

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.3/226



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กทม. 10100

24 กันยายน 2547

เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1.ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมเอกสาร
ประกอบ จำนวน 70 ชุด
2.Check List

1.เรื่องเดิม

1.1 กระทรวงการคลังได้เสนอเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุน
ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2
ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการ
ให้เอกชนลงทุนฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 เห็นชอบในหลักการของโครงการ
ให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือ
แหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการ
รายเดียวตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยให้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้

/1.2.1 ให้กระทรวงคมนาคม...

1.2.1 ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือดังกล่าว ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ.2535) ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ทำเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต

1.2.2 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานฯ ที่ตั้งขึ้นตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ.2535 ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการทำเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชนฯ ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการทำเทียบเรือ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวม ประกอบกันไปด้วย

2.การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ตามข้อกำหนดแห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ.2535 โดยคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ได้พิจารณาคัดเลือกกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกในครั้งนี้ เนื่องจาก (รายละเอียดผลการคัดเลือกเอกชนฯ และเอกสารที่เกี่ยวข้องตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

2.1 เป็นนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติถูกต้อง ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขขอบเขตของโครงการ (TOR) ทุกประการ รวมทั้งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก

2.2 ข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) มีความน่าเชื่อถือ สมเหตุสมผล และมีความเป็นไปได้ ซึ่งได้รับคะแนนสูงสุด โดยจะมีการลงทุนในการก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมเป็นเงิน 7,514.41 ล้านบาท และจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้าหลัก ได้แก่ ปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Gantry Crane) ขนาด Super Post Panamax จำนวน 32 ตัว ปั่นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลาน (RTG) จำนวน 82 ตัว รถหัวลากและหางลาก (Tractor and Chassis) จำนวน 224 ชุด เป็นต้น และอุปกรณ์อื่น ๆ รวมเป็นเงิน 12,825.39 ล้านบาท (ไม่รวมเงินลงทุนทดแทนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จะหมดอายุใช้งานในอนาคต) รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 20,339.80 ล้านบาท และคาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการฯ ได้ตั้งแต่ปี 2549 (ปีที่ 2 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป โดยคาดว่าจะมีตู้สินค้าผ่านท่าในปีดังกล่าวจำนวน 0.063 ล้านที่อียูและจะเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อย ๆ จนถึง 6.550 ล้านที่อียูต่อปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 (ปีที่ 16 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป

2.3 เป็นผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินให้แก่ กทท. สูงที่สุด คิดเป็นผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท รวมเป็นผลประโยชน์ตอบแทนที่ กทท. จะได้รับทั้งสิ้น ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงิน 61,924.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 10,132.31 ล้านบาท นอกจากนั้นแล้ว ทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งกลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เป็นผู้ลงทุนในโครงการ เช่น ท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า อาคารที่ทำการ จะตกเป็นของ กทท. เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญา 30 ปี และ กทท. ยังมีสิทธิที่จะซื้อทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ เครื่องมือยกขนสินค้าต่าง ๆ ตามราคาหลังจากหักค่าเสื่อมราคาแล้ว

3.ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ เสนอให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือก โดยมีเหตุผล ดังนี้

3.1 การได้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำท่าเทียบเรือ ทั้ง 6 ท่า ของท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าของประเทศ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังในการดึงดูดสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน

/ในภูมิภาคให้มา...

ในภูมิภาคให้มาทำการขนถ่ายที่ทำเรือแหลมฉบังมากขึ้น โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้า (Gateway Port) รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างความได้เปรียบให้แก่สินค้าส่งออกของประเทศ และ ยังเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินเรือขนาดใหญ่ที่มีความต้องการใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็น ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคนี้ด้วย

3.2 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนแห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้ เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อย่างถูกต้อง ครบถ้วนทุกประการ และ ผู้ที่ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ เป็นผู้ที่ได้รับคะแนนข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) สูงที่สุด รวมทั้งเป็นผู้ที่เสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงิน (ของหมายเลข 2) ให้แก่ กทท. สูงที่สุด ด้วย

4.ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ได้เอกชนที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ในคราวเดียวกัน ภายใต้ ผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) ทำให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้าน เงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.2 ตามแผนธุรกิจที่ผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ เสนอมาในครั้งนี้ หลังจากการลงทุน พัฒนาท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่าแล้วเสร็จภายในปีที่ 7 นับตั้งแต่สัญญามีผลบังคับ โครงการนี้จะมีขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังได้สูงถึง 6.55 ล้าน ที่อียูต่อปี ซึ่งจะเพียงพอต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคต รวมทั้งจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลาง การขนส่งสินค้า (Gateway Port) ให้แก่กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในแถบอินโดจีนและจีนตอนใต้ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมต่อเนื่องในระบบ Logistics และ Supply Chain ของประเทศในภาพรวมต่อไป

4.3 เป็นการประหยัดเงินลงทุนของรัฐ ในโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะ

4.4 ผลกระทบต่อหน่วยราชการอื่นๆ ไม่มี

5.ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการใน กิจการของรัฐ พ.ศ.2535 กำหนดให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ นำผลการคัดเลือก พร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมด เสนอต่อ

/รัฐมนตรีกระทรวง...

รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 90 วัน นับจากวันที่ คณะกรรมการตัดสิน

หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วย ให้ส่งคืนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ เพื่อพิจารณา ทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินชี้ขาด

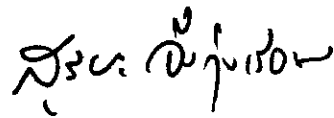
ทั้งนี้ กทท. ได้จัดเตรียมร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและ ประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจร่างก่อนลงนามในสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชน เข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้ว

6.ประเด็นที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

เพื่อพิจารณาอนุมัติผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและ ประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่คณะกรรมการ คัดเลือกเอกชนฯ เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร 0 2215 1515 ต่อ 2035

โทรสาร 0 2215 4628

ที่ ทลณ 02/๗๗๔



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย

เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๒3 กันยายน 2547

กระทรวงคมนาคม

เลขรับ	19458
วันที่	23 ก.ย. 2547
เวลา	15.33 น.

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

ห้องแผนงาน	
เลขรับที่	3366
วันที่	23 ก.ย. 2547
เวลา	15.59 น.

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือกระทรวงการคลัง ส่วนที่ ๓๓๓/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๔๗ หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ส่วนที่ ๑๑๑๕/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๗ และ หนังสือสำนักงานงบประมาณ ส่วนที่ ๓๓๓/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๗
 2. มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๗
 3. คำสั่ง คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ ๙/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๔๗
 4. คำสั่ง คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ ๑๙/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๔๗
 5. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๔๗ ถึง ครั้งที่ ๕/๒๕๔๗
 6. ประกาศ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๔๗
 7. เอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR)
 8. หนังสือแจ้งการประกาศเชิญชวนเอกชนฯ ไปยังสถานทูต และสื่อต่างๆ รวมทั้งการลงประกาศเชิญชวนในหนังสือพิมพ์ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ
 9. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ ๖/๒๕๔๗
 10. รายชื่อผู้ซื้อเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) จำนวน ๑๑ ราย
 11. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ ๗/๒๕๔๗
 12. รายชื่อผู้ร่วมดูสถานที่โครงการ และเข้ารับฟังคำชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอฯ
 13. คำถาม-คำตอบ ในการชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอฯ
 14. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ ๘/๒๕๔๗
 15. รายชื่อผู้ยื่นซองข้อเสนอฯ จำนวน ๓ ราย

16. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ 9/2547
17. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ 10/2547
18. รายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ครั้งที่ 11/2547
19. หนังสือยืนยันการยอมรับเงื่อนไขในการเจรจาต่อรองของกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited
20. ร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
21. ร่างหนังสือขอความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนฯ เรียงเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี
22. สำเนาเอกสารข้อความในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535

1. เรื่องเดิม/ข้อเท็จจริง

1.1 กระทรวงการคลังได้เสนอเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการศึกษาของคณะรัฐมนตรี ด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1.2 คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษา เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ลงมติเห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้อำนาจการรวมตัวเดียว ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยได้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

1.2.1 ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือดังกล่าว ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ท่าเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต

1.2.2 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการ

พิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ให้บริการทำเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชน ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการทำเทียบเรือ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวม ประกอบกันไปด้วย

1.3 เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวในข้อ 1.2 คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่ง ที่ 9/2547 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2547 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน โดยมีนายสามารถ ยลภักย์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ) เป็นประธานกรรมการ และมีผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยให้คณะกรรมการชุดดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงาน ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญา กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา พิจารณาคัดเลือกเอกชนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 และพิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการตามที่เห็นสมควร โดยให้นำข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3) และต่อมาคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งที่ 19/2547 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2547 แต่งตั้งนายวิริยะ รามสมภพ เป็นกรรมการในคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ชุดดังกล่าว แทนนายณสินธุ์ มรกต (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

2. การดำเนินงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ

2.1 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างเอกสารขอบเขตของโครงการ (Term of Reference : TOR) เงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญา กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา และ ร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมงาน จำนวน 5 ครั้ง โดยมีที่ปรึกษา บริษัท SCMB จำกัด ร่วมกับบริษัท โซติจินดา มูเชลคอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างมาช่วยดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการ และจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 เนื่องจากเป็นโครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ที่มีมูลค่าของทรัพย์สินหรือเงินลงทุน เกินกว่า 5,000 ล้านบาท เข้าร่วมประชุมเสนอ

ความเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ด้วย สรุปผลการดำเนินงานในส่วนนี้ได้ดังนี้ (รายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2547 ถึงครั้งที่ 5/2547 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

2.1.1 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชน พิจารณาให้ความเห็นชอบเงื่อนไข สำคัญในเอกสารขอบเขตของโครงการฯ (TOR) สรุปเฉพาะประเด็นสำคัญๆ ได้ดังนี้

2.1.1.1 กำหนดระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาเป็น 30 ปี นับตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ และหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง ผู้ประกอบการสามารถยื่นคำร้องให้ ต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ระยะเวลาๆ ละ 10 ปี แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่คู่สัญญายอมรับ ร่วมกัน โดยการทำเรื่อง จะพิจารณาจากผลประกอบการของผู้ประกอบการในช่วงระยะเวลาของ สัญหานี้ ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของแผนธุรกิจที่ผู้ประกอบการจะต้องเสนอต่อ การทำเรื่อง ใหม่ โดยจะต้องมีการตกลงค่าตอบแทนใหม่บนพื้นฐานทรัพย์สินที่ตกเป็นของ การทำเรื่อง หลังสิ้นสุดสัญญานี้

2.1.1.2 กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาการเริ่มประกอบการทำเทียบเรือ A3 ภายใน 18 เดือน นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ และจะต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ภายใน 36 เดือน นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ และจะต้องเริ่มประกอบการ ทำเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการ มาแล้วมากกว่า 75% ของความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการ แล้วนั้น แต่ไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ (กำหนดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 เท่ากับ 400,000, 1,400,000 และ 1,000,000 ที่อู่ต่อปี ตามลำดับ) ซึ่งเงื่อนไขในข้อนี้แตกต่างไปจากรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการที่นำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการฯ ซึ่งศึกษาไว้ว่าจะเปิดดำเนินการ ทำเทียบเรือทั้ง 6 ท่า ภายใน 3 ปี นับจากเริ่มต้นสัญญา ทั้งนี้เนื่องจากในรายงานการศึกษาฯ ใช้ ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าขั้นต่ำตามที่ออกแบบไว้เดิม (Design Capacity) ซึ่งต่างจาก ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่เกิดขึ้นจริง (Actual Capacity) ของท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบันซึ่งนำมาใช้เป็นฐานในการพิจารณากำหนดเงื่อนไขระยะเวลาการเริ่มประกอบการ ทำเทียบเรือในครั้งนี้ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

2.1.1.3 กำหนดขีดความสามารถการทำงานของปั้นจั่นยกตู้สินค้า หน้าท่า (Gantry Crane) จะต้องไม่น้อยกว่า 35 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน หรือผลงานรวมจะต้อง ไม่น้อยกว่า 55 และ 70 ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ปั้นจั่นทำงานร่วมกัน 2 และ 3 คัน ตามลำดับ

2.1.1.4 กำหนดเงื่อนไขในประเด็นที่การทำเรื่อง จะไม่อนุญาตให้มี การเริ่มประกอบการทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 จนกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่าน ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 มากกว่า 75% ของขีดความสามารถในการ ขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 เพื่อเป็นการจูงใจภาคเอกชน

ให้เข้ามาลงทุนในครั้งนี้ (กำหนดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 เท่ากับ 400,000, 1,400,000, 1,000,000, 1,400,000, 1,000,000 และ 1,000,000 ที่อู่ต่อปี ตามลำดับ

2.1.1.5 เห็นชอบการกำหนดเงื่อนไขการชำระผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินคงที่ (Fixed Fee) รายปี ให้แก่การทำเรือ โดยคำนวณจากเงินลงทุนของการทำเรือ รวมกับผลตอบแทนขั้นต้นในอัตรา 10% ของเงินลงทุนดังกล่าว รวมเป็นเงินตลอดอายุสัญญา 30 ปี จำนวน 51,910 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) โดยใช้อัตราส่วนลด (Discount Factor) ที่ 10% ณ ต้นสัญญา เป็นเงิน 8,732 ล้านบาท โดยคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน เห็นว่าผลตอบแทนขั้นต้นต่อเงินลงทุนในอัตรา 10% และการใช้อัตราส่วนลดที่ 10% สำหรับการคำนวณ NPV นั้น เป็นระดับที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน และผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินคงที่จำนวนดังกล่าว ครอบคลุมเงินลงทุนในส่วนของการทำเรือ ที่ลงไปในโครงการนี้แล้ว รวมทั้งยังมีความสอดคล้องกับข้อสังเกตของคณะกรรมการเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ที่เห็นว่าไม่ควรถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการ และการคิดค่าบริการจากผู้ให้บริการท่าเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย

2.1.1.6 เห็นชอบการกำหนดสัดส่วนคะแนนเต็ม ระหว่างของข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) และของข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) เป็น 80 และ 20 คะแนน ตามลำดับ โดยคะแนนในส่วน of ข้อเสนอทางเทคนิคนั้น แบ่งออกเป็น (1) ด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน และ (2) ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน และกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนทางเทคนิคในข้อ (1) และ (2) ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อ หรือคะแนนรวมของทั้ง 2 ข้อ ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มในส่วน of ข้อเสนอทางเทคนิค ไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณา และจะไม่มีการเปิดของหมายเลข 2 ซึ่งจะส่งกลับคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ พร้อมกับหลักประกันของฯ ต่อไป

2.1.1.7 เห็นชอบหลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนน ของข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) จากตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในภาพรวม โดยนำตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) มาคิดเป็นคะแนน ร่วมกับผลประโยชน์ตอบแทนที่เอกชนเสนอเพิ่มเติม (Additional Fee) ด้วย

2.1.2 เห็นชอบเงื่อนไขในประเด็นปลีกย่อยอื่นๆ เช่น กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ต้องมีทุนจดทะเบียน หรือ ทุนจดทะเบียนรวมในกรณีกิจการร่วมค้า (Joint Venture)

ไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาท) ในวันยื่นข้อเสนอฯ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ หรือนิติบุคคลผู้ถือหุ้นหลัก หรือผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องมีส่วนร่วมในการประกอบการด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี หรือในกรณีที่เป็นกิจการร่วมค้า อย่างน้อยผู้ร่วมค้ารายหนึ่งต้องมีคุณสมบัติดังกล่าวด้วย และกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องวางหลักประกันเป็นจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาท) เป็นต้น

2.1.3 เห็นชอบเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญา และเห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

2.2 หลังจากคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้ดำเนินการตามข้อ 2.1 แล้ว ได้ออกประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนฯ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2547 โดยมีหลักเกณฑ์สำคัญๆ ในประกาศเชิญชวนฯ ดังกล่าว สรุปได้ดังนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 6)

2.2.1 เป็นนิติบุคคลที่มีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาท) ในวันยื่นข้อเสนอฯ

2.2.2 มีประสบการณ์ในการประกอบการ ด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี

2.2.3 จะต้องวางหลักประกันของข้อเสนอฯ จำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาท)

2.2.4 กำหนดซื้อเอกสารขอบเขตของโครงการ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 7) ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในราคาชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน)

2.2.5 กำหนดดูสถานที่โครงการฯ และชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอฯ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

2.2.6 กำหนดยื่นซองข้อเสนอฯ ในวันที่ 1 กันยายน 2547 ณ อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

2.2.7 หลักเกณฑ์การคัดเลือก จะพิจารณาคูณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ และความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารข้อเสนอฯ หากรายละเอียดไม่เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ จะถือว่าไม่ผ่านการพิจารณาคัดเลือกในเบื้องต้น ในขั้นต่อไปจะพิจารณารายละเอียดต่างๆ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ เสนอมาว่ามีความสมเหตุสมผลและน่าเชื่อถือเพียงใด โดยจะให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

2.2.7.1 ข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) มีคะแนนเต็ม 80 คะแนน แยกออกเป็น

- (1) ด้านประสบการณ์ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน
มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน
- (2) ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน

2.2.7.2 ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมาย
เลข 2) มีคะแนนเต็ม 20 คะแนน

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนทางด้านเทคนิคในข้อ 2.2.7.1 (1) หรือ 2.2.7.1 (2) ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อ หรือได้คะแนนรวมในข้อ 2.2.7.1 ต่ำกว่า ร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มในข้อนี้ จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิคและ จะไม่มีการเปิดซองข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) โดยจะส่ง กลับคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ พร้อมกับหลักประกันซองฯ

2.3 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีหนังสือแจ้งการประกาศเชิญชวนฯ ไปยังสถานทูตต่างๆ ในกลุ่มประเทศที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ สื่อต่างๆ และสมาคมเจ้าของและ ตัวแทนเรือกรุงเทพ เป็นต้น รวมทั้งลงข่าวในหนังสือพิมพ์ทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ (สิ่งที่ส่ง มาด้วย 8) เพื่อให้เป็นไปตามความในกฎกระทรวง พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ข้อ 4

2.4 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2547 เพื่อรับทราบการประกาศเชิญชวนเอกชนฯ และพิจารณาหลักเกณฑ์การให้ คะแนนในรายละเอียดของซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ซึ่งมี คะแนนเต็ม 20 คะแนน โดยที่ประชุมมีมติ เห็นชอบให้กำหนดสัดส่วนการให้คะแนนข้อเสนอ ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ในสัดส่วน 70 : 30 ของคะแนนเต็มในส่วนนี้ โดย ผู้ที่เสนอ Fixed Fee มาให้ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการ จะได้คะแนนใน ส่วนนี้ไป 14 คะแนน สำหรับในส่วนของ Additional Fee นั้น รายที่เสนอสูงสุดจะได้คะแนนเต็ม 6 คะแนน ส่วนรายที่เสนอรองลงมาจะได้คะแนนลดหลั่นกันลงไปตามลำดับ โดยเทียบจากสัดส่วน ของยอด Additional Fee ในรายที่เสนอสูงสุดให้เป็น 100% ของ 6 คะแนน ส่วนผู้ที่ไม่เสนอ Additional Fee เลยจะได้คะแนน 0 คะแนนในส่วนนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 9)

2.5 เมื่อครบระยะเวลาการขายเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ในวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ปรากฏว่ามีผู้สนใจมาขอซื้อเอกสารฯ รวมทั้งสิ้น 11 ราย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 10) และ ในวันเดียวกัน คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 7/2547 และมีมติเห็นชอบให้ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ เดินทางไปชมสถานที่ของโครงการฯ เพื่อรับทราบข้อมูลทางด้าน กายภาพของโครงการจากสถานที่จริง ในวันที่ 10 สิงหาคม 2547 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 11)

2.6 ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 มีผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) มาดูสถานที่โครงการฯ จำนวน 9 ราย ไม่มา 2 ราย และในวันเดียวกันมีผู้เข้ารับฟังคำชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอฯ จำนวน 8 ราย ไม่มาร่วมรับฟัง จำนวน 3 ราย (ดังรายชื่อตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 12) โดยมีคำถาม-คำตอบ ซึ่งฝ่ายเลขานุการ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ร่วมกับที่ปรึกษาจัดทำสรุปเพื่อส่งให้ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ทุกรายทราบ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 13)

2.7 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีการประชุมครั้งที่ 8/2547 เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2547 เพื่อรับทราบคำถาม-คำตอบ ที่ฝ่ายเลขานุการฯ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ และที่ปรึกษาร่วมกันจัดทำขึ้นก่อนจัดส่งให้ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ทุกรายทราบ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 14)

2.8 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2547 ซึ่งเป็นวันกำหนดยื่นของข้อเสนอฯ ปรากฏว่ามีผู้มายื่นของข้อเสนอฯ ทั้งสิ้นจำนวน 3 ราย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 15) ได้แก่ :-

2.8.1 กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holding Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Port (Thailand) จำกัด (HPT)

2.8.2 กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัย แพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด

2.8.3 กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูมิภาศ นาวิ จำกัด และ บริษัท ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล เอฟแอนด์อี

2.9 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ มีการประชุมครั้งที่ 9/2547 เพื่อรับทราบการยื่นข้อเสนอฯ และรับมอบเอกสารข้อเสนอฯ ทั้งหมดของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 3 ราย จากคณะกรรมการรับซองฯ รวมทั้งได้พิจารณาวิธีการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิคในรายละเอียดก่อนที่จะมีการเปิดพิจารณาของข้อเสนอด้านเทคนิคต่อไป จากนั้น ได้เชิญผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 3 ราย มาร่วมเปิดซองข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) เพื่อพิจารณาประเมินผลและให้คะแนนต่อไป สำหรับซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ได้ทำการฝากเก็บไว้ที่ห้องมั่นคงของกองคลัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย จนกว่าจะถึงวันเปิดของหมายเลข 2 ต่อไป (รายละเอียดตามรายงานการประชุมฯ ในสิ่งที่ส่งมาด้วย 16)

2.10 หลังจากขั้นตอนการรับซองข้อเสนอฯ แล้ว คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีการประชุมอีก 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาเอกสารข้อเสนอและประเมินผลการคัดเลือกสรุปได้ดังนี้

2.10.1 การประชุมครั้งที่ 10/2547 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2547 เพื่อพิจารณาตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้น และให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทุกราย สรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 17)

