาแล้วอาจทำการขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปอีกคราวละ 5 ปี

บริษัทมีการประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อย ดังนี้

#### 1. บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2539 โดย ณ 31 ธันวาคม 2562 มีทุนจดทะเบียนและเรียกชำระแล้ว 530 ล้านบาท และปัจจุบันโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10

บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด เป็นผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก 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 ได้รับสิทธิขายการลงทุนและดำเนินการโครงการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant) ระยะที่ 2 ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จาก ทอท. ในปี 2557 โดยมีระยะเวลาคงเหลือตามสัญญาอนุญาตฯ เดิมประมาณ 18 ปี จนถึงวันที่ 27 กันยายน 2579 ซึ่งเป็นไปตามแผนการขยายขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. ในอัตราร้อยละ 18 ของยอดรายได้จากการ

ดำเนินการกิจการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานฯ ระยะที่ 2 ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ รวมถึงการปรับเปลี่ยนสัดส่วนการถือหุ้นของ ทอท. ใน TARCO จากเดิม ร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 25 เมื่อมีการลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาอนุญาตฯ โดย ทอท. ไม่ ต้องชำระค่าหุ้นหรือค่าใช้จ่ายใดๆ

## 2. บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2534 ตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายพลังงาน แห่งชาติ เพื่อประกอบกิจการด้านการเก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดินซึ่งสร้าง ขนานกับทางรถไฟ มีระยะทางรวม 675 กิโลเมตรจากโรงกลั่นน้ำมันบางจากผ่าน คลังน้ำมันเชลล์ และเซฟรอนที่ขอนแก่น ไปยัง สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ทำอากาศยานดอนเมืองและคลังน้ำมันสุวรรณภูมิ และไปสิ้นสุดที่คลังน้ำมัน ภาคพื้นดินของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา คลังน้ำมันพิจิตร ที่อำเภอวิเชียรบุรี มี จังหวัดพิจิตร และคลังน้ำมันนครลำปาง ที่อำเภอสบปราบ จังหวัดลำปางซึ่งเป็นศูนย์รวมการรับและจ่ายน้ำมันเพื่อกระจายสู่ ภาคกลางและภาคเหนือของประเทศไทย โดยวัตถุประสงค์หลักในการจัดตั้งบริษัท คือ เพื่อส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงานของ ประเทศ ลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ ลดผลกระทบจากมลภาวะที่มีต่อสิ่งแวดล้อมและการจราจร ติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากการขนส่งน้ำมันจากการขนส่งอื่นๆ เช่น รถบรรทุก และรถไฟ

บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เป็นบริษัทย่อยของบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2555 โดยมีทุนจดทะเบียนและ ทุนชำระแล้วจำนวน 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 เพื่อ แลกกับทรัพย์สินของบริษัท เจพี-วัน แอสเซ็ท จำกัด ที่ประกอบธุรกิจขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินจาก มักกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยการวางท่อฝังใต้ดินเพิ่มเติมระยะทาง 30 กิโลเมตร ขนานกับทางรถไฟเข้าสู่สถานี บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2559 บริษัทได้ขายหุ้นบางส่วนในบริษัทขนส่งน้ำมัน ทางท่อ จำกัด ให้แก่บริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัท ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 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 2562 มีทุนจดทะเบียนและทุน ชำระแล้วจำนวน 120,000 บาท โครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 83.33 และ บมจ.ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 16.67

บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด ประกอบธุรกิจเติมน้ำมันให้แก่อากาศยาน (Into-plane) ซึ่งเป็นการรับเหมา เฉพาะแรงงาน โดยเริ่มแรกจะเป็นการรับจ้างบริษัทเติมน้ำมันอากาศยานให้แก่สายการบิน ต่อมาภายหลังบริษัทมีนโยบาย ดำเนินงานด้านเติมน้ำมันเอง บริษัท บริการน้ำมันอากาศยาน จำกัด จึงไม่มีการประกอบกิจการใดๆ ตั้งแต่ปี 2536 จนถึงเดือน กันยายน 2544 ต่อมา ในเดือนตุลาคม 2544 ได้เริ่มดำเนินการรับจ้างบริษัท ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศ ยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และในเดือนมีนาคม 2558 ได้เริ่ม ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานตราด ต่อมาในปี 2562 ได้เพิ่มการให้บริการแรงงานเพื่อรองรับโครงการขยายระบบท่อขนส่งน้ำมันไปยังภาคเหนือให้กับบริษัท ขนส่ง น้ำมันทางท่อ จำกัด (FPT)

#### 4. บริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559 โดย ณ 31 ธันวาคม 2562 มีทุนจดทะเบียน 5,000,000 บาท และทุนชำระแล้วเต็มจำนวน (5,000,000 บาท) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษา วิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นในอัตราร้อยละ 100

#### 5. บริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด

ถือเป็นบริษัทย่อย ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2561 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีทุนจดทะเบียน 60,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อออกแบบ ผลิต ประกอบเพิ่มเติมน้ำมันอากาศยานทั้งประเภทเครื่องยนต์ดีเซล และ รถไฟฟ้า ( e-Dispenser ) และระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน รวมถึงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบเติมน้ำมันอากาศยาน รวมถึงการให้บริการงานซ่อมบำรุงและการปรับปรุงรถ(Refurbish) แบบต่างๆ เช่นรถบริการน้ำมันอากาศยาน รถบริการล้างหลุม น้ำมันในสนามบิน รถ Low Point Drain เป็นต้น โดยโครงสร้างผู้ถือหุ้นใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 90 และบริษัท ยูนิเวฟ จำกัด ซึ่งถือหุ้นในอัตราร้อยละ 10

### โครงสร้างรายได้

รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทมีดังนี้

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

### สัดส่วนรายได้จากแต่ละกลุ่มธุรกิจ

ตารางแสดงโครงสร้างรายได้ของบริษัทเป็นรายปี (แยกตามประเภทธุรกิจ) ปี 2560 ถึง ปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

สายผลิตภัณฑ์/ กลุ่มธุรกิจ	ดำเนินการโดย	%การถือหุ้น ของบริษัท	ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
1. รายได้ค่าบริการ	BAFS		2,238.94	61.51	2,375.07	62.39	2,481.89	62.73
	TARCO	90%	639.04	17.55	658.24	17.29	658.16	16.64
	FPT	75 %	703.33	19.32	720.87	18.94	727.88	18.40
	BI	90% <sup>2/</sup>	-	-	0.16	0.00	4.51	0.11
2. รายได้จากการให้เช่า ทรัพย์สิน	BAFS		12.5	0.34	12.45	0.33	12.97	0.33
	FPT	75 %	1.04	0.03	1.00	0.03	1.69	0.04
3. รายได้อื่นๆ <sup>1/</sup>			45.36	1.25	38.81	1.02	69.07	1.75
รวม			3,640.21	100.00	3,806.60	100.00	3,956.17	100.00

#### หมายเหตุ

- <sup>1/</sup> รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากการให้บริการอื่นๆ รวมทั้ง รายได้จากการลงทุนในรูปแบบอื่น เช่น ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการขายทรัพย์สิน เป็นต้น
- <sup>2/</sup> เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2561 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2561 ได้มีมติอนุมัติให้จัดตั้งบริษัท ชื่อบริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด ซึ่งมีทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 600,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 100 บาท) โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทในบริษัทดังกล่าว ร้อยละ 90

รายได้รวมของกลุ่มบริษัทในปี 2562 มีจำนวนทั้งสิ้น 3,956.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 149.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.9 เมื่อเทียบกับรายได้รวมในปีที่ผ่านมา โดยมีรายได้ค่าบริการจำนวน 3,872.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 118.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.1 ตามการเติบโตของปริมาณน้ำมันรวมที่กลุ่มบริษัทให้บริการ

#### **1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่**

บริษัทไม่มีความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ และได้เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทไม่มีความสัมพันธ์ในลักษณะพึ่งพิงกับผู้ถือหุ้นใหญ่ เช่น การให้หรือรับความช่วยเหลือทางการเงิน ความช่วยเหลือด้านเทคนิค รวมทั้งมิได้มีการใช้ตราสินค้าร่วมกัน และมิได้มีการแข่งขันกับการดำเนินธุรกิจอื่นในกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### 2.1 ลักษณะของบริการ

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท) และบริษัทย่อย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยานรายใหญ่ที่สุดของประเทศ โดยลงทุนและดำเนินงานในท่าอากาศยานหลักของประเทศ ครอบคลุมตั้งแต่การบริการเติมน้ำมัน การจัดเก็บ การขนส่งน้ำมันจากถังเก็บเข้าสู่ท่าอากาศยานผ่านระบบท่อส่งเชื้อเพลิงอากาศยานแรงดันสูง รวมถึงได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ ซึ่งอยู่ภายนอกท่าอากาศยานและนอกจากธุรกิจหลักด้านการให้บริการน้ำมันแล้ว บริษัทยังมีรายได้จากการให้เช่าสินทรัพย์และบริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก โดยสามารถสรุปภาพรวมและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในปีที่ผ่านมา ได้ดังนี้

#### 2.1.1 ธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน (Aviation Fuelling Services)

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

- 1) น้ำมันอากาศยานที่ใช้กับเครื่องบินไอพ่น (Aviation Turbine Fuels) ซึ่งใช้กับเครื่องยนต์ชนิด Turbofan Engine ที่มีแรงขับเคลื่อนมาก ประสิทธิภาพสูง โดยปัจจุบันบริษัทให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานที่ใช้งานกับเครื่องบินไอพ่นพาณิชย์ของสายการบินทั่วไป เฉพาะแบบ Jet A-1 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 คุณภาพและมาตรฐานที่สูงมากในระดับสากลเพื่อความปลอดภัย

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

มาตรฐานของบริษัทน้ำมันทั่วโลกและได้รับการสนับสนุนจาก International Air Transport Association (IATA) เพื่อให้ลูกค้าของบริษัททั้งบริษัทน้ำมันและสายการบินได้รับการบริการที่ได้คุณภาพในระดับมาตรฐานสากล มีความปลอดภัยสูงสุด ตรงต่อเวลาและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม อันเป็นปรัชญาการทำงานของบริษัท โดยบริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ (ISO 9001:2015) และระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007)

ปัจจุบัน บริษัทเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในท่าอากาศยาน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสมุทร ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด โดยในปี 2562 ที่ผ่านมา มีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจในแต่ละท่าอากาศยาน ดังนี้

#### 1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

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

ในปี 2562 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 380,052 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.9 จากปีก่อน โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 178,234 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 เฉลี่ย 488 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 4,236 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 11.6 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 89.0 ของปริมาณน้ำมันที่จ่ายเข้าท่าอากาศยานทั้งหมด

#### ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ของบริษัทที่อุณหภูมิ Observed ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ปี 2560 – 2562

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2562	178,234	4,236
2561	172,446	4,219
2560	163,686	4,084



## 2) สถานีบริการเติมน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

ในอดีตที่ทำอากาศยานดอนเมือง บริษัทน้ำมันต่างๆจะทำหน้าที่ควบคุมการขนส่ง จัดเก็บและเติมน้ำมัน ในทำอากาศยานด้วยตนเอง ต่อมาได้เกิดวิกฤตขาดแคลนน้ำมัน บริษัทน้ำมันไม่สามารถจัดหาน้ำมันให้สายการบินได้อย่างเพียงพอ ทำให้น้ำมันซึ่งเป็นภาระต้นทุนที่สูงที่สุดของการประกอบธุรกิจการบินมีราคาเพิ่มสูงขึ้นสูงมาก ในปี 2526 บริษัทจึงตั้งขึ้นโดยมติคณะรัฐมนตรีให้สิทธิเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานเพียงรายเดียว เพื่อเป็นการสนับสนุนนโยบายของชาติในการจะพัฒนาศักยภาพของทำอากาศยานไทยให้มีระบบที่ได้มาตรฐานสากลและสร้างเสถียรภาพความมั่นคงด้านพลังงานเชื้อเพลิงการบินให้กับทำอากาศยานและสายการบินต่างๆ

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

ปัจจุบันบริษัทน้ำมันที่มีสิทธิ์ขายน้ำมันที่ทำอากาศยานดอนเมืองมีทั้งสิ้น 9 ราย และนอกจากบริการเติมผลิตภัณฑ์น้ำมันประเภท Jet A-1 แล้ว บริษัทให้บริการเติมน้ำมันประเภท AVGAS ซึ่งมีเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันประเภทนี้น้อยมาก จึงมีให้บริการเฉพาะที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพียงแห่งเดียวสำหรับทำอากาศยานดอนเมือง รถเติมน้ำมันที่บริษัทนำมาให้บริการเติมน้ำมันมีทั้งแบบ Dispenser และ Refueller โดยใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller สำหรับหลุมจอดอากาศยานที่ไม่ได้ติดตั้งหัวจ่ายระบบท่อแรงดันสูง เช่น บริเวณ Remote Parking Area และด้านบริเวณหน้าอาคารคลังสินค้า พร้อมทั้งใช้ Refueller ในการให้บริการถ้าน้ำมันด้วย

ในปี 2562 ทำอากาศยานดอนเมืองมีเที่ยวบินพาณิชย์ขึ้น-ลงรวม 272,363 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0 โดยมีเที่ยวบินที่ใช้บริการเติมน้ำมันของบริษัททั้งสิ้น 128,950 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 1.6 มีสายการบิน ให้บริการแบบประจำทั้งหมด 13 สายการบิน ในจำนวนดังกล่าวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำจำนวน 12 สายการบิน ซึ่งบริษัทเติมน้ำมันอากาศยานแก่สายการบินให้บริการแบบประจำและไม่ประจำรวม 285 สายการบิน เฉลี่ย 353 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีปริมาณการเติมน้ำมันทั้งสิ้น 1,376 ล้านลิตรต่อปี เฉลี่ย 3.8 ล้านลิตรต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 11.0

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed  
ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2560 – 2562

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2562	128,950	1,376
2561	131,074	1,240
2560	124,015	1,123

3) ท่าอากาศยานภูมิภาค

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

บริษัทใช้รถเติมน้ำมันแบบ Refueller เท่านั้น ในการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานและถ่ายน้ำมันอากาศยาน ซึ่งเพียงพอต่อการให้บริการกับจำนวนเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยาน ทั้งท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัยและท่าอากาศยานตราด

ตารางแสดงจำนวนเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิต่ำ Observed  
ที่ท่าอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2560 – 2562

