



ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๑๙

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๙ เมษายน ๒๕๖๕

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๓๒๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๕
๒. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๘/๑๒๘๑ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี
๒. รายงานการประชุมหารือ เรื่องข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๕

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินงานข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) เรื่องที่คณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติให้เสนอคณะกรรมการรวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๕ รับทราบข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติเสนอ และได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับเรื่องไปพิจารณาดำเนินการและรายงานผลการพิจารณาดำเนินการให้คณะกรรมการรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน

๑.๒ เพื่อให้การพิจารณาให้ความเห็นต่อข้อเสนอแนะ เพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขอขยายระยะเวลาในการจัดส่งสรุปผลการพิจารณาให้สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๕ แล้ว

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ และ ๒

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือเพื่อพิจารณาข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติเสนอแล้วเมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม ๒๕๖๕ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กรมธุรกิจพลังงาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ดังนั้น จึงเห็นควรรายงานผลการพิจารณาให้คณะรัฐมนตรีเพื่อทราบภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๕ ต่อไป

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

๓.๑ ความเป็นมา

๓.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๔๖

๑) กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๔๕ เสนอเรื่องขออนุมัติให้เอกชนร่วมงานในโครงการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ในขณะนั้น) พิจารณาเมื่อวันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๕ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๒) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๔๖ เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานในโครงการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและให้ดำเนินการต่อไปได้ ทั้งนี้ ในรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในส่วนของโครงการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยพื้นที่คลังน้ำมัน ตั้งอยู่ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ใกล้แนวขอบของท่าอากาศยานด้านตะวันออก ใกล้คลองหนองงูเห่า และพื้นที่จ่ายน้ำมันอากาศยาน (Into-Plane Services) ตั้งอยู่ในเขต Airside ใกล้ทางวิ่งฝั่งตะวันออก และจำนวนผู้ประกอบการที่เหมาะสมที่สุดในระยะแรกของการดำเนินโครงการฯ ประกอบด้วยคลังน้ำมัน ๑ ราย และระบบจ่ายน้ำมันให้กับอากาศยาน ๒ ราย

๓.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖

๑) บริษัท เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) ได้แจ้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๔๕ ว่าต้องการเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างคลังน้ำมันสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิบนพื้นที่ของ BAFS ซึ่งอยู่ด้านตะวันออกติดกับเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเรียกเก็บผลประโยชน์จาก BAFS เมื่อมีการส่งน้ำมันเข้าท่าอากาศยานผ่านระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทภ.) พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๔๖ เมื่อวันที่

๓๑ มกราคม ๒๕๔๖ (นายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ในขณะนั้น) เป็นกรรมการและเลขานุการ) ซึ่ง กทท. ได้มีมติเห็นชอบตามข้อเสนอของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ให้มีคลังน้ำมันเพียงแห่งเดียวสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยตั้งอยู่ภายนอกท่าอากาศยาน ทั้งนี้ โครงการคลังน้ำมันนี้ไม่เข้าข่ายตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๔๖

๓) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ อนุมัติตามมติ กทท. ครั้งที่ ๑/๒๕๔๖

๓.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙

๑) บริษัท เอเอสไอจี แท็งก์คิง (ไทยแลนด์) จำกัด (ASIG TANK) ได้แจ้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๔๘ ว่าประสงค์จะก่อสร้างสถานีบริการน้ำมันอากาศยานไว้ภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรับน้ำมันอากาศยานที่สายการบินสั่งซื้อจากบริษัทน้ำมัน แล้วต่อเชื่อมระบบส่งน้ำมันอากาศยานเข้ากับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของบริษัท ไทยเชื้อเพลิงการบิน จำกัด (TARCO) (บริษัทที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ร่วมทุนจัดตั้งขึ้น)

๒) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เสนอ กทท. พิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๔๘ เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๘ ซึ่ง กทท. ได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ผู้ประกอบการคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรายอื่นๆ เชื่อมต่อท่อน้ำมันกับระบบท่อส่งน้ำมันที่ TARCO เป็นผู้ประกอบกิจการ ณ บริเวณจุดเชื่อมต่อที่เหมาะสมต่อไป

๓) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ อนุมัติตามมติ กทท. ครั้งที่ ๔/๒๕๔๘

๓.๒ การดำเนินการภายหลังมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙

๓.๒.๑ การดำเนินการของผู้เกี่ยวข้อง

๑) ปี ๒๕๔๙ TARCO ได้แจ้ง ASIG TANK ว่า TARCO มีความพร้อมที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล และ ASIG TANK ได้ขอให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ออกหนังสืออนุมัติในการเป็นผู้ประกอบการคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ได้รับสิทธิในการเชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสืออนุญาตและให้ ASIG TANK ดำเนินการและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนด

๒) ปี ๒๕๕๐ คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการประชุมครั้งที่ ๑๕/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๐ ได้มีมติเห็นชอบการจัดตั้งคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ ภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดอำนาจการผูกขาดในกิจกรรมคลังน้ำมันอากาศยาน ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือแจ้ง ASIG TANK และ TARCO เพื่อทราบ รวมทั้งผลการพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวท่อน้ำมันภายใน

/ ท่าอากาศยาน...