2.10.1.1 ที่ประชุมได้พิจารณาความครบถ้วน ของเอกสาร ในซองและนอกซองแล้ว เห็นว่า ผู้ยื่นซองข้อเสนอ ทั้ง 3 ราย ยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ด้านคุณสมบัติเบื้องต้นครบถ้วนทุกราย และได้พิจารณาดูตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้นใน รายละเอียดของผู้ยื่นซองข้อเสนอ ทั้ง 3 รายแล้ว ปรากฏว่ามีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ทุกประการ จึงมีมติเห็นชอบให้ผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้ง 3 ราย ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติเบื้องต้น

2.10.1.2 ต่อจากนั้น ที่ประชุมได้พิจารณาให้คะแนนข้อเสนอ ด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ที่ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติเบื้องต้นแล้ว สรุปผลการให้คะแนนได้ดังนี้

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holding Limited

-มีคะแนนด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และ ผลการดำเนินงาน 38.65 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 96.63 ของคะแนน เต็มในข้อนี้

-มีคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 36.34 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 90.85 ของคะแนนเต็มในข้อนี้

-รวมเป็นคะแนนในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ทั้งสิ้น 74.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละ 93.74 ของคะแนนเต็มในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1)

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited

-มีคะแนนด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และ ผลการดำเนินงาน 34.60 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 86.50 ของคะแนน เต็มในข้อนี้

-มีคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 34.78 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 86.95 ของคะแนนเต็มในข้อนี้

-รวมเป็นคะแนนในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ทั้งสิ้น 69.38 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละ 86.73 ของคะแนนเต็มในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1)

(3) กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด

- มีคะแนนด้านประสิทธิภาพ ฐานการเงิน และ ผลการดำเนินงาน 28.75 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 71.88 ของคะแนน เต็มในข้อนี้

- มีคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 30.88 คะแนน จากคะแนนเต็ม 40 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 77.20 ของคะแนนเต็มในข้อนี้

- รวมเป็นคะแนนในข้อข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ทั้งสิ้น 59.63 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละ 74.54 ของคะแนนเต็มในข้อข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1)

2.10.2 จากผลการให้คะแนนข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ จึงมีมติเห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) และกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัย แพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด, บริษัท สิงคไทย จำกัด ผ่านเกณฑ์ ข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) และเห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูมิศาสตร์ นาวี จำกัด ดูปอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล เอฟแอนด์อี ไม่ผ่าน หลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) เนื่องจากได้คะแนนรวมในข้อดังกล่าว ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมทั้งหมดของข้อข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ข้อ 4.4.3.2

2.11 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้มีหนังสือเชิญผู้ผ่านเกณฑ์การ พิจารณาทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ทั้ง 2 ราย มาร่วมทำการเปิดข้อเสนอด้านผลประโยชน์ ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ในวันศุกร์ที่ 17 กันยายน 2547 และแจ้งให้ผู้ยื่น ข้อเสนอที่ไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) มารับของ ข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) และหลักประกันของคืนต่อ ไป โดยในการประชุมครั้งที่ 11/2547 เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2547 ผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited และกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ได้มาเข้า ร่วมตรวจสอบการจัดเก็บรักษา และ สภาพของข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ก่อนทำการเปิดพิจารณา ซึ่งผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้าทั้ง 2 ราย มีความ พอใจในสภาพของข้อเสนอฯ ของตน ก่อนทำการเปิดพิจารณา สรุปข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทน ทางการเงินได้ดังนี้

2.11.1 กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited เสนอ ผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท

คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในขอบเขตโครงการฯ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญาเป็นเงิน 8,898.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,381.02 ล้านบาท

2.11.2 กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited เสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในขอบเขตโครงการฯ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญาเป็นเงิน 6,236.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,000.31 ล้านบาท

เมื่อทำการให้คะแนนข้อเสนอ ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ได้คะแนนในส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) จำนวน 14 คะแนน และได้คะแนนในส่วนของ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) อีก 6 คะแนน รวมเป็น 20 คะแนน ในขณะที่กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ได้คะแนนในส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) จำนวน 14 คะแนน และได้คะแนนในส่วนของ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) อีก 4.35 คะแนน รวมเป็น 18.35 คะแนน

ดังนั้น เมื่อรวมคะแนนทั้งในส่วนของการให้ข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) และ ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) แล้ว ปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ได้คะแนนรวม 94.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน ในขณะที่กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ได้คะแนนรวม 87.73 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ จึงมีมติจัดลำดับให้ กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited มีคะแนนสูงสุดเป็นลำดับที่ 1 และกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited มีคะแนนเป็นลำดับที่ 2 ก่อนที่จะเชิญผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนสูงสุดมาเจรจาต่อรอง ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตของโครงการ (TOR) ข้อ 5.7.1 ต่อไป

2.12 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้เชิญผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited มาเจรจาต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของประเทศ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 11 (5) ของกฎกระทรวง พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ในประเด็นดังต่อไปนี้

2.12.1 ขอให้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เพิ่มขึ้น จากเดิมที่เสนอจ่ายให้ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 8,898.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น

NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,381.02 ล้านบาท ให้เพิ่มเป็นจ่ายตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท

2.12.2 ขอให้ปรับระยะเวลาการเริ่มจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) จากเดิมที่เริ่มจ่ายในปีที่ 11 ของสัญญาเป็นต้นไป เป็นให้เริ่มจ่ายตั้งแต่ปีที่ 8 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีรายได้จากการประกอบการท่าเทียบเรือชุด D เป็นต้นไป

2.12.3 ขอให้จัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้าทดแทนของเดิม ที่หมดอายุตามอายุการใช้งานจริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Gantry Crane) ขอให้จัดซื้อทดแทนภายใน 20 ปี หลังจากเริ่มใช้งาน

2.12.4 ขอให้เสนอรายละเอียด คุณสมบัติของบุคลากรด้านการตลาดเพิ่มเติม เพื่อให้การทำเรือ มีความมั่นใจยิ่งขึ้นว่าจะสามารถดำเนินการตามแผนธุรกิจที่เสนอไว้ได้เป็นอย่างดี

ซึ่ง กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ยินยอมจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เพิ่มขึ้น รวมทั้งยินยอมตามเงื่อนไขการต่อรองอื่นๆ ทุกประการ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ยื่นข้อเสนอดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ จึงมีมติเป็นเอกฉันท์ ให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ (รายละเอียดรายงานการประชุมครั้งที่ 11/2547 ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 18) และต่อมากลุ่มกิจการร่วมค้าดังกล่าว ได้มีหนังสือยืนยันการยอมรับเงื่อนไขการเจรจาต่อรองในครั้งนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย 19)

3. สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ อย่างรอบคอบ เป็นไปตามเงื่อนไขขอบเขตของโครงการ (TOR) และประกาศเชิญชวนเอกชนฯ ที่กำหนดไว้ทุกประการ และเห็นควรให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ เนื่องจาก

3.1 เป็นนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติถูกต้อง ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขขอบเขตของโครงการ (TOR) ทุกประการ รวมทั้งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก

3.2 กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ยื่นข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ที่มีความน่าเชื่อถือ สมเหตุสมผล และมีความเป็นไปได้ ซึ่งได้รับคะแนนสูงสุด โดยจะมีการลงทุนในการก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมเป็นเงิน 7,514.41 ล้านบาท และจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้าหลัก ได้แก่ บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า (Gantry Crane) ขนาด Super Post Panamax จำนวน 32 ตัว บันจันจัดเรียงตู้สินค้าในลาน (RTG) จำนวน 82 ตัว รถหัวลากและหางลาก (Tractor and Chassis) จำนวน 224 ชุด เป็นต้น และอุปกรณ์อื่นๆ รวมเป็นเงิน 12,825.39 ล้านบาท (ไม่รวมเงินลงทุนทดแทนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จะหมดอายุใช้งานในอนาคต) รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 20,339.80 ล้านบาท และคาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการฯ ได้ตั้งแต่ปี 2549 (ปีที่ 2 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป โดยคาดว่าจะมีตู้สินค้าผ่านท่าในปีดังกล่าวจำนวน 0.063 ล้านที่อู่และจะเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆ จนถึง 6.550 ล้านที่อู่/ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 (ปีที่ 16 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป

3.3 กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เป็นผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินให้แก่การทำเรือฯ สูงที่สุด คิดเป็นผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท และ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท รวมเป็นผลประโยชน์ตอบแทนที่การทำเรือฯ จะได้รับทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงิน 61,924.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 10,132.31 ล้านบาท

4. การดำเนินการในเรื่องอื่นๆ

4.1 ได้จัดเตรียมร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่าง ก่อนลงนามในสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 แล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย 20)

4.2 ได้จัดทำร่างหนังสือรายงานผลการคัดเลือกเอกชนฯ เพื่อเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาลงนามเรียนเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย 21)

ตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 กำหนดให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ นำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมด เสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 90 วัน นับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน (สิ่งที่ส่งมาด้วย 22)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเรียนรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



ประธานกรรมการ

(นายสมารถ ยลภักย์)

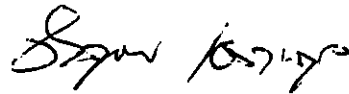
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)



กรรมการ

(นางพรพิมล จุฑพันธุ์)

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาวิจัยทาง
กระทรวงการคลัง



กรรมการ

(นางสาวจรรวณ เองตระกูล)

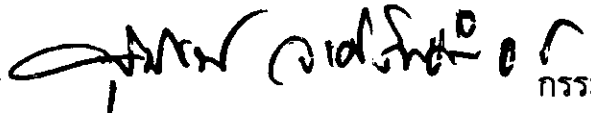
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



กรรมการ

(นายไพรัช พรสมบุรณศิริ)

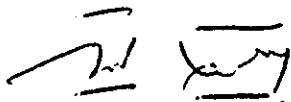
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย
สำนักงานอัยการสูงสุด



กรรมการ

(นายสุรนนท์ วงศ์วิทยกำจร)

ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



กรรมการ

(นายวิจารณ์ จันทรคาประสิทธิ์)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 7
สำนักงบประมาณ



กรรมการ

(นายสุทธิพร จีระพันธุ์)

เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

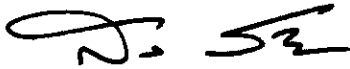
16.5
(นายอนุคุณ สิทธิพงศ์)
รองปลัดกระทรวงพลังงาน

กรรมการ



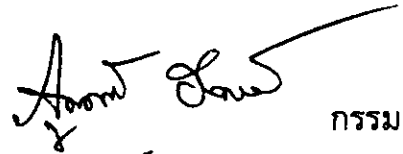
กรรมการ

(นายวิริยะ งามสมภาพ)
ผู้ทรงคุณวุฒิ



กรรมการ

(รศ.ดร. สากล สติตวิทยานนท์)
ผู้ทรงคุณวุฒิ



กรรมการ

(ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์)
ผู้ทรงคุณวุฒิ



กรรมการและเลขานุการ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

เวียน ๗๐.๗๗๕ - แล้ว
เพื่อพิจารณาและดำเนินการต่อไป

๓๓๐๖๗๗ ๗๖๗๗

นางสาวอัมรินทร์ ใจสมุทร
สารด.

ทก. ๗๖๗. (๗๗.)

23 ก.ย. 2547

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0806/ ๗113



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

๒๒ เมษายน 2547

- เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A 3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ
C1, C2, D1, D2 และ D3)
- เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- อ้างถึง 1. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0804/3844 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546
2. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0806/2323 ลงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2547
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.3/2445 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547
2. รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร
และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง
ชั้นที่ 2 ที่เหลือ

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 กระทรวงการคลังได้เสนอโครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง
บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ของท่าเทียบเรือแหลมฉบัง เพื่อให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ
ในหลักการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
และตามหนังสือที่อ้างถึง 2 กระทรวงการคลังได้ขอถอนเรื่องดังกล่าวออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
เนื่องจากกระทรวงคมนาคมจะนำโครงการดังกล่าวเข้าร่วมเป็นโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร
และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
ในคราวเดียวกันเพื่อเป็นการลดขั้นตอนและทำให้เกิดประสิทธิภาพทางการบริหารสูงสุด ซึ่งบัดนี้ กระทรวง
คมนาคมได้มีหนังสือ ที่ คค 0805.3/2445 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547 ขอให้กระทรวงการคลังพิจารณา
โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 รวมกับท่าเทียบเรือในโครงการ
ท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2 และ D3) เป็นโครงการเดียวกัน และนำเสนอ
คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการต่อไป เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชน
เข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) นั้น

/กระทรวง...

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

1. ข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 กำหนดดังนี้

1.1 มาตรา 6 ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ประสงค์จะให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในโครงการใด เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียดตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กำหนดต่อกระทรวงเจ้าสังกัด

1.2 มาตรา 7 ถ้าโครงการตามมาตรา 6 มีวงเงินหรือมีทรัพย์สินเกินห้าพันล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษามาให้คำปรึกษา และที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานเป็นเอกเทศตามรายละเอียดที่ สศช. กำหนดไว้ในมาตรา 6 และสาระสำคัญอื่น ๆ ที่ที่ปรึกษาเห็นสมควร และให้หน่วยงานเจ้าของโครงการส่งรายงานของที่ปรึกษาไปเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาตามมาตรา 8 ด้วย

1.3 มาตรา 8 (2) กรณีโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว ให้กระทรวงเจ้าสังกัดของหน่วยงานเจ้าของโครงการพิจารณาเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อกระทรวงการคลังพิจารณา

1.4 มาตรา 9 (2) (ก) กรณีโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้วและกระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการของโครงการ

2. เรื่องที่เสนอเพื่อพิจารณา

การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ว่าจ้างบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และว่าจ้างบริษัท โชติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท เอสซีเอ็มบี จำกัด เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2 และ D3) (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2) ซึ่งรายงานการศึกษาสรุปได้ ดังนี้

2.1 ลักษณะและองค์ประกอบโครงการ

2.1.1 โครงการทำเทียบเรือเนกประสงค์ A3₁; เป็นส่วนหนึ่งของโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึกหน้าท่า 14 เมตร โดย กทท. ได้ลงทุนก่อสร้างเขื่อนหิน (Revetment) งานขุดลอกและถมทะเล (Fairway) และสาธารณูปโภคส่วนกลาง คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ณ ปี 2547 จำนวน 141.07 ล้านบาท โดยในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ เอกชนจะต้องเข้าร่วมลงทุนเพิ่มเติมเป็นเงินประมาณ 1,580.54 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุนในโครงการทั้งสิ้น ประมาณ 1,721.61 ล้านบาท

2.1.2 โครงการทำเทียบเรือ C1 และ C2 : เป็นทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 มีความยาวหน้าท่ารวม 1,200 เมตร (แบ่งเป็น 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ) มีความลึกหน้าท่า 16 เมตร โดย กทท. ได้ลงทุนก่อสร้างเฉพาะการถมทะเล (Reclamation) และก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ (Quaywall) ชนิด Caisson ไว้เท่านั้น คิดเป็นเงินลงทุน 4,387.36 ล้านบาท ส่วนเอกชนจะลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นเงินประมาณ 5,430.00 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 9,817.36 ล้านบาท

2.1.3 โครงการทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 : เป็นทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 มีความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร (แบ่งเป็น 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ) มีความลึกหน้าท่า 16 เมตร โดย กทท. ได้ลงทุนก่อสร้างเฉพาะการถมทะเล (Reclamation) และก่อสร้างเขื่อนหินกันดิน (Revetment) ไว้เท่านั้น คิดเป็นเงินลงทุน 3,268.40 ล้านบาท โดยเอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นเงินประมาณ 9,623.00 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 12,891.40 ล้านบาท

2.2 ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้า

ท่าเทียบเรือ A 3 มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด

0.2 ล้านที่อียู/ปี ในขณะที่ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด

1.4 ล้านที่อียู/ปี และท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 จะสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด

2.0 ล้านที่อียู/ปี ซึ่งจะทำให้ทั้งโครงการมีขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับตู้สินค้าเท่ากับ 3.6 ล้านที่อียู/ปี แต่ทั้งนี้การรวมท่าเทียบเรือทั้งหมดเป็นโครงการเดียว จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับตู้สินค้าอีกร้อยละ 20 ซึ่งจะทำให้โครงการสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ถึง 4.32 ล้านที่อียู/ปี

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ

3.1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน

ทำเทียบเรือ	ผลตอบแทนทางการเงิน FIRR (%)		
	กรณีไม่ใช้เงินกู้ (%)	กรณี D/E Ratio = 2: 1 (%)	ระยะเวลาคืนทุน
A3	10.9	12.6	14 ปี
C1	6.60	6.61	13 ปี 5 เดือน
C2	7.86	8.35	12 ปี 4 เดือน
D1	9.56	10.82	10 ปี 9 เดือน
D2	10.83	12.89	9 ปี 8 เดือน
D3	10.49	12.33	9 ปี 11 เดือน
C1, C2	15.96	21.80	7 ปี 7 เดือน
D1, D2, D3	18.18	26.35	6 ปี 8 เดือน
A3, C1, C2, D1, D2, D3	16.72	23.79	7 ปี 10 เดือน

3.1.1 กรณีการแยกทำ

การให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 มีความเป็นไปได้ทางการเงิน โดยในกรณีที่เอกชนกู้เงินมาเพื่อใช้ในการลงทุนในโครงการด้วยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) เท่ากับ 2 ต่อ 1 ซึ่งจะต้องกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินบางส่วน โครงการจะมีผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับ 12.6% 6.61% 8.35% 10.82% 12.89% และ 12.33% ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าในกรณีที่เอกชนใช้เงินทุนทั้งหมดโดยมิได้ทำการกู้ยืมเงิน ที่มีผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับ 10.9% 6.60% 7.86% 9.56% 10.83% และ 10.49% ตามลำดับ

/3.1.2 กรณีรวม...

3.1.2 กรณีรวมทำทั้งหมดเป็นโครงการเดียว

ผลตอบแทนทางการเงินกรณีรวมทำเทียบเรือคู่สินค้า A3 และ ทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1 , C2 , D1 , D2 และ D3) เป็น โครงการเดียวจะสูงกว่าผลตอบแทนทางการเงินเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีการแยกทำเทียบเรือแต่ละท่า เป็นโครงการย่อย โดยในกรณีที่เอกชนกู้เงินมาใช้ในการลงทุนในโครงการด้วยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) เท่ากับ 2 ต่อ 1 ซึ่งจะต้องกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินบางส่วน โครงการ จะมีผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับ 23.79% ซึ่งสูงกว่าในกรณีที่เอกชนใช้เงินทุนทั้งหมดโดยมิได้ ทำการกู้ยืมเงิน โดยมีผลตอบแทนทางการเงินเท่ากับ 16.72% ทั้งนี้ผลตอบแทนทางการเงินที่สูงขึ้น มีเหตุผลอันเนื่องมาจาก การรวมทำเป็นโครงการเดียวจะทำให้การบริหารจัดการท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพ มากยิ่งขึ้น จึงมีผลทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณ 20% และยังทำให้เกิด การประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้านเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและ ค่าดอกเบี่ยจ่าย ซึ่งนำไปสู่กระแสเงินสดสุทธิที่เพิ่มขึ้น จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถดึงดูดความสนใจของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือรายใหญ่ที่มีประสบการณ์ในต่างประเทศ และ มีศักยภาพในการลงทุนสูงให้เข้ามาร่วมพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้สามารถแข่งขันกับท่าเรือคู่แข่งใน ภูมิภาคได้

3.2 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ

การให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และ ทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และสามารถดึงดูดนักลงทุนต่างประเทศมาลงทุนในการให้ บริการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น

เนื่องจากปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงในด้านการจัดการบริหารท่าเทียบเรือ เทคโนโลยี และอุปกรณ์การขนส่งในระบบตู้สินค้าเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในแต่ละปี ดังนั้น ผู้ประกอบการท่าเรือในปัจจุบัน มีความต้องการท่าเทียบเรือที่มีขนาดความยาวหน้าท่า ต่อเนื่องมากยิ่งขึ้นเพื่อให้สะดวกต่อการบริหารท่าเทียบเรือ และติดตั้งอุปกรณ์ยกขนสินค้า และเพื่อสามารถ รองรับเรือขนาดใหญ่หลายลำในเวลาเดียวกัน ดังนั้น การรวมท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือเป็นโครงการเดียวกันจะสามารถดึงดูดเอกชนเข้ามาลงทุนมากกว่าการแยก ทำเทียบเรือเป็นโครงการย่อยเหมือนในอดีต

3.3 ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) โดยมีความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐกิจ และสอดคล้องกับมติ ครม. เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าบริหารท่าเทียบเรือ C3 โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าทั้งหมด และตามรายงานผลการศึกษา ที่ปรึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะว่าในปัจจุบันผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแหลมฉบังดำเนินการเกินขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า และประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้า ในอนาคต นอกจากนั้นนโยบายของภาครัฐที่ต้องการผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย และในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทำให้เชื่อได้ว่าปริมาณเรือขนส่งสินค้า และปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะต้องพิจารณาผลักดันโครงการท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังที่เหลือ ให้สามารถเปิดดำเนินการได้หมดภายในระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีข้างหน้า เพื่อสามารถรองรับกับความต้องการในการใช้ท่าเทียบเรือของประเทศและเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาความล่าช้าในการส่งออกและนำเข้าสินค้าในอนาคต

ดังนั้น หากดำเนินการให้มีการสรรหาเอกชนเข้าลงทุนก่อสร้างและประกอบการ และท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ ได้ในคราวเดียวกัน จะทำให้สามารถขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจาก 2.0 ล้านทีอียู/ปี ในปี 2547 เป็น 2.4 , 3.0 และ 4.2 ล้านทีอียู/ปี ภายในปี 2548 , 2549 และ 2550 ตามลำดับ ซึ่งจะเพียงพอต่อการขยายตัวของปริมาณตู้สินค้าที่มีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วในช่วง 5 ปี ข้างหน้า

4. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเห็นชอบรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1 , D2 และ D3) โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอ เนื่องจากมีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงิน ตลอดจนสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจการของรัฐ และจากผลการพัฒนาและร่วมลงทุนของเอกชนในท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 เป็นสิ่งยืนยันความสำเร็จของการพัฒนาเป็นอย่างดี ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากการประกอบการรวมท่าเทียบเรือให้ผลตอบแทนที่สูงกว่ากรณีการประกอบการแยกท่า และมีความเหมาะสมในเชิงเศรษฐกิจเนื่องจาก ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ท่าเรือได้เพิ่มมากขึ้น โดยสามารถให้บริการแก่เรือ

/ที่มี...