ปี	จำนวนเที่ยวบินที่เติมน้ำมันต่อปี (เที่ยวบิน)	ปริมาณการเติมน้ำมันต่อปี (ล้านลิตร)
2562	6,669	23.6
2561	8,364	25.9
2560	10,956	30.8

2.1.1.2 บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแรงดันสูง (Hydrant Systems Service)

ปัจจุบันมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองที่ให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานด้วยระบบ Hydrant โดยน้ำมันอากาศยานจะถูกสูบถ่ายจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานด้วยปั๊มแรงดันสูง (Hydrant Pumps) เข้าสู่โครงข่ายท่อแรงดันสูง (Hydrant Network) ซึ่งฝังอยู่ใต้ดินในพื้นที่ลานจอดเครื่องบินหลุมจอดอากาศยาน น้ำมันจะถูกลำเลียงส่งไปยังหัวจ่าย (Hydrant Pit Valve) เพื่อเติมน้ำมันอากาศยานด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Dispenser โดยรถเติมน้ำมันอากาศยานจะทำหน้าที่วัดปริมาณน้ำมัน กรองแยกน้ำและควบคุม

แรงดันของน้ำมันอากาศยานให้มีอัตราการไหลของน้ำมันที่เหมาะสมกับอากาศยาน ระบบส่งน้ำมันผ่านท่อแรงดันสูงยังประกอบด้วยระบบควบคุมแรงดันท่อ ระบบตรวจสอบการรั่วไหล และระบบหยุดจ่ายน้ำมันฉุกเฉิน (Emergency Shutdown Button) เป็นปุ่มกดแจ้งเหตุ ติดตั้งอยู่ในบริเวณลานจอดอากาศยานทุกหลุมจอด มีหน้าที่ส่งสัญญาณด้วยระบบ SCADA ผ่าน Fiber Optic Cable แจ้งเหตุในกรณีฉุกเฉินเพื่อปิดวาล์วในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องทันที อีกทั้งเพื่อประกันความปลอดภัยและให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ ในปี 2562 ที่ผ่านมา มีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

### 1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งมีแผนจะขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารจำนวน 15 ล้านคนต่อปี และสร้างลานจอดอากาศยานเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 ซึ่งรองรับ เครื่องบินขนาดโบอิง 747-400 (Code E) ได้ 20 หลุมจอดและแอร์บัส A380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด รวมเพิ่ม 28 หลุมจอด โดย บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน ได้รับสิทธิให้ลงทุนก่อสร้างและดำเนินการ โครงการระบบท่อแรงดันสูง ได้เริ่มการก่อสร้างวางท่อตั้งแต่ปี 2558 และมีกำหนดเปิดใช้งานในปี 2563 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) สายการบินที่เลือกใช้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองส่วนใหญ่จะมีเส้นทางการบินในระยะใกล้ ปริมาณการเติมน้ำมันเฉลี่ยต่อเที่ยวบินน้อยกว่าเมื่อเทียบกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและต้องการความรวดเร็วในการให้บริการเนื่องจากมี Turnaround Time สั้น

ปัจจุบัน ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้น และมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ จากรายงานสถานการณ์ค่าโดยสารเส้นทางภายในประเทศไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2562 ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) พบว่า ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายน-

มิถุนายน 2562 มีสายการบินยกเลิกเส้นทางบินภายในประเทศ 17 เส้นทาง จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสะท้อนถึงภาวะการแข่งขันของเส้นทางบินภายในประเทศที่รุนแรง จนทำให้สายการบินต้องพยายามหาตลาดใหม่เพิ่มเติม โดยการเพิ่มเที่ยวบินระหว่างประเทศมากขึ้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว ส่งผลให้ปริมาณการเติมน้ำมันขยายตัวเติบโตอย่างต่อเนื่อง กอปรกับแผนการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 (ปี 2560 - 2568) ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองมีขีดความสามารถและศักยภาพในการรองรับอย่างเต็มรูปแบบ (Ultimate Capacity) โดยสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 40 ถึง 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ผ่านการก่อสร้างลานจอดอากาศยานและทางขับเชื่อมสำหรับอากาศยาน Code C จำนวน 12 หลุม และหลุมจอดระยะไกลเพื่อรองรับอากาศยาน Code A หรือ B จำนวน 4 หลุมจอด และ Code C จำนวน 32 หลุมจอด โดยคาดว่าแผนการพัฒนาดังกล่าวจะแล้วเสร็จในปี 2568 และทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองกลายเป็นท่าอากาศยานที่มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงที่สุดในโลก (The world's Fastest Growing Airport) ที่ร้อยละ 23.2

#### 2.1.1.3 บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน (Airport Fuel Storage Service)

บริษัทประกอบธุรกิจสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน โดยบริการรับจัดเก็บน้ำมันอากาศยานให้กับบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกรายในท่าอากาศยาน บริษัทน้ำมันทุกรายจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาและขนส่งน้ำมันอากาศยาน ซึ่งได้คุณสมบัติของน้ำมันอากาศยาน (Certified Product) มาเก็บรวมกันที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัท เพื่อรอการจ่ายเข้าสู่ท่าอากาศยานและเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบิน โดยบริษัทจะควบคุมคุณสมบัติของผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิงที่รับจ่ายตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Requirement for Jointly Operated System (AFQRJOS) และกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานของการให้บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานตามมาตรฐาน Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants (JIG 2) ที่ออกโดย Joint Inspection Group ก่อนจะถูกปล่อยนำไปเติมน้ำมันให้กับอากาศยาน บริษัทจะเป็นผู้บันทึกการรับ-จ่าย และจัดทำรายงานยอดคงเหลือของปริมาณน้ำมันของบริษัทผู้ค้าน้ำมันทุกราย ทั้งนี้การจัดสรรปริมาณน้ำมันจัดเก็บหรือสต็อกน้ำมันในถัง จะเป็นไปตามสัดส่วนยอดขายของบริษัทน้ำมันแต่ละราย ซึ่งต้องสำรองน้ำมันในปริมาณที่เพียงพอสำหรับเติมน้ำมันขึ้นเครื่องให้กับสายการบินที่เป็นลูกค้าของตน โดยในปี 2562 ที่ผ่านมามีรายละเอียดและการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

##### 1) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ด้วยเหตุผลด้านวิศวกรรม การควบคุมแรงดันในระบบให้สม่ำเสมอ สามารถควบคุมคุณภาพของน้ำมันที่ส่งเข้าสู่ท่าอากาศยานให้เป็นมาตรฐานเดียวเพื่อความปลอดภัย และสามารถตรวจสอบแหล่งที่มาของน้ำมันเพื่อการทำประกันภัย สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทจึงเป็นสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่เชื่อมต่อกับท่อส่งน้ำมันของ บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบินเพียงแห่งเดียว ปัจจุบัน สถานีบริการจัดเก็บน้ำมัน

อากาศยานสุวรรณภูมิมีถังเก็บน้ำมัน Airport Depot ขนาดความจุ 15 ล้านลิตร จำนวน 5 ถัง รวมความจุ 75 ล้านลิตร คิดเป็นปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายให้ทำอากาศยานได้เท่ากับ 4 วัน

นอกจากนี้ บริษัทยังมีถังเก็บน้ำมัน Intermediate Tank เพื่อตรวจสอบคุณภาพน้ำมันอากาศยานที่ส่งผ่านระบบท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ก่อนจ่ายเข้าสู่ Airport Depot ขนาดความจุ 10 ล้านลิตร อีกจำนวน 3 ถัง ความจุรวม 30 ล้านลิตร จึงทำให้ในพื้นที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณน้ำมันอากาศยาน สำรองขนาดความจุรวม 105 ล้านลิตร โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทางเท่านั้น ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก. ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

**ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งแต่ปี 2560 – 2562 (หน่วย: ล้านลิตร)**

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2562	4,747.9	4,762.4
2561	4,759.8	4,762.9
2560	4,605.2	4,624.0

## 2) สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง

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

ในปี 2562 ท่าอากาศยานดอนเมือง มีปริมาณจัดเก็บน้ำมันสำรองเฉลี่ยจ่ายได้ประมาณ 6.5 วัน โดยจะรับน้ำมันอากาศยานจากท่อขนส่งน้ำมัน 2 เส้นทาง ได้แก่ ท่อขนส่งน้ำมันของ บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) และ บจก. ท่อส่งปิโตรเลียมไทย (THAPPLINE)

**ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่ Observed  
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานดอนเมือง ตั้งแต่ปี 2560 – 2562 (หน่วยล้านลิตร)**

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2562	1,374.2	1,376.3
2561	1,237.9	1,239.7
2560	1,119.9	1,122.6

**3) สถานีบริการน้ำมันอากาศยานภูมิภาค**

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

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

**ตารางแสดงปริมาณการรับ-จ่ายน้ำมัน Jet A-1 ที่อุณหภูมิตั้งที่ Observed  
ที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานภูมิภาค ตั้งแต่ปี 2560 – 2562 (หน่วย ล้านลิตร)**

ปี	ปริมาณการรับน้ำมัน	ปริมาณการจ่ายน้ำมัน
2562	23.7	23.6
2561	25.7	25.9
2560	31.2	30.8

**2.1.2 ธุรกิจขนส่งน้ำมันทางท่อ (Pipeline Transportation Services)**

บริษัทได้ขยายการลงทุนไปในธุรกิจระบบขนส่งน้ำมันทางท่อผ่านการถือหุ้นใน บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) เพื่อให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อที่อยู่ภายนอกท่าอากาศยาน ซึ่งสามารถส่งน้ำมันได้หลายชนิด (Multi Product Pipeline) โดยจะให้บริการขนส่งน้ำมันอากาศยานผ่านท่อใต้ดิน เริ่มต้นจากโรงกลั่นน้ำมันของ บริษัท บาง



จากคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) คลังน้ำมันของ บจก. เซลล์แห่งประเทศไทย และ บจก. เซฟรอน (ไทย) ที่ตั้งอยู่บริเวณช่องนนทรี ไปยังสถานีบริการน้ำมันอากาศยานดอนเมือง และในท่อส่งน้ำมันเส้นเดียวกันจะให้บริการขนส่งน้ำมันภาคพื้นดิน ดีเซลและเบนซิน จากต้นทางเดียวกันมาสิ้นสุดที่คลังน้ำมันภาคพื้นดินบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยมีความยาวแนวท่อ 69 กิโลเมตร และสำหรับเส้นทางการขนส่งน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะใช้วิธีขนส่งผ่านท่อจากต้นทางเดียวกัน แล้วเชื่อมต่อแนวท่อกับระบบท่อหลักที่บริเวณสถานีควบคุมมักกะสัน รวมความยาวแนวท่อจากมักกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 30 กิโลเมตร บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ (FPT) ได้ลงทุนขยายระบบการขนส่งน้ำมันทางท่อไปภาคเหนือ ต่อจากท่อเดิมที่คลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ไปยังคลังน้ำมันพิจิตรและคลังน้ำมันนครลำปาง ระยะทางรวม 569 กิโลเมตร ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยส่งเสริมความมั่นคงด้านการสำรองพลังงานของประเทศ ช่วยลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถยนต์ อีกทั้งยังลดภาวะโลกร้อนโดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศเพื่อรองรับการขยายตัวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในอนาคต โดยโครงการท่อขนส่งน้ำมันระยะแรก จากคลังน้ำมันบางปะอินถึงคลังน้ำมันพิจิตรระยะทาง 367 กิโลเมตร ได้ก่อสร้างเสร็จและเริ่มเปิดใช้แล้วเมื่อเดือนมิถุนายน 2562 โดยคลังน้ำมันพิจิตรมีความสามารถในการจัดเก็บน้ำมันรวม 70 ล้านลิตร และคาดว่าจะการก่อสร้างระยะที่สอง ซึ่งจะขยายแนวท่อไปถึงจังหวัดลำปางระยะทางอีก 202 กิโลเมตร จะแล้วเสร็จในปี 2563

### 2.1.3 ธุรกิจผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน

บริษัทมองเห็นโอกาสทางธุรกิจที่จะขยายการลงทุนในธุรกิจที่เสริมความแข็งแกร่งของธุรกิจหลักการบริการเติมน้ำมันอากาศยาน โดยเข้าร่วมทุนกับบริษัท ยูนิเวฟ จำกัด เพื่อจัดตั้งบริษัทใหม่ ภายใต้ชื่อ “บริษัท บาส์ อินเทค จำกัด” (BAFS INTECH) เพื่อออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นอากาศยาน มีทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท ซึ่งบริษัทถือหุ้น 90% โดยเป็นการผลิตและประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานแบบ Hydrant Dispenser, Refueller และ Hydrant Cart ทั้งแบบรถขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์ดีเซลและจะพัฒนาต่อเนื่องให้เป็นแบบรถขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า (BEV : Battery Electric Vehicle) ปัจจุบัน BAFS INTECH มีความสามารถในการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยาน อีกทั้งยังมีบริการหลังการขายโดยให้บริการซ่อมบำรุงรถบริการน้ำมันอากาศยานแบบต่างๆ และบริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบบริการน้ำมันอากาศยานบนภาคพื้น นอกจากการสนับสนุนด้านรถเติมน้ำมันอากาศยานให้กับบริษัท ซึ่งมีจำนวนรถเติมน้ำมันอากาศยานที่ให้บริการทั้งหมดแล้ว ยังมีกรมมุ่งเน้นไปที่กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ได้แก่ Into-Plane Service Providers ในประเทศและภูมิภาคอาเซียน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา ซึ่งจะใช้ความเป็นผู้เชี่ยวชาญของกลุ่มธุรกิจด้านบริการน้ำมันอากาศยานมาตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างครบวงจร นอกจากนี้ BAFS INTECH สามารถนำเสนอสินค้าและบริการในรูปแบบแพ็คเกจ ที่เสนอขายรถบริการน้ำมันอากาศยานและบริการหลังการขายที่ให้บริการซ่อมบำรุง รวมการให้บริการฝึกอบรมด้านการเติมน้ำมันอากาศยานอย่างปลอดภัย สำหรับทิศทางในอนาคต BAFS INTECH มีเป้าหมายจะเป็นผู้นำในการประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานที่ได้คุณภาพตาม

มาตรฐานสากลด้วยทักษะและความเชี่ยวชาญ พร้อมทั้งนำนวัตกรรมความปลอดภัยขั้นสูงมาใช้งานอย่างเหมาะสม ให้ได้ทุกท่าอากาศยานทั่วโลก และเป็นบริษัทประกอบรถบริการน้ำมันอากาศยานแบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า ที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก

#### 2.1.4 ธุรกิจพัฒนา ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์

บริษัทได้จัดตั้งบริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (BID) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการประกอบธุรกิจหลักเกี่ยวกับการศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี ปัจจุบัน BID มีผลิตภัณฑ์ 3 รายการที่ช่วยส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมหลักของบริษัท 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 รวมถึงมีการแจ้งเตือนการตอบกลับการแก้ไขและสามารถดูบันทึกประวัติการตรวจสอบย้อนหลังได้ ข้อมูลอยู่ในแหล่งเดียวกันทำให้มีการจัดการข้อมูลที่ดีขึ้น รวดเร็วขึ้น และง่ายต่อการเรียกใช้ข้อมูล
- ทั้งนี้ BID ก็ยังมีผลิตภัณฑ์อื่นๆอีกที่ได้รับหนังสือรับรองลิขสิทธิ์แล้ว ซึ่งทุกผลิตภัณฑ์มีการกำหนดแนวทางที่สามารถนำมาพัฒนาต่อยอดเพื่อให้นำไปใช้งานได้โดยกว้างขวางและมีแผนที่จะนำเสนอผลิตภัณฑ์เพื่อจัดจำหน่ายให้บุคคลภายนอกเป็นรายได้ช่องทางให้แก่ BID ด้วย ซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำแผนงานประชาสัมพันธ์แก่บุคคลภายนอกต่อไป

#### 2.1.5 การให้เข้าทรัพย์สินและระบบให้บริการสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

นอกจากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการน้ำมันอากาศยานแล้ว บริษัทยังดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักของบริษัท คือ

- 1) ให้เช่าพื้นที่จัดเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง
- 2) ให้เช่าระบบรับน้ำมันทางท่อที่สถานีบริการน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัทเป็นผู้ลงทุนระบบรับและคิดค่าบริการจาก บจก.ขนส่งน้ำมันทางท่อ ในการขนส่งน้ำมันอากาศยานเข้าสู่ถังน้ำมันของบริษัท
- 3) ให้เช่าพื้นที่และระบบสาธารณูปโภค เพื่อติดตั้งระบบรับน้ำมันทางท่อที่เชื่อมต่อกับ บจก.ท่อส่งปิโตรเลียมไทย ซึ่งต้องเข้ามาใช้พื้นที่ของบริษัทในการประกอบธุรกิจท่อขนส่งน้ำมัน
- 4) รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สิน ที่ดินและค่าสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

**ตารางแสดงรายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินของบริษัท ตั้งแต่ ปี 2560 ถึง ปี 2562**

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2560		ปี 2561		ปี 2562	
	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ	จำนวนเงิน	ร้อยละ
<b>รายได้จากการเช่าทรัพย์สิน</b>						
<b>บจก. ขนส่งน้ำมันทางท่อ</b>						
- พื้นที่	9.27	15.80	7.37	12.19	10.10	17.21
- อาคาร	5.60	9.54	5.60	9.27	6.16	10.50
-ระบบรับน้ำมัน,คลังน้ำมันอากาศยาน (ดอนเมือง)	11.45	19.52	13.34	22.07	5.79	9.87
-ระบบรับน้ำมันทางท่อ ( สุวรรณภูมิ)	17.95	30.59	18.69	30.92	21.08	35.92
-ระบบรับน้ำมันดีเซล (ดอนเมือง)	-	-	0.94	1.56	0.34	0.58
<b>บจก.ท่อส่งท่อน้ำมันปิโตรเลียมไทย</b>						
- ที่ดิน (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	5.54	9.44	5.54	9.17	5.85	9.97
- ระบบสาธารณูปโภค (ดอนเมือง และ สุวรรณภูมิ)	4.95	8.44	4.95	8.19	5.17	8.81
<b>บจก. ไทยเชื้อเพลิงการบิน</b>						
- อาคาร	1.71	2.91	1.79	2.96	1.95	3.32
- ระบบสาธารณูปโภค	0.51	0.88	0.53	0.88	0.56	0.95
<b>บมจ.การบินกรุงเทพ</b>						
-ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ( เชียงใหม่)	1.07	1.82	1.07	1.77	1.07	1.82
<b>บจก.อินฟินิตี้ เซอร์วิส</b>						
- ระบบสาธารณูปโภค( ดอนเมือง )	0.62	1.06	0.62	1.02	0.62	1.06
<b>รวม</b>	<b>58.67</b>	<b>100.00</b>	<b>60.44</b>	<b>100.00</b>	<b>58.69</b>	<b>100.00</b>

## 2.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

การประกอบธุรกิจการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัทในปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทยังคงลงทุนขยายขีดความสามารถในการให้บริการที่ทำอากาศยานดอนเมืองตามการเติบโตของเที่ยวบินของท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง โดยในปีที่ผ่านมาตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงเพื่อดึงดูดผู้ให้บริการ มีการเติบโตทั้งเส้นทางบินและความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างมาก รวมทั้งมีการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น บมจ. ท่าอากาศยานไทย จึงมีแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 40 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 และจะเป็นการพัฒนาที่เต็มขีดความสามารถและศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง (Ultimate Capacity) โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะทำให้มีหลุมจอดอากาศยานเพิ่มขึ้นจาก 108 หลุมจอด เป็น 185 หลุมจอด โดยเพิ่มหลุมจอดที่เชื่อมต่อกับประตูทางออกอาคารผู้โดยสาร (Contact Gate) จากจำนวน 27 หลุมจอด เป็น 36 หลุมจอด มีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้ 50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ด้วยจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น แต่จำนวนตารางเวลาบิน (Slot) ของท่าอากาศยานดอนเมืองที่มีอยู่จำกัด ทำให้สายการบินต้องเลือกปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ โดยการใช้ตารางเวลาบินที่ใช้บินเส้นทางบินภายในประเทศ เปลี่ยนไปบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งได้รับความนิยม เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี และประเทศในกลุ่มอาเซียน ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินที่บริษัทให้บริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมืองในปี 2562 ซึ่งรวมทั้งสิ้น 128,950 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 1.6 จากปีก่อน ผลมาจากท่าอากาศยานนั้นเต็มความสามารถในการรองรับเที่ยวบินแล้ว แต่มีการเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่สูงขึ้นร้อยละ 11.3 เมื่อเทียบกับปีที่แล้ว ทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองมีสัดส่วนเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศร้อยละ 42.4 หรือ 54,611 เที่ยวบิน และพบว่าเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ มีปริมาณการเติมน้ำมันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 25.3 จากปีก่อน นอกจากนี้ปัจจัยดังกล่าวแล้ว ยังพบว่าสายการบินเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นที่มีขนาดที่น้ำหนักมากขึ้นเพื่อบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น ปัจจัยที่กล่าวมาทั้งหมดจึงส่งผลให้มีการเติมน้ำมันรวมทั้งสิ้น 1,376 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.0 และยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันบริษัทได้เข้าพื้นที่หลุมจอดอากาศยานที่มีระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินแบบ Hydrant System จาก ทอท. รวม 64 หลุมจอด ครอบคลุมทุกหลุมจอดที่เปิดใช้งานทั่วพื้นที่ลานจอดอากาศยาน เพื่อให้การบริการด้วยระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดินฯ ด้วยรถเติมน้ำมันแบบ Hydrant Dispenser ซึ่งมีจำนวน 26 คัน มาให้บริการร่วมกับการเติมน้ำมันด้วยรถบรรทุกน้ำมันแบบ Refueller จำนวน 9 คัน และในปี 2563 บริษัทไม่มีแผนลงทุนจัดหารถเติมน้ำมันเพิ่มเติม

สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศที่ได้รับการออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ในปี 2562 มีผู้โดยสารใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 จากปีก่อน รวม 64.9 ล้านคนต่อปี บมจ. ท่าอากาศยานไทย 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 ลำมีกำหนดจะเปิดใช้งานในปี 2563 จากนั้นจะดำเนินการขยายสนามบินในระยะต่อไป คือ การสร้างรันเวย์เส้นที่ 3 และอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อขยายการรองรับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น

90 ล้านคนต่อปี ดังนั้น บริษัทจึงมีแผนก่อสร้างถังจัดเก็บน้ำมันขนาด 15 ล้านลิตร เพิ่มอีก 1 ถัง เพื่อรองรับความต้องการของท่าอากาศยานที่จะเพิ่มขึ้น รวมถึงให้บริการน้ำมันและสายการบินสามารถมีพื้นที่เช่าจัดเก็บน้ำมันได้เพิ่มเติมเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันโลก ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างได้ในปี 2563 และจะส่งผลให้สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันมีความจุรวมทั้งสิ้น 120 ล้านลิตร

ในปี 2562 บริษัทให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานกับเที่ยวบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสิ้น 178,234 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.4 จากปีก่อน ด้วยปริมาณน้ำมันทั้งสิ้น 4,236 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 จากปีก่อน โดยใช้รถเติมน้ำมัน 2 ประเภท คือ รถเติมน้ำมันแบบ Dispenser จำนวน 40 คัน และแบบ Refueller จำนวน 2 คัน และมีถังน้ำมัน Jet A-1 รวมเป็นจำนวน 5 ถัง 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 ค่าเนื่อน้ำมัน ค่าจัดส่ง เป็นต้น เพื่อประมูลขายน้ำมันกับสายการบินต่อไป โดยแยกราคา ค่าบริการของบริษัทให้สายการบินได้ทราบ ทั้งนี้ บริษัทให้บริการกับผู้ค้าน้ำมันและสายการบินทุกรายในระดับมาตรฐานบริการเดียวกัน ในปี 2562 ที่ผ่านมา บริษัทยังรักษาความเป็นผู้นำตลาด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดของปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร้อยละ 89.0 กลยุทธ์ด้านการตลาดยังมุ่งเน้นที่ให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ไว้วางใจได้ โดยดูแลลูกค้าของผู้ค้าน้ำมัน คือ สายการบิน ด้วยการให้บริการที่ปลอดภัย ตรงต่อเวลาและเติมน้ำมันอากาศยานที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล เพื่อไม่ให้เกิดการร้องเรียนหรือเป็นเหตุให้เที่ยวบินล่าช้า

นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ทั้งทางตรง คือ ผู้ค้าน้ำมันและทางอ้อม คือ สายการบิน ทุกปี พร้อมมีหน่วยงานเข้าพบลูกค้าเป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังคำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ นำมาปรับปรุง และหากเกิดกรณี ร้องเรียน บริษัทจะดำเนินการชี้แจงทันทีโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ บริษัทให้บริการจัดเก็บสต็อกน้ำมันและจัดทำระบบรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้กับผู้ค้าน้ำมัน ด้วยข้อมูลที่ทันสมัยเป็นรายวัน ตลอดจนรักษาความลับและระมัดระวังการเปิดเผยข้อมูลของผู้ค้า ตามข้อกำหนดโดยยึดหลักธรรมาภิบาลหรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

#### 2.3.1.2 กลยุทธ์การแข่งขัน

ปรัชญาในการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ ดำเนินธุรกิจการบริการเติมน้ำมันอากาศยานให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานสากล ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัยสูงสุด นอกจากกลยุทธ์การบริการที่เน้นความเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับของบริษัทน้ำมัน และสายการบินทั่วโลกแล้ว บริษัทยังมีกลยุทธ์อื่นๆ ที่ใช้ในการแข่งขันกับผู้ให้บริการเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ตามปรัชญาของบริษัท ดังนี้

1) การบริการด้วยคุณภาพที่ได้มาตรฐานสากล

บริษัทเน้นระบบการให้บริการโดยปฏิบัติตาม Guideline for Aviation Fuel Quality Control & Operating Standard For Into-Plane Fuelling Services (JIG 1) และ Guideline for Aviation Fuel Quality Control & Operating Standard for Airport Depots & Hydrants (JIG 2) ที่ออกโดย Joint Inspection Group (JIG) และรับรองโดย International Air Transport Association (IATA) สำหรับ Jointly Operated System ยิ่งไปกว่านั้น ด้วยระบบงานและเครื่องมือที่ได้มาตรฐานและทันสมัย ทำให้บริษัทได้รับการพิจารณาเป็น Approved Training Facility สำหรับการฝึกอบรมให้กับผู้ตรวจสอบของสายการบิน IATA Fuel Quality Pool (IFQP) และผู้ค้ำน้ำหนัก Joint Inspection Group (JIG) นอกจากนั้นแล้ว บริษัทยังได้รับการรับรองคุณภาพระบบการให้บริการของบริษัท ด้วย ISO 9001:2015 และระบบการจัดการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัยด้วย OHSAS 18001:2007 ดังนั้น สายการบินต่างๆ ที่มาใช้บริการจึงมั่นใจได้ว่าทุกเที่ยวบินจะได้รับน้ำมันอากาศยานที่ได้มาตรฐานและคุณภาพตรงตามความต้องการของลูกค้า

2) การรับรองคุณภาพบริการ

บริษัทให้ความมั่นใจว่าสายการบินจะได้รับการบริการที่ตรงต่อเวลา ตามตารางการบินของสายการบิน ด้วยการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรอันทันสมัย ทัดเทียมกับท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก รวมถึงพนักงานที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างดี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทเป็นที่ยอมรับจากสายการบินต่างๆ ว่าให้บริการด้วยความปลอดภัยสูงสุดและควบคุมคุณภาพของน้ำมันอากาศยานได้ตามมาตรฐานสากล โดยเปิดให้หน่วยงานตรวจสอบของสายการบิน กลุ่มสายการบินและผู้ค้ำน้ำหนักได้เข้ามาตรวจสอบ เป็นประจำทุกปี

3) การกำหนดราคาที่สามารถแข่งขันได้

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดอัตราค่าบริการการเติมน้ำมันอากาศยาน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้อยู่ในระดับที่สามารถ แข่งขันได้กับคู่แข่ง ซึ่งคือท่าอากาศยานต่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และสำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินงานของระบบท่อแรงดันสูง ค่าจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน

4) การตระหนักด้านความปลอดภัย

บริษัทให้ความสำคัญกับระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน มุ่งเน้นนโยบายด้านความปลอดภัย ในการควบคุมและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สายการบินต่างๆ ในด้านความปลอดภัยในการให้บริการ โดยจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลโดยเฉพาะ ขึ้นตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ พร้อมสนับสนุนงบประมาณ เพื่อให้ดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์

### 2.3.1.3 นโยบายราคา

นโยบายราคาของบริษัทจะกำหนดโดยการพิจารณาให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ภาวะเศรษฐกิจ การแข่งขัน และแผนการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร

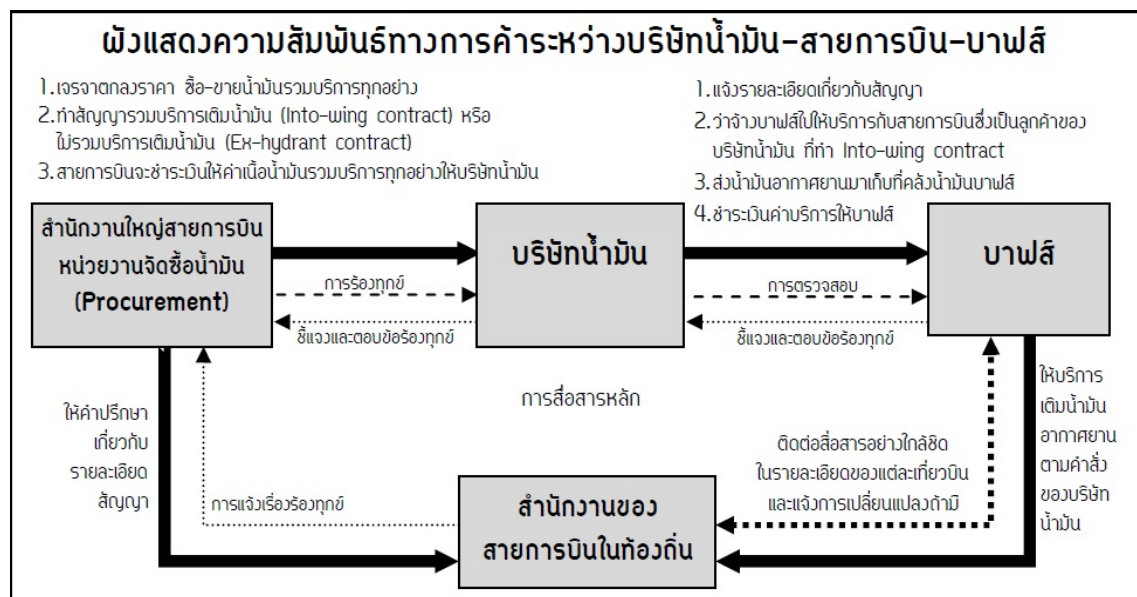


#### 2.3.1.4 ลักษณะลูกค้าและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ลูกค้ากลุ่มเป้าหมายของบริษัท ได้แก่ บริษัทผู้ค้าน้ำมันที่ขายน้ำมันอากาศยานให้กับสายการบินต่างๆ ที่มาลงจอด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ดอนเมือง สมุย สุโขทัยและตราด โดยเมื่อบริษัทผู้ค้าน้ำมันทำสัญญาซื้อขายน้ำมันกับสายการบิน จะรวมการซื้อบริการเติมน้ำมันของบริษัทไว้ในสัญญาซื้อขายน้ำมันด้วย เรียกว่า Into-wing Contract

#### 2.3.1.5 การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

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



#### 2.3.1.6 เงื่อนไขการบริการ

บริษัทมีเงื่อนไขการบริการให้กับสายการบินต่างๆ แบ่งเป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

##### (1) บริการตามสัญญา

เป็นการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานตามเงื่อนไขของสัญญาที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันได้ตกลงไว้กับสายการบิน และแจ้งรายละเอียดของลูกค้าสายการบินให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(2) บัตรเครดิตของผู้ให้บริการน้ำมัน

บริษัทผู้ค้าน้ำมันจะแจ้งรายชื่อของบัตรเครดิตที่บริษัทผู้ค้าน้ำมันยอมรับและอนุญาตให้สายการบินผู้ถือบัตรรับบริการเติมน้ำมันอากาศยานได้ ให้บริษัททราบล่วงหน้าก่อนออกไปให้บริการ

(3) เงินสด

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

(4) P-Card

บริษัทผู้ค้าน้ำมันบางรายได้ร่วมกับธนาคารพาณิชย์ในประเทศจัดทำระบบการรับชำระเงินแบบใหม่ที่เรียกว่า P-Card ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับบัตรเครดิตที่ใช้ในการซื้อสินค้าทั่วไป สายการบินสามารถติดต่อบริษัทน้ำมันผู้ออกบัตร ทำบัตร P-Card ใช้ชำระค่าน้ำมันและบริการการเติมเมื่อรับบริการการเติมน้ำมันตามวงเงินที่มีอยู่ในบัตรแล้วเช่นเดียวกับเงินสด ซึ่งสะดวกกว่าการเรียกเก็บเป็นเงินสด แต่ธนาคารที่เป็นผู้ออกบัตรให้ยังมีน้อยราย และเป็นของธนาคารพาณิชย์ในประเทศ เท่านั้น

2.3.1.7 ขั้นตอนการเรียกเก็บและได้รับชำระค่าบริการเติมน้ำมัน

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

บริษัทจะเรียกเก็บค่าบริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัทผู้ค้าน้ำมันเป็นรายเดือนทุกเดือน โดยคำนวณค่าบริการเติมน้ำมันจากยอดน้ำมันทั้งหมดที่ให้บริการแก่สายการบินต่างๆ ที่เป็นลูกค้าของแต่ละบริษัทผู้ค้าน้ำมันในเดือนนั้นๆ จากนั้นบริษัทผู้ค้าน้ำมันจะเรียกเก็บค่าน้ำมัน ซึ่งรวมค่าบริการทั้งหมดจากบริษัทสายการบินต่อไปตามเงื่อนไขที่ตกลงกันตามสัญญาซื้อขายระหว่างบริษัทผู้ค้าน้ำมันกับสายการบิน

## 2.3.2 สภาวะอุตสาหกรรมการให้บริการน้ำมันอากาศยานและการแข่งขัน

### 1. สภาวะอุตสาหกรรมในปีที่ผ่านมา

อุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยาน เป็นธุรกิจที่การขยายตัวเติบโตควบคู่ไปกับธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจการบิน โดยแปรผันตามปริมาณจราจรทางอากาศและเส้นทางบิน ซึ่งแต่ละเที่ยวบินจะมีอัตราการเติมน้ำมันขึ้นอยู่กับชนิดของอากาศยานและระยะทาง ดังนั้น ปัจจัยใดๆ ที่มีผลกระทบต่อการบินของธุรกิจดังกล่าว ย่อมจะส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานเช่นกัน

#### การท่องเที่ยว

ในปี 2562 การให้บริการน้ำมันอากาศยานยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องตามการเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยว แม้จะได้รับผลกระทบเชิงลบจากปัจจัยสงครามการค้าระหว่างสหรัฐและจีน ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง ทำให้เศรษฐกิจโลกมีอัตราการเติบโตที่ชะลอตัวลง รวมถึงค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้การท่องเที่ยวของไทย มีราคาสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน จึงมีผลโดยตรงต่อการตัดสินใจเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะได้รับผลกระทบเชิงลบจากหลายปัจจัยดังกล่าว แต่ “การท่องเที่ยว” ก็ยังคงเป็นธุรกิจที่หลายฝ่ายคาดการณ์ว่า จะยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจและจีดีพีที่สำคัญที่สุดของประเทศ โดยรัฐบาลได้ขยายมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival (VOA) สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเที่ยวไทย 21 ประเทศออกไปจนถึง 30 เมษายน 2563 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาไทยในปี 2562 ยังคงขยายตัวเป็นบวกที่ร้อยละ 4.2 หรือมีจำนวนทั้งสิ้น 39.8 ล้านคน โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักมาจากเส้นทางในเอเชีย ซึ่งใช้เวลาทำการบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง เติบโตได้ดีที่ร้อยละ 5 รองลงมาเป็นยุโรป แต่มีจำนวนลดลงจากปีก่อนร้อยละ 1 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากเส้นทางเอเชียใต้ เช่น อินเดีย บังกลาเทศ ศรีลังกา มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 21 สนับสนุนให้ปริมาณน้ำมันอากาศยานในเส้นทางบินระหว่างประเทศเติบโตที่ร้อยละ 4.8

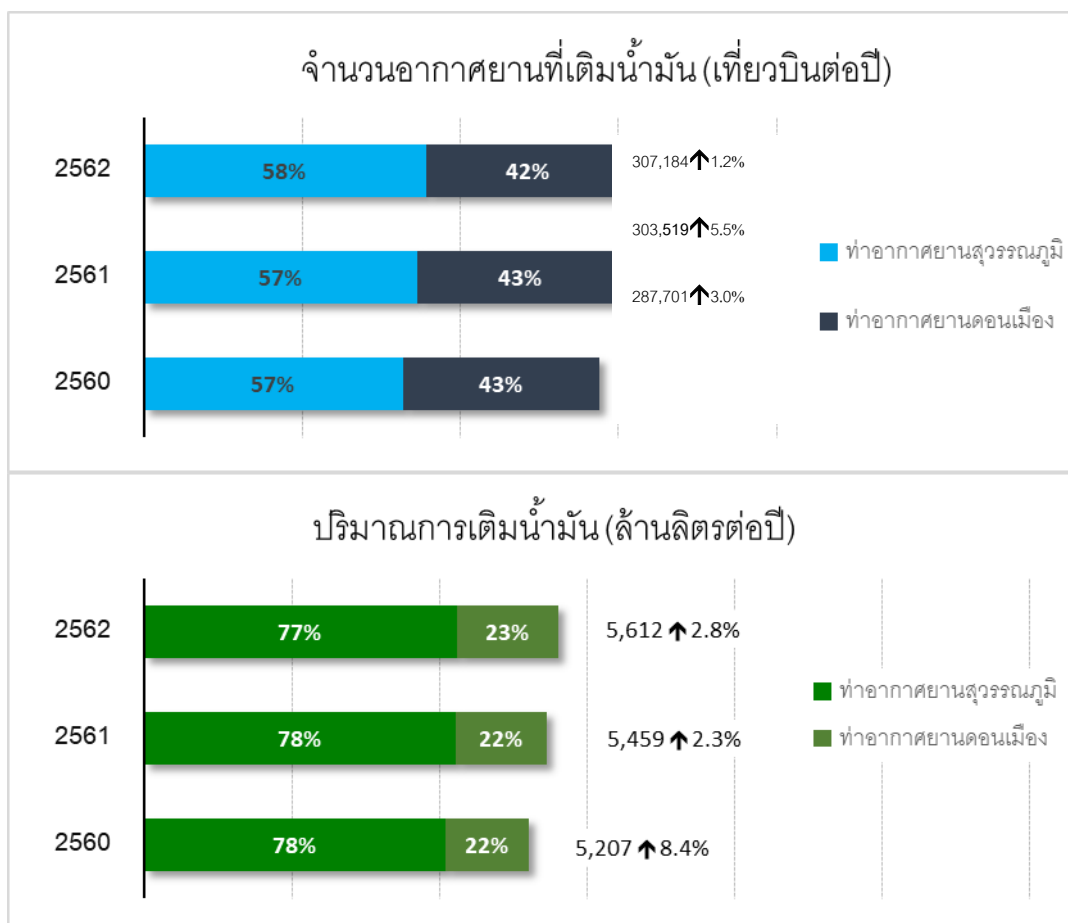
#### สายการบิน

ในปี 2562 อุตสาหกรรมการบินยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเครื่องบินทั่วโลกมีการเติบโตเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.7 โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียยังมีสัดส่วนร้อยละ 34.5 ของตลาดรวม อย่างไรก็ตาม สายการบินทั่วโลกกำลังประสบปัญหาจากปัจจัยต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา และปัจจัยค่าจ้างนักบินที่ปัจจุบันมีสัดส่วนสูงกว่าต้นทุนค่าเชื้อเพลิงเพราะการขาดแคลนนักบิน คิดเป็นร้อยละ 35 ของต้นทุนทั้งหมด เทียบกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ประมาณร้อยละ 20-30 หลายสายการบินขนาดใหญ่จึงหาทางออกด้วยการเปิดศูนย์ฝึกเป็นของตนเอง หรือร่วมมือกับศูนย์ฝึกบุคลากรด้านการบิน เพื่อผลิตนักบินป้อนธุรกิจของตนเอง เพราะเห็นถึงความคุ้มค่าในการรองรับตลาดที่มีแนวโน้มเติบโตในอนาคต เช่น บางกอกแอร์เวย์ส เปิดโรงเรียนการบินที่ทำอากาศยานของตนเอง ในจังหวัดสุโขทัย และโรงเรียนการบินอีกหลายแห่ง จึงส่งผลดีต่อธุรกิจของบริษัทที่นอกเหนือจากการให้บริการในทำอากาศยานของ บมจ.การบินกรุงเทพ แล้ว ยังมีแผนพัฒนาและผลิตอุปกรณ์การให้บริการจัดเก็บน้ำมันที่เหมาะสมรองรับตลาดลูกค้าตามขนาดธุรกิจต่างๆ อีกด้วย

นอกจากนี้ ปัจจัยการเกิดของสายการบินต้นทุนต่ำทำให้ตลาดมีอุปทานส่วนเกิน จึงแข่งขันรุนแรงด้านราคาเพื่อดึงดูดผู้โดยสาร ส่งผลให้สายการบินขาดทุน หลายสายการบินในต่างประเทศต้องปิดตัวลง สำหรับประเทศไทย ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายน-มิถุนายนที่ผ่านมา มีสายการบินยกเลิกเส้นทางบินในประเทศ 17 เส้นทาง ส่งผลให้ธุรกิจสายการบินปรับตัวเปลี่ยนไปเป็นบินในเส้นทางระหว่างประเทศมากขึ้น เช่น สายการบินต้นทุนต่ำที่ทำอากาศยานดอนเมือง โดยมีสัดส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ส่งผลดีต่อปริมาณการเติมน้ำมัน แต่ในขณะที่สายการบินขนาดใหญ่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เส้นทางบิน โดยยกเลิกเส้นทางบินและเปลี่ยนขนาดเครื่องบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

เครื่องบินให้แข่งขันได้ ส่งผลกระทบเชิงลบต่อปริมาณการเติมน้ำมัน อย่างไรก็ตาม ภายรวมของสองท่าอากาศยาน ทั้งจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยพบว่า จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง มีจำนวนรวม 106.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 ส่งผลให้มีปริมาณเที่ยวบินและปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานรวมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมทั้งสองท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น มีจำนวนเท่ากับ 5,612 ล้านลิตร ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