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเบื้องต้น และตำแหน่งการเชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อดำเนินการตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนด แต่ ASIG TANK ไม่ได้มีการติดต่อหรือแจ้งความคืบหน้าในการดำเนินการก่อสร้างคลังน้ำมันแต่อย่างใด

๓) ปี ๒๕๕๗ (๗ ปีต่อมา) ASIG TANK ได้มีหนังสือถึงบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอรื้อหรือแนวทางการเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่ง ASIG TANK ได้เสนอแนวทางการเชื่อมต่อระบบในจุดที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้อนุมัติให้เชื่อมต่อ ทำให้ TARCO ไม่ยอมรับวิธีการเชื่อมต่อตามข้อเสนอของ ASIG TANK โดยขอให้ ASIG TANK ดำเนินการตามที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้พิจารณาจุดเชื่อมต่อไว้เมื่อปี ๒๕๕๐ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้มีหนังสือหารือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ซึ่งได้แจ้งผลการหารือสรุปได้ว่า การดำเนินโครงการก่อสร้างคลังน้ำมันของ ASIG TANK อยู่นอกพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีเพียงท่อที่เชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่านั้น จึงไม่เข้าข่ายการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๔) ปี ๒๕๕๘ ASIG TANK ได้ขอให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อนุมัติให้ ASIG TANK เข้าสำรวจพื้นที่ ณ ตำแหน่งที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้เคยอนุมัติไว้เมื่อปี ๒๕๕๐ พร้อมแนบรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ส่งข้อมูลดังกล่าวให้ TARCO ในฐานะผู้ดูแลระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พิจารณาเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๘

๕) ปี ๒๕๕๙ TARCO ได้แจ้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ว่า จุดเชื่อมต่อที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เคยพิจารณาไว้เมื่อปี ๒๕๕๐ ได้ถูกนำไปใช้เป็นจุดเชื่อมต่อของระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ เรียบร้อยแล้ว และเสนอให้ ASIG TANK ประสานข้อมูลกับ BAFS เพื่อให้ได้ข้อมูลระบบคลังน้ำมันและการเชื่อมต่อเข้ามาภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่น่าเชื่อถือทั้งด้านเทคนิค ความปลอดภัย และการควบคุมคุณภาพน้ำมัน

๖) ปี ๒๕๖๐ ASIG TANK เห็นว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรมีบุคคลที่สาม (Third Party) เข้ามามีส่วนร่วมในการประเมินปัญหาที่อาจเกิดขึ้นทั้งทางด้านเทคนิคและความปลอดภัย ซึ่ง ASIG TANK TARCO และ BAFS ได้หารือแนวทางการเชื่อมต่อร่วมกันหลายครั้ง แต่ยังไม่ได้ข้อยุติ โดยครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐ ที่ประชุมได้มีมติให้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อพิจารณาแนวทางการเชื่อมต่อคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ เข้ากับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีผู้แทน ASIG TANK TARCO และ BAFS ร่วมเป็นองค์ประกอบ แต่มีเพียง ASIG TANK เท่านั้นที่ส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะทำงาน ส่วน TARCO และ BAFS แจ้งว่าไม่สามารถส่งผู้แทนเข้าร่วมเป็นคณะทำงานได้ และขอสงวนสิทธิในการโต้แย้งคัดค้านการดำเนินการต่างๆ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

๓.๒.๒ การดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการเพื่อให้มีการเชื่อมต่อคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ ของ ASIG TANK กับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาโดยตลอด แต่ในการพิจารณากำหนดจุดเชื่อมต่อคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ ของ ASIG TANK กับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิใหม่ ต้องได้รับความร่วมมือจาก TARCO และ BAFS ด้วย เนื่องจากต้องยึดหลักความปลอดภัยเป็นสำคัญ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินการ สรุปได้ ดังนี้

๑) ปี ๒๕๖๐ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ เพื่อพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ ของ ASIG TANK กับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อคลังน้ำมันกับระบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เปรียบเทียบ TARCO และ ASIG TANK รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา แต่หากตกลงกันไม่ได้ ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวเอง

๒) ปี ๒๕๖๑ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้แจ้งให้ TARCO และ ASIG TANK พิจารณาแนวทางการว่าจ้างที่ปรึกษา แต่ TARCO ไม่ตอบรับ และแจ้งว่าได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองเพื่อพิจารณาคดี กทก. เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๕๔ ว่ามีปัญหาเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายส่วนการให้ TARCO รับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนนั้น TARCO เห็นว่าไม่ใช่หน้าที่ตามกฎหมายและไม่ปรากฏหน้าที่นั้นตามสัญญา