ที่มีขนาดใหญ่ (Post Panamax) ได้พร้อมกันมากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังในการดึงดูดสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคและเป็นการสร้างเสริมความได้เปรียบให้แก่สินค้าส่งออกของประเทศด้วย รวมทั้งเปิดโอกาสให้สายการบินเรือขนาดใหญ่ที่มีความต้องการใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคนี้ด้วย

5. ความเห็นกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังมีความเห็นดังนี้

5.1 เนื่องจากเงินลงทุนในโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A 3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ มีมูลค่าการลงทุนในโครงการทั้งสิ้น 24,430.37 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินลงทุนในส่วน กทท. เป็นจำนวน 7,796.83 ล้านบาท และเอกชนลงทุนเพิ่มเติมจำนวน 16,633.54 ล้านบาท ซึ่งมีมูลค่าเกิน 5,000.00 ล้านบาท จึงต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 7 ที่กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องว่าจ้างที่ปรึกษามาให้คำปรึกษา และที่ปรึกษาต้องจัดทำรายงานเป็นเอกเทศตามรายละเอียดที่ สศช. กำหนดไว้ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว กทท. ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเบื้องต้นไว้แล้ว ดังนั้น จึงถือว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว จึงต้องดำเนินการมาตรา 8(2) และมาตรา 9 (2)(ก) ที่กำหนดให้กระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณานำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการต่อกระทรวงการคลัง และในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการต่อไป

5.2 การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2529 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารงานโครงการท่าเรือแหลมฉบัง และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าบริหารท่าเทียบเรือ C3 และเป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนสินค้าทั้งหมด

5.3 การให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตามโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการดำเนินการ ลดการลงทุนหรือการซ้ำซ้อนของภาครัฐและประหยัดเวลาและลดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) ในการสรรหาผู้ประกอบการเช่นในอดีต นอกจากนี้ยังสามารถสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังในการดึงดูดสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค และเสริมสร้างความได้เปรียบในภาคการส่งออกของประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลาง (Hub) ในภูมิภาคต่อไป

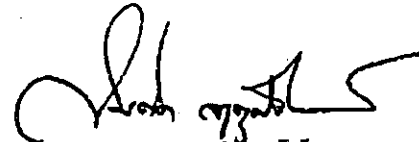
/5.4 การนำ...

5.4 การนำท่าเทียบเรือ A3 ไปรวมกับท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ ให้เป็นโครงการเดียวจะสามารถดึงดูดความสนใจของนักลงทุนมากยิ่งขึ้น เนื่องจากโครงการท่าเทียบเรือ A3 มีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับที่ดี และผู้ประกอบการสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ A3 ได้อย่างรวดเร็วภายใน 3 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา และภายหลังการเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือทั้งหมดแล้ว ผู้ประกอบการสามารถใช้ท่าเทียบเรือ A3 เป็นท่าเทียบเรือเสริมให้กับท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารจัดการท่าเทียบเรือได้อย่างคล่องตัว และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้ความเห็นชอบในโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2 และ D3) ตามที่กระทรวงคมนาคมและ กทท. เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายอนันต์ ชนโชติ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อนันต์

พลเอก



(พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ)

รองนายกรัฐมนตรี

๒๕ / ม.ย. ๕๗

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักพัฒนาธุรกิจวิสาหกิจ 1

โทร. 0-2278-0936

โทรสาร 0-2278-0936

เรียน รองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ)

เมื่อโปรดเกล้าฯ ให้ พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และ พลเอกสุจินดา คราประยูร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม ลงนามในคำสั่งกระทรวงการคลัง เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2



(นายบรรศักดิ์ อูรรณโณ)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1115/ 1606



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

๒๗ เมษายน 2547

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 5855 ลงวันที่ 23 เมษายน 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรีในวันอังคารที่ 27 เมษายน 2547 ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

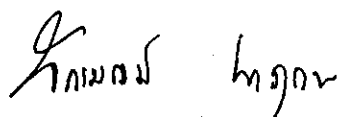
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว เห็นว่าการใช้ประโยชน์ท่าเรือแหลมฉบังที่ได้มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหลักไปแล้ว เป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นตามแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้า

อย่างไรก็ตาม การให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพียงรายเดียวตามที่เสนอนั้น ควรมีการพิจารณาความเหมาะสมในด้านการให้บริการ และประโยชน์ต่อผู้ให้บริการนอกเหนือจากการพิจารณาด้านผลตอบแทนทางการเงิน สำหรับการพิจารณาคัดเลือกเอกชนต้องให้ความสำคัญกับการกำหนดเงื่อนไขของการคัดเลือกและเจรจาต่อรองผลประโยชน์ ซึ่งจำเป็นต้องมีข้อมูลพื้นฐานที่ครบถ้วนชัดเจน โดยเฉพาะสมมุติฐานการประมาณการปริมาณการขนส่ง อัตราค่าบริการ และส่วนแบ่งรายได้ที่เหมาะสมและเป็นธรรม รวมทั้งต้องคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้ประกอบการรายเดิม และความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่จะเข้ามาดำเนินงานในกิจการของรัฐ ทั้งนี้ เพื่อให้การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คุ่มค่า และสามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ในระยะยาว

จึงเรียน...

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจักรมณต์ ผาสุกวานิช)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2282 9160

โทรสาร 0 2280 1860

สำเนาถูกต้อง



(นายอินท ปัญญักกัต์)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน ๘๗.

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0710/ 3/๗

สำนักงานประมาณ

ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400

๒๖ เมษายน 2547

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 หรือ D3)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว (ก) 5855
ลงวันที่ 23 เมษายน 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึงแจ้งว่า กระทรวงการคลังขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ตามที่กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทยเสนอ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีจึงขอให้สำนักงานประมาณเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนว่า โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เป็นโครงการต่อเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยสามารถดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาร่วมลงทุนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ในการให้บริการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และจากผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของบริษัทที่ปรึกษา เห็นว่าเป็นโครงการที่มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจและความเป็นไปได้ทางการเงิน จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะให้ความเห็นชอบในโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ตามที่กระทรวงคมนาคม และการท่าเรือ
แห่งประเทศไทยเสนอ โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน
หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวุฒิพันธุ์ วิชัยรัตน์)

ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ

โทร. 0 2273 9022 ต่อ 2364

โทรสาร 0 2273 9914



13 มีนาคม 2546

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร
และประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208.1/7019 ลงวันที่ 13 กันยายน 2545
2. รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและ
ประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

ตามที่ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือที่ คค 0208.1/7019 ลงวันที่ 13 กันยายน 2545
ถึงปลัดกระทรวงการคลัง แจ้งเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง
บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้กระทรวงการคลังพิจารณาดำเนิน
การตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และ
นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการต่อไป นั้น

กระทรวงการคลัง ได้พิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

1. ความเป็นมา

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 เห็นชอบในหลักการให้เอกชน
มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารงานโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

1.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึก
ที่ทันสมัยเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเล ตามแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และรองรับ
ความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายจำกัดการรับตู้สินค้าของท่าเรือกรุงเทพให้เท่ากับ

1.39 ล้านตู้ (รวมท่าเรือกรุงเทพของภาคเอกชน 0.39 ล้านตู้) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 เป็นต้นมา

1.3 กทท. ได้เปิดดำเนินการโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 โดยให้เอกชนเข้าร่วม
ลงทุนพัฒนา บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือชุด B จำนวน 5 ท่า ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ B1 – B5
ซึ่งปัจจุบันมีผู้เช่าและประกอบการค้าครบทุกท่าเทียบเรือแล้ว และท่าเทียบเรือชุด A จำนวน 5 ท่า ประกอบด้วย

ทำเทียมเรือ A1 และ A2 กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้างและพัฒนาโดยผู้รับสัมปทาน และทำเทียมเรือ A4 และ A5 มีเอกชนเข้าประกอบการเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น จึงเหลือทำเทียมเรือ A3 ที่ยังไม่ได้ให้เอกชนเข้าประกอบการ

1.4 เนื่องจากเงินลงทุนโครงการประกอบด้วย เงินลงทุนของ กทท. ในส่วนของ การก่อสร้างเขื่อนหิน (Revetment) และระบบบริการพื้นฐานภายในพื้นที่ทำเทียมเรือรวมเป็น เงินประมาณ 158.00 ล้านบาท และในการบริหารจัดการทำเทียมเรือ กทท. มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนเป็นเงิน ประมาณ 1,580.54 ล้านบาท เมื่อรวมกันแล้วเป็นเงินลงทุนในโครงการทั้งสิ้นประมาณ 1,738.54 ล้านบาท ซึ่งเกิน 1,000.00 ล้านบาท จึงต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งตามมาตรา 6 กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการที่ประสงค์ จะให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานในโครงการใด เสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการโดยละเอียด ตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด

1.5 กทท. ได้ดำเนินการจัดก่อสร้างทำเทียมเรือ A3 โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าโครงการก่อสร้างทำเทียมเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ดังนั้น โครงการให้เอกชน ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียมเรือ A3 จึงถือเป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว ซึ่งต้องดำเนินการตาม พรบ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 มาตรา 9(2)(ก) ที่ระบุ ในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการต่อไป

2. ลักษณะและองค์ประกอบของโครงการ

2.1 โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในเบื้องต้น ทำเทียมเรือ A3 เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2534 โดย กทท. ได้จัดเตรียม ระบบบริการพื้นฐานภายในพื้นที่ดังนี้ คือ ก่อสร้างเขื่อนหิน (Revetment) Type C ยาว 350 เมตร ขุดร่องน้ำลึก (Fairway) 14 เมตร ขุดลอกและถมทะเล รวมทั้งเตรียมความพร้อมในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนกลาง ที่จะเชื่อมโยงกับทำเทียมเรือ A3 (ภายนอกพื้นที่ทำเทียมเรือ) ได้แก่ ระบบประปา ระบบดับเพลิง ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม ระบบการกำจัดขยะมูลฝอย รวมทั้งระบบถนน และ ทางรถไฟที่ต่อขยายมาที่ทำเทียมเรือชุด A ไว้เรียบร้อยแล้วพร้อมที่จะพัฒนาต่อไปได้ทันที โดยทำเทียมเรือ จะมีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้ 200,000 ทีอียู/ปี สินค้าประเภทรถยนต์ปีละประมาณ 150,000 คัน และสินค้าทั่วไปอื่น ๆ อีกประมาณ 200,000 เมตริกตัน/ปี

2.2 งานที่เอกชนจะต้องลงทุน เอกชนจะต้องลงทุนในส่วนที่จะต้องก่อสร้างเพิ่มเติม ตลอดจนเครื่องมือและอุปกรณ์ในการบริหารและประกอบการทำเทียมเรือ A3 อันประกอบด้วย

(1) การลงทุนก่อสร้างถนนทางเข้าทำเทียมเรือ (Access Road) การปรับปรุง สภาพดินเลน ก่อสร้างเขื่อนเทียมเรือ ลานวางสินค้า สถานีบรรจุและเปิดตู้สินค้า (CFS) อาคารสำนักงาน

/ประจวบจันทน์...

ประจําตรวจสอบสินค้ารวมทั้งระบบไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสารภายในท่าเทียบเรือ รวมเป็นเงินประมาณ 735.68 ล้านบาท รวมทั้งการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับขนค้าสินค้า รวมเป็นเงินประมาณ 798.83 ล้านบาท ซึ่งรวมค่าใช้จ่ายข้างต้นเป็นเงินประมาณ 1,534.50 ล้านบาท และเมื่อรวมค่าใช้จ่ายด้านวิศวกรรมอีกร้อยละ 3 เป็นเงิน 46.04 ล้านบาท จะรวมเป็นมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนทั้งสิ้นประมาณ 1,580.54 ล้านบาท

(2) การดำเนินงานโครงการ เอกชนจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเรือ A3 เป็นระยะเวลารวม 30 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา โดยใช้เวลา 3 ปี ในการก่อสร้าง สั่งซื้อ และติดตั้งเครื่องจักรที่ใช้ในการขนถ่ายค้าสินค้า และสามารถเริ่มให้บริการบางส่วนในปีที่ 3

(3) เอกชนจะต้องจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ กทท. ขึ้นค้าเป็นมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ณ ค้ันสัญญาเท่ากับ 158.00 ล้านบาท โดยค้านวณมาจากเงินลงทุนในส่วนที่ท่าเรือแหลมฉบังลงไปเมื่อแปลงเป็นมูลค่าการลงทุนในปี พ.ศ. 2546 เป็นจำนวนเงิน 141.07 ล้านบาท และรวมกับผลประโยชน์ตอบแทนร้อยละ 12 เป็นเงิน 16.93 ล้านบาท ซึ่งค้าเช่าในส่วนนี้จะนำไปกำหนดค้าเป็นค้าเช่าคงที่ (Fixed Fee) รายปี โดยยกเว้นค้าเช่า 2 ปีแรก ในปีที่ 3 กำหนดค้าเช่าจำนวน 10.20 ล้านบาท ในปีที่ 4 จำนวน 14.50 ล้านบาท ในปีที่ 5 จำนวน 21.80 ล้านบาท และตั้งแต่ปีที 6 เป็นต้นไปจำนวน 29.00 ล้านบาท

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ

กทท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา (บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอมซัลแต้นส์ จำกัด) ทำการศึกษาและวิเคราะห์โครงการดังกล่าวข้างต้นเมื่อกุมภาพันธ์ พ.ศ.2545 โดยมีผลการศึกษาดังนี้

3.1 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงิน

(1) ในกรณีที่เอกชนลงทุนโดยไม่มีการกู้เงิน ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าเอกชนจะได้รับอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (Project Financial Internal Rate of Return : FIRR) ในอัตราร้อยละ 10.9

(2) ในกรณีที่เอกชนลงทุนโดยใช้แหล่งเงินกู้ค้าจเงินลงทุนส่วนค้าในสัดส่วน 2 ต่อ 1 ที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7 ค้่อปี ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้ 10 ปีแล้ว ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าโครงการจะมีระยะเวลาคืนทุน (Pay Back Period) เท่ากับ 14 ปี และจะมีผลตอบแทนทางการเงินเฉพาะส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เท่ากับร้อยละ 12.6

3.2 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจ

โครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์ A3 เป็นโครงการค้่อเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ที่ควรเร่งรัดหาผู้ลงทุนมาประกอบการเพื่มารองรับปริมาณค้าสินค้า และรถยนต์ส่งออกของประเทศที่เพิ่มมากขึ้น จึงเป็นการยืนยันได้ว่าโครงการนี้มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจเป็นอย่างยิ่ง

3.3 ความสอดคล้องของโครงการ

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) และนโยบายของรัฐในการพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม การเสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เติบโต เป็นฐานการผลิต การจ้างงาน และประตูเศรษฐกิจหลักของประเทศที่สามารถเชื่อมโยงกับนานาชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเห็นชอบรายงานผลการศึกษา และวิเคราะห์โครงการ ในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่ กทท. เสนอ โดยเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และ ประกอบการทำเทียบเรือ A3 เนื่องจากเป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) โดยมีความเหมาะสมในการลงทุนทั้งทางด้านการเงิน และเศรษฐกิจ นอกจากนี้ แนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการดังกล่าว ยังเป็นหลักการที่ สอดคล้องกับมติ ครม.เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าบริหารท่าเทียบเรือ C3 และเป็นผู้ลงทุนจัดหาเครื่องมือ และอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าทั้งหมด โดยได้ขอให้กระทรวงการคลัง พิจารณาคำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการต่อไป

5. ความเห็นของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว มีความเห็นดังนี้

5.1 การดำเนินโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 มีความสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2539 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชน มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารงานโครงการท่าเรือแหลมฉบัง และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2543 ที่เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าบริหารท่าเทียบเรือ C3 และเป็นผู้ลงทุน จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าทั้งหมด

5.2 การให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของ ท่าเรือแหลมฉบังสอดคล้องกับนโยบายรัฐในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน เพราะทำให้เกิดความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพในการดำเนินการ และสามารถลดภาระการลงทุนหรือการก้ำประกันของรัฐ และไม่เสี่ยงต่อการขาดทุนจากการดำเนินการในกรณีที่รัฐดำเนินการเอง

5.3 การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ บริษัทที่ปรึกษาเอเชียนฯ ใช้หลักการเดียวกันกับการให้เอกชนร่วมลงทุน บริหารและประกอบกิจการในท่าเทียบเรือ B5 และ C3 ที่ผ่านมา โดยโครงการดังกล่าว

มีอัตราผลประโยชน์ตอบแทนร้อยละ 12 สำหรับโครงการทำเทียบเรือ A3 ที่ปรึกษา คาดว่าเอกชนที่มาลงทุน และสามารถให้ผลตอบแทนขั้นต่ำตามมูลค่าปัจจุบันแก่ กทท. ไม่ต่ำกว่า 158.00 ล้านบาท

5.4 โดยที่โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ถือเป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว จึงต้องดำเนินการตาม พรบ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 มาตรา 9(2)(ก) ที่ระบุไว้ ในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วย กับโครงการ ให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบในหลักการต่อไป

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นสมควรให้ความเห็นชอบในโครงการให้เอกชน ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่กระทรวงคมนาคม และ กทท.เสนอ โดยที่เรื่องนี้เป็นเรื่องนโยบายที่กระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบในรายงานผล การศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

ร้อยเอก



(สุชาติ เชาว์วิศิษฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักพัฒนารัฐวิสาหกิจ

โทร. 0-2278-0936 โทรสาร 0-2278-0936

ด่วนมาก

ที่ นร ๐๕๐๔/๒๕๐๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗

เรื่อง ขอดอนเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3
ท่าเรือแหลมฉบังออกจากการนำเข้าพิจารณาในคณะรัฐมนตรี

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

C ๒๙๓๙๕ ลง ๕๓๕.๑๓๑.๔๒

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๔/๑๕๐๗๑

ลงวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๕๖

๒. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๐๖/๒๓๒๓

ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗

ตามที่แจ้งว่า กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือขอให้กระทรวงการคลังดำเนินการ
ขอดอนเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือ
แหลมฉบัง ออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

โดยที่ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๖ กระทรวง
คมนาคมได้ถอนเรื่องดังกล่าวออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และกระทรวงการคลัง
ไม่ขัดข้องตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้กระทรวงการคลัง
ทราบตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๔/๑๕๐๗๑ ลงวันที่ ๖ ตุลาคม
๒๕๕๖

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

รัฐมนตรีว่าการฯ ได้มีคำสั่งให้

ส่งเรื่องมาเพื่อทราบและดำเนินการต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ส่ง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

ขอแสดงความนับถือ

(นายอุทิศ ธรรมวาทีน)

รองปลัดกระทรวงการคลัง

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้

24 ก.พ. 2547

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๕๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๔

โทรสาร ๐ ๒๒๕๐ ๕๐๖๔ nat47_2_08(ส)

(นางสาวสปีพัน วณวิสุทธิ)

เลขานุการสำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เรียน รองปลัดฯ.....

ด้วยขณะนี้รองปลัดฯ.....

ไม่อยู่ จึงเรียนมาเพื่อโปรด.....

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0806/ 2323



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

10 กุมภาพันธ์ 2547

เรื่อง ขอดอนเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3
ทำเรือแหลมฉบังออกจากการนำเข้าพิจารณาในคณะรัฐมนตรี

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0804/3844 ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.3/217 ลงวันที่ 12 มกราคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงการคลังได้แจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบโครงการให้เอกชน
ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ทำเรือแหลมฉบัง ตามที่กระทรวงคมนาคมและ
การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอ และขอให้สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา
ต่อไป ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลัง เพื่อแจ้งผลการพิจารณาเห็นชอบในการ
ขอดอนเรื่องโครงการดังกล่าวออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอ
และขอให้กระทรวงการคลังดำเนินการขอดอนเรื่องโครงการดังกล่าวออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ทั้งนี้ เพื่อรวมโครงการดังกล่าวกับโครงการสรรหาเอกชนลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือใน
โครงการทำเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ที่เหลือในคราวเดียวกันต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

สำหรับโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3
ทำเรือแหลมฉบัง ถือเป็นโครงการที่มีทรัพย์สินอยู่แล้ว จึงเป็นหน้าที่ของกระทรวงการคลังที่จะต้อง
ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ
พ.ศ. 2535 มาตรา 9 (2) (ก) ที่ระบุไว้ในกรณีที่กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับโครงการให้เสนอ
คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบต่อไป แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นชอบในการขอดอน
เรื่องโครงการดังกล่าวออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วไม่ขัดข้อง
กับข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

สำนักพัฒนารัฐวิสาหกิจ 1

โทร. 0-2278-0936 โทรสาร 0-2298-5497

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.3 / 214



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพ 10100

12 มกราคม 2547

เรื่อง ขอดอนเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3
ท่าเรือแหลมฉบังออกจากการนำเข้าพิจารณาในคณะรัฐมนตรี

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208.1/7019 ลงวันที่ 13 กันยายน 2545

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือ กระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ คค 0804/3844
ลงวันที่ 13 มีนาคม 2546
 2. สำเนาบันทึกข้อความ ฝ่ายเลขานุการ คกก. 2 (ฝ่ายเศรษฐกิจ สำนักงาน
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ที่ นร (คกก. 2) 1114/97
ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2546
 3. บทสรุปผู้บริหาร รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชน
ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือคู่สินค้า C และ D โครงการ
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2

1. เรื่องเดิม

1.1 ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคมได้เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นโครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานในโครงการของรัฐที่มีมูลค่าการลงทุนเกิน 1,000 ล้านบาท เพื่อขอให้กระทรวงการคลังนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ก่อนดำเนินการสรรหาเอกชนเข้ามาลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือดังกล่าวต่อไป

/ 12 กระทรวง...