#### เปรียบเทียบปริมาณการเติมน้ำมันกับจำนวนเที่ยวบินรวมเฉพาะของบริษัท



## 2. สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม

จากจำนวนนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินมีปริมาณขยายตัวเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ท่าอากาศยานพาณิชย์ต่างๆ ในภูมิภาคแข่งขันพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยว ซึ่งอุตสาหกรรมการให้บริการระบบจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานนอกจากจะเกี่ยวข้อง กับธุรกิจท่องเที่ยวส่วนหนึ่งแล้ว อีกส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบินและประเภท เที่ยวบินที่ลงจอดของแต่ละท่าอากาศยาน เช่น ในท่าอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ มีหลายทางวิ่ง จะสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบิน ได้มาก และในท่าอากาศยานที่ออกแบบหลุมจอดให้รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่หรือมีเส้นทางระหว่างประเทศมาก ความ ต้องการเติมน้ำมันก็จะสูงมากกว่า เมื่อเทียบกับท่าอากาศยานขนาดเล็กที่มีทางวิ่งเดียวและมีหลุมจอดเครื่องบินน้อย ดังนั้น

ปริมาณการเติมน้ำมันจึงไม่ขึ้นอยู่กับจำนวนท่าอากาศยานที่ให้บริการ แต่ขึ้นกับขนาดและตำแหน่งกลยุทธ์การตลาดของท่าอากาศยาน

ปัจจุบันท่าอากาศยานพาณิชย์ภายในประเทศมีจำนวน 38 แห่ง แบ่งเป็นท่าอากาศยานหลัก ท่าอากาศยานรอง และท่าอากาศยานขนาดเล็ก บริหารงานโดยหน่วยงานของรัฐบาลและเอกชน การให้บริการเติมน้ำมันยังมีเฉพาะในท่าอากาศยานเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น ซึ่งในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการเติมน้ำมันจะมีนโยบายในการกำหนดจำนวนผู้ให้บริการเติมน้ำมันที่แตกต่างกัน มีเพียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งเดียวที่มีผู้ให้บริการเฉพาะในส่วนการเติมน้ำมันมากกว่า 1 ราย แต่ในส่วนการจัดเก็บน้ำมันก็มีเพียงรายเดียว นอกเหนือจากนั้นในแต่ละท่าอากาศยานที่มีการให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันจะมีเพียงรายเดียว เพราะท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก สายการบินมีเส้นทางบินระยะสั้นและเที่ยวบินมีจำนวนน้อย โดยท่าอากาศยานหลักภายในประเทศซึ่งมีปริมาณการเติมน้ำมันสูงสุด บริหารงานโดย บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) มี บมจ.บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ (บริษัท) เป็นหนึ่งในสองรายที่ให้บริการเติมน้ำมันที่สุวรรณภูมิและเป็นผู้ให้บริการรายเดียวที่ดอนเมือง ส่งผลให้บริษัทมีส่วนแบ่งการตลาดรวมสูงสุดในประเทศและเป็นผู้นำตลาด

นอกเหนือจากคู่แข่งภายในประเทศแล้ว ธุรกิจการให้บริการน้ำมันอากาศยานในต่างประเทศจะไม่มีคู่แข่งกันโดยตรง แต่จะอาศัยการแข่งขันของท่าอากาศยานในการให้ได้มาซึ่งจำนวนสายการบินและเที่ยวบิน ดังนั้น คู่แข่งขันของบริษัทจึงเป็นท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งนอกจากตัวท่าอากาศยานเองแล้ว ยังมีปัจจัยของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นต้นทุนหลักของสายการบิน ที่มีผลต่อการตัดสินใจเปิดเส้นทางบินและลงจอดที่ท่าอากาศยานและการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเติมน้ำมัน

## 2.1 สภาพการแข่งขันระหว่างประเทศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติแต่ละแห่งมีการแข่งขันเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยท่าอากาศยานในต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเดียวกันซึ่งเป็นคู่แข่งสำคัญกับกรุงเทพ ได้แก่ สิงคโปร์ ฮองกง เกาหลี มาเลเซีย และอินโดนีเซีย รวมถึงเวียดนามและพม่า

ท่าอากาศยาน Changi ในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเปิดใช้อาคารผู้โดยสาร 4 เมื่อเดือนสิงหาคม 2560 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ใช้ท่าอากาศยานถึง 68.3 ล้านคนในปี 2562 เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วร้อยละ 4.1 ซึ่งท่าอากาศยาน Changi มีขีดความสามารถที่รองรับได้ 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 2562 มีจำนวนผู้โดยสาร 71.5 ล้านคน ลดลงจากปีที่แล้วร้อยละ 4.3 และเที่ยวบิน 419,730 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 1.9 จากปีก่อน ซึ่งจำนวนผู้โดยสารเกินขีดความสามารถที่รองรับได้ 70 ล้านคน/ปี โดย HKIA อยู่ระหว่างก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 100 ล้านคน/ปี และก่อสร้างเมืองสนามบินที่จะมีครบทุกอย่างทั้งโรงแรมที่พัก ห้างสรรพสินค้า แหล่งร้านอาหารและท่องเที่ยว เป็นโครงการใหญ่ที่สุดของฮ่องกง คาดว่าแล้วเสร็จในปี 2567

ท่าอากาศยาน Incheon International Airport ของประเทศเกาหลี ในปี 2562 มีจำนวนผู้โดยสาร 71.2 ล้านคน และเที่ยวบิน 404,104 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 และ 4.3 จากปีก่อน โดยท่าอากาศยานมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 72 ล้านคน ปัจจุบันมี 3 ทางวิ่งและอาคารผู้โดยสาร 2 หลัง โดยมีแผนก่อสร้างทางวิ่งที่ 4 และ 5 พร้อมอาคาร satellite concourse คาดว่าภายในปี 2573 จะสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 100 ล้านคน/ปี เช่นกัน

ทั้งสามท่าอากาศยานจัดเป็นท่าอากาศยานที่ติดอันดับโลกในด้านจำนวนผู้ใช้บริการสายการบินและผู้โดยสาร ซึ่งมีความทันสมัยของเทคโนโลยีและประสิทธิภาพสูงในด้านการบริการ ทำให้เป็นศูนย์กลางการบินและเป็นคู่แข่งที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับสายการบินที่ใช้ท่าอากาศยานเพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประเทศในภูมิภาคอื่นๆของโลก ในเส้นทางบินระยะไกล ในขณะที่ท่าอากาศยานอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่เริ่มมีแนวโน้มเป็นคู่แข่งที่สำคัญเพิ่มขึ้นมาได้แก่ มาเลเซีย และเวียดนามแต่ปัจจุบันยังมีความนิยมของผู้โดยสารน้อยกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น KLIA ของมาเลเซียที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 75 ล้านคน/ปี แต่มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเพียง 59.9 ล้านคนในปี 2561 แต่เป็นตลาดสำคัญของสายการบิน Low Cost ซึ่งเป็นคู่แข่งกับท่าอากาศยานดอนเมือง ในขณะที่ Ho Chi Minh City Airport ของเวียดนาม ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการจริง 38.5 ล้านคนตั้งแต่ปี 2561 เกินขีดความสามารถที่รองรับผู้โดยสารได้ 25 ล้านคน/ปี โดยเวียดนามมีแผนเร่งขยายขีดความสามารถเป็น 100 ล้านคน ภายในปี 2573

ทั้งนี้ IATA ได้ประมาณการจำนวนผู้โดยสารที่จะเดินทางในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้จะการเติบโตของจำนวนผู้เดินทางทางอากาศสูงสุดเป็นอันดับ 1 ของโลกภายในปี 2577 และประเทศไทยจะเป็นประเทศที่มีผู้นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวติด 1 ใน 10 ของโลก ภายในปี 2579

แนวโน้มของคู่แข่งซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาคต่างเร่งพัฒนาขยายขีดความสามารถให้มีความพร้อมเพื่อให้ทันรองรับการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียมีโอกาสเติบโตในอัตราที่สูงเฉลี่ยร้อยละ 4 - 6 ต่อปี ในขณะที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งถูกออกแบบมาให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคน/ปี แต่จำนวนผู้โดยสารในปี 2562 มีถึง 65.4 ล้านคนแล้ว ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ได้ขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น 30 ล้านคนต่อปีเสร็จเมื่อปี 2559 แต่ในปี 2562 มียอดผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 41.3 ล้านคนมากกว่าความสามารถในการรองรับไปแล้วเช่นกัน จึงเห็นได้ว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เลือกประเทศไทยเป็นจุดหมายยังมีอยู่มาก แต่การขาดความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานเป็นอุปสรรคที่มีผลต่อการเติบโตของธุรกิจ ดังนั้น หากโครงการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองรวมถึงในภูมิภาคแล้วเสร็จตามแผน ก็จะส่งผลให้มีปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินเพิ่มมากขึ้นและสามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นๆในภูมิภาคได้ทั้งฮองกงและสิงคโปร์ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญสนับสนุนการเติบโตธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานของบริษัท ทั้งนี้ คาดว่า ทอท. จะเปิดให้บริการส่วนขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาคารเทียบเครื่องบินหลังรองหลังที่ 1 (Satellite terminal 1) เพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น 60 ล้านคนได้ในปี 2563



## 2.2 สภาพการแข่งขันภายในประเทศ

สำหรับธุรกิจการเติมน้ำมันอากาศยานในระดับประเทศ ท่าอากาศยานที่ดำเนินการโดย ทอท. มีทั้งสิ้น 6 แห่ง มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก รองลงมาเป็นท่าอากาศยานดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ และเชียงราย บริษัทให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินขาเข้า-ออก ร้อยละ 75 ของทั้งหมด ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทเป็นผู้ได้สิทธิในการให้บริการ 1 ใน 2 ราย โดยในปี 2562 มีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 89.0 ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองบริษัทได้รับสิทธิเป็นผู้ให้บริการรายเดียว และสำหรับท่าอากาศยานอื่นๆ บริษัทมีนโยบายขยายการลงทุนในทุกท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับนโยบายของ ทอท. ที่จะเปิดให้เข้าแข่งขันเพื่อขอรับสัมปทานในอนาคต

นอกจากท่าอากาศยานที่ดำเนินงานโดย ทอท. แล้ว ปัจจุบันบริษัทได้ให้บริการเติมน้ำมันในท่าอากาศยาน สมุย สุโขทัยและตราด ที่ บมจ.การบินกรุงเทพ เป็นเจ้าของท่าอากาศยานทั้ง 3 แห่ง และเป็นผู้บริหารสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส โดยเป็นผู้ได้รับสิทธิเพียงรายเดียว ในปี 2562 มีปริมาณการเติมน้ำมันรวม 23.6 ล้านลิตร ลดลงร้อยละ 8.9 จากปีก่อน ด้วยจำนวนเที่ยวบินรวม 6,669 เที่ยวบิน

ในปี 2566 รัฐบาลมีโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนพัฒนาชาติไทยแลนด์ 4.0 ที่มีเป้าหมายในการเพิ่มศักยภาพทางการคมนาคมและเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งสิ่งสำคัญที่จะทำให้โครงการ EEC ประสบความสำเร็จ คือ การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ของกรุงเทพฯ โดยเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการขนส่งทางอากาศรองรับการขยายตัวของธุรกิจและอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคตะวันออก ช่วยสนับสนุนประเทศให้เป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แม้ว่าจะมีที่ตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ไม่กระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในทางตรงกันข้าม หากการเชื่อมโยงการเดินทางภาคพื้นดินโดยโครงการรถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ ก็จะทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางได้สะดวกและสามารถดึงดูดผู้มาใช้บริการในภูมิภาคได้เพิ่มมากขึ้น เป็นผลดีต่อภาพรวมของประเทศ โดยในปี 2562 บริษัทเข้าร่วมประมูลเพื่อเป็นผู้ลงทุนและบริหารระบบให้บริการน้ำมันอากาศยานของท่าอากาศยาน โดยเมื่อรวมขีดความสามารถของท่าอากาศยานเข้าทั้ง 3 แห่งแล้ว จะทำให้มี 7 ทางวิ่ง สามารถรองรับผู้โดยสารรวมกันได้สูงสุดถึง 160 ล้านคนภายในปี 2576

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

## 2.3 แนวโน้มสภาวะอุตสาหกรรมและสภาพการแข่งขันในปี 2563

แนวโน้มของการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในปี 2563 ยังมีแนวโน้มขยายตัวในเกณฑ์ดีอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีความกังวลจากคาดการณ์ของภาคการท่องเที่ยวที่อาจได้รับผลกระทบจากปัจจัยมหภาคภายนอก แต่ทิศทางของตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สำคัญ อาทิ นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกในตลาดหลักๆ ยังมีแนวโน้มที่ดี โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่นและอินเดีย ซึ่งนโยบายการกระตุ้นต่างๆ ของภาครัฐทำให้คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งสิ้นประมาณ 40.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.5 โดยมีปัจจัยเกื้อหนุนจากมาตรการกระตุ้นท่องเที่ยวของรัฐบาล อาทิ เพิ่มร้านค้าและจุดคืน VAT Refund ขยายเวลาเปิดด่านชายแดนมาเลเซียและ สปป.ลาว เป็น 24 ชั่วโมง ในช่วงวันหยุด และขยายเวลามาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa On Arrival : VOA) จนถึงวันที่ 30 เมษายน 2563 ตลอดจนการเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบินต่างๆ เช่น ทางใจ-เซี่ยงไฮ้ เช่น ไค-กรุงเทพฯ มิวนิค-กรุงเทพฯ และโตเกียว-เชียงใหม่ ขณะเดียวกันเมืองรองก็เริ่มเป็นที่รู้จักและได้รับความนิยมระดับโลก เช่น บุรีรัมย์ ติดอันดับ Trending Destination 2020 ของ Airbnb และสุโขทัยได้รับเลือกเป็นเมืองสร้างสรรค์โลกเมืองใหม่จากการคัดเลือกโดย UNESCO อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยเชิงลบจากเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า ขึ้นภาษี VAT ของญี่ปุ่น เมื่อเดือนตุลาคม 2562 และสหภาพยุโรป (Brexit) ขณะที่เงินบาทยังคงแข็งค่าต่อเนื่อง และการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรงจนรัฐบาลจีนประกาศปิดเมืองอู่ฮั่น และห้ามการเดินทางเข้าออกเมืองตั้งแต่วันที่ 23 ม.ค. 2563 เป็นต้นมา ซึ่งการระบาดยังแพร่กระจายอย่างต่อเนื่องจนมีหลายประเทศเข้าชายแดนประเทศเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น เช่น ญี่ปุ่น สิงคโปร์ สถานการณ์พัฒนาทำให้มีผู้ติดเชื้อทั่วโลกมากกว่า 80,000 คน จนทำให้ผู้เดินทางมีความวิตกกังวลและไม่เดินทาง ยังส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำมันอากาศยานอย่างมาก