๓) ปี ๒๕๖๒ TARCO ได้แจ้งผลการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุดที่มีคำสั่งยืนยันทตามศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำฟ้องของ TARCO และ BAFS ไว้พิจารณา เนื่องจากกระบวนการดังกล่าวเป็นเพียงกระบวนการภายในฝ่ายปกครอง ดังนั้น TARCO จึงอ้างว่า TARCO ไม่ใช่ฝ่ายปกครองจึงไม่ต้องปฏิบัติตามมติ กทก. และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่อาจอ้างมติดังกล่าวมาใช้กับ TARCO เพื่อให้ดำเนินการให้ผู้ประกอบการคลังน้ำมันแห่งที่ ๒ เชื่อมต่อเข้าระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้แจ้ง TARCO ว่ากรณีผลการพิจารณาคดีของศาลปกครองไม่สามารถใช้อ้างกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ เนื่องจาก TARCO เป็นคู่สัญญากับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการระบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงมีอำนาจดำเนินการให้ TARCO ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว

๔) ปี ๒๕๖๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รายงานผลการพิจารณาของศาลปกครองให้คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

/ ซึ่งที่ประชุม...

ซึ่งที่ประชุมได้มีมติยืนยันให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษา เพื่อศึกษาแนวทางการเชื่อมต่อคลังน้ำมันกับระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้มีหนังสือถึง TARCO เพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับแผนภาพของระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Process Flow Diagram) ที่แสดงรายละเอียดระบบการควบคุมเชื้อเพลิงของผู้ประกอบการคลังน้ำมันรายเดิม

๕) ปี ๒๕๖๔ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รายงาน คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ ว่า ได้ดำเนินการจัดทำร่างข้อกำหนด รายละเอียดในการจ้างที่ปรึกษา ด้านเทคนิคการเชื่อมต่อระบบคลังเชื้อเพลิงอากาศยานแล้วเสร็จ โดยกำหนด เป็น ๓ ขั้นตอน คือ ๑) การศึกษา และวิเคราะห์แนวทางการเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิกับระบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๒) การดำเนินงานก่อนและหลังการเชื่อมต่อระบบคลัง น้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับระบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ๓) การกำกับดูแล หลังการเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันภายนอก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับระบบ Hydrant ของท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ รวมทั้งได้ขอข้อมูลแผนภาพของระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Process Flow Diagram) ที่แสดงรายละเอียดระบบการควบคุมเชื้อเพลิงของผู้ประกอบการคลังน้ำมันรายเดิมแล้ว อย่างไรก็ตาม เมื่อได้พิจารณาข้อมูลที่ได้รับจาก TARCO พบว่า เป็นข้อมูลที่แสดงรายละเอียดทางเทคนิค ของระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตำนั้น ไม่มีการแสดงข้อมูลเกี่ยวกับระบบควบคุมเชื้อเพลิง ของผู้ประกอบการคลังน้ำมันรายแรก จึงทำให้มีข้อมูลไม่เพียงพอที่จะทำการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค ให้ทำการศึกษาคืบค้นทั้ง ๓ ขั้นตอนได้ ประกอบกับในปัจจุบัน ASIG TANK ไม่มีความประสงค์ จะดำเนินการก่อสร้างคลังน้ำมันแล้ว เนื่องจากสัญญาให้ดำเนินการให้บริการระบบเติมน้ำมันอากาศยาน (Into-Plane) ของบริษัท เอเอสไอจี (ไทยแลนด์) จำกัด (ASIG) จะสิ้นสุดในปี ๒๕๖๙ คณะกรรมการ กำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ จึงได้มีมติให้นำ ความเห็น ข้อสังเกต และมติที่ประชุมในเรื่องการว่าจ้างที่ปรึกษาทางเทคนิคเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันกับ ระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสนอฝ่ายบริหาร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๓.๒.๓ การดำเนินการของ ASIG TANK

ASIG TANK ได้ขอให้สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติพิจารณากรณีศึกษาเกี่ยวกับการผูกขาดและผลประโยชน์ทับซ้อนที่เกิดขึ้น ในประเด็นปัญหา เกี่ยวกับมติคณะรัฐมนตรีและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับมติคณะรัฐมนตรี โดยได้มีการกล่าวถึงประเด็นที่เป็น ข้อควรหาว่าระบบการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของสนามบินสุวรรณภูมิมีการผูกขาดให้แก่บริษัทเอกชน รายใดรายหนึ่ง และมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในประเด็นการเปิดการเข้าถึงเพื่อสร้างการแข่งขันอย่างแท้จริง ดังนี้