1.2 กระทรวงการคลังพิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณา เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2546 (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ปัจจุบันได้ผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการ กั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 2 (ฝ่ายเศรษฐกิจ)แล้ว โดย ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีได้อนุมัติ ความมติคณะกรรมการกั่นกรองฯ เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2546 และมีบัญชาให้นำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อทราบต่อไป (เอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการทำเรื่องแห่งประเทศไทย ว่า

2.1 ทำเรื่องแหลมฉบังได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา SCMB Co., Ltd. เพื่อจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ผลการศึกษา สรุปได้ดังนี้ (รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

2.1.1 กรณีดำเนินโครงการแบบแยกท่า เอกชนผู้เข้ามาลงทุน บริหารและประกอบกิจการจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนค่อนข้างต่ำ ไม่จัดอยู่ในเกณฑ์ที่น่าสนใจในการเข้ามาลงทุน โดยทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 จะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุน (IRR) ที่ระดับ 6.61%, 8.35%, 10.82%, 12.89% และ 12.33% ตามลำดับ และมีระยะเวลากินทุนค่อนข้างยาวคือ 20 ปี, 16 ปี, 12 ปี, 11 ปี และ 12 ปี ตามลำดับ

2.1.2 กรณีรวมท่าที่อยู่ติดกันเป็นโครงการเดียวกัน จะทำให้เอกชนผู้เข้ามาลงทุน มีอัตราผลตอบแทนการลงทุนสูงขึ้น คือ ทำเทียบเรือ C1 และ C2 รวมเป็นท่าเดียวกัน จะมีค่า IRR เท่ากับ 21.80% และทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 รวมเป็นท่าเดียวกัน จะมีค่า IRR เท่ากับ 26.35% และมีระยะเวลากินทุนสั้นลง คือประมาณ 7 ปี และ 6 ปี ตามลำดับ ทั้งนี้ เกิดจากการประหยัด ค่อขนาด ทั้งในด้านเงินลงทุนค่าก่อสร้าง, ค่าเครื่องมือยกขน, ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานค่อตู้สินค้า และค่อเก็บจ่าย ซึ่งจะนำไปสู่กระแสเงินสดสุทธิที่เพิ่มขึ้นอันจะส่งผลให้เอกชนได้รับผลตอบแทนทางการเงินสูงขึ้น โดยไม่กระทบต่อค่าสัมปทานที่ทำเรือแหลมฉบังจะได้รับ

2.1.3 การรวมท่าที่อยู่ติดกันเป็นโครงการเดียวกันยังจะส่งผลให้ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าเพิ่มขึ้นได้ถึง 20% เมื่อเปรียบเทียบกับความสามารถในกรณีแยกท่า โดยจะทำให้วิสัยสามารถรวมในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 2 เพิ่มขึ้นจาก 4.0 ล้าน ทีอียู/ปี เป็น 4.68 ล้าน ทีอียู/ปี เพิ่มขึ้นจำนวน 6.8 แสน ทีอียู/ปี ซึ่งเท่ากับวิสัยสามารถของ

/ ท่าเทียบเรือ...

ท่าเทียบเรือ 1 ท่า อันจะเป็นผลประโยชน์ต่อท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศชาติโดยรวม นอกจากนั้น ในส่วนของเอกชนผู้รับสัมปทานจะสามารถบริหารงานท่าและการตลาดได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะช่วยลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกทั้งในด้านเวลาและค่าใช้จ่ายต่างๆ ลงอีกด้วย

2.1.4 ในส่วนของแผนการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือต่างๆ นั้น ตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา ปริมาณตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง เกินกว่าความสามารถในการรองรับ เมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้าในอนาคตถ้าไม่เร่งเปิด ท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการ ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการ ขั้นที่ 1 เพิ่มขึ้น จะทำให้เกิด ปัญหาความแออัดและมีระยะเวลาเรือคอยท่า (Waiting Time) มากขึ้น

2.1.5 ผลการศึกษาในครั้งนี้ ให้ข้อเสนอแนะว่า เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วน ที่จะต้องพิจารณาผลักดันโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และ ท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ให้สามารถเปิดดำเนินการได้ภายใน 2 ถึง 3 ปี ข้างหน้า เพื่อที่จะให้สามารถรองรับความต้องการการใช้ท่าเทียบเรือของประเทศ และป้องกัน การเกิดปัญหาการส่งออกและนำเข้าในอนาคต ดังนั้น การสรรหาและเสนอให้เอกชนเข้ามาสนใจ ลงทุนในท่าเทียบเรือแหลมฉบังน่าจะเปิดกว้างโดยอนุญาตให้เอกชนรายใดรายหนึ่งสามารถ ยื่นข้อเสนอในการเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือ แหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ในคราวเดียวกันได้

การดำเนินการในลักษณะดังกล่าว คาดว่ารัฐน่าจะได้ผลตอบแทน ในเกณฑ์ที่สูง รวมทั้งประหยัดเวลาและต้นทุนค่าเสียโอกาสในการดำเนินการสรรหาเช่นในอดีต ที่ผ่านมา ซึ่งใช้เวลาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตามข้อกำหนด แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการละไม่น้อยกว่า 2 ปี ดังนั้น หากเปิดกว้างให้เอกชนรายใดรายหนึ่งสามารถยื่นข้อเสนอเข้ามา ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และ ท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ได้ในคราวเดียวจะทำให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถ ขยายขีดความสามารถของท่าจาก 2.0 ล้าน ทีอียู/ปี ในปี 2547 เป็น 2.4, 3.0 และ 4.2 ล้าน ทีอียู/ปี ภายในปี 2548, 2549 และ 2550 ตามลำดับ ซึ่งจะเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของตู้สินค้าที่จะ เข้ามาใช้บริการ ซึ่งจะมียอดราบริบได้อย่างรวดเร็วในช่วง 5 ปีข้างหน้า

2.2 นอกจากนั้น การท่าเรือฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การบริหารและประกอบกิจการ ท่าเทียบเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่โดยภาคเอกชนที่มีประสบการณ์และมีศักยภาพสูงรายเดียวจะเป็นการ

/เพิ่มประสิทธิภาพ...

เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และความสามารถในการแข่งขันทางการตลาดกับท่าเรือคู่แข่งในระดับภูมิภาคได้อันเนื่องมาจากความเชื่อมโยงทางธุรกิจ(Connection) กับสายการบินเรือชั้นนำของโลก และอำนาจในการต่อรองทางการค้า ซึ่งจะเห็นได้จากประสบการณ์ของท่าเรือหลักที่สำคัญๆ ทั้งในแถบเอเชีย ยุโรป และที่อื่นๆ เช่น ท่าเทียบเรือตันจุง ปาลาปิส (Tanjung Pelepas) ของประเทศมาเลเซีย เป็นต้น ที่สามารถดึงดูดสายการบินเรือขนาดใหญ่เข้ามาใช้ท่าเรือเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ซึ่งการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดในเชิงรุกดังกล่าวนี้จะเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถเป็นประตูการค้า(Gateway Port) ของประเทศในแถบอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงได้

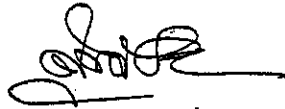
2.3 คณะกรรมการ การท่าเรือฯ ในคราวประชุม ครั้งที่ 15/2546 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2546 มีมติเห็นชอบให้ขออนุญาตเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อรวมเป็นโครงการสรรหาภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 1 และ ชั้นที่ 2 ที่เหลือในคราวเดียวกัน เพื่อเป็นการลดขั้นตอนและทำให้เกิดประสิทธิภาพทางการบริหารสูงสุด

กระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบในการขออนุญาตเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบังออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ เพื่อรวมเป็นโครงการสรรหาเอกชนเป็นผู้ลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 ที่เหลือในคราวเดียวกัน เพื่อเป็นการลดขั้นตอนการดำเนินงาน ซึ่งจะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถขยายขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างรวดเร็วตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้าในอนาคต เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาความแออัดและเรือคอยท่า ซึ่งจะเป็นผลเสียหายน่อเศรษฐกิจโดยรวม รวมทั้งจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการตลาดกับท่าเรือคู่แข่งในระดับภูมิภาคซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประตูการค้า (Gateway port) ของประเทศในแถบอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงได้

/จึงเรียนมา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการขออนเรื่องโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 ของท่าเรือแหลมฉบังออกจากการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุพจน์ คำภีระ)

หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงรักษาราชการแทน
รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงคมนาคม

ส่ง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

13 ธ.ค. ๖๖

(นางสาวศรีสมบัติ วานิชจะกูล)

ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

สำนักแผนงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โทรศัพท์ 0 2215 1515 ต่อ 2035

โทรสาร 0 2215 4628



ที่ กค 0805.3 / 2445

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพ ฯ 10100

18 มีนาคม 2547

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3/ และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ
C1,C2,D1,D2 และ D3)

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการศึกษา รายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุน ก่อสร้าง
บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ
ให้เอกชนร่วมลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือคู่สินค้าในโครงการ
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1,C2 D1,D2 และ D3) จำนวน 2 ชุด

1. ความเป็นมา

1.1 สถิติปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2543 เป็นต้นมา
มีตู้สินค้าผ่านท่ามากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยในปีงบประมาณ
2546 ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้านรวมกัน 1.8
ล้าน ทีอียู แต่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าในปีดังกล่าวมากถึง 3.0 ล้านทีอียู ซึ่งเกินกว่าขีดความสามารถถึง
66.67% ทำให้เกิดปัญหาความแออัดในปัจจุบัน

1.2 แนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมทั้ง นโยบายการค้าเสรีกับประเทศต่างๆในระดับ
ทวีภาคี จะส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งจะต้องมีการเตรียมการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศให้สามารถรองรับความต้องการการขนถ่ายที่เพิ่มขึ้น ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.3 ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการเปิดให้บริการท่าเทียบเรือที่เหลือในโครงการ
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และ 2 โดยเร็ว โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา
ประกอบด้วย บริษัท เอสซีเอ็มบี จำกัด และบริษัท ไซติจินดา มูเชด คลอนซ์ลัดแคมท์ จำกัด ศึกษาและวิเคราะห์

/โครงการในการ...

โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง
ขั้นที่ 2 ที่เหลือ(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการ
รองรับตู้สินค้าของประเทศ และมีความพร้อมในการเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาค ซึ่งที่
ปรึกษาได้จัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ แล้วเสร็จ เมื่อเดือนธันวาคม 2546 โดยส่วนหนึ่ง
ของผลการศึกษาให้ข้อเสนอแนะว่า เนื่องจากมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องพิจารณาผลักดันโครงการ
ท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง
ขั้นที่ 1 ให้สามารถเปิดดำเนินการได้ภายใน 2 ถึง 3 ปีข้างหน้า เพื่อที่จะให้สามารถรองรับความต้องการการ
ใช้ท่าเทียบเรือของประเทศ และป้องกันการเกิดปัญหาการส่งออกและนำเข้าในอนาคต ดังนั้น การสรรหา
และเสนอให้เอกชนเข้ามาสนใจลงทุนในท่าเทียบเรือแหลมฉบังน่าจะเปิดกว้างโดยอนุญาตให้เอกชนรายใด
รายหนึ่งสามารถยื่นข้อเสนอในการเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าใน
โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ในคราวเดียวกัน

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคม ได้รับรายงานจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ว่า

2.1 กทท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อ
จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ A3 และว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา บริษัท โซติจินดา มูเชล คอนซัลแตนท์ จำกัด และ
บริษัท เอสซีเอ็มบี จำกัด จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุน ก่อสร้าง
บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2
และ D3) ซึ่งผลการศึกษาสรุปได้ ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1.1 โครงการท่าเทียบเรือเนกประสงค์ A3 : เป็นท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือ
แหลมฉบัง ขั้นที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึกหน้าท่า -14 เมตร (MSL) โดย กทท. ได้ลงทุน
ก่อสร้างเขื่อนหิน (Revetment) งานขุดลอกและถมทะเล และสาธารณูปโภคส่วนกลาง คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน
สุทธิ (Net Present Value - NPV) ณ ปี 2546 จำนวน 158 ล้านบาท ที่อัตราส่วนลด 12% (discount rate)
ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ เอกชนจะต้องเข้าร่วมลงทุนเป็นเงินประมาณ 1,580.54 ล้านบาท รวมเป็น
เงินลงทุนในโครงการทั้งสิ้น ประมาณ 1,738.54 ล้านบาท ซึ่งเกิน 1,000 ล้านบาท โดยผลการศึกษาและ
วิเคราะห์โครงการมีประเด็นวิเคราะห์ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กำหนด ประกอบด้วยความสอดคล้องของโครงการ ความเหมาะสมของโครงการ การลงทุนของภาคเอกชน
และ ความเป็นไปได้ของโครงการ สามารถสรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

/ความสอดคล้องของ...

(1) ความสอดคล้องของโครงการ โดยสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549) และนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม การเสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การเป็นประตูเศรษฐกิจหลักของประเทศ การพัฒนาศักยภาพของคน เพิ่มโอกาสในการจ้างแรงงาน การกระจายอำนาจในการบริหาร การกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจในท้องถิ่นและการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ทำเทียบเรือเป็นอย่างดี

(2) ความเหมาะสมของโครงการ โดยทำเทียบเรือ A3 เป็นส่วนหนึ่งของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ซึ่งได้ทำการก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2534 มีการขุดลอกหน้าท่าลึก -14 เมตร (MSL) การก่อสร้างเขื่อนหินยาว 350 เมตร และมีการเตรียมความพร้อมในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนกลาง ได้แก่ ระบบประปา ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง และระบบถนนไว้เรียบร้อยแล้วพร้อมที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือเอกประสงค์ต่อไปได้ทันที ทั้งนี้ จะมีขีดความสามารถรับตู้สินค้าได้ 200,000 ทีอียู/ปี สินค้าประเภทรถยนต์ประมาณ 150,000 คัน/ปี และสินค้าทั่วไปอื่นๆ อีกประมาณ 200,000 คัน/ปี

(3) การลงทุนของภาคเอกชน ได้แก่ การก่อสร้างถนนทางเข้าท่าเทียบเรือ (Access Road) ปรับปรุงสภาพดินเลน ก่อสร้างเขื่อนเทียบเรือ ลานวางสินค้า สถานีบรรจุและเปิดตู้สินค้า (CFS) อาคารสำนักงาน ประตูดตรวจสอบสินค้ารวมทั้งระบบไฟฟ้า น้ำประปา และการสื่อสารภายในท่าเทียบเรือ คิดเป็นเงินประมาณ 735.68 ล้านบาท และลงทุนจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับยกขนตู้สินค้าเป็นเงินประมาณ 798.82 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 1,534.50 ล้านบาท เมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายด้านวิศวกรรมอีก 3% เป็นเงิน 46.04 ล้านบาท จะรวมเป็นมูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนทั้งสิ้นประมาณ 1,580.54 ล้านบาท (ไม่รวม Replacement Cost)

(4) ความเป็นไปได้ของโครงการ ประมาณการว่าจะสามารถให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าเท่ากับ 70,000, 100,000 และ 150,000 ทีอียู/ปี ในปี 1, 2 และ 3 ตามลำดับ และตั้งแต่ปีที่ 4 เป็นต้นไป สามารถให้บริการได้ 200,000 ทีอียู/ปี โดยผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (Project Financial Internal Rate of Return : FIRR) เท่ากับ 10.9% (กรณีไม่มีการกู้เงิน) และมีผลตอบแทนทางการเงินเฉพาะส่วนของเจ้าของ (Return on Equity) เท่ากับร้อยละ 12.6 ภายใต้สมมติฐานว่าเอกชนลงทุนตามประมาณการโดยใช้เงินกู้ต่อเงินลงทุนส่วนตัวเองในสัดส่วน 2 : 1 (เอกชนต้องมีทุนเรือนหุ้นขั้นต่ำ 661 ล้านบาท และกู้เพิ่มประมาณ 1,322 ล้านบาท) อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7 ต่อปี ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้ 10 ปี (ไม่ต้องชำระเงินคืน 3 ปีแรก คลอดระยะเวลาก่อสร้าง) โดยโครงการจะมีระยะเวลาคืนทุน (Pay Back Period) เท่ากับ 14 ปี ทั้งนี้โครงการมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากเป็นโครงการต่อเนื่องจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และควรเร่งรัดหาผู้ลงทุนมาประกอบการเพื่อมารองรับปริมาณตู้สินค้าและรถยนต์ส่งออกของประเทศที่เพิ่มมากขึ้นโดยกำหนดระยะเวลาโครงการให้เอกชนผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหารและ

. ประกอบการเป็นระยะเวลา...

ปี	ท่าเรือที่เปิดดำเนินการ	Capacity ข้างที่ 2 (TEU/ปี)	Capacity ข้างที่ 1 + 2 (TEU/ปี) ¹	Container Forecast (TEU/ปี) ²	
				LOW	HIGH
2547	C3	200,000	2,000,000	3,269,047	3,372,744
2548	C3	400,000	2,400,000	3,531,525	3,754,352
2549	C3, C1 + C2	1,080,000	3,080,000	3,821,179	4,181,062
2550	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	2,280,000	4,280,000	4,137,960	4,655,375
2551	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	3,720,000	5,720,000	4,477,416	5,175,196
2552	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	4,841,023	5,744,778
2553	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	5,229,979	6,368,320
2554	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	5,658,077	7,065,466
2555	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	6,078,405	7,783,462
2556	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	6,523,152	8,562,698
2557	C3, C1 + C2, D1 + D2 + D3	4,680,000	6,680,000	6,993,926	9,408,582

หมายเหตุ : 1. รวม capacity ของ A3 จำนวน 200,000 TEU ซึ่งคาดว่าจะเริ่มปี 2548

2. เป็นการพยากรณ์ของที่ปรึกษาฯ

โดยหากไม่ดำเนินการขยายขีดความสามารถจะทำให้เกิดความแออัดและกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม ดังนั้น โครงการจึงมีความเหมาะสมในแง่ของช่วงเวลา (Timing) ของการขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง โดยรวมด้วย และเมื่อรวมท่าเทียบเรือ C1 และ C2 เข้าด้วยกันจะทำให้สามารถใช้ประโยชน์หน้าท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด คือ สามารถรับเรือคู่สินค้าขนาด Post-Panamax ได้ถึง 3 ลำ พร้อมกับเรือขนาด Feeder อีก 2 ลำ ในเวลาเดียวกัน

(3) การลงทุนของภาคเอกชน เอกชนจะต้องลงทุนเพื่อก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นเงินประมาณ 1,163 ล้านบาท และจัดหาเครื่องมือยกขน เป็นเงินประมาณ 4,267 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 5,430 ล้านบาท

(4) ความเป็นไปได้ของโครงการ ประมาณว่าจะสามารถให้บริการขนถ่ายคู่สินค้าในปีแรกที่เริ่มเปิดให้บริการ จำนวน 480,000 ทียู ในปีที่ 2 จำนวน 960,000 ทียู และตั้งแต่ปีที่ 3 เป็นต้นไป จะสามารถให้บริการขนถ่ายคู่สินค้าได้ปีละ 1,670,000 ทียู ทั้งนี้เอกชนผู้ลงทุนจะได้รับผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ (FIRR) ในอัตรา 15.96% มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินเฉพาะส่วนของเจ้าของ (IRR on equity) ในอัตรา 21.80% โดยมีระยะเวลากินทุนประมาณ 7 ปี 7 เดือน มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 19.6% กำหนดระยะเวลาโครงการให้เอกชนผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นระยะเวลา รวม 30 ปี นับจากวันลงนามในสัญญาโดยใช้เวลาในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จภายในเวลา 18 เดือน หลังลงนามในสัญญา และจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนคู่สินค้า

/แล้วเสร็จพร้อมเปิด...

แล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการภายใน 36 เดือน หลังลงนามในสัญญาและให้เอกชนจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ กทท. ขึ้นค่าเป็นมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ณ คำนวณเท่ากับ 4,913 ล้านบาท โดยคำนวณจากเงินลงทุนในส่วนที่ กทท. ลงไป เป็นจำนวนเงิน 4,386.60 ล้านบาท รวมกับกำไรเบื้องต้น 12% เป็นเงิน 526.40 ล้านบาท ซึ่งผลประโยชน์ตอบแทนในส่วนนี้จะนำไปกำหนดเป็นผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) รายปีต่อไป

2.1.3 โครงการท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 : เป็นท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 โดยท่าเทียบเรือคู่สินค้า D1, D2 และ D3 มีความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร (แบ่งเป็น 700, 500 และ 500 เมตร ตามลำดับ) มีความลึกหน้าท่า -16 เมตร (MSL) โดย กทท. ได้ลงทุนก่อสร้างเฉพาะการถมทะเล (Reclamation) และก่อสร้างเขื่อนหินกันคลื่น (Revetment) ไว้เท่านั้นคิดเป็นเงินลงทุน 3,661 ล้านบาท (รวมกำไรเบื้องต้นร้อยละ 12 เป็นเงิน 392.25 ล้านบาทแล้ว) ส่วนเอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติมเป็นเงินประมาณ 3,600.0 ล้านบาท และลงทุนจัดซื้อเครื่องมือยกขนคู่สินค้า เป็นเงินประมาณ 6,023.0 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 9,623.0 ล้านบาท โดยมีผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามประเด็นที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

(1) ความสอดคล้องของโครงการ โดยสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) และนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม การเสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก การเป็นประตูเศรษฐกิจหลักของประเทศ การพัฒนาศักยภาพของคน เพิ่มโอกาสในการจ้างแรงงาน การกระจายอำนาจในการบริหาร การกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจในท้องถิ่นและการมีส่วนร่วมของประชากรในการพัฒนาประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบท่าเทียบเรือเป็นอย่างดี

(2) ความเหมาะสมของโครงการ โครงการท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 เมื่อรวมให้เป็นท่าเดียวกัน จะได้ความยาวหน้าท่าคือ 1,700 เมตร (700, 500, 500 เมตร) และมีพื้นที่รวมกัน 765,000 ตารางเมตร สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ทันที เพราะ กทท. ได้ทำการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกกลางไว้แล้วเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือชุด C ยกเว้นทางรถไฟที่ต่อขยายไปยังท่าเทียบเรือชุด D. ซึ่ง กทท. จะดำเนินการก่อสร้างเพิ่มเติมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เมื่อรวมท่า D1, D2 และ D3 เป็นท่าเดียวกัน จะทำให้มีขีดความสามารถในการขนถ่ายคู่สินค้าเพิ่มขึ้นประมาณ 20% จาก 2.0 ล้านทีอียู/ปี เป็น 2.4 ล้านทีอียู/ปี โดยจะเริ่มเปิดให้บริการได้ตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นไป เพื่อรองรับปริมาณความต้องการขนถ่ายคู่สินค้าที่สูงเกินขีดความสามารถในการรองรับที่มีอยู่ ตามตารางที่ปรากฏใน ข้อ 2.2.2(2) แล้ว และสามารถรับเรือคู่สินค้าขนาด Post-Panamax ได้ถึง 5 ลำ พร้อมกันในเวลาเดียวกัน

/(3) การลงทุนของภาคเอกชน...