บริษัทจึงคาดว่าความต้องการปริมาณน้ำมันอากาศยานรวมในปี 2563 จะลดลงในอัตราร้อยละ 2.2 ด้วยจำนวนรวมทั้งสิ้น 6,000 ล้านลิตร เฉลี่ย 16.4 ล้านลิตรต่อวัน น้อยกว่าปี 2562 จำนวน 138 ล้านลิตร แบ่งเป็นปริมาณน้ำมันที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จำนวน 1,350 ล้านลิตร ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 1.9 เฉลี่ย 3.7 ล้านลิตรต่อวัน และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 4,650 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.4 เฉลี่ย 12.7 ล้านลิตรต่อวัน

สำหรับส่วนแบ่งการตลาดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีการแข่งขันในส่วนของการให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานนั้น บริษัทตั้งเป้าหมายรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาดไว้ให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 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 ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation : FPT) และบริษัท ท่อส่งน้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด

(THAPPLINE) ซึ่งต่อเชื่อมท่อมาจากโรงกลั่นน้ำมันโดยตรงหรือรับน้ำมันจากทางเรือบรรทุกน้ำมันซึ่งสามารถรับน้ำมันจากโรงกลั่นน้ำมันภายในประเทศและนำเข้าจากต่างประเทศได้ด้วย

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

## 2.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

-ไม่มี-

## 2.6 แผนการดำเนินกิจการในอนาคต

แม้ว่าผลการดำเนินงานตลอดระยะเวลา 36 ปีที่ผ่านมาของบริษัทจะประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่จากกระแสการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน ก่อปรกับปัญหาเศรษฐกิจโลกและการเมือง ตลอดจนการเกิดภัยพิบัติและโรคระบาดต่างๆ เช่นการแพร่กระจายของฝุ่นขนาดเล็ก (PM 2.5) การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา เป็นปัจจัยสำคัญที่กระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งส่งผลต่อความไม่แน่นอนในการดำเนินธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยานอันเป็นรายได้หลักของกลุ่มบริษัท จากปัจจัยต่างๆดังกล่าว บริษัทจึงได้มีการเตรียมการเพื่อสร้างความมั่นคงด้านรายได้แก่กลุ่มบริษัท และลดการพึ่งพิงรายได้จากธุรกิจหลัก โดยได้วิเคราะห์ข้อมูลจากปัจจัยภายในและปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ทั้งในมุมมองด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางการสร้างรายได้และการเติบโตขององค์กรที่สะท้อนถึงวิสัยทัศน์การเป็นองค์กรแห่งความยั่งยืน มีการบริหารจัดการที่ดี

บริษัทได้จัดทำแผนกลยุทธ์เพื่อการเติบโตของกลุ่มบริษัทประกอบด้วย 3 แนวทางหลัก ซึ่งมีกรอบระยะเวลาในการดำเนินการในระยะแรกไว้ 5 ปีตั้งแต่ปี 2563 – 2567 ดังนี้

- 1) การขยายการลงทุนด้านการบริการน้ำมันอากาศยานไปในท่าอากาศยานแห่งอื่น (Core business expansion) บริษัทเป็นผู้เชี่ยวชาญ มีความถนัดในธุรกิจบริการน้ำมันอากาศยาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งถือเป็นจุดแข็งที่สำคัญของบริษัท บริษัทจึงมีความพร้อมอย่างสูงในการขยายธุรกิจด้านการบริการน้ำมันอากาศยานไปยังท่าอากาศยานทั้งในประเทศและในต่างประเทศ ในการลงทุนดังกล่าวบริษัทอาจจะพิจารณาดำเนินการด้วยตนเองหรือพิจารณาเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบการรายอื่น ทั้งนี้ บริษัทมีความสนใจที่จะขยายธุรกิจไปยังต่างประเทศโดยเฉพาะในประเทศที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง
- 2) การขยายการลงทุนไปในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกัน (Adjacency business) โดยอาศัยความเชี่ยวชาญและองค์ความรู้ของบริษัท และเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าให้มากขึ้น บริษัทจึงจะเป็นผู้ให้บริการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบ

เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์ต่างๆ การผลิตอุปกรณ์เครื่องมือสนับสนุนอากาศยานต่างๆ การพัฒนาแพลตฟอร์มตลอดจนการให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินและทำอากาศยานผ่านเทคโนโลยีต่างๆ เช่น blockchain และ AI เป็นต้น

- 3) การขยายลงทุนไปสู่ธุรกิจใหม่ (Non-core business) โดยการลงทุนในธุรกิจที่ช่วยสนับสนุนความยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งนอกจากจะเป็นธุรกิจที่สอดคล้องกับหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนแล้ว ยังสามารถสร้างรายได้ให้แก่บริษัทอย่างคงที่โดยไม่แปรผันตามปัจจัยการขึ้นลงของภาวะเศรษฐกิจ เช่น การผลิตและจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าจากพลังงานทดแทนประเภทหมุนเวียนต่างๆ (พลังงานแสงอาทิตย์ ลม หรือน้ำ) การให้บริการจัดการประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงานไฟฟ้าแก่องค์กรต่างๆ ด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (energy management system) เป็นต้น

นอกจากนี้ เพื่อให้กลยุทธ์ดังกล่าวสามารถขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเป็นการส่งเสริมให้บุคลากรของกลุ่มบริษัทมีประสบการณ์การทำงานที่หลากหลายมากขึ้น บริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านการเติบโตของกลุ่มบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ

จากแผนกลยุทธ์ข้างต้น บริษัทมีเป้าหมายหลักเพื่อสร้างความยั่งยืนและกระจายความเสี่ยงของรายได้กลุ่มบริษัท ผ่านการสร้างสมดุลของโครงสร้างรายได้จากธุรกิจหลัก (Core business) และธุรกิจใหม่อื่นๆ (Non-Core Business) ในสัดส่วนที่เท่ากันในอัตรา 50:50 ซึ่งคาดว่าจะการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างรายได้ดังกล่าวจะบรรลุผลได้ภายในปี 2578

ในปี 2563 นี้บริษัทมีแผนดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยจะมีการย้ายอาคารสถานีให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานที่ดอนเมือง และก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานแห่งใหม่แทนพื้นที่เดิม ซึ่งจะประกอบด้วย อาคารสำนักงาน โรงซ่อมบำรุงรถเติมน้ำมัน ถังเก็บน้ำมันใต้ดินพร้อมปั๊มสูบน้ำมัน Jet A-1 จุดเติมน้ำมันให้กับรถเติมน้ำมันประเภท Refueller ระบบน้ำและไฟดับเพลิง รวมทั้ง สถานีทดสอบอุปกรณ์เติมน้ำมันอากาศยาน ทั้งนี้เพื่อสนองตอบแผนแม่บทโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 ของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) นอกจากนี้ ยังมีโครงการก่อสร้างถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ขนาดความจุ 15 ล้านลิตร ณ สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการจัดเก็บน้ำมันของถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานสำหรับรองรับการขยายการให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรอง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของทอท. โดยจะเริ่มดำเนินการออกแบบและก่อสร้างในไตรมาส 3 ของปี 2563 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในไตรมาส 4 ของปี 2564

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่มีผลกระทบต่อทั้งด้านลบและบวกซึ่งถือเป็นความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจเชิงเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดังนั้นบริษัทจึงให้ความสำคัญในการปรับปรุงกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับกรอบการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐานสากล COSO ERM 2017 : The Committee of Sponsoring Organizations of the Trade way Commission – Enterprise Risk Management 2017 ซึ่งมุ่งเน้นการบูรณาการบริหารความเสี่ยงเข้ากับการจัดการเชิงกลยุทธ์ให้เป็นกระบวนการเดียวกันและนำมาเป็นมาตรฐานอ้างอิงร่วมกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG Code 2560) เพื่อสร้างคุณค่าให้ธุรกิจอย่างยั่งยืน

#### โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

บริษัทมีโครงสร้างการบริหารความเสี่ยง 2 ระดับ ได้แก่ (1)ระดับองค์กร (Corporate Level) ดำเนินการผ่านคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee : RMC) ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท (Board Committee) ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและสอดส่องดูแลการบริหารความเสี่ยงของบริษัทและบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) สอดทานระบบการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัท(Board Committee) รับทราบรายงานการบริหารความเสี่ยงรายไตรมาส (2)ระดับกระบวนการ (Functional Level) ดำเนินการโดยผู้บริหารแต่ละฝ่าย ทั้งนี้ กำหนดให้มีแผนลดระดับความเสี่ยงที่สนับสนุนและสอดคล้องกับระดับองค์กรรวมทั้งรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงทั้ง 2 ระดับในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรายไตรมาส โดยมีสำนักบริหารความเสี่ยงและกลยุทธ์องค์กรตรวจสอบและจัดทำรายงานเพื่อเป็นฐานข้อมูลความเสี่ยงทั้งองค์กรที่มีความต่อเนื่องและมีหลักฐานอ้างอิงได้

#### วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

บริษัทมุ่งเน้นการสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงด้วยการสื่อสารสร้างความตระหนักรู้แก่บุคลากรทุกระดับในประโยชน์ของการบริหารความเสี่ยงที่ส่งผลให้ทุกฝ่ายในองค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกัน รวมทั้งได้นำความสำเร็จของการบริหารความเสี่ยงเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานของบุคลากรทุกระดับผนวกกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้มีการรายงานความคืบหน้าของแผนบริหารความเสี่ยงผ่าน Electronic Form อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บุคลากรเกิดความรู้ความเข้าใจในการดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงก่อให้เกิดเป็นวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร

ความสำเร็จของการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ปัจจัยเสี่ยงต่างๆได้รับการบริหารจัดการอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการที่ดี สามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นตามนโยบายจ่ายเงินปันผลอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทเฝ้าติดตาม รวมทั้งปัจจัยเสี่ยงใหม่(Emerging Risk) ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อบริษัท ดังนี้

## 1. ความเสี่ยงทางธุรกิจ

### 1.1 ความเสี่ยงด้านการมีแหล่งรายได้จากธุรกิจประเภทเดียว

ธุรกิจบริการจัดเก็บและเติมน้ำมันอากาศยานยังคงเป็นแหล่งรายได้หลักของบริษัทในปี 2562 ซึ่งการเติบโตของรายได้ขึ้นอยู่กับปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานที่ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ สมุย สุโขทัยและตราด โดยเรียกเก็บค่าบริการจากบริษัทผู้ค้าน้ำมัน และบมจ.การบินไทยซึ่งเป็นสายการบินที่จัดหาน้ำมันอากาศยานเอง ทั้งนี้กลุ่มลูกค้าดังกล่าวเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ถึงแม้ว่าบริษัทมีการพึ่งพิงรายได้จากบริษัทผู้ค้าน้ำมัน 1 รายในสัดส่วนประมาณร้อยละ 40-45 แต่ด้วยลักษณะธุรกิจบริษัทที่มีคู่แข่งในส่วนของบริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียง 1 ราย ดังนั้นบริษัทจึงมีความเสี่ยงระดับต่ำในประเด็นการสูญเสียลูกค้าหรือผิวนิดชำระหนี้จากกลุ่มลูกค้าดังกล่าวรวมทั้งการที่กลุ่มลูกค้าทำการตลาดเพื่อให้สายการบินเปลี่ยนไปใช้บริการเติมน้ำมันกับคู่แข่ง อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงด้านธุรกิจที่มีผลกระทบทำให้ปริมาณการเติมน้ำมันอากาศยานลดลงยังคงเป็นประเด็นที่บริษัทเฝ้าติดตาม เช่น แนวโน้มเหตุการณ์วุ่นวายทางการเมือง วิกฤตเศรษฐกิจโลก โรคระบาด ภัยธรรมชาติ โครงการขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย ประสิทธิภาพของอากาศยานรุ่นใหม่ที่ประหยัดน้ำมันเพิ่มขึ้น โครงการรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น

เนื่องด้วยบริษัทพึ่งพิงรายได้จากธุรกิจหลักเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงมีความเข้มงวดในการเฝ้าติดตามดัชนีชี้วัดความเสี่ยงด้านการเงิน (Key Risk Indicators : KRIs) ประกอบด้วย EBITDA กระแสเงินสดและค่าใช้จ่ายรวม เพื่อเป็นสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าหากKRIs กระทั่ง Trigger Point กำหนดให้บริษัทออกมาตราการจัดการความเสี่ยงเร่งด่วน เช่น การชะลอการลงทุนหรือปรับลดค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับรายได้ที่ลดลง ส่งผลให้บริษัทยังคงความสามารถจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นได้อย่างต่อเนื่องทุกปี นอกจากนี้เพื่อกระจายความเสี่ยงของการพึ่งพิงรายได้จากธุรกิจหลักประเภทเดียว บริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านการเติบโตของกลุ่มบริษัทเพื่อดำเนินการขยายธุรกิจหลักไปยังท่าอากาศยานต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องและธุรกิจอื่นๆ ภายในกรอบแนวทางขยายรายได้ที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และผ่านการพิจารณาจากที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร โดยเริ่มดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมในปี 2563

### 1.2 ความเสี่ยงจากโครงการลงทุน

บริษัทมีการลงทุนในโครงการก่อสร้างของบริษัทและลงทุนขยายธุรกิจผ่านบริษัทย่อย ซึ่งแต่ละโครงการมีความเสี่ยงที่แตกต่างกันตามประเภทของการลงทุน อย่างไรก็ตาม บริษัทกำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงโครงการ ดังนี้

#### 1.2.1 การบริหารความเสี่ยงโครงการลงทุนของบริษัท

กำหนดให้มีการประเมินความเสี่ยงและจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงสำหรับโครงการลงทุนที่มีมูลค่าตั้งแต่ 30 ล้านบาทขึ้นไป ทำให้มีการรายงานความคืบหน้าของแผนบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องจนกว่าโครงการแล้วเสร็จสมบูรณ์ ในการนี้มีการจัดตั้งคณะกรรมการโครงการเพื่อควบคุมงานก่อสร้างและคณะกรรมการตรวจรับงานเพื่อสอบทานและยืนยันความสำเร็จของโครงการ