๑) ตลาดน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินควรเปิดการเข้าถึงเพื่อให้เป็นตลาดที่มีการแข่งขันอย่างแท้จริง

๒) การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง ณ ท่าอากาศยาน ควรอยู่ในรูปแบบที่เปิดการเข้าถึง อย่างอิสระ

๓) การจัดการเกี่ยวกับกระบวนการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินควรเปิดโอกาสให้สายการบินสามารถทำสัญญาโดยตรงกับตัวผลิตภัณฑ์และบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินได้

๔) ในการให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน ควรอย่างน้อย ๒ บริษัท กับ ๑ คลังน้ำมันเชื้อเพลิง

๕) สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีลักษณะถาวร เช่น ถังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิงและระบบท่อส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องถูกนำไปใช้อย่างเป็นกลาง ควรมีระเบียบที่เหมาะสม และมีการหารือร่วมกันในแนวทางการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวกับผู้ไปด้วย

๖) สิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการจะต้องปฏิบัติตามแนวทางของ International Air Transport Association (IATA) และมาตรการอุตสาหกรรม Joint Inspection Group (JIG)

๗) การเก็บค่าธรรมเนียมทุกรูปแบบจะต้องมีความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ มีความโปร่งใส และมีราคาที่เหมาะสม ผ่านการหารือร่วมกันของสายการบินที่เป็นผู้ใช้บริการเกี่ยวกับตัวระบบที่อยู่ ณ สนามบิน และอยู่ภายใต้แนวทางนโยบายองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และ IATA

๓.๓ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

๓.๓.๑ ประเด็นเกี่ยวกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ มีความขัดแย้งกันในหลักการ

ประเด็นพิจารณา : คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติเห็นว่ามติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เป็นการอนุมัติตามมติ กทภ. ซึ่งทั้ง ๒ มติ มีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดจำนวนคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กล่าวคือมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ เป็นมติที่อนุมัติให้มีคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานเพียงรายเดียวนั้น แต่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เป็นมติที่เห็นชอบในหลักการให้มีเอกชนสามารถสร้างคลังน้ำมันได้เพิ่มขึ้น และสามารถเชื่อมต่อระบบคลังน้ำมันเข้ากับระบบท่อส่งน้ำมันของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ โดยมติคณะรัฐมนตรีครั้งหลังในปี ๒๕๕๙ เป็นมติที่เกิดจากการพิจารณาข้อมูลหลักการและมุมมองด้านการบริหารจัดการที่เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องในขณะนั้น ได้แก่ การเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ต้องสร้างความเชื่อมั่นกับนานาชาติในความเป็นมาตรฐานสากล การลดความเสี่ยงจากการมีระบบคลังน้ำมันเพียงแห่งเดียว การมีแนวทางบริหารจัดการในมุมมองของการเปิดการแข่งขันอย่างเสรีมากยิ่งขึ้น รวมทั้งการพิจารณาให้สอดคล้องกับหลักการเปิดการเข้าถึงของ IATA เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เห็นว่า มติคณะรัฐมนตรีทั้ง ๒ ครั้ง มีความขัดแย้งในหลักการ โดยมติเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ยึดหลักการความปลอดภัยสูงสุดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีผู้ให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) เพียงรายเดียว ในขณะที่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ยึดหลักการให้เอกชนหลายรายสามารถเข้ามาให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) เพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านราคา

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ : เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานที่เปรียบเสมือนประตูเมือง ต้องมีระดับการรักษาความปลอดภัยขั้นสูง อีกทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและพื้นที่ในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เป็นพื้นที่จำเพาะ ผู้ใดเข้าไปดำเนินการใดโดยไม่ได้รับการอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มิได้ เพื่อให้การบริการในท่าอากาศยานเป็นไปตามหลักสากลของ ICAO แต่เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ ได้มีมติให้ BAFS เป็นผู้ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องบินแต่เพียงผู้เดียว ในขณะที่ต่อมา เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เอกชนรายอื่นหลายรายสามารถเข้ามาให้บริการน้ำมันเครื่องบินในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีเหตุผลเพื่อให้เกิดการแข่งขันด้านการบริการ จะเห็นว่า มติคณะรัฐมนตรีทั้งสองฉบับมีความขัดแย้งกันในหลักการ กล่าวคือ ฉบับหนึ่งยึดหลักการความปลอดภัยสูงสุดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้มีผู้ให้บริการน้ำมันแก่เครื่องบินเพียงรายเดียว ในขณะที่อีกฉบับหนึ่ง ยึดหลักการให้เอกชนหลายรายสามารถเข้ามาให้บริการน้ำมันแก่เครื่องบินในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีควรพิจารณาตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีทั้งสองฉบับ เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าจะดำเนินการตามหลักการใด ที่จะเหมาะสมกับการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓.๓.๒ ประเด็นเกี่ยวกับการผูกขาดและผลประโยชน์ทับซ้อนที่อาจเกิดขึ้นในการดำเนินการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ประเด็นพิจารณา : ในปี ๒๕๖๔ ASIG TANK ได้มีหนังสือชี้แจงข้อเท็จจริงที่ ASIG TANK ได้มีความพยายามที่จะดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ในการดำเนินการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่กระบวนการดังกล่าวไม่ได้รับความร่วมมือจาก TARCO และ BAFS ซึ่งที่ผ่านมา ASIG TANK ได้พยายามเข้าร่วมการดำเนินการขับเคลื่อนและแก้ไขปัญหาการเชื่อมต่อหลายครั้ง แต่ไม่สามารถหาข้อยุติได้ ทำให้กระบวนการในการพิจารณาเชื่อมต่อส่งน้ำมันเป็นไปด้วยความยากลำบาก ทำให้ ASIG TANK รู้สึกว่ากำลังเผชิญกับสถานการณ์ที่ไม่อาจเข้าถึงแบบเปิดกว้างได้ โดยประเด็นนี้สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติเห็นว่า เป็นสิ่งที่บริษัทระดับโลกเผชิญอยู่ เมื่อได้เข้าติดต่อกับธุรกิจกับประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลต่อความเชื่อมั่นในการลงทุน และเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อคะแนนดัชนีการรับรู้การทุจริต (Corruption Perception Index : CPI) ของประเทศไทย