(3) การลงทุนของภาคเอกชน กรณีที่เอกชนกู้เงินมาเพื่อใช้ในการลงทุนด้วยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity) 2:1 เอกชนต้องมีทุนเรือนหุ้นขั้นต่ำ 3,208 ล้านบาท และกู้จากสถาบันการเงินอีกจำนวน 6,416 ล้านบาท โดยเอกชนจะต้องลงทุนเพื่อก่อสร้างเพิ่มเติม เป็นเงินประมาณ 3,600 ล้านบาท และจัดหาเครื่องมือยกขน เป็นเงินประมาณ 6,023 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 9,623 ล้านบาท ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่ากรณีแยกก่อสร้างถึง 1,447 ล้านบาท

(4) ความเป็นไปได้ของโครงการ ประมาณว่าจะสามารถให้บริการขนถ่ายตู้สินค้า ในปีแรกที่เริ่มเปิดให้บริการ จำนวน 720,000 ทีอียู ในปีที่ 2 จำนวน 1,440,000 และตั้งแต่ปีที่ 3 เป็นต้นไป จะสามารถให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าได้ปีละ 2,400,000 ทีอียู โดยโครงการมีผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ในอัตรา 18.18% และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงินเฉพาะส่วนของเจ้าของ (IRR on Equity) ในอัตรา 26.35% ภายใต้สมมติฐานว่าเอกชนลงทุนตามประมาณการ โดยมีสัดส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity) เป็น 2:1 และมีระยะเวลาคืนทุนประมาณ 6 ปี 8 เดือน โครงการมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) 19.6% กำหนดระยะเวลาการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า D1, D2 และ D3 เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา โดยเวลาในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จภายในเวลา 24 เดือน หลังลงนามในสัญญา และการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการภายใน 36 เดือน หลังลงนามในสัญญา ทั้งนี้ เอกชนจะต้องจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ กทท. ขั้นต่ำ เป็นมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ คำนวณเท่ากับ 3,661 ล้านบาท โดยคำนวณมาจากเงินลงทุนในส่วนที่ กทท. ลงไป เป็นจำนวนเงิน 3,268.75 ล้านบาท รวมกับกำไรเบื้องต้น 12% เป็นเงิน 392.25 ล้านบาท ซึ่งผลประโยชน์ตอบแทนในส่วนนี้จะนำไปกำหนดเป็นผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) รายปีต่อไป

2.2 กทท. พิจารณาแล้วเห็นว่า การประกวดราคาโครงการให้เอกชนลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และ ประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า C1, C2, D1, D2, D3 และทำเทียบเรือถนนยกระดับ A3 ท่าเรือแหลมฉบัง ในคราวเดียวกัน ซึ่งการสรรหาภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือในโครงการรวม 6 ท่า ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) จะทำให้มีวงเงินลงทุนในทรัพย์สินรวมประมาณ 24,430.37 ล้านบาท แยกเป็นเงินลงทุนในส่วนที่ กทท. ประมาณ 7,796.83 ล้านบาท และเงินลงทุนในส่วนที่ภาคเอกชนประมาณ 16,633.54 ล้านบาท ซึ่งมีวงเงินรวมเกิน 1,000 ล้านบาท จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และเนื่องจากโครงการดังกล่าวนี้ มีวงเงินเกิน 5,000 ล้านบาท จะต้องดำเนินการตามมาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าว โดยจะต้องว่าจ้างที่ปรึกษามาให้คำปรึกษาและที่ปรึกษาจะต้องจัดทำรายงานเป็นเอกสารตามรายละเอียดที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกำหนด

3. การพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบต่อรายงาน ผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนร่วมลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และรายงานการศึกษาและวิเคราะห์ โครงการให้ เอกชนร่วมลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ ท่าเทียบเรือคู่สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1,C2 D1,D2 และ D3) โดยให้ ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทยเสนอ เนื่องจาก มีความเป็นไปได้ทางเศรษฐกิจและการเงิน ตลอดจนสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจการของรัฐ และจากผลการพัฒนา และร่วมลงทุนของเอกชนในท่าเรือ แหลมฉบังขั้นที่ 1 (Phase 1) เป็นสิ่งยืนยันความสำเร็จของการพัฒนา เป็นอย่างดี ทั้งนี้ อัตราผลตอบแทนที่เกิดขึ้นจากการประกอบการจากรวมท่าเทียบเรือให้ผลตอบแทนที่สูง กว่ากรณีการประกอบการแยกท่า และมีความเหมาะสมในเชิงเศรษฐกิจเนื่องจาก ทำให้สามารถใช้ประโยชน์ ท่าเรือได้เพิ่มมากขึ้น โดยสามารถให้บริการแก่เรือที่มีขนาดใหญ่ (Post Panamax) ได้พร้อมกันมากขึ้น ซึ่งจะ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือ แหลมฉบังในการดึงดูดสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคและเป็นการสร้างเสริมความได้เปรียบให้แก่ สินค้าส่งออกของประเทศด้วย รวมทั้งเปิดโอกาสให้สายการบินเรือขนาดใหญ่ที่มีความต้องการใช้ท่าเรือ แหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคได้ด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการต่อไป ด้วย จะขอคุณยิ่ง

ส่ง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ขอแสดงความนับถือ
๒/๓
(นายประกอบ ตันติยาพงศ์)
รองปลัดกระทรวงการคลัง (นายจารึก อนุพงษ์)
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านทรัพย์สินรองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร 0 2215 1515 ต่อ 2035

โทรสาร 0 2215 4628



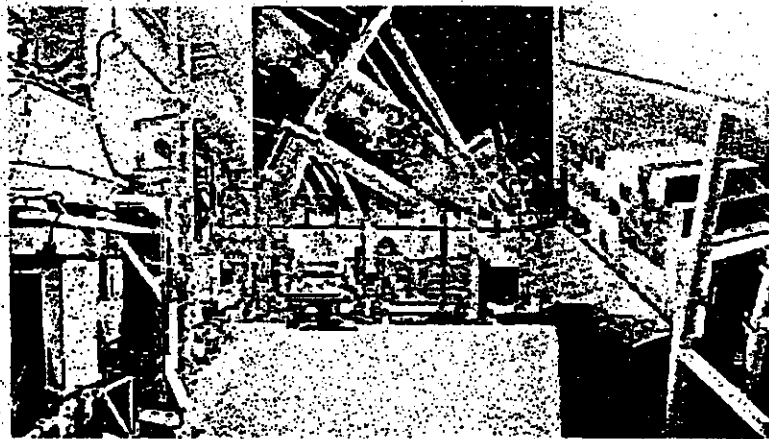
บทสรุปผู้บริหาร

รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ

ในการให้เอกชนลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3

ของท่าเรือแหลมฉบัง

เสนอ
ท่าเรือแหลมฉบัง
การทำเรือแห่งประเทศไทย



LAEM CHABANG PORT

It is the fact that nearly two thirds of the earth's surface...

จัดทำโดย

บริษัท โชตจินดา มูเชล ดอนชัลแดนท์ จำกัด

Chotichinda Mouchel
Chotichinda Mouchel Consultants Limited

บริษัท เอสซีเอ็มบี จำกัด



ธันวาคม 2546

สารบัญ

ส่วนที่ 1	ความเป็นมา
ส่วนที่ 2	ขอบเขตการศึกษา
ส่วนที่ 3	ความสอดคล้องของโครงการ
	3.1 กรอบนโยบาย
	3.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม
	3.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นทั้งในสาขาเดียวกันและสาขาอื่น
	3.4 ความพร้อมของหน่วยงาน
ส่วนที่ 4	ความเหมาะสมของโครงการ
	4.1 สถานที่ตั้งโครงการ
	4.2 ระบบบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
	4.3 ความเหมาะสมทางเทคนิค
	4.4 ความเหมาะสมทางการเงิน
	4.5 ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ
ส่วนที่ 5	ผลกระทบของโครงการ
	5.1 สิ่งแวดล้อมของโครงการที่มีต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง
	5.2 การเมืองและความมั่นคงของประเทศ
	5.3 การดำเนินงานของเจ้าของโครงการในระยะยาว
	5.4 การถือปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับอื่น
ส่วนที่ 6	บทบาทของเอกชน
	6.1 เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการและประโยชน์ที่เจ้าของโครงการจะได้รับ
	6.2 รูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐกับเอกชนที่เหมาะสม
	6.3 เงื่อนไขของเอกชนที่ต้องการให้รัฐดำเนินการให้
ส่วนที่ 7	บทสรุป
ภาคผนวก	1. รายละเอียดผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3
	2. รายละเอียดผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C1 และ C2
	3. รายละเอียดผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3

1. ความเป็นมา

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมในด้านการลงทุนของภาคเอกชนและเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการเข้าร่วมงานและลงทุนในโครงการต่างๆ ของภาครัฐ และได้บรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบริหารและจัดการ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกฝ่าย ดังจะเห็นได้จากความสำเร็จในการดำเนินการโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ที่ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินงานในกิจการท่าเทียบเรืออยู่บนพื้นฐานการบริหารในเชิงพาณิชย์ ซึ่งประสบความสำเร็จอย่างสูง โดยเฉพาะในส่วนของการท่าเทียบเรือขนถ่ายตู้สินค้า

จากสถิติการดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ที่แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการแล้ว พบว่าตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา มีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือมากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแต่ละท่า จึงก่อให้เกิดปัญหาความแออัดในปัจจุบัน และจากแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมทั้งนโยบายการเปิดการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ในระดับทวิภาคี โดยในปี 2546 ได้มีการลงนามในกรอบข้อตกลงว่าด้วยการจัดตั้งเขตการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ เช่น จีนและอินเดีย เป็นต้น ซึ่งเมื่อเขตการค้าเสรีมีผลบังคับใช้อย่างเต็มที่แล้วจะทำให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศมีมากขึ้นซึ่งระบบการขนถ่ายจะต้องสามารถรองรับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการให้โครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 เปิดดำเนินการโดยเร็ว

การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 แล้วเสร็จตั้งแต่เดือนธันวาคม 2543 เพื่อขยายขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายทางทะเลของประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ให้มีขีดความสามารถรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่ที่มีระวางขับน้ำ 80,000 DWT บรรทุกตู้สินค้าได้มากกว่า 5,500 TEU ซึ่งจัดว่าเป็นเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด Post Panamax โดยมีรายละเอียดดังนี้

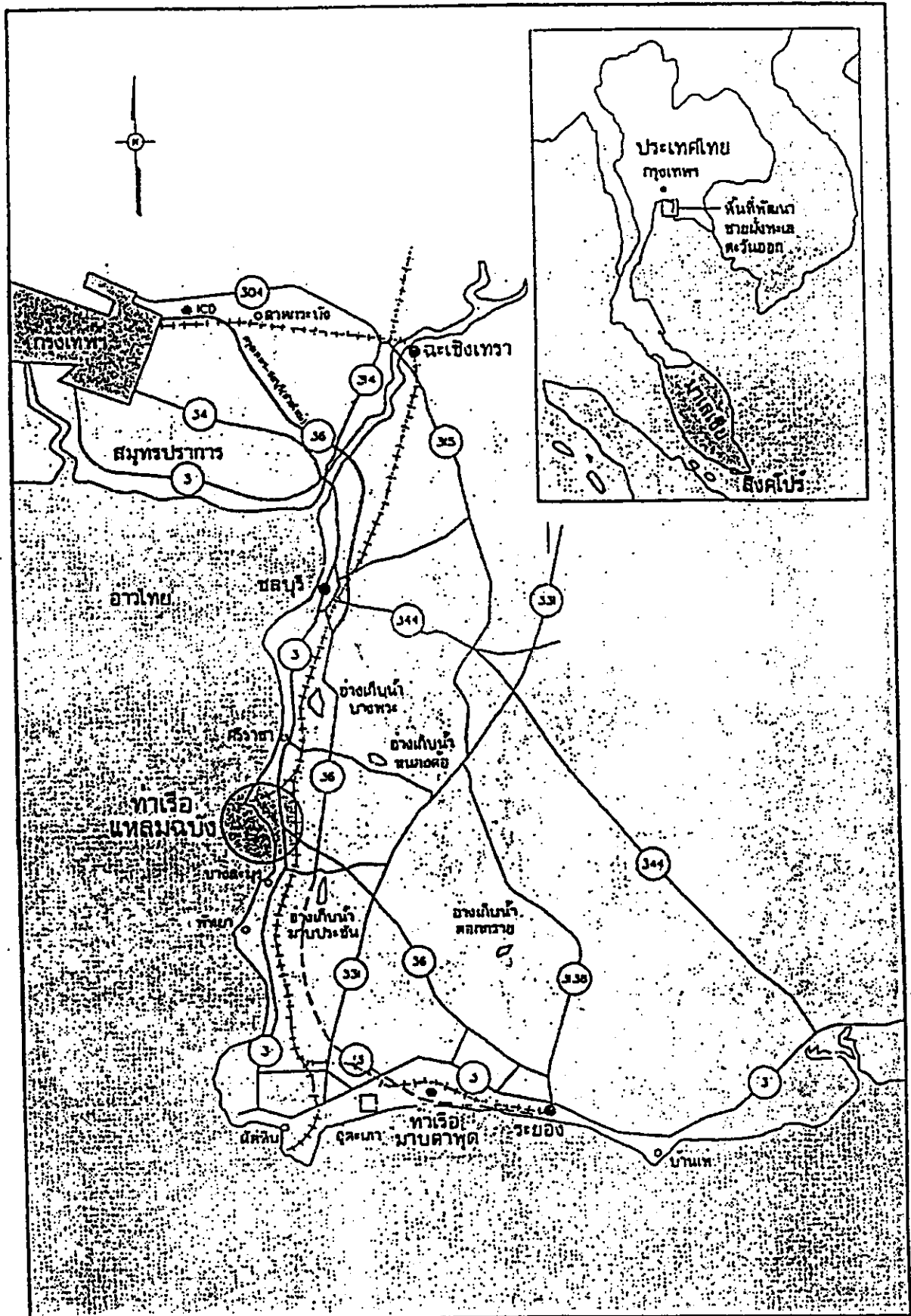
ท่าเทียบเรือคู่สินค้า C1 และ C2 ความยาวหน้าท่ารวม 1,200 เมตร แบ่งเป็น 700 เมตร และ 500 เมตร ความลึก และมีความลึกหน้าท่า 16 เมตร ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการลงทุนก่อสร้างเฉพาะเขื่อนเทียบเรือ (Quaywall) ชนิด Caisson และถมทะเล (Reclamation) เท่านั้น

ท่าเทียบเรือคู่สินค้า D1, D2 และ D3 ความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร แบ่งเป็น 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ความลึก และมีความลึกหน้าท่า 16 เมตร ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการลงทุนก่อสร้างเฉพาะเขื่อนหินกันดิน (Revetment) และถมทะเล (Reclamation) เท่านั้น เอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนก่อสร้างส่วนที่เหลือเพิ่มเติม

เพื่อให้โครงการดังกล่าวสำเร็จลุล่วงโดยเร็ว ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย จึงได้ว่าจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือคู่สินค้า ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2