### 1.2.2 การบริหารความเสี่ยงโครงการลงทุนในบริษัทย่อย

ปัจจุบันบริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยจำนวน 5 บริษัท และจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในปี 2563 เพื่อดำเนินการตามกลยุทธ์เติบโตของกลุ่มบริษัท (Growth Strategy : BAFS Group) จึงมีความเสี่ยงจากโครงการลงทุน อย่างไรก็ตามกำหนดให้ทุกโครงการจัดทำ Due Diligence อย่างเข้มงวดและจัดหาที่ปรึกษาที่เชี่ยวชาญเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในธุรกิจให้แก่ผู้ดำเนินโครงการ รวมทั้งแต่งตั้งบุคลากรระดับบริหารที่มากด้วยความรู้ความสามารถไปดำรงตำแหน่ง ผู้บริหารระดับสูงสุดในแต่ละบริษัทโดยมีการรายงานผลการดำเนินงานผ่านที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร(Executive Committee) ทุกเดือนและที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท (Board Committee) ทุก 6 เดือน รวมทั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีอำนาจหน้าที่สอดส่องดูแลการบริหารความเสี่ยงโครงการ ของกลุ่มบริษัท จึงกำหนดให้ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทย่อยรายงานความคืบหน้าของโครงการและการบริหารความเสี่ยงในประเด็นต่าง ๆ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรายไตรมาส

## 2. ความเสี่ยงจากการดำเนินงาน

### 2.1 ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการ

การดำเนินธุรกิจให้บริการรับ เก็บ จ่ายน้ำมันอากาศยาน ให้ความสำคัญสูงสุดในเรื่อง คุณภาพ ความปลอดภัยและการตรงต่อเวลา จึงต้องมีความพร้อมทั้งด้านระบบอุปกรณ์และบุคลากรที่ตระหนักถึงการปฏิบัติตามขั้นตอนการให้บริการอย่างเคร่งครัด จึงมีการประกาศเจตนารมณ์การเป็น ZERO Aircraft Accident เพื่อสร้างความไว้วางใจแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งมีการประชุมหรือการทวนสอบเพื่อติดตามการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

- ☐ คณะอนุกรรมการกิจการเชื้อเพลิง (Fuelling Operations Committee) ประกอบด้วยผู้บริหารของบริษัทและผู้แทนจากบริษัทน้ำมันที่มีประสบการณ์ด้านน้ำมันอากาศยาน ประชุมรายไตรมาสเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการปรับปรุงกระบวนการบริการน้ำมันอากาศยานให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นและกำหนดให้มีการตรวจสอบระบบปฏิบัติการให้บริการน้ำมันอากาศยานตามข้อกำหนดของกลุ่มผู้ตรวจสอบบริษัทน้ำมัน (Joint Inspection Group – JIG) ปีละ 1 ครั้ง
- ☐ มีการบริหารความเสี่ยงตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 และ OHSAS 18001:2007 และ COSO ERM 2017
- ☐ มีบริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัท บาฟส์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด คิดค้นนวัตกรรมเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์และพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการน้ำมันอากาศยาน และบริษัท บาฟส์ อินเทค จำกัด เป็นผู้ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานตามความต้องการของบริษัทที่มุ่งเน้นการให้บริการด้วยคุณภาพและความปลอดภัยสูงสุด

### 2.2 ความเสี่ยงจากการพัฒนาขีดความสามารถองค์กรไม่ทันต่อการดำเนินธุรกิจที่มีความท้าทายเพิ่มขึ้น

ความสามารถขององค์กรเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินธุรกิจท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของระบบดิจิทัล การแข่งขันที่เปิดกว้างในโลกไร้พรมแดน ดังนั้น บุคลากรและกระบวนการดำเนินงานเป็นส่วนประกอบหลักของขีดความสามารถที่จะนำความสำเร็จไปสู่เป้าหมายขององค์กร ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นคือ การไม่สามารถ



พัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรและกระบวนการทำงานได้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ทำให้บริษัทสูญเสียโอกาสการเติบโตทางธุรกิจ

บริษัทจึงมีการปรับโครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกันทั้งกลุ่มบริษัท รวมทั้งคัดสรรและพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Top Talent) เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจทั้งกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ยังมีการจัดทำฐานข้อมูลการจัดการความรู้ทั้งหมด (Knowledge Management) ในระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อต่อยอดเป็นนวัตกรรมและมุ่งสู่การพัฒนาองค์ความรู้ขยายธุรกิจด้านฝึกอบรมและที่ปรึกษาการให้บริการน้ำมันอากาศยานในระดับ World Class Excellent Operation

## 2.3 ความเสี่ยงจากภัยอันตรายที่อาจเกิดจากอัคคีภัย ภัยธรรมชาติ หรือการก่อการร้าย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องมีการสำรองน้ำมันอากาศยานไว้ในถังเก็บน้ำมันอากาศยานที่สถานีบริการจัดเก็บน้ำมันในบริเวณใกล้เคียงกับท่าอากาศยานที่บริษัทให้บริการ ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอัคคีภัย รวมทั้งภัยธรรมชาติ ภัยจากการก่อการร้าย ภัยอันตรายอื่น ๆ ที่ยากต่อการคาดการณ์ได้ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญต่อบุคคล ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมและอาจทำให้การดำเนินงานของบริษัทหยุดชะงักได้

บริษัทจึงมุ่งเน้นการบริหารความเสี่ยงตามระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย รวมทั้งกำหนดให้บุคลากรปฏิบัติตามนโยบายอาชีวอนามัย ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างเคร่งครัด มีคณะกรรมการศูนย์การบริหารวิกฤต (Crisis Management Center: CMC) รองรับหากเกิดเหตุการณ์วิกฤต รวมทั้ง มีการจัดทำแผนการให้บริการอย่างต่อเนื่องตามแนวทางระบบ ISO 22301:2012 ซึ่งเป็นการส่งเสริมการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และลดความเสี่ยงเรื่องธุรกิจหยุดชะงัก (Business Disruption) รวมทั้งได้ถ่ายโอนความเสี่ยงส่วนหนึ่งโดยทำประกันภัยไว้กับ บมจ. ทิพยประกันภัยร่วมกับ บมจ.กรุงเทพประกันภัย

## 2.4 ความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมชัดเจนขึ้น เช่น ภาวะฝุ่น PM2.5 ภาวะโลกร้อนจากก๊าซเรือนกระจก เป็นต้น ถือเป็นประเด็นที่ทั่วโลกให้ความสำคัญและพยายามผลักดันให้มีการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วม Global Market Base Measure : GMBM in Pilot Phase 2021-2023 ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงในประเด็นของกฎระเบียบภาคบังคับให้ธุรกิจการบินควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตั้งแต่ปี 2563 (Risk driven by change in regulation : GMBM in CORSIA) ด้วยการเก็บภาษีคาร์บอนในธุรกิจการบิน

เพื่อลดระดับความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ บริษัทจึงมีการจัดตั้งคณะทำงานลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกซึ่งรวมผู้แทนจากบริษัทย่อย ร่วมกันศึกษาหาแนวทางการพัฒนาพลังงานทางเลือกและพลังงานทดแทนรวมทั้งดำเนินการขึ้นทะเบียนโครงการที่สามารถลดก๊าซเรือนกระจกเพื่อสร้างคาร์บอนเครดิตและตั้งเป้าหมายให้กลุ่มบริษัทมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ (Carbon Neutral Company) ในปี 2563 บริษัทจึงได้เข้าร่วมโครงการเปิดเผยข้อมูลก๊าซเรือนกระจกในระดับสากล (Carbon Disclosure Project : CDP) รวมทั้งมีการกำหนดแผนลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกลยุทธ์หลักด้านความยั่งยืนตั้งแต่ปี 2561 จนถึงปัจจุบัน ในขณะเดียวกัน บริษัทได้มองเห็นโอกาสในการดำเนินธุรกิจขายคาร์บอนเครดิตเมื่อโครงการขายต่อขนส่งน้ำมันแบบ Multi Product ไปภาคเหนือของ

FPT เปิดดำเนินการอย่างสมบูรณ์ในปี 2563 ทำให้กลุ่มบริษัทมีส่วนช่วยลดความผันผวนของสภาวะอากาศโลกอย่างเป็นรูปธรรม

### 3. ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่

#### 3.1 ความเสี่ยงจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

ปัจจุบันความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและพลังงานทางเลือกเริ่มมีบทบาทมากขึ้น รวมไปถึงนโยบายจากภาครัฐในด้านสิ่งแวดล้อมที่แสดงเจตจำนงในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการส่งเสริมพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือกซึ่งได้กำหนดเป้าหมายเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนเป็นร้อยละ 30 ของการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในปี 2579 ทั้งในรูปของพลังงานไฟฟ้า ความร้อนและเชื้อเพลิงชีวภาพ อาจทำให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลงอย่างต่อเนื่องซึ่งในระยะยาวย่อมมีผลกระทบต่อธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับพลังงาน อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงดังกล่าวเป็นโอกาสในการริเริ่มขยายธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับพลังงานทดแทนและสิ่งแวดล้อมรวมทั้ง การปรับเปลี่ยนอุปกรณ์เติมน้ำมันอากาศยานและอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นจากการใช้น้ำมันเป็นการใช้พลังงานแบตเตอรี่ บริษัทจึงจัดตั้งคณะทำงานรับผิดชอบดำเนินการขยายธุรกิจดังกล่าวและเริ่มดำเนินการในปี 2563 เพื่อให้กลุ่มบริษัทบรรลุถึงเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ใช้คาร์บอนต่ำ

#### 3.2 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ปัจจุบันเทคโนโลยีดิจิทัลมีบทบาทสำคัญในการดำเนินธุรกิจทำให้รูปแบบธุรกิจเกิดการเปลี่ยนแปลงด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีต่างๆ เช่น เทคโนโลยีการสื่อสารในโลกไร้พรมแดน เทคโนโลยี Cloud, Big Data, Robotics, Machine Learning , Artificial intelligence : AI เป็นต้น ดังนั้นหากธุรกิจเพิกเฉยต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมเป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบมหาศาลเช่นกรณีศึกษา บริษัทโกดัก เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ ธุรกิจปัจจุบันจึงมีการปฏิรูปการดำเนินธุรกิจเพื่อการดำรงธุรกิจอย่างยั่งยืนและแสวงหาโอกาสใหม่ๆ ในการขยายธุรกิจด้านดิจิทัลซึ่งรวมถึงบริษัทด้วยที่มองความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ดังกล่าวเป็นโอกาสในการริเริ่มขยายธุรกิจด้านดิจิทัลและซอฟต์แวร์และได้เริ่มสร้างรายได้จากลูกค้าในกลุ่มบริษัทตั้งแต่ปี 2562 รวมทั้งศึกษาการนำ Blockchain มาใช้เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพธุรกิจน้ำมัน

#### 3.3 ความเสี่ยงด้านภัยคุกคามไซเบอร์

การพึ่งพาเทคโนโลยีที่มากขึ้น รวมทั้งความพยายามโจมตีจากมัลแวร์เพื่อเรียกค่าไถ่(Ransomware) อาจส่งผลให้ระบบปฏิบัติการคอมพิวเตอร์หรือเครือข่ายของบริษัทไม่สามารถตอบสนองการทำงานจนเกิดการหยุดชะงักทางธุรกิจได้ในที่สุด รวมทั้งการถูกปล่อยข้อมูลส่วนตัวหรือข้อมูลที่เป็นความลับไปสู่สภาพแวดล้อมที่ไม่น่าเชื่อถือล้วนเป็นความเสี่ยงด้านภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศ ดังนั้น บริษัทจึงได้ระบุความเสี่ยงด้านภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศในระดับองค์กร (Corporate Risk) ซึ่งมีการรายงานผลการบริหารความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยผู้ตรวจสอบภายนอก รวมทั้งมีการบริหารความเสี่ยงในระบบมาตรฐานสากล ISO 9001:2015

#### 4. ความเสี่ยงทางการเงิน

บริษัทและบริษัทย่อย(กลุ่มบริษัท) มีการขอสินเชื่อเพื่อลงทุนในโครงการขยายธุรกิจต่าง ๆ จึงมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขชำระหนี้ที่ระบุไว้ในแต่ละสัญญาเงินกู้ อย่างไรก็ตามบริษัทมีการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินอย่างรัดกุมและมีประสิทธิภาพด้วยการกำหนดความเสี่ยงที่ยอมรับได้และระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ด้านการเงิน(Financial Risk Appetite and Risk Tolerance) กำหนดดัชนีชี้วัดความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Key Risk Indicators) เพื่อติดตามควบคุมฐานะทางการเงินของบริษัทให้อยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้ง มีการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดเพื่อบริหารความเสี่ยงสภาพคล่องอย่างต่อเนื่อง การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวกำหนดให้เป็นการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร(Corporate Risk Management) ดังนั้น คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจึงมีการสอดส่องดูแลการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินอย่างครบถ้วน รวมทั้ง มีการสอบทานโดยคณะกรรมการตรวจสอบและรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทตามลำดับ

#### 5. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์สินที่อาจทำให้ไม่ได้รับเงินปันผล

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

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สรรองตามกฎหมาย และสรรองอื่นๆ ในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 โดยคำนวณจากกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท อัตราการจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับสภาพคล่องและแผนการขยายงานของบริษัทในอนาคต อย่างไรก็ตามตลอด 5 ปีที่ผ่านมาในช่วงตั้งแต่ปี 2556 -2560 อัตราการจ่ายเงินปันผลหลังหักสรรองต่างๆ เฉลี่ยของบริษัทจะสูงกว่าอัตราการจ่ายเงินปันผลที่กำหนดไว้ในนโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทมาโดยตลอด

สำหรับผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทในปี 2562 มีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี ส่งผลให้บริษัทได้รับการต่ออายุสมาชิกแนวร่วมภาคเอกชนในการต่อต้านคอร์รัปชั่นและได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังได้รับคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในจำนวน 57 หลักทรัพย์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ นำมาคำนวณดัชนีหุ้นยั่งยืน (SET THSI INDEX) อีกด้วย ในขณะที่โครงการขยายการลงทุนเพื่อสร้างความเติบโตของฐานรายได้ของกลุ่มบริษัทนั้น ปัจจุบันความก้าวหน้าของโครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ดังนั้นโอกาสที่บริษัทจะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นจึงอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ

#### 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

4.1 สินทรัพย์ถาวรหลักของบริษัทและบริษัทย่อยที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายละเอียดดังนี้