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ :
เห็นควรให้คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้ กทภ. ดำเนินการประชุมหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการด้านการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกันอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน เพื่อให้ปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรม และควรคำนึงถึงการกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยขั้นสูง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นกับนานาชาติในเรื่องของการเป็นสนามบินที่มีมาตรฐานสากล อันเป็นการนำไปสู่การเพิ่มความเชื่อมั่นที่บริษัทนานาชาติมีต่อประเทศไทย ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของความเชื่อมั่นในการลงทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อคะแนนดัชนีการรับรู้การทุจริต (Corruption Perceptions Index : CPI) ของประเทศไทย

๓.๔ มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๕

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๕ รับทราบข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติเสนอ รวม ๒ ประเด็น ตามข้อ ๓.๓ และได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักร่วมกับสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับเรื่องนี้ไปพิจารณาดำเนินการและรายงานผลการพิจารณาดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบภายใน ๓๐ วัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขอขยายระยะเวลาในการรายงานผลการพิจารณาให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นภายในเดือนเมษายน ๒๕๖๕ แล้ว

๓.๕ การพิจารณาของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๕.๑ ประเด็นพิจารณาที่ ๑

เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีควรพิจารณาตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ว่ามีความขัดแย้งกันในหลักการหรือไม่ และหลักการใดจะเหมาะสมกับการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้ง มีความจำเป็นต้องเสนอขอทบทวนหรือแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีหรือไม่

ความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑) ในหลักการ ระยะเวลาที่มติคณะรัฐมนตรีจะมีผลใช้บังคับ แบ่งเป็น ๓ กรณี ได้แก่ ๑) มีการกำหนดระยะเวลาบังคับใช้ไว้ในมติคณะรัฐมนตรีเป็นการเฉพาะ ๒) มีการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีหรือขอยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี และ ๓) มีมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องเดิมเพิ่มเติมในภายหลังซึ่งมีผลทำให้มติคณะรัฐมนตรีเดิมสิ้นสุดการใช้บังคับ

๒) กรณีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เกี่ยวกับการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นั้น เป็นกรณีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดนโยบายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งมาจากการเสนอโดย กทท. ที่มีหน้าที่และอำนาจในการพิจารณาเรื่องเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและนำเสนอคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงมติได้ โดยพิจารณาจากความเหมาะสมตามบริบทของสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องในแต่ละช่วงเวลา โดยครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๖ คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินงานในโครงการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ซึ่งรวมถึงการก่อสร้างคลังน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อมาก่อนเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีผู้ประกอบการ ๑ รายเสนอขอให้บริการคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กทท. จึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้มีคลังน้ำมันภายนอกเพียงแห่งเดียวสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยตั้งอยู่ภายนอกท่าอากาศยาน เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถเปิดให้บริการได้ตามวัตถุประสงค์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ อนุมัติตามมติ กทท.