รูปที่ 1

แผนที่แสดงสถานที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง



แผนที่แสดงที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง

รูปที่ 2

Terminal C1 Layout Plan

Terminal C2 Layout Plan

Terminal C1 + C2 Layout Plan

Terminal D1 Layout Plan

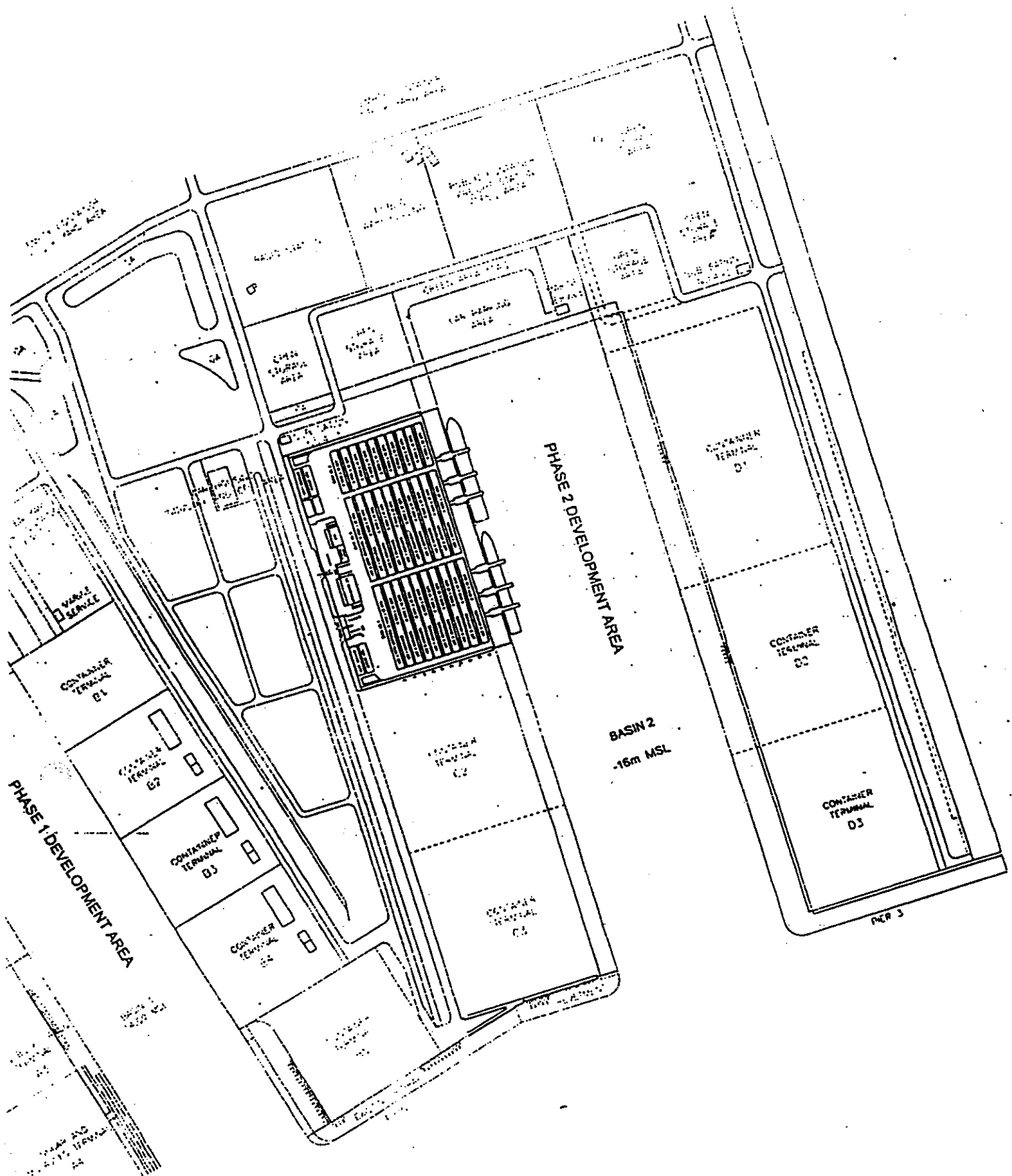
Terminal D2 Layout Plan

Terminal D3 Layout Plan

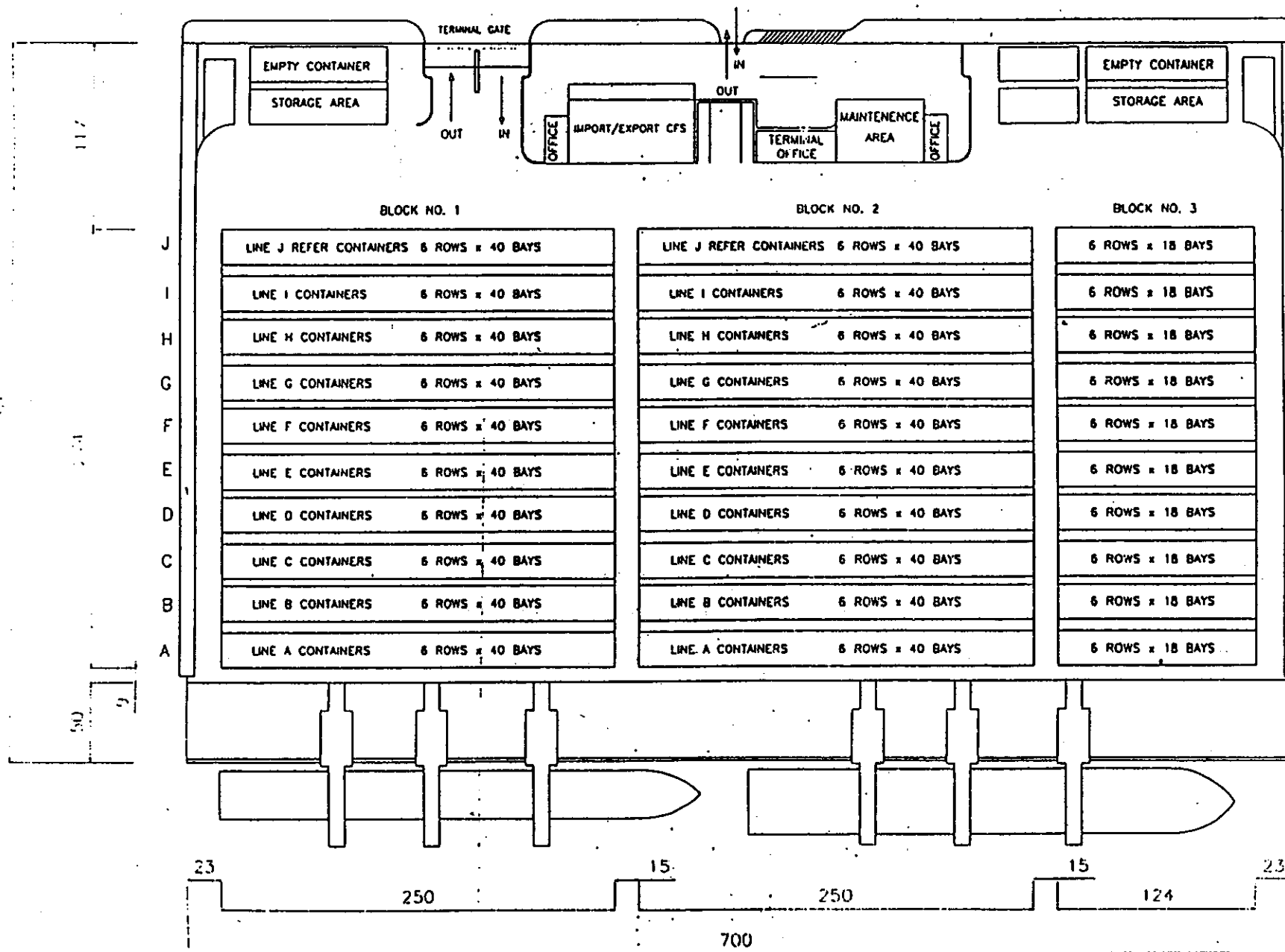
Terminal D1 + D2 + D3 Layout Plan

Terminal D1 + D2 + D3 and C1 + C2 Layout Plan-

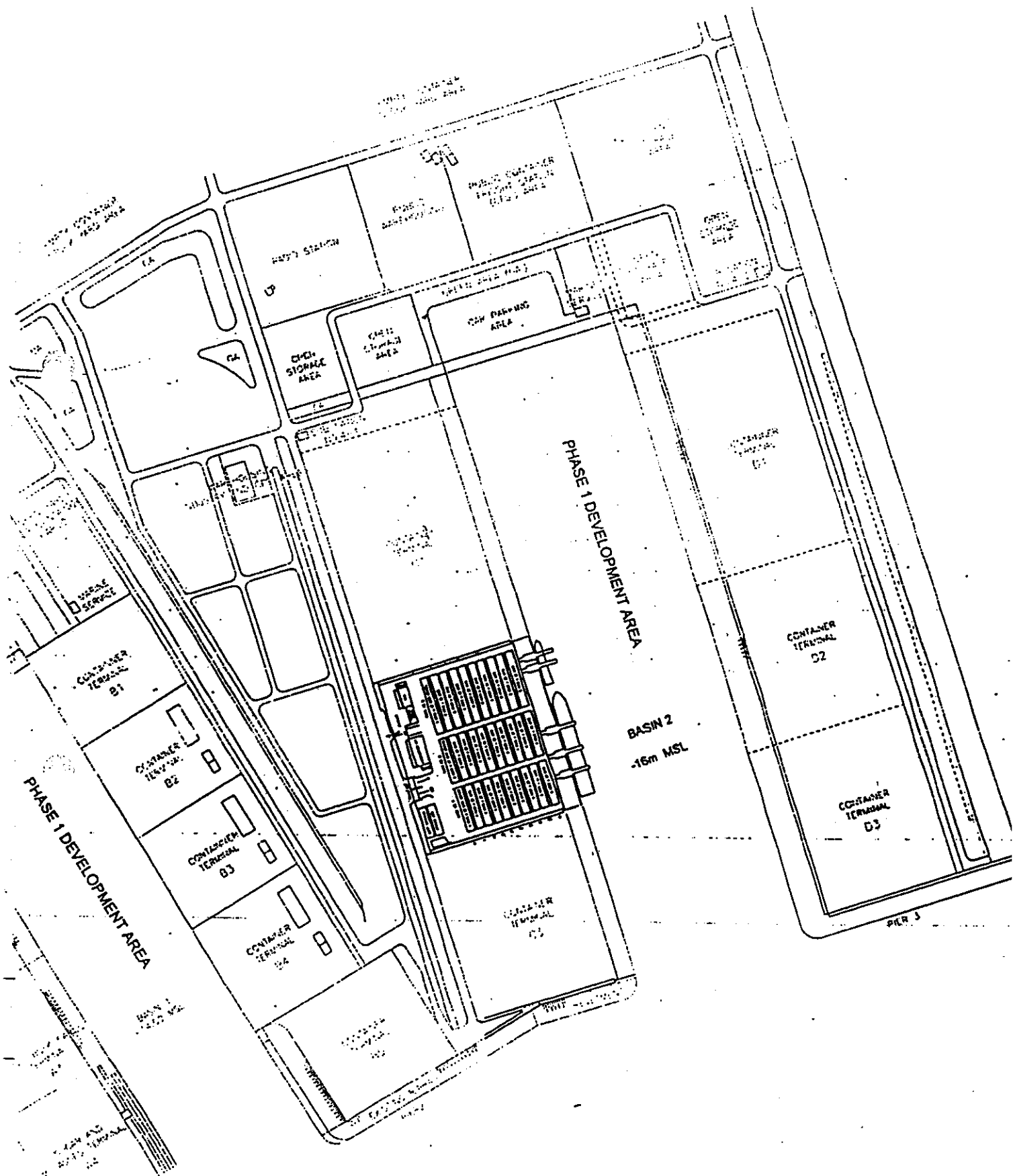
TERMINAL C1 LAYOUT PLAN



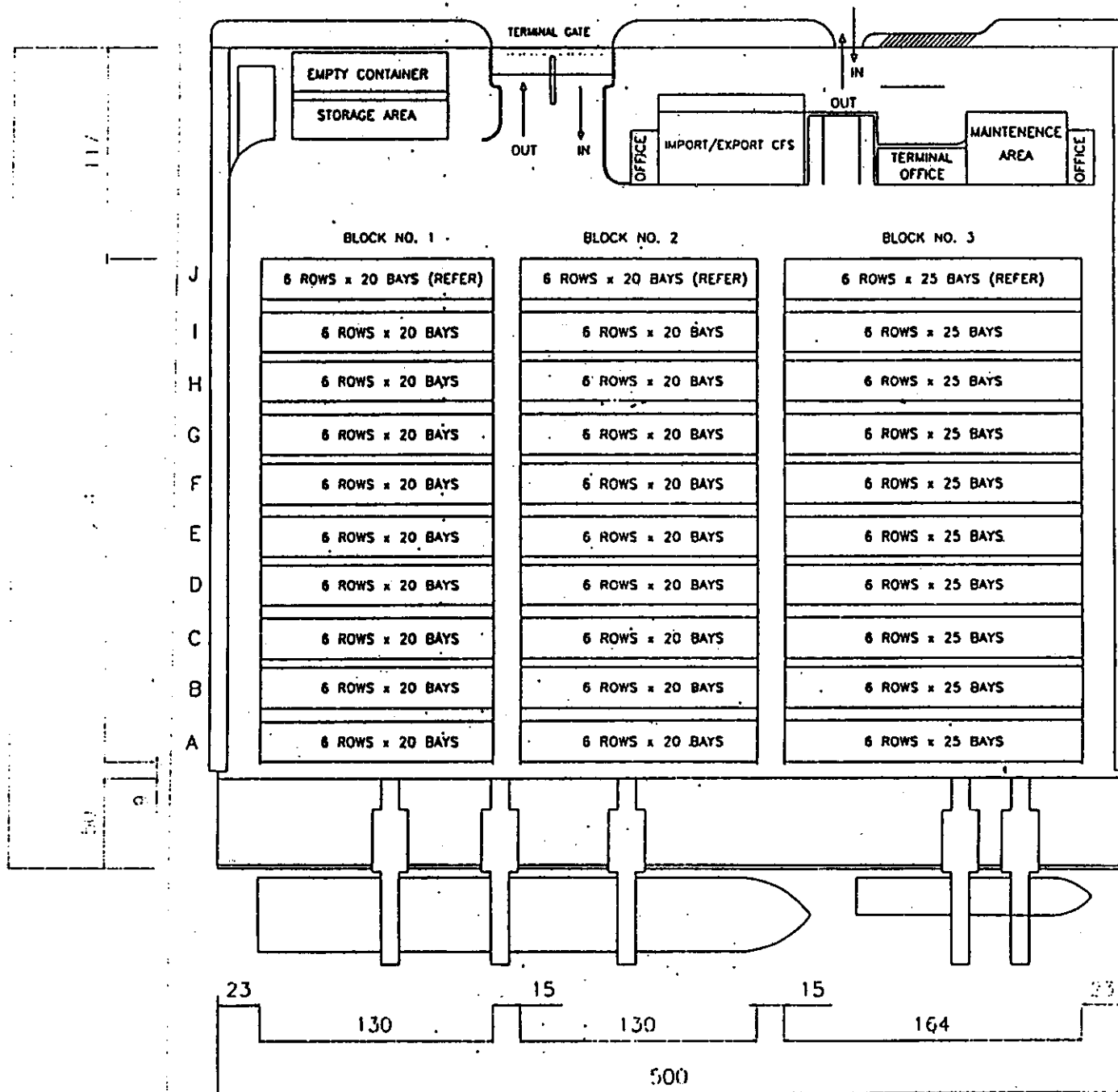
TERMINAL C1 LAYOUT



TERMINAL C2 LAYOUT PLAN



TERMINAL C2 LAYOUT



PHASE 1 DEVELOPMENT AREA

BASIN 1
-14 m MSL

CONTAINER TERMINAL C1

CONTAINER TERMINAL C2

CONTAINER TERMINAL C3

CONTAINER TERMINAL C4

PHASE 2 DEVELOPMENT AREA

BASIN 2
-16 m MSL

PHASE 3 DEVELOPMENT AREA

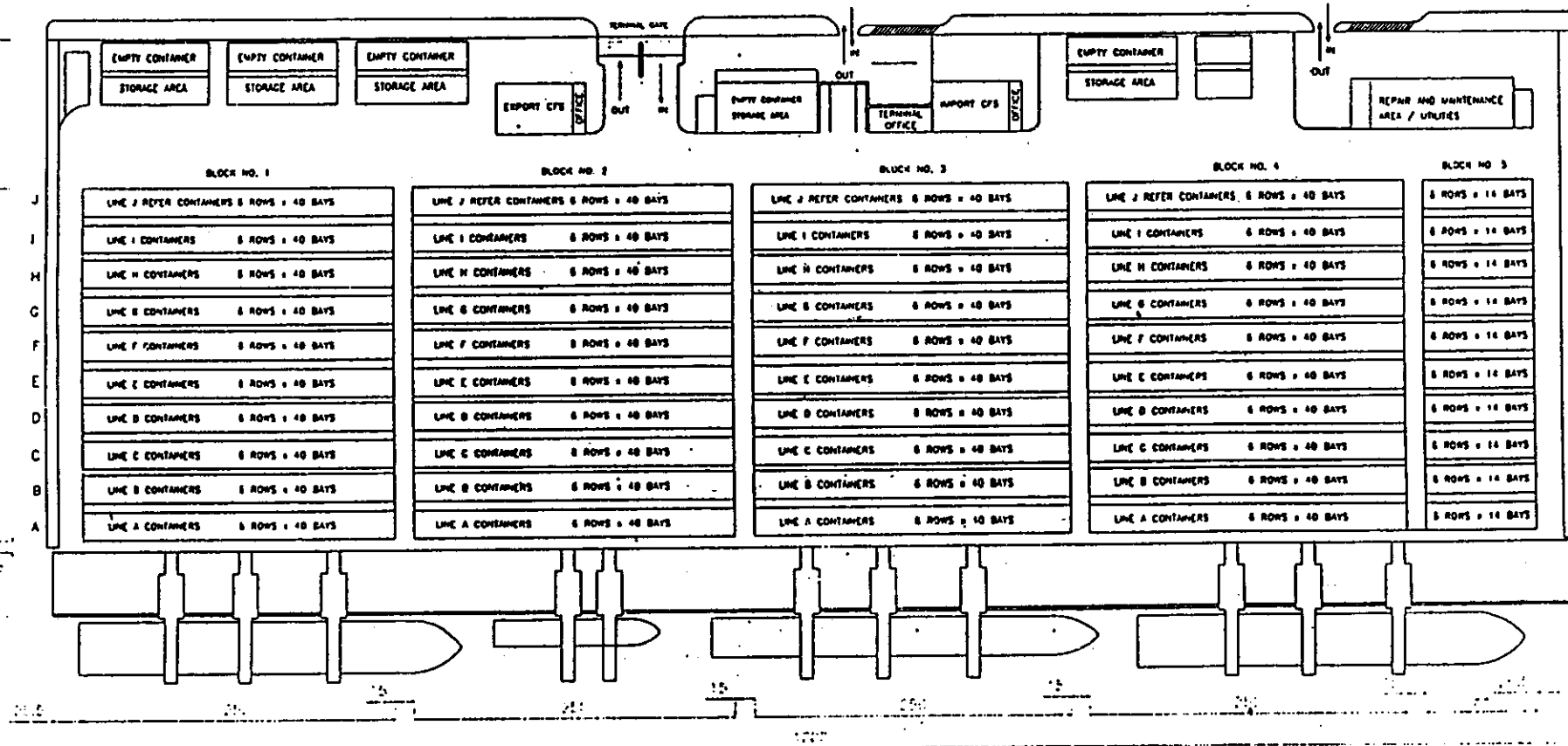
CONTAINER TERMINAL D1

CONTAINER TERMINAL D2

CONTAINER TERMINAL D3

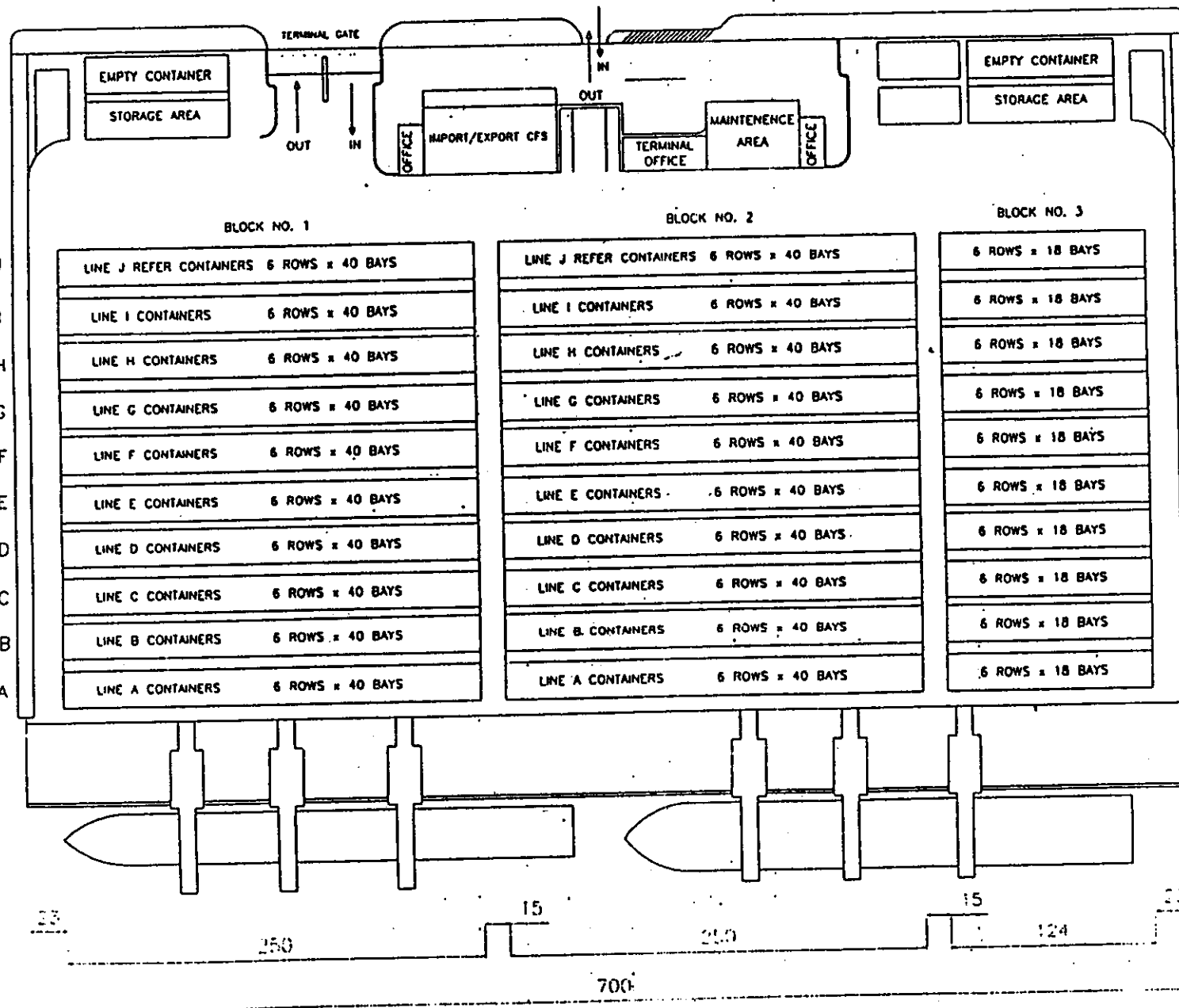
Fig. 3

TERMINAL C1 + C2 LAYOUT

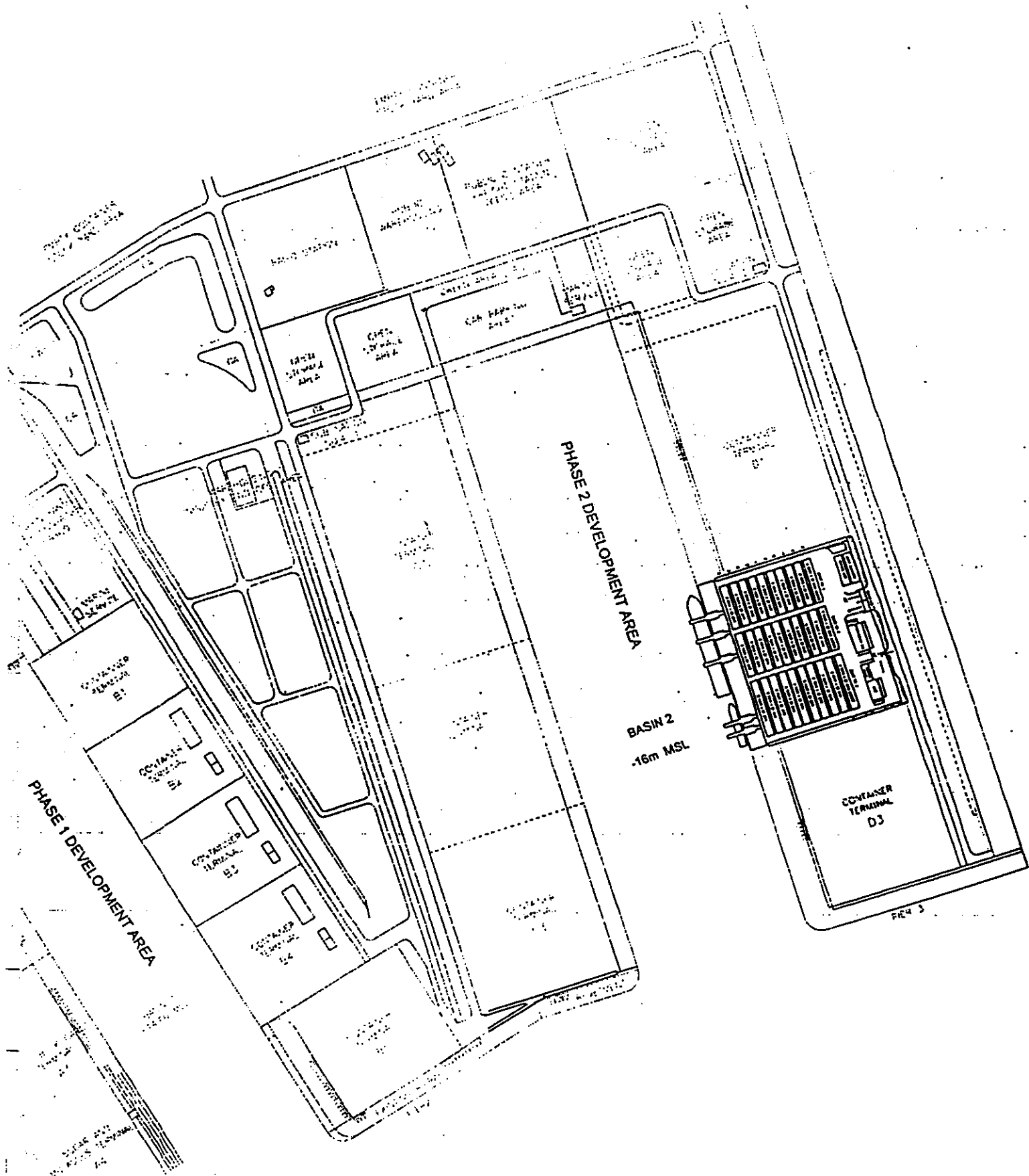


[illegible]