##### ตารางแสดงทรัพย์สินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ	ภาวะผูกพัน
1	ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน ( Land & land improvement ) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ,ลำปาง,พิจิตร,กำแพงเพชร	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	-	322.77	มี บางส่วน (**), (***)
2	สิ่งปรับปรุงสินทรัพย์เช่า ( Leasehold Improvement ) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.23 - 13.63	4.92	ไม่มี
3	เครื่องตกแต่ง และอุปกรณ์สำนักงาน ( Furniture fixtures and office equipment ) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน,สมุย,สุโขทัย	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.08 – 10.01	61.68	ไม่มี
4	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างระบบคลังเชื้อเพลิง ( Main depot facilities ) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ,บางปะอิน	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.10 – 39.44	7,819.31	มี บางส่วน (**), (***)
5.	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	18.52 – 18.81	56.67	มี (****)
6	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอด (Hydrant Equipment) ที่ตั้ง : ดอนเมือง	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	3.08-13.10	18.52	ไม่มี
7	อุปกรณ์และสิ่งก่อสร้างสถานีบริการในลานจอด (Intoplane substation) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.25-19.43	52.58	ไม่มี
8	รถเติมน้ำมันอากาศยานและรถบริการ ( Vehicle Fleet ) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทเป็นเจ้าของ	0.58-9.01	330.36	ไม่มี
9	ยานพาหนะและอุปกรณ์ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน (Motor vehicle & equipment under financial lease agreement) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	ทรัพย์สินได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	0.05 - 3.84	14.23	ไม่มี
10	งานระหว่างก่อสร้าง / อุปกรณ์ระหว่างติดตั้ง (*)	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	-	4,015.94	ไม่มี
	รวม			12,696.98	

#### หมายเหตุ

(\*) ทรัพย์สินที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างจะไม่นำมาคิดค่าเสื่อมราคา ดังนั้นอายุการใช้งานจึงยังไม่ลดลง

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

(\*\*\*)บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (บริษัทย่อย) ได้จ้างระบบท่อน้ำมันและระบบคลังน้ำมัน มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 211 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันหนี้สินระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการและจ้างที่ดินรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างระบบท่อน้ำมันและอุปกรณ์ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 8,919 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

(\*\*\*\*) บริษัท บาฟทีอินเทค จำกัด (บริษัทย่อย) ได้จ้างที่ดินรวมทั้งสิ่งปลูกสร้างซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 95 ล้านบาท เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะยาว

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายละเอียด ดังนี้

#### ตารางแสดงสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1	ซอฟต์แวร์ คอมพิวเตอร์ ( Computer software ) ที่ตั้ง : ดอนเมือง ,สุวรรณภูมิ	บริษัทและบริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	0.03-5.01	32.84	ไม่มี
	รวม			32.84	

4.3 สิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า ของบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายละเอียด ดังนี้

#### ตารางแสดงสิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทย่อย ปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1 (*)	สิทธิการใช้ที่ดินตามสัญญาเช่าของบริษัทย่อย ( Right to use leased land of subsidiary ) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	6.74	16.60	ไม่มี
2 (**)	สิทธิการใช้อาคารตามสัญญาเช่าที่ดินของบริษัทย่อย ( Subsidiary's right to use building under land lease agreement ) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	บริษัทย่อยเป็นเจ้าของ	8.75-13.76	11.11	ไม่มี
	รวม			27.71	

4.4 ต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทาน ของบริษัทและบริษัทย่อยใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงต้นทุนโครงการภายใต้สัญญาสัมปทานที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย ปี 2562

(หน่วย : ล้านบาท)

	ลักษณะสำคัญ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	อายุการใช้งานที่เหลือ (ปี)	มูลค่าสุทธิ	ภาระผูกพัน
1 (*)	อุปกรณ์ อาคาร และสิ่งปลูกสร้าง สถานีบริการ ( Equipment,building and intoplane substation ) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็น เจ้าของ	7.01	76.88	ไม่มี
2 (*)	อุปกรณ์ท่อทางใต้ลานจอดของบริษัทย่อย ( Hydrant equipment ) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็น เจ้าของ	17	952.45	ไม่มี
3. (**)	สิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญา สัมปทาน (Right to use leased land related to concession agreement )	กระทรวงการคลังเป็น เจ้าของ	6.74	428.54	ไม่มี
4 (***)	ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย (Concession of a subsidiary) ที่ตั้ง : สุวรรณภูมิ	กระทรวงการคลังเป็น เจ้าของ	16.75	23.59	ไม่มี
	รวม			1,481.46	

#### หมายเหตุ

- (\*) ภายใต้สัญญาโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน และสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการบริการส่งน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับบริษัทฯ และบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ตามลำดับ กำหนดให้บริษัทฯ โอนอุปกรณ์ อาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่างๆ ของอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามสัญญาให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กระทรวงการคลังทันทีนับแต่การก่อสร้างเสร็จสิ้น ส่วนบริษัทย่อยต้องโอนท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงแรงดันสูงระบบ Hydrant ให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ภายใน 60 วันก่อนการเปิดให้บริการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 การโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาทั้งสองฉบับ อยู่ระหว่างการดำเนินการ
- (\*\*) บริษัทฯได้ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (บริษัทย่อย) ซึ่งในการจัดทำงบการเงินรวมได้แสดงรายการผลต่างระหว่างเงินลงทุนดังกล่าวกับส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อย ณ วันซื้อ เป็น “ค่าสัมปทานของบริษัทย่อย” และตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีเส้นตรงเป็นเวลา 30 ปีตามอายุของสัมปทานของบริษัทย่อย นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญา
- (\*\*\*) บริษัทฯบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสิทธิในการใช้ที่ดินเช่าที่เกี่ยวข้องกับสัญญาสัมปทานด้วยราคาทุนซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันในการจ่ายค่าเช่าที่ดินสำหรับใช้ในการดำเนินงานให้บริการตามสัญญาสัมปทาน

ตารางแสดงการสรุปสาระสำคัญของสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวของบริษัทและบริษัทย่อย

ณ 31 ธันวาคม 2562

ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุสัญญา
<b>BAFS</b> 1. ท่อทางใต้ลานจอด ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง (Hydrant Pipeline)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ม.ค.61-27 ม.ค.64	2.67	3 ปี
2. พื้นที่ดินบริเวณสถานี บริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ( ดอนเมือง)	กรมธนารักษ์	1 ม.ค. 61 ถึง 31 ธ.ค.63	0.85	3 ปี
3. พื้นที่และอาคารบริเวณ ในเขตลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย. 59 ถึง 27 ก.ย.62 และ 28 ก.ย. 62- 27 ก.ย.65	0.90	3 ปี
4. พื้นที่นอกเขตลานจอด เครื่องบินท่าอากาศยาน ดอนเมือง	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ก.ค.59 ถึง 27 ก.ย.62และ 28 ก.ย. 62- 27 ก.ย.65	0.053	3 ปี
5. ที่ดิน ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.49 ถึง 27 ก.ย.69	0.49	20 ปี
6. พื้นที่จอดรถเติมน้ำมันใน เขตลานจอด ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.58 ถึง 27 ก.ย.62 และ 28 ก.ย. 62- 27 ก.ย.65	0.28	3 ปี
7. พื้นที่ห้องภายในอาคาร ผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ต.ค.58 ถึง 27 ก.ย.62และ 28 ก.ย. 62- 27 ก.ย.65	0.06	3 ปี



ประเภท	คู่สัญญา	กำหนด ระยะเวลาเช่า	ค่าเช่าต่อเดือน (ล้านบาท)	การต่ออายุ สัญญา
<b>บริษัทย่อย</b>				
<b>TARCO</b>				
1.พื้นที่ห้องภายในอาคารผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.61 ถึง 27 ก.ย.64	0.07	ทุก 3 ปี
2.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.61 ถึง 27 ก.ย.64	0.02	ทุก 3 ปี
3.ที่ดิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ER-07	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 ส.ค.60 ถึง 31 ก.ค.63	0.11	ทุก 3 ปี
4.พื้นที่ห้องภายในลานจอดอากาศยาน (PA34-PA35)	บมจ. ท่าอากาศยานไทย	1 มี.ค.62 ถึง 29 ก.พ.65	0.01	ทุก 3 ปี
<b>FPT</b>				
1.ที่ดินบริเวณด้านนอกแนวรั้วสนามบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	บมจ.ท่าอากาศยานไทย	28 ก.ย.49 ถึง 27 ก.ย. 69	0.13	20 ปี
2.ที่ดินเพื่อวางท่อขนส่งน้ำมัน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>- การรถไฟแห่งประเทศไทย</li> <li>- การท่าเรือแห่งประเทศไทย</li> <li>- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 มี.ค. 57 ถึง 9 ส.ค. 77</li> <li>28 ก.พ. 35 ถึง 27 ก.พ. 65</li> <li>24 ส.ค. 35 ถึง 23 ส.ค.65</li> <li>1 ก.ย. 35 ถึง 31 ส.ค. 65</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ม.ค.-ต.ค. = 1.03</li> <li>พ.ย.-ธ.ค. = 1.12</li> <li>ม.ค.-ส.ค. = 2.08</li> <li>ก.ย.-ธ.ค. = 2.19</li> <li>ม.ค.-ก.ค. = 0.41</li> <li>ส.ค.-ธ.ค. = 0.44</li> <li>ม.ค.-ส.ค. = 0.23</li> <li>ก.ย.-ธ.ค. = 0.25</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20 ปี 5 เดือน 9 วัน</li> <li>30 ปี</li> <li>30 ปี</li> <li>30 ปี</li> </ul>
3.ที่ดิน	บมจ. บางจาก คอร์ปอเรชั่น	1 เม.ย. 36 ถึง 31 มี.ค. 66	0.18	30 ปี
4.ร่วมใช้สาธารณูปโภคเพื่อใช้เป็นที่ตั้งสถานีบริการน้ำมันและสถานีสูบน้ำ	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 บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเรียกให้เข้ามาเป็นผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 ในคดีที่รัฐวิสาหกิจแห่งหนึ่ง หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่น และเจ้าพนักงานท้องถิ่นรวม 3 ราย ถูกฟ้องต่อศาลปกครองกลาง ผู้ฟ้องคดีจำนวน 28 ราย ฟ้องว่าได้รับความเดือดร้อนจากกลิ่นไอระเหย่น้ำมันจากสถานีบริการจัดเก็บน้ำมันอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยผู้ฟ้องคดี 27 ราย เรียกร้องค่าเสียหายรายละ 300,000 - 400,000 บาท และผู้ฟ้องคดีอีกรายหนึ่งเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 1 ล้านบาท รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 9.10 ล้านบาท นอกจากนี้ผู้ฟ้องคดีแต่ละรายยังเรียกร้องค่าเสียหายอีกเดือนละ 10,000 บาท จนกว่าจะดำเนินการไม่ให้เกิดกลิ่นไอระเหย่น้ำมันจากสถานีจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ และให้บริษัทฯ หยุดดำเนินการใช้งานสถานีจัดเก็บน้ำมันอากาศยานและหยุดกักเก็บน้ำมัน จนกว่าจะจัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันและควบคุมกลิ่นไอระเหย่น้ำมัน ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2555 มีผู้ฟ้องคดีมาฟ้องเพิ่มอีก 76 รายรวมเป็นจำนวน 104 ราย รวมค่าความเสียหายและดอกเบี้ย (คำนวณจนถึงวันที่ 30 กันยายน 2562) เป็นเงินทั้งสิ้น 196 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาสรุปโดยย่อว่าความเสียหายที่ผู้ฟ้องคดีกล่าวอ้างไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีความเสียหายเช่นนั้นเกิดขึ้นกับผู้ฟ้องจริง จึงไม่ถือว่าเป็นการกระทำละเมิด ดังนั้นผู้ถูกฟ้องคดีจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีทุกรายแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้เจ้าพนักงานท้องถิ่นใช้อำนาจตามกฎหมายสั่งให้บริษัทฯ ดำเนินการติดตั้งเครื่องป้องกันกลิ่นไอระเหย่น้ำมันหรือระบบดูดซับกลิ่น ณ สถานีจัดเก็บน้ำมันอากาศยานของบริษัทฯ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ภายใน 60 วัน นับแต่คดีถึงที่สุดหรือภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนดในกรณีที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งให้บังคับคดีในระหว่างคดียังไม่ถึงที่สุด

เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด เพื่อคัดค้านว่าบริษัทฯ ไม่ต้องติดตั้งเครื่องป้องกันกลิ่นไอระเหย่น้ำมัน หรือระบบดูดซับกลิ่นตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด เนื่องจากผู้ฟ้องคดีมิได้ยื่นอุทธรณ์ ประเด็นเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายจึงเป็นอันยุติ บริษัทฯ จึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ฟ้องคดีแต่อย่างใด

## 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 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 0 2009 9999 โทรสาร : 0 2009 9991

ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เลอรัชดา ออฟฟิศ คอมเพล็กซ์ เลขที่ 193/136-137 ชั้น 33 ถนนรัชดาภิเษกตัดใหม่ เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์ : 0 2264 0777 โทรสาร : 0 2264 0789-90
-------------	--

## รายชื่อกิจการที่บริษัทถือหุ้น

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศรีระจรรย์ อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2134 4021-6 โทรสาร : 0 2134 0420	ให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	สามัญ	530.00	90.00
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด 424 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 0 2574 6180-3 โทรสาร : 0 2574 6101	เก็บรักษา และดำเนินการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง ทางระบบท่อน้ำมันใต้ดิน	สามัญและบุริมสิทธิ์	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 อากาศยาน ซึ่งเป็นการรับเหมาเฉพาะแรงงาน โดยปัจจุบัน ให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน สมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด	สามัญ	0.12	83.33
บริษัท บาลฟ์ อินโนเวชั่น ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด 99 หมู่ที่ 10 ตำบลศรีระจรรย์ อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ 10570 โทรศัพท์ : 0 2326 3800	ศึกษาวิเคราะห์ วิจัย พัฒนา ปรับปรุง ออกแบบ ผลิต และจำหน่ายผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการให้สิทธิและให้บริการด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี	สามัญ	5.00	100.00
บริษัท บาลฟ์ อินเทค จำกัด 777/5-8 หมู่ 9 โครงการทิพย์ 6 ตำบลบางปลา อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ : 0 2130 5881-3 โทรสาร: 0 2130 5884	ออกแบบ ผลิต ประกอบรถเติมน้ำมันอากาศยานและระบบให้บริการน้ำมันอากาศยาน	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	ประกอบกิจการสถานีบริการน้ำมัน บริเวณด้านหน้าคลังน้ำมันพิจิตร คลังน้ำมันครลำปางและสถานีสูบน้ำมันกำแพงเพชรของ บริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	สามัญ	100.00	40.00

### 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

-ไม่มี-