๓) ภายหลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้ว ได้มีผู้ประกอบการรายอื่นเสนอขอก่อสร้างคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีก และขอเชื่อมต่อคลังน้ำมันของตนเองเข้ากับระบบท่อส่งน้ำมันภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้เสนอ กทท. ขออนุมัติให้มีผู้ประกอบการรายอื่นๆ ที่สร้างคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทำการเชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ TARCO เป็นผู้ประกอบกิจการ

ณ บริเวณจุดเชื่อมต่อที่เหมาะสม เพื่อสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันทั้งด้านราคาและคุณภาพ รวมทั้งเกิดความมั่นคงและลดความเสี่ยงกรณีที่มีแหล่งคลังน้ำมันจากภายนอกที่เชื่อมต่อเพียงแห่งเดียว และเหมาะสมกับปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต กทท. จึงได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ผู้ประกอบการคลังน้ำมันภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรายอื่นๆ เชื่อมต่อท่อน้ำมันกับระบบท่อส่งน้ำมันที่ TARCO เป็นผู้ประกอบการ ณ บริเวณจุดที่มีความเหมาะสม และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ อนุมัติตามมติ กทท.

๔) ดังนั้น จึงถือได้ว่ามติคณะรัฐมนตรีทั้ง ๒ ครั้งดังกล่าวไม่ได้มีความขัดแย้งกัน และมติคณะรัฐมนตรีครั้งล่าสุด คือ วันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เป็นมติคณะรัฐมนตรีที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน และมีความเหมาะสมกับหลักการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ต้องการให้มีการแข่งขันทั้งด้านราคาและคุณภาพ รวมทั้งลดการผูกขาดในกิจกรรมคลังน้ำมันอากาศยาน ซึ่งขณะนี้จึงยังไม่มี ความจำเป็นต้องขอทบทวนหรือแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว อย่างไรก็ตามหากในอนาคต บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาแล้วเห็นว่า มีความจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงมติคณะรัฐมนตรีให้เหมาะสมกับสถานการณ์หรือสภาพธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป อาจพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเดิม หรือให้มีมติคณะรัฐมนตรีครั้งใหม่มาบังคับใช้แทนได้

๓.๕.๒ ประเด็นพิจารณาที่ ๒

เห็นควรให้คณะรัฐมนตรีมอบหมาย กทท. ดำเนินการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหาการดำเนินการด้านการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ร่วมกันอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน เพื่อให้ปัญหาได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมและควรคำนึงถึงการกำกับดูแล การรักษาความปลอดภัยขั้นสูงเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นกับบริษัทนานาชาติมีต่อประเทศไทย และส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของความเชื่อมั่นในการลงทุนซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อคะแนนดัชนีการรับรู้การทุจริต (Corruption Perception Index : CPI) ของประเทศไทย

ความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑) กทท. เป็นคณะกรรมการระดับชาติ ซึ่งแต่งตั้งตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. ๒๕๔๕ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ในขณะนั้น) เป็นกรรมการและเลขานุการ ทำหน้าที่กำกับดูแลนโยบายและบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และกำหนดแผนงานหรือโครงการและวงเงินค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งภายในและภายนอกเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ตามความจำเป็น โดยคณะกรรมการชุดนี้ได้ปฏิบัติหน้าที่ในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างและเตรียมการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สำเร็จลุล่วงตามระยะเวลาที่กำหนด และเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ คณะกรรมการก็สิ้นสุดภารกิจและสิ้นสุดสภาพไปแล้ว อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ได้มีพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ กำหนดให้จัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนขึ้น ดังนั้น ในปัจจุบันจึงเป็นอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการการบินพลเรือนในการพิจารณาอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงแผนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๒) ปัจจุบันการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

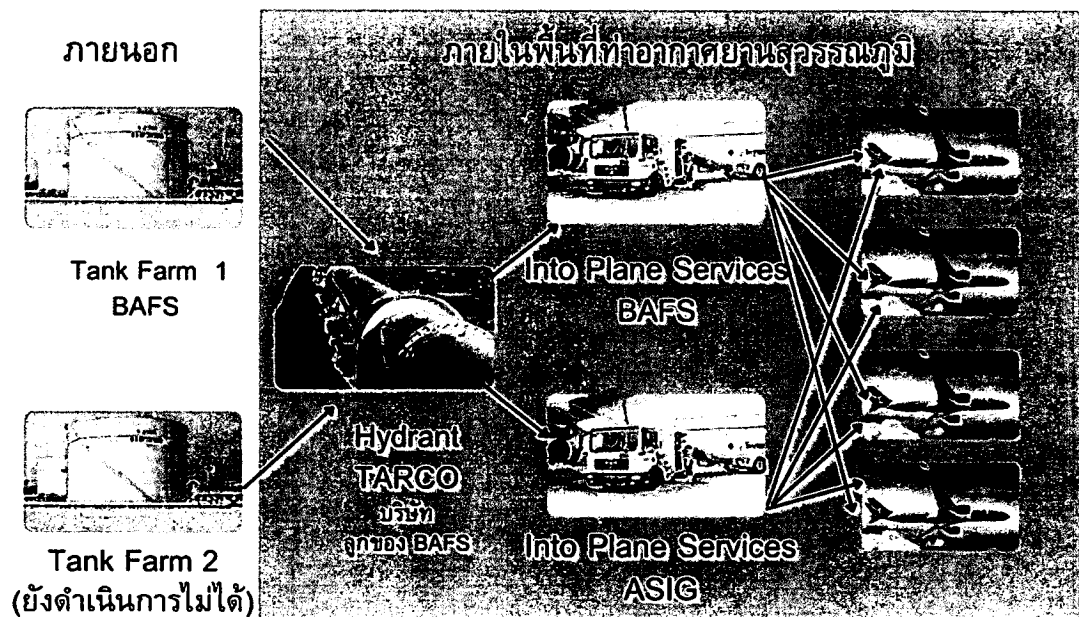
๒.๑) คลังน้ำมัน (Tank Farm)