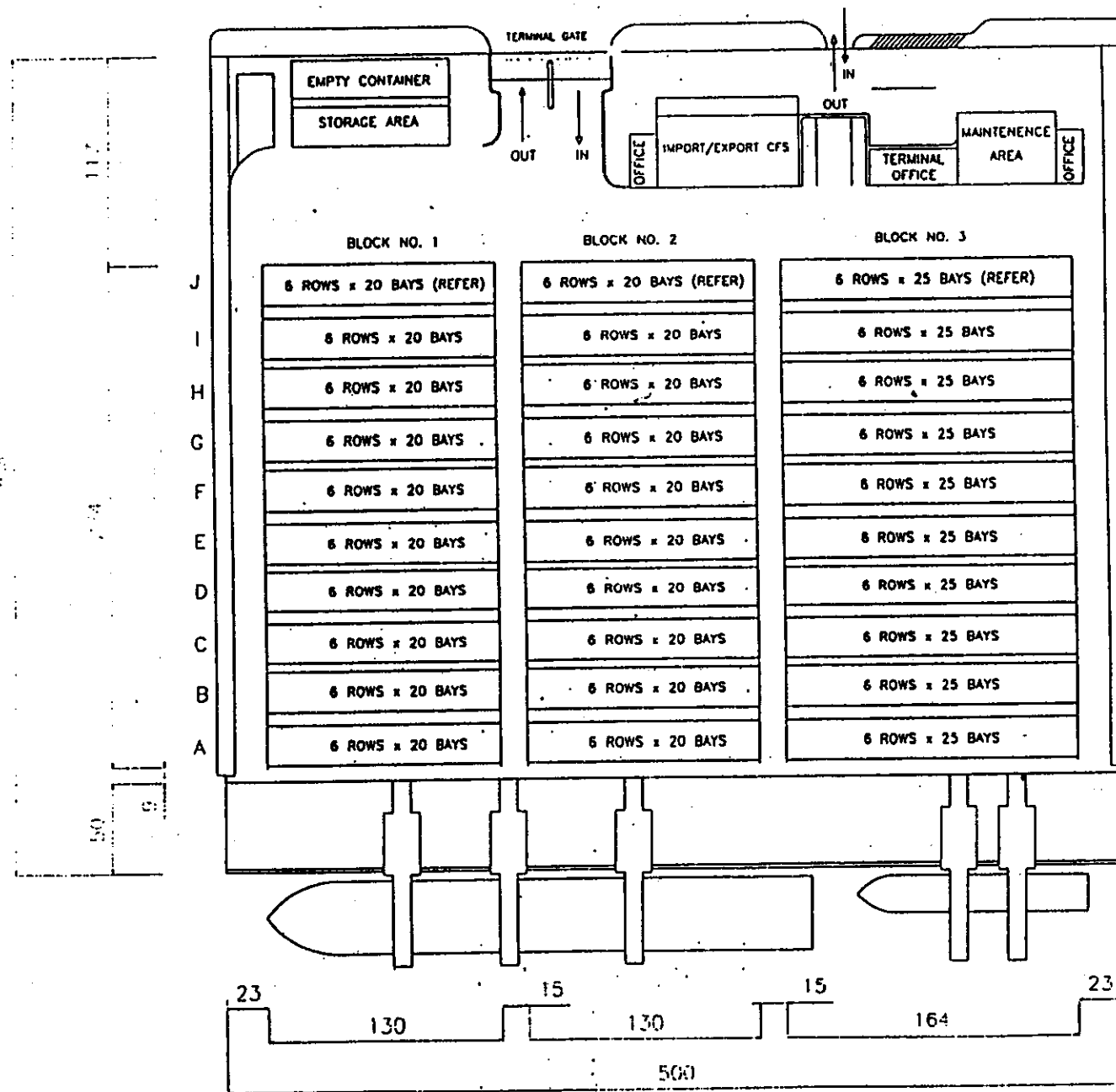
TERMINAL D1 LAYOUT



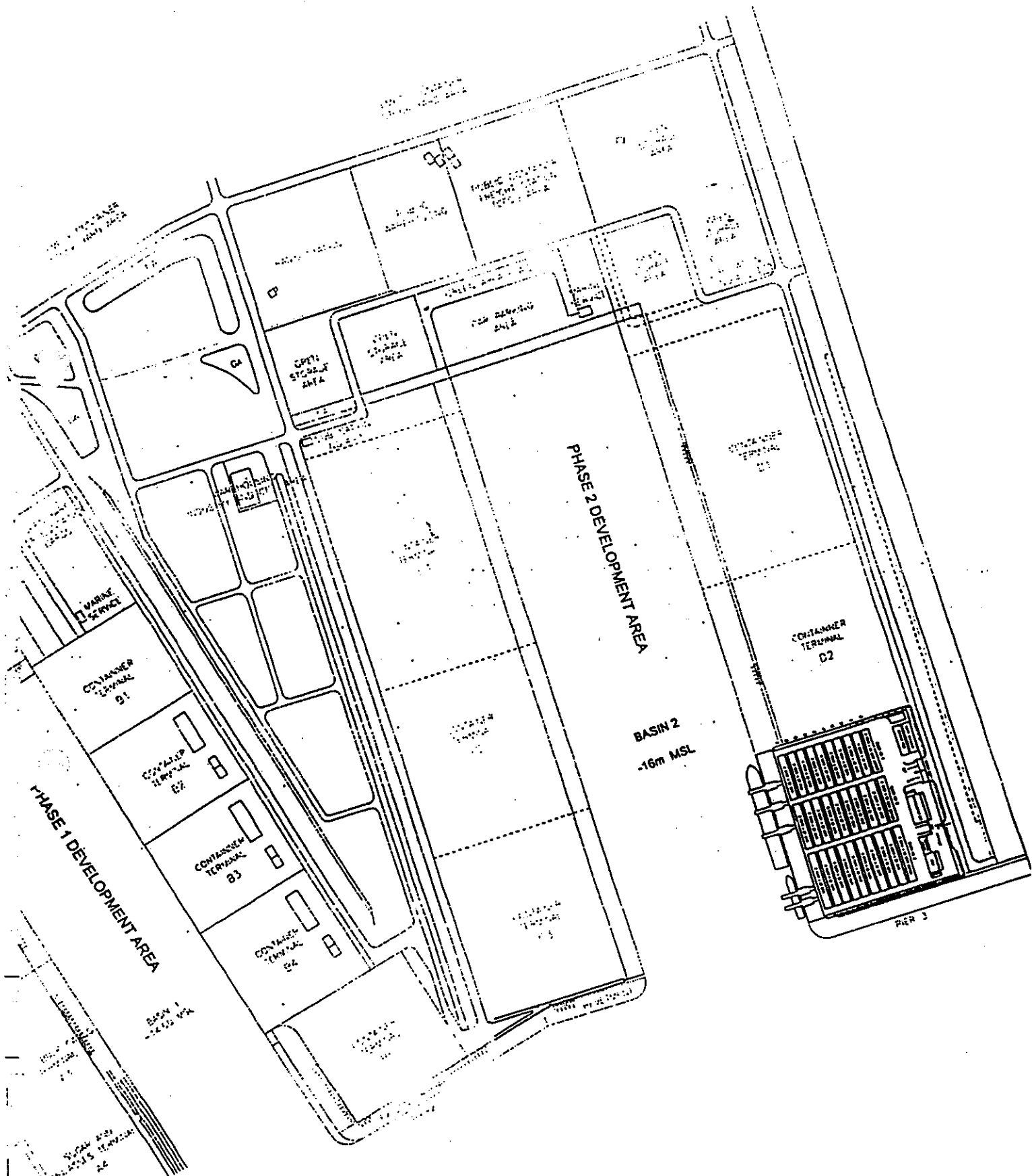
TERMINAL D2 LAYOUT PLAN



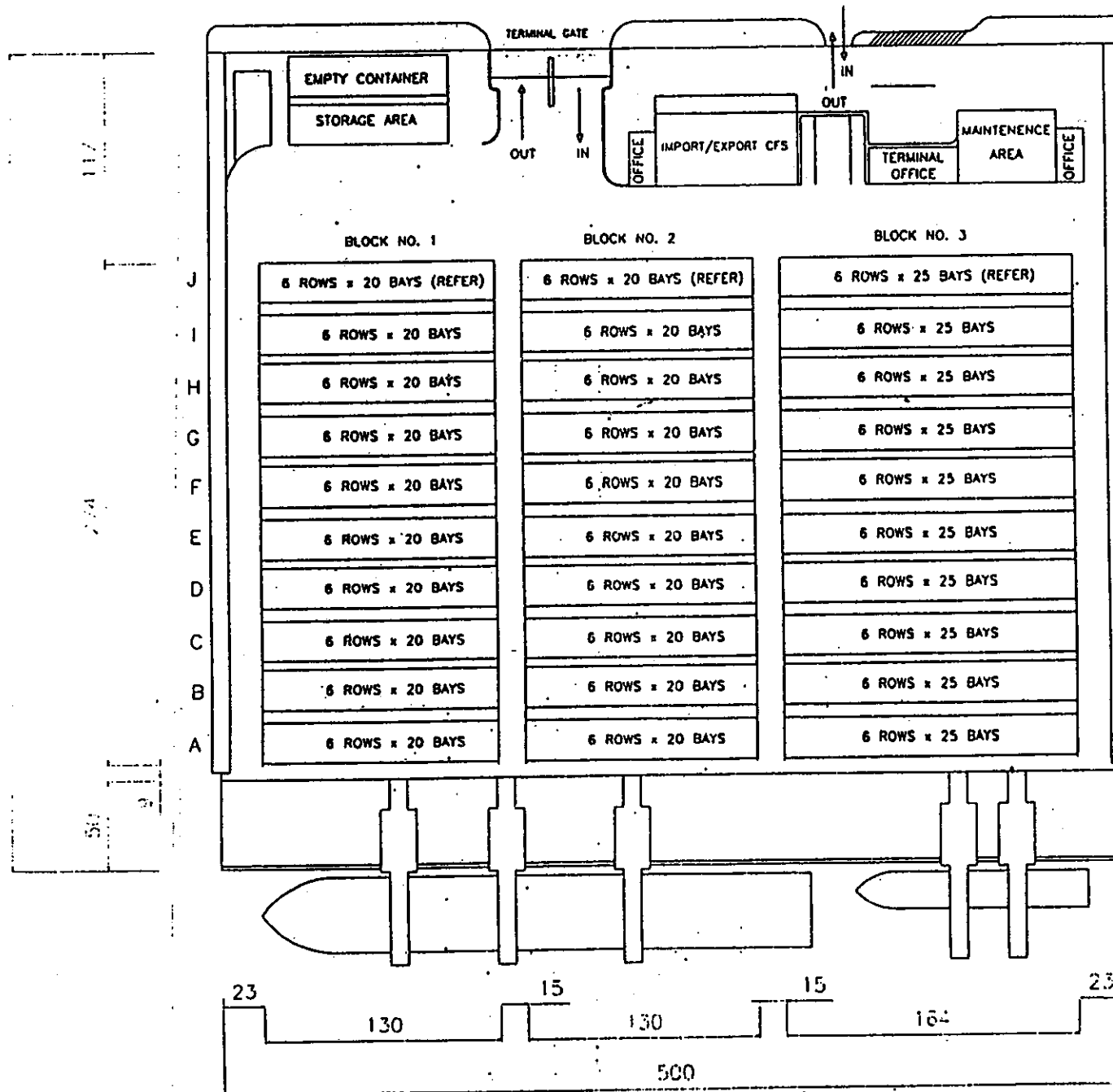
TERMINAL D2 LAYOL



TERMINAL D3 LAYOUT PLAN

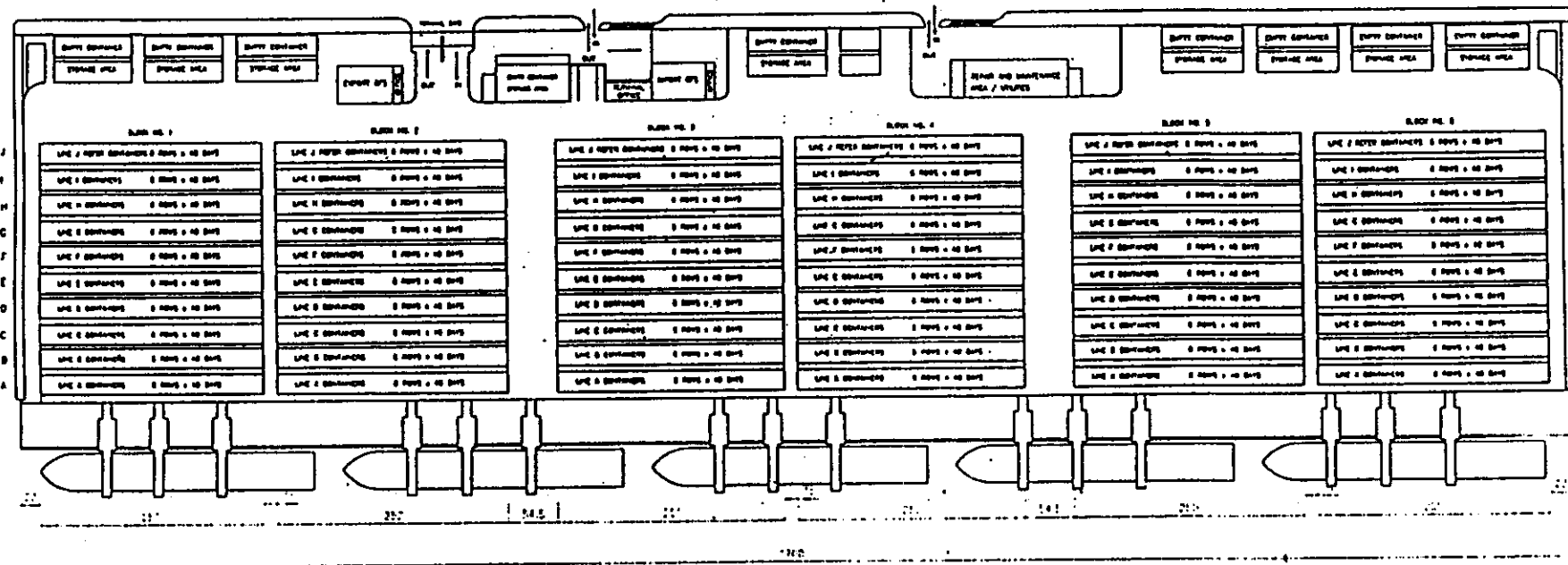


TERMINAL D3 LAYOUT

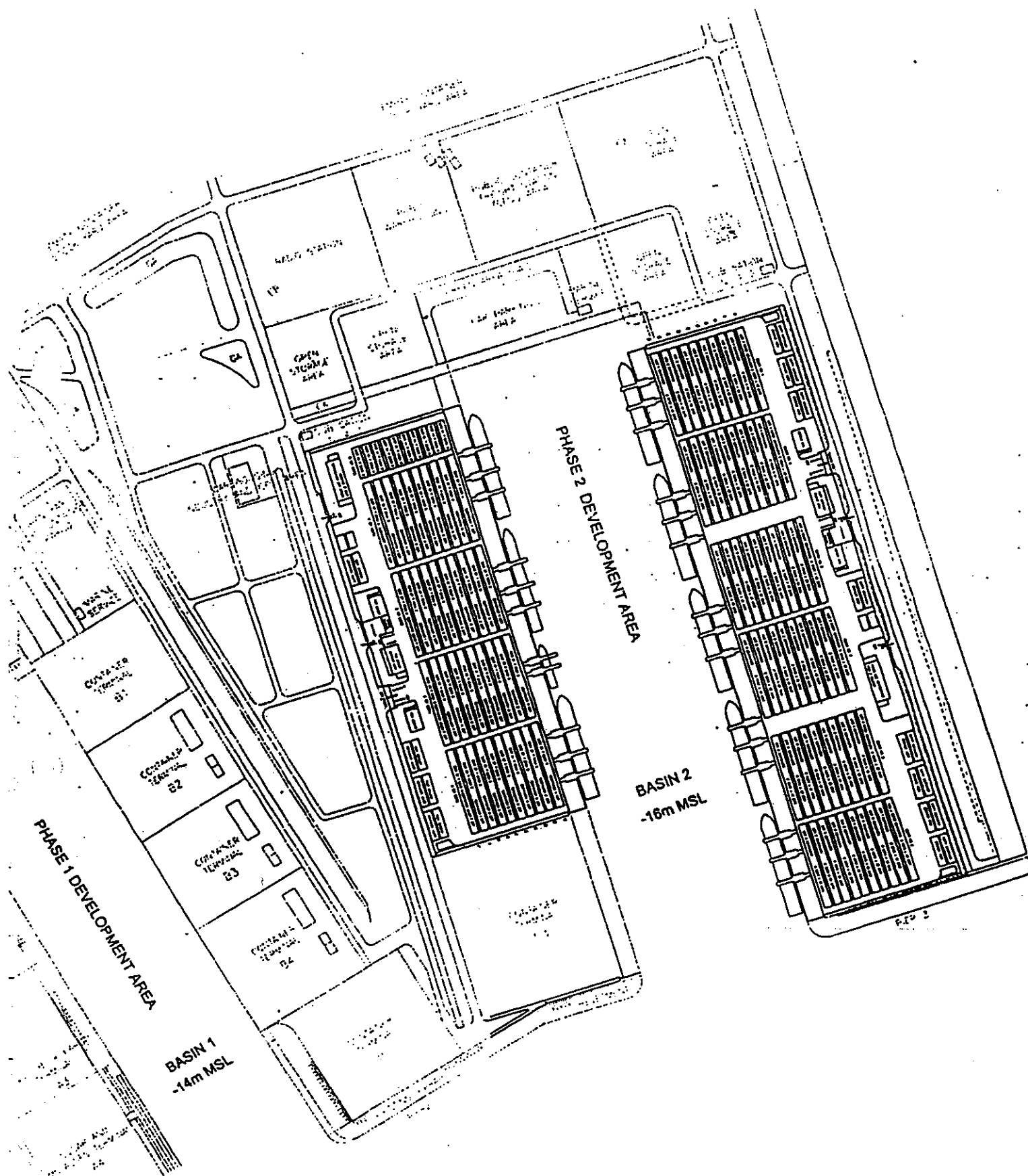


The site plan illustrates the layout of the Port of Los Angeles, divided into Phase 1 and Phase 2 development areas. Phase 1, located on the left, includes Basins 1 and 2, with a -14m MSL (Mean Sea Level) elevation. Phase 2, on the right, includes Basins 3 and 4, with a -16m MSL elevation. The plan shows various storage and handling areas, including 'CONTAINER HANDLING', 'CRANE STORAGE AREA', 'CRANE HANDLING AREA', and 'CRANE STORAGE AREA'. It also depicts 'PARKING' areas and 'WATER' bodies. The plan is oriented with North at the top, indicated by a compass rose. The title 'PORT OF LOS ANGELES' is at the top center, and 'FIG. 3' is at the bottom right.

TERMINAL D1 + D2 + D3 LAYOUT



TERMINAL D1 + D2 + D3 AND C1 + C2 LAYOUT PLAN



2. ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้า ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 จะเป็นไปตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง หัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ซึ่งประกาศ ณ วันที่ 13 มกราคม 2536 โดยจะทำการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นต่างๆ ที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. ความสอดคล้องของโครงการ : โครงการที่เสนอมีการศึกษาวิเคราะห์ตามหัวข้อต่อไปนี้
 - 1.1 กรอบนโยบาย : การศึกษาวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการที่เสนอมาต่อ
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
 - นโยบายของรัฐบาล
 - 1.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม : ศึกษาวิเคราะห์ผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวม
 - 1.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นทั้งในสาขาเดียวกันและสาขาอื่น
 - 1.4 ความพร้อมของหน่วยงาน : ศึกษาวิเคราะห์ความพร้อมทางด้านบุคลากรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานของรัฐที่จะเข้าร่วมงานกับภาคเอกชน
2. ความเหมาะสมของโครงการ : ให้มีการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมเบื้องต้น
 - 2.1 ด้านสถานที่ตั้งของโครงการ
 - 2.2 ระบบบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
 - 2.3 ขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการโครงการ
 - 2.4 ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค
 - 2.5 ความเหมาะสมทางการเงิน เช่น ประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุน แหล่งที่มาของเงินลงทุน การคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ
 - 2.6 ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ : ศึกษาวิเคราะห์ผลประโยชน์หรือผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่รัฐจะได้รับ
3. ผลกระทบของโครงการ : ให้มีการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการที่มีต่อหัวข้อต่อไปนี้ตามความจำเป็นของโครงการนั้นๆ ได้แก่
 - 3.1 สิ่งแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้ให้บริการ
 - 3.2 การเมืองและความมั่นคงของประเทศ
 - 3.3 การดำเนินงานของเจ้าของโครงการในระยะยาว เช่น ฐานะการเงิน การบริหารองค์กร และบุคลากร แผนการดำเนินงานระยะยาว
 - 3.4 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจาก พ.ร.บ. นี้

4. บทบาทของเอกชน : ให้มีการศึกษาวิเคราะห์ตามหัวข้อต่อไปนี้

- 4.1 เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการและประโยชน์ที่เจ้าของโครงการจะได้รับจากการร่วมดำเนินการ
- 4.2 ทางเลือกรูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐกับเอกชนที่เหมาะสม
- 4.3 เจือ้นไขของเอกชนที่ต้องการให้รัฐดำเนินการให้ เช่น การขอรับการส่งเสริมการลงทุน การจัดหาที่ดิน การขอให้รัฐเข้าร่วมทุน การคุ้มครองจากรัฐ การปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบ ข้อบังคับ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ และการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

ภายหลังจากการศึกษาและวิเคราะห์โครงการท่าเทียบเรือผู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ในประเด็นต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้วเสร็จ ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำรายงานสรุปผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจการจ้างที่ปรึกษา ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อไป

3. ความสอดคล้องของโครงการ

3.1 กรอบนโยบาย

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9

แผนการดำเนินงานโครงการต่างๆของ การท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 ซึ่งเน้นการพัฒนาอย่างสมดุล มีคุณภาพ และยั่งยืน โดยกำหนดเป้าหมายทางเศรษฐกิจให้ขยายตัวร้อยละ 4-5 ต่อปี มีอัตราเงินเฟ้อไม่เกินร้อยละ 3 ต่อปี รวมทั้งการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตให้แข่งขันได้ โดยให้การส่งออกขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 6 ต่อปี

- นโยบายของรัฐบาล

จากแผนหลักการขนส่ง ปี 2542-2549 ของกระทรวงคมนาคม รัฐบาลได้จำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพให้ไม่เกิน 1.3 ล้าน TEU ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น และเพื่อให้สามารถพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้กำหนดนโยบายโดยแบ่งออกเป็น 5 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการให้บริการ การบริหาร การเงิน การตลาด และด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย และได้กำหนดเป้าหมายไว้ในแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2543-2547 ในการพัฒนาท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 1 ให้เปิดบริการครบทุกท่า ภายในปีงบประมาณ 2545 และพัฒนาท่าเทียบเรือในแอ่งจอดเรือที่ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าได้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่กล่าวมาข้างต้น

3.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ปัจจัยสำคัญ 2 ประการที่จะเป็นตัวกำหนดความต้องการทางด้านการขนส่งในอนาคต คือการขยายตัวของประชากร และการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจ

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 มีการกำหนดเป้าหมายให้มีการส่งออกขยายตัวไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี ซึ่งจากนโยบายของรัฐบาลดังกล่าว จะส่งผลให้ GDP ในอนาคต เพิ่มขึ้น และโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ซึ่งสอดคล้องกับแผนการขยายการส่งออกของภาคอุตสาหกรรม จะเป็นโครงการที่รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม ที่เพิ่มมากขึ้นสามารถก่อให้เกิดการจ้างแรงงาน และช่วยกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจในท้องถิ่นอีกด้วย

3.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นทั้งในสาขาเดียวกันและสาขาอื่น

จากการศึกษาโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 พบว่า โครงการดังกล่าวสอดคล้องกับโครงการต่างๆที่สำคัญของ กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่น ๆ ดังนี้

3.3.1. โครงการของกรมทางหลวง

ในช่วงที่ผ่านมากรมทางหลวงได้เร่งก่อสร้างเครือข่ายระบบถนน เพื่อรองรับการขยายตัวของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก นอกจากนี้กรมทางหลวงยังมีแผนที่จะก่อสร้างถนนเพิ่มเติมและจะพัฒนา

โครงการถนนที่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางแหลม
ฉะเชิงเทรา-สุรินทร์-บุรีรัมย์-มุกดาหาร-สุวรรณเขต และเส้นทางตราด-เกาะกง-ชาเตียน(เวียตนาม) เพื่อเปิดตลาดการค้า
และความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

โครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนที่จะสร้างทางรถไฟเพิ่ม เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่าง
ท่าเรือกับแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญทางชายฝั่งทะเลตะวันออกและภูมิภาคอื่นๆของประเทศ เพื่อรองรับ
แผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 2 โดยโครงการที่สำคัญได้แก่

- โครงการสร้างทางรถไฟรางคู่
- โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD-Inland Container Depot) ที่ ลาดกระบัง

3.3.2. โครงการของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

การนิคมแห่งประเทศไทยมีโครงการซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ ดังนี้

- โครงการอู่เรือแหลมฉบัง
- โครงการพัฒนาศูนย์อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แห่งเอเชีย (Asian Auto Mall)

3.3.3. โครงการสำนักงานศุลกากรแหลมฉบัง

จากแผนการพัฒนาบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกทำให้ปริมาณการค้าและการขนส่งเพิ่มมากขึ้น
กรมศุลกากรซึ่งมีหน้าที่ในการตรวจปล่อยสินค้าทั้งด้านการนำเข้าและการส่งออกจะต้องสามารถรองรับปริมาณ
ผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นดังนั้นกรมศุลกากรจึงได้มีการวางแผนแม่บทโครงการก่อสร้างขยายด่านศุลกากร
แหลมฉบังออกเป็น 2 ระยะ ในระยะที่ 1 จากปี 2541-2551 และระยะที่ 2 จากปี 2551-2561

3.3.4. โครงการเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน

- โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้า

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยและการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ได้ร่วมกันพัฒนาระบบไฟฟ้าในพื้นที่
บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยกำหนดเป็นเขตพิเศษที่ไม่มีปัญหาไฟฟ้าดับ-ดับ (Zero Outage Time) และ
พัฒนาระบบไฟฟ้าให้มีความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้เพียงพอ มีความมั่นคงและสามารถรองรับการ
พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2 ที่เพิ่มขึ้นได้

- ระบบโทรคมนาคม

องค์การ โทรศัพท์แห่งประเทศไทยและการสื่อสารแห่งประเทศไทย จัดให้มีบริการโทรศัพท์และ
โทรคมนาคมที่ทันสมัยและเพียงพอต่อความต้องการ เพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ระยะที่ 2

- แหล่งน้ำ

พื้นที่แหลมฉบังใช้แหล่งน้ำจากอ่างเก็บน้ำคอกกรายและอ่างเก็บน้ำหนองปลาไหล โดยมีท่อส่งน้ำมายัง
บ่อพักที่แหลมฉบัง ซึ่งสามารถรองรับการขยายตัวของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะที่ 2 ได้

3.3.5. การพัฒนาชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม

เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2542 มีมติคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาชุมชน สังคม
และสิ่งแวดล้อม ระยะที่ 2 โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมเพื่อรองรับประชากรและแรงงานที่เคลื่อนย้าย

4. ความเหมาะสมของโครงการ

4.1 สถานที่ตั้งโครงการ

ท่าเทียบเรือชุด C และ D เป็นท่าเรือที่อยู่ในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ซึ่งได้ก่อสร้างเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2543 ท่าเทียบเรือชุด C และ D ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ของจังหวัดชลบุรี มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 120 กิโลเมตร และอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาอุตสาหกรรมมาบตาพุด ของจังหวัดระยอง ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 มีโครงข่ายคมนาคมที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ทั้งทางถนน รถไฟ และทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งผู้สินค้าผ่านระบบรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเข้าสู่สถานีขนถ่ายผู้สินค้าทางบก (ICD) ที่บริเวณลาดกระบัง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนที่จะทำการขยายสถานีขนถ่ายผู้สินค้าทางบกพร้อมกับก่อสร้างทางรถไฟประเภทรางคู่เพิ่มเติมขึ้นเพื่อรองรับอัตราการขยายตัวของปริมาณผู้สินค้าที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 อีกด้วย

ท่าเทียบเรือชุด C มีความยาวของเขื่อนเทียบเรือหรือความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร และมีขนาดความลึกของท่า 450 เมตร จะมีพื้นที่รวมกันถึง 765,000 ตารางเมตร สามารถแบ่งเป็นท่าย่อยๆ ได้ 3 ท่า ประกอบด้วยท่า C1, C2 และ C3 ซึ่งท่า C1 จะมีขนาด 700 ม. x 450 ม. หรือมีพื้นที่เท่ากับ 315,000 ตารางเมตร ส่วนท่า C2 และ C3 จะมีขนาด 500 ม. x 450 ม. หรือมีพื้นที่เท่ากับ 225,000 ตารางเมตร ในส่วนของท่าเทียบเรือชุด D รายละเอียดเหมือนกับท่าเทียบเรือชุด C ที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ท่าเทียบเรือชุด C และ D สามารถดำเนินการก่อสร้างส่วนที่เหลือได้ทันที ทั้งนี้ท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องทำการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนกลางเพิ่มเติมให้สมบูรณ์ เช่นทางรถไฟที่ต่อขยายมาที่ท่าเทียบเรือชุด D ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าสถานที่ตั้งของโครงการท่าเทียบเรือชุด C และ D มีความเหมาะสม ทั้งทางด้านภูมิศาสตร์ ด้านวิศวกรรม รวมทั้งมีความเหมาะสมในโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

4.2 ระบบบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็นที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้จัดสร้างให้สามารถสรุปได้ดังนี้

	ท่าเรือชุด C	ท่าเรือชุด D
• งานโยธา		
- ถนนหลักเข้าออกเชื่อมกับถนนหลักที่มีอยู่เดิม	✓	✓
- การขยายทางรถไฟไปยังลานขนถ่ายผู้สินค้าทางรถไฟ	✓	x
- คลองระบายน้ำบริเวณปากคลองบางละมุง	✓	✓
• งานทางทะเล		
- งานถมทะเล	✓	✓
- งานเขื่อนหินป้องกันคลื่นทั้ง	✓	✓
- งานต่อขยายเขื่อนกันคลื่น (Wave Break)	✓	✓
- งานเขื่อนเทียบเรือ (Quay wall)	✓	x

	ท่าเรือชุด C	ท่าเรือชุด D
- งานติดตั้งเครื่องช่วยในการเดินเรือ	✓	✓
• อื่นๆ		
- สร้างหอสังเกตการณ์สูงประมาณ 130 เมตร	✓	✓
- งานสาธารณูปโภคยกเว้นภายในบริเวณท่าเทียบเรือ	✓	✓

จากตารางข้างต้นความสมบูรณ์ในส่วนของโครงสร้างแต่ละท่าเทียบเรือจะต่างกันตามนโยบายของท่าเรือแหลมฉบังที่ต้องการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งทำให้เอกชนที่ต้องการเข้ามาลงทุนในการบริหารท่าเรือจะมีมูลค่าการลงทุนในแต่ละท่าเทียบเรือดังกล่าวข้างต้นต่างกัน

สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่จำเป็นที่การทำเรือแห่งประเทศไทยจะต้องจัดสร้างเพิ่มเติม สรุปได้ดังต่อไปนี้

- ต้องก่อสร้างถนนหลักท่าเรือชุด D พร้อมประตูเข้าออกท่าเรือ (Main Gate no.3) เพื่อรองรับปริมาณคู่สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเมื่อท่าเรือชุด D เปิดให้บริการ
- ต้องขยายทางรถไฟต่อจากทางรถไฟเดิมไปยังลานขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ที่ตั้งอยู่ด้านหลังท่าเทียบเรือ ชุด D ทั้งหมด

ในส่วนของระบบบริการพื้นฐานอื่นๆ ได้แก่

• การคมนาคมเชื่อมต่อ

จากการศึกษาปริมาณจราจรโดยบก. ทิม คอนซัลติ้งฯ เมื่อปี 2544 พบว่า ทางหลวงหมายเลข 3 และ 36 (ชลบุรี-สัตหะใหม่) ยังมีความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่จะเพิ่มขึ้นในช่วงโมงเร่งด่วนได้ ยกเว้นบริเวณแยกบางพระ-แหลมฉบัง ของทางหลวงหมายเลข 36 ที่มีปริมาณการจราจรค่อนข้างมาก แต่จากการศึกษาปริมาณจราจร พบว่าสภาพการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ซึ่งหมายความว่ายังสามารถรองรับปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเพิ่มได้อีก สำหรับการขนส่งทางรถไฟ นั้นท่าเรือแหลมฉบังมีทางรถไฟสำหรับรับคู่สินค้าอยู่ในบริเวณท่าเรือ และขยายมายังท่าเรือชุด C แล้ว ส่วนท่าเรือชุด D การทำเรือฯ จะต้องลงทุนวางรางรถไฟเพิ่มเติม จึงจะสามารถเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟศรีราชา เพื่อขนส่งคู่สินค้าเข้าสู่สถานีขนถ่ายคู่สินค้า (ICD) บริเวณลาดกระบังต่อไปได้

• ระบบน้ำประปา

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยบมจ. จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก (East Water) เป็นผู้จำหน่ายให้ท่าเรือแหลมฉบัง และกรมโยธาธิการ ได้ทำการวางท่อส่งน้ำดิบ ปริมาณ 21.5 ล้าน ลบ.ม/ปี จากอ่างเก็บน้ำคลองทรายและหนองปลาไหล มายังบ่อพักที่แหลมฉบัง เพิ่มเติมขึ้นด้วย ฉะนั้นจึงมั่นใจได้ว่าพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังจะไม่มีปัญหาเรื่องการขาดแคลนน้ำ

• ระบบไฟฟ้า

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเป็นผู้รับผิดชอบในการจ่ายกระแสไฟฟ้าให้ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบันมีสถานีไฟฟ้าย่อย จำนวน 2 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับการใช้ไฟฟ้าได้ 200 เมกะวัตต์

• ระบบโทรศัพท์และการสื่อสาร

มีชุมสายโทรศัพท์ให้บริการเพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น และยังมีบริการโทรศัพท์นอกข่ายสายระบบ Multi Access เพิ่มขึ้น

4.3 ความเหมาะสมทางเทคนิค

4.3.1 ความเหมาะสมทางด้านปริมาณตู้สินค้า

4.3.1.1 สถานการณ์ปัจจุบันของท่าเรือแหลมฉบัง

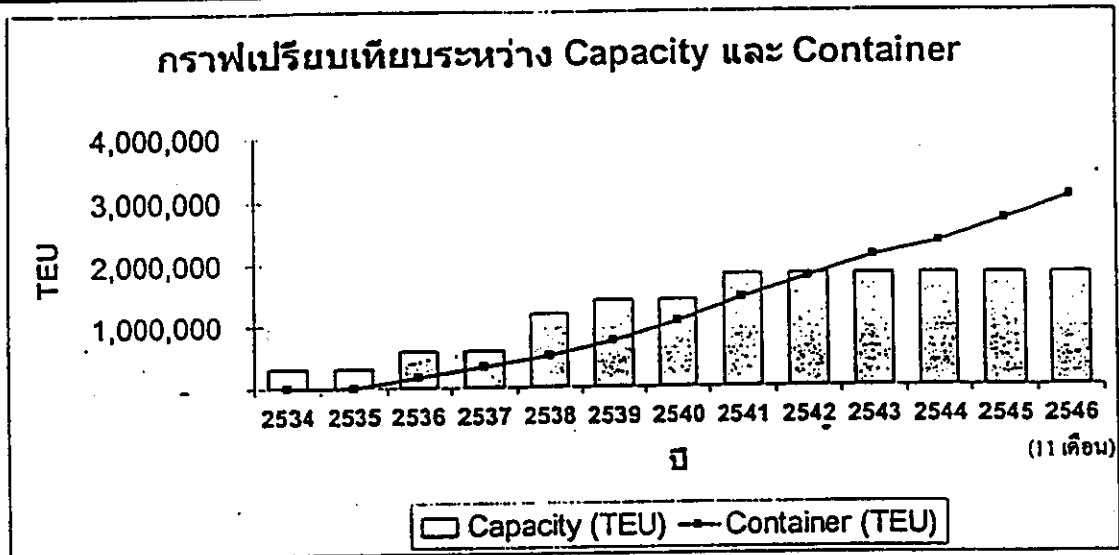
ตารางแสดงปริมาณตู้สินค้าและ Capacity ของท่าเรือ ตั้งแต่ปี 2534 - 2546

ปี	ท่าเทียบเรือ	Capacity ¹ (TEU)	Container (TEU)
2534	B4	300,000	1,360
2535	B4	300,000	9,296
2536	B2, B4	600,000	169,062
2537	B2, B4	600,000	333,238
2538	B2, B4, B1, B3	1,200,000	503,626
2539	B2, B4, B1, B3, A2	1,400,000	728,630
2540	B2, B4, B1, B3, A2	1,400,000	1,036,063
2541	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	1,424,702
2542	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	1,755,867
2543	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	2,105,262
2544	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	2,312,439
2545	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	2,656,949
2546 ²	B2, B4, B1, B3, A2, B5	1,800,000	2,768,872

หมายเหตุ 1. B1, B2, B3 และ B4 มี capacity เท่าละ 300,000 TEU ค่อยปี, B5 มี capacity เท่าละ 400,000 TEU ค่อยปี และ A2 มี capacity เท่าละ 200,000 TEU ค่อยปี

2. ข้อมูลตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2545 - 31 สิงหาคม 2546

จากตารางข้างต้นสามารถแสดงกราฟความสัมพันธ์ระหว่าง Capacity ของท่าเรือกับปริมาณตู้สินค้าได้ดังนี้



จากตารางและกราฟแสดงความสัมพันธ์ Capacity ของท่าเรือกับ ปริมาณตู้สินค้าข้างต้น จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี 2543 จนถึงปัจจุบัน ปริมาณตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง เกินกว่า Capacity ของท่าเรือที่จะรองรับได้

เมื่อพิจารณาจากขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันซึ่งมีท่าเทียบเรือ B1 ถึง B5 และ A2 เปิดให้บริการอยู่ และท่าเทียบเรือ C3 ที่กำลังจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2547 เปรียบเทียบกับการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จะเห็นว่ามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องเร่งดำเนินการเปิดให้บริการท่าเรือชุด C ที่เหลือและชุด D เพื่อรองรับปริมาณความต้องการดังกล่าว ซึ่งสามารถสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้(หน่วย : ล้าน TEU)

ปี พ.ศ.	2547	2548	2549	2550	2551	2552
พยากรณ์ปริมาณตู้ (กรณีสูง)	3.40	3.80	4.20	4.70	5.20	5.70
พยากรณ์ปริมาณตู้ (กรณีต่ำ)	3.20	3.50	3.80	4.10	4.40	4.80
ขีดความสามารถปัจจุบันของท่าเรือชุด B และ A2	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80	1.80
ขีดความสามารถของท่า C3 เมื่อเปิดให้บริการ	0.20	0.40	0.60	0.60	0.60	0.60
ขีดความสามารถของท่า C1 และ C2 เมื่อเปิดให้บริการ (กรณีรวม C1,C2)			0.48	0.96	1.68	1.68
รวมขีดความสามารถของท่า A2, ท่าเรือชุด B และ ชุด C	2.00	2.20	2.88	3.36	4.08	4.08
ปริมาณความต้องการที่เกิดขึ้นจากขีดความสามารถ (กรณีต่ำ)	1.20	1.30	0.92	0.74	0.32	0.72
ขีดความสามารถของท่าเรือชุด D ที่จะเปิดให้บริการ (กรณีรวมชุด D)				0.72	1.44	2.40
ปริมาณความต้องการที่ยังคงเกินจากขีดความสามารถ (กรณีต่ำ)	1.20	1.30	0.92	0.02	(1.12)	(1.68)

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือชุด D เพื่อรองรับปริมาณความต้องการที่เกิดขึ้นจากขีดความสามารถของท่าเรือชุด B และชุด C ดังกล่าว ซึ่งหากไม่สามารถดำเนินการได้ตามกำหนดแล้ว จะพยากรณ์ได้อย่างแน่นอนว่าจะเกิดความแออัดของปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและการให้บริการ

แก่เรือจะต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงเรือจะต้องเสียเวลาในการคอย (Waiting time) อันจะ
ส่งผลให้เจ้าของเรือจะพิจารณาทบทวนว่าจะแวะเข้ามาเสียเวลาคอยตู้สินค้าหรือคอยเทียบท่าที่
ท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่

จากที่กล่าวมาข้างต้นและเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดการค้าเสรีใน
อนาคต การดำเนินการเปิดท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 จึงควรดำเนินการอย่างรีบด่วน เพื่อ
แก้ไขปัญหาดังกล่าวและรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต

4.3.1.2 แผนการขยายท่าเรือในอนาคต

- กรณีพิจารณาแต่ละท่าแยกจากกัน

ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของแต่ละท่าเรือ (TEU / ปี)

ท่าเรือ	C1	C2	C3	D1	D2	D3	รวม
Capacity (TEU/ปี)	800,000	600,000	600,000	800,000	600,000	600,000	4,000,000

ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าในระยะเริ่มเปิดท่า (TEU/ปี)

	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3
ท่าเรือ C1 และ D1	200,000	400,000	800,000
ท่าเรือ C2, C3, D2 และ D3	200,000	400,000	600,000

แผนการดำเนินการท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 เป็นดังนี้

ปี	ท่าเรือที่เปิดดำเนินการ	Capacity ขั้นที่ 2 (TEU/ปี)	Capacity ขั้นที่ 1+2 (TEU/ปี)	Container Forecast (TEU/ปี)	
				LOW	HIGH
2547	C3	200,000	2,000,000	3,269,047	3,372,744
2548	C3	400,000	2,400,000	3,531,525	3,754,352
2549	C3, C1, C2	1,000,000	3,000,000	3,821,179	4,181,062
2550	C3, C1, C2, D1, D2, D3	2,000,000	4,000,000	4,137,960	4,655,375
2551	C3, C1, C2, D1, D2, D3	3,200,000	5,200,000	4,477,416	5,175,196
2552	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	4,841,023	5,744,778
2553	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	5,229,979	6,368,320
2554	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	5,658,077	7,065,466
2555	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	6,078,405	7,783,462
2556	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	6,523,152	8,562,698
2557	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,000,000	6,000,000	6,993,926	9,408,582

หมายเหตุ : 1 รวม capacity ของ A3 จำนวน 200,000 TEU ซึ่งคาดว่าจะเริ่มปี 2548

2 เป็นการขยายของที่ปรึกษาฯ

จากการพยากรณ์ของที่ปรึกษา ท่าเรือ C3 จะเปิดดำเนินการในปี 2547 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 600,000 TEU/ปี ท่าเรือ C1 และ C2 จะเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2549 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 800,000 TEU/ปี และ 600,000 TEU/ปี ตามลำดับ ส่วนท่าเรือ D1, D2 และ D3 จะเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2550 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 800,000 TEU/ปี , 600,000 TEU/ปี และ 600,000 TEU/ปี ตามลำดับ และตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นไป ท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 จะมีความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุดเท่ากับ 4,000,000 TEU/ปี

- กรณีรวมท่า C1 และ C2 เข้าด้วยกัน และรวมท่า D1, D2 และ D3 เข้าด้วยกัน (Capacity เพิ่มขึ้นประมาณ 20%)

ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าของแต่ละท่าเรือ (TEU/ปี)

ท่าเรือ	C1 + C2	C3	D1 + D2 + D3	รวม
Capacity (TEU/ปี)	1,680,000	600,000	2,400,000	4,680,000

ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าในระยะเริ่มเปิดท่า (TEU/ปี)

	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3
ท่าเรือ C1 + C2	480,000	960,000	1,680,000
ท่าเรือ D1+D2+D3	720,000	1,440,000	2,400,000

แผนการดำเนินการท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 เป็นดังนี้

ปี	ท่าเรือที่เปิดดำเนินการ	Capacity ขั้นที่ 2 (TEU/ปี)	Capacity ขั้นที่ 1+2 (TEU/ปี)	Container Forecast (TEU/ปี)	
				LOW	HIGH
2547	C3	200,000	2,000,000	3,269,047	3,372,744
2548	C3	400,000	2,400,000	3,531,525	3,754,352
2549	C3, C1 + C2	1,080,000	3,080,000	3,821,179	4,181,062
2550	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	2,280,000	4,280,000	4,137,960	4,655,375
2551	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	3,720,000	5,720,000	4,477,416	5,175,196
2552	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	4,680,000	6,680,000	4,841,023	5,744,778
2553	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	4,680,000	6,680,000	5,229,979	6,368,320
2554	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	4,680,000	6,680,000	5,658,077	7,065,466
2555	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,680,000	6,680,000	6,078,405	7,783,462
2556	C3, C1, C2, D1, D2, D3	4,680,000	6,680,000	6,523,152	8,562,698
2557	C3, C1+ C2, D1+ D2+ D3	4,680,000	6,680,000	6,993,926	9,408,582

หมายเหตุ : 1 รวม capacity ของ A3 จำนวน 200,000 TEU ซึ่งคาดว่าจะเริ่มปี 2548

2 เป็นการพยากรณ์ของที่ปรึกษา

จากการพยากรณ์ของที่ปรึกษา ท่าเรือ C3 จะเปิดดำเนินการในปี 2547 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 600,000 TEU/ปี ท่าเรือ C1 รวมกับ C2 จะเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2549 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 1,680,000 TEU/ปี ส่วนท่าเรือชุด D จะเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2550 สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุด 2,400,000 TEU/ปี และตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นไปท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 จะมีความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าได้สูงสุดเท่ากับ 4,680,000 TEU/ปี

อย่างไรก็ตาม อาจมีปัจจัยอื่นที่ทำให้การพยากรณ์ระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือไม่ได้เป็นไปตามที่พยากรณ์ เป็นต้นว่าระยะเวลาในการอนุมัติหรือคัดเลือกเอกชนมาร่วมดำเนินงาน ระยะเวลาในการก่อสร้างและจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ มิได้เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ หรือเหตุสุดวิสัยอื่นที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ เป็นต้น

การทำเรือมีแผนที่จะสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 หลังจากดำเนินการโครงการขั้นที่ 2 แล้วเสร็จซึ่งคาดว่าจะสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 4.68 ล้าน TEU/ปี (หรือ 4.00 ล้าน TEU/ปี ในกรณีที่แบ่งเป็นท่าย่อย) และเมื่อเปิดดำเนินการได้