คลังที่ ๑ ตั้งอยู่นอกพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการโดย BAFS ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖

คลังที่ ๒ จะให้บริการโดย ASIG TANK ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ที่เห็นชอบในหลักการให้มีผู้ประกอบการรายอื่นเชื่อมต่อกับ Hydrant ได้ ซึ่งปัจจุบันยังไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากไม่สามารถเชื่อมต่อกลิ้งน้ำมันกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ TARCO ได้

๒.๒) ระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นสัญญาร่วมลงทุน ๓๐ ปี (ปี ๒๕๔๙ - ๒๕๗๙) โดยมีเอกชนเข้าร่วมลงทุน ๑ ราย คือ TARCO (มี BAFS เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ ๙๐ และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ ๑๐) และมีคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานตามสัญญาร่วมลงทุน

๒.๓) ระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-Plane) เป็นสัญญาร่วมลงทุน ๒๐ ปี (ปี ๒๕๔๙ - ๒๕๖๙) โดยมีเอกชนเข้าร่วมลงทุน ๒ ราย คือ BAFS และ ASIG และมีคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน (ยกเว้น Hydrant) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานตามสัญญาร่วมลงทุน



แผนภาพแสดงการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓) ปัญหาที่เกิดขึ้น

๓.๑) ปัจจุบัน ASIG TANK ซึ่งจะเป็นผู้ให้บริการคลังน้ำมัน (Tank Farm) รายที่ ๒ โดยอาศัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ยังไม่สามารถขอเชื่อมต่อเข้ากับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ TARCO ได้ เนื่องจาก TARCO แจ้งว่ามีความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และแจ้งว่ามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ไม่สามารถใช้บังคับกับบริษัทได้

๓.๒) ในการดำเนินธุรกิจให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-Plane) ASIG ไม่สามารถแข่งขันด้านราคาได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยที่ผ่านมา ASIG ประสบปัญหาการขาดทุนสะสมอย่างต่อเนื่อง ขาดสภาพคล่องทางการเงิน และชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ล่าช้ามาตลอด ซึ่ง ASIG แจ้งว่า สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการที่ ASIG TANK ยังไม่สามารถเชื่อมต่อน้ำมันกับระบบส่งเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ รับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๐

๔) กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาแล้วเห็นว่า จากการพิจารณาการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งระบบในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วยคลังน้ำมัน (Tank Farm) การให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant และการให้บริการระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-Plane) พบว่า บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไม่สามารถกำกับดูแลการใช้โครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง (Common Infrastructure) คือ ระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant เพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม และไม่เกิดปัญหาการผูกขาด เนื่องจากผู้ร่วมทุนในระบบท่อแบบ Hydrant กับผู้ให้บริการคลังน้ำมันเป็นรายเดียวกัน ซึ่งอาจเกิดประเด็นผลประโยชน์ทับซ้อนขึ้นได้ ดังนั้น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะเจ้าของพื้นที่และเจ้าของโครงการจะต้องนำไปเป็นกรณีศึกษา เพื่อให้สามารถกำกับดูแลผู้ประกอบการทุกรายที่ดำเนินธุรกิจอยู่ภายในท่าอากาศยานในความรับผิดชอบให้เกิดความเป็นธรรมอย่างเท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดปัญหาในลักษณะผลประโยชน์ทับซ้อนขึ้นอีกในอนาคต ดังนั้น จึงเห็นควรพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

๔.๑) ระยะเร่งด่วน

เนื่องจากการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant เป็นโครงการร่วมลงทุนที่ปัจจุบันมีการกำกับดูแลตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ดังนั้น จึงให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการนำเสนอคณะกรรมการกำกับดูแลโครงการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พิจารณาตรวจสอบสัญญาอนุญาตให้ดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant เพื่อพิจารณาหน้าที่และอำนาจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการกำกับดูแลคู่สัญญาให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญา โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันผู้ประกอบการรายอื่นให้สามารถใช้ระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางร่วมกัน มีการกำหนดอัตราค่าบริการที่โปร่งใสและเป็นธรรม และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่เท่าเทียมกันหรือไม่ และนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาต่อไป

๔.๒) ระยะยาว

๔.๒.๑) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ ศึกษาความเหมาะสมของโครงสร้างพื้นฐานและแนวทางการกำกับดูแลการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในภาพรวมทั้งระบบ โดยระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง (Common Infrastructure) ที่ต้องมีการใช้ร่วมกัน จะต้องมีการกำกับดูแลให้เกิดการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุด มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าบริการที่โปร่งใส เป็นธรรม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และส่งผลต่อภาพลักษณ์การดำเนินธุรกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมถึงความเชื่อมั่นของนานาชาติมีต่อประเทศไทย ทั้งนี้ ในการศึกษาขอให้ประสานกรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงานเพื่อให้ความเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

๔.๒.๒) ในการจัดทำสัญญาให้ดำเนินการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง (Common Infrastructure) ที่ต้องมีการใช้ร่วมกันครั้งต่อไป พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๔๙ กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำแนวทางการดำเนินโครงการต่อเนื่องจากโครงการร่วมลงทุน ภายหลังจากสัญญาร่วมลงทุนสิ้นสุด โดยเปรียบเทียบกรณีที่หน่วยงานของรัฐดำเนินการเองและกรณีที่ให้เอกชนร่วมลงทุนเสนอรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดอย่างน้อย ๕ ปี ก่อนที่สัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลง โดยให้คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐ ความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชน ดังนั้น จึงเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาศึกษาเปรียบเทียบให้รอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐเป็นสำคัญ ดังนี้

(๑) กรณีผลการศึกษาเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการเอง ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องกำกับดูแลให้เกิดการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางร่วมกันให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมในการให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งระบบ

(๒) กรณีผลการศึกษาเห็นควรให้เอกชนร่วมลงทุน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องพิจารณากำหนดเงื่อนไขในสัญญาให้ชัดเจนให้ผู้ประกอบการคลังน้ำมันและผู้ประกอบการระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-Plane) สามารถเชื่อมต่อกับระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant ได้บนเงื่อนไขที่ต้องมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยสูงสุด และมีข้อกำหนดการกำกับดูแลที่ชัดเจน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการผูกขาดและกีดกันทางการค้า และเกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน รวมถึงอาจพิจารณาความเหมาะสมในการร่วมทุนระหว่างบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับผู้ประกอบการระบบเติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Into-Plane) ทุกภายในสัดส่วนที่เท่าเทียมกันเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการผูกขาด

(๓) นอกจากนี้ ในอนาคตนอกเหนือจากการให้บริการระบบส่งน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานผ่านท่อแบบ Hydrant แล้ว ในการให้บริการอื่นๆ ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานส่วนกลาง (Common Infrastructure) ทั้งหมดที่ต้องมีผู้ประกอบการหลายรายเข้ามาใช้บริการร่วมกัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย

จำกัด (มหาชน) ควรพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างการดำเนินการเอง หรือหากจะให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน ในการให้บริการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องกำหนดเงื่อนไขการให้บริการและการกำกับ ดูแลให้ชัดเจนเช่นเดียวกัน เพื่อส่งเสริมให้มีการเข้าถึงแบบเปิดกว้าง และเกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมกับ ผู้ประกอบการทุกรายต่อไป

๔.๓) ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ปัจจุบัน ICAO ได้กำหนดหลักการของ Airport Planning ในส่วนของคลังน้ำมัน ตาม Document ๙๑๘๔ ไว้ว่า คลังน้ำมันต้องตั้งอยู่ภายในเขตการบิน (Airside) ของท่าอากาศยาน หรืออยู่ใกล้กับบริเวณพื้นที่ให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานให้มากที่สุด เพื่อให้ท่อน้ำมันมีระยะสั้น ใช้วงเงินลงทุนต่ำ และมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ลดลง สำหรับในส่วนของความปลอดภัย (Safety) ด้านพลังงาน ICAO ได้ยึดตามมาตรฐาน JIG (Joint Inspection Group) EI (Energy Institute) SAE (Society of American Engineers) ในการกำกับดูแล สำหรับในส่วนของ การรักษาความปลอดภัย (Security) หากคลังน้ำมันตั้งอยู่ภายในท่าอากาศยานจะเกิดความเสี่ยงในการรักษาความปลอดภัยได้ดีกว่า การตั้งอยู่นอกท่าอากาศยาน เนื่องจากภายในท่าอากาศยานมีแผนการรักษาความปลอดภัยที่เป็นไป ตามมาตรฐานสากล ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบสำหรับการวางระบบคลังน้ำมันและท่อน้ำมัน ของท่าอากาศยานในอนาคตต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรรายงานผลการพิจารณาข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินการอนุมัติการให้บริการ เชื้อเพลิงอากาศยาน (คลังน้ำมัน) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๔๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ motaeroplan@gmail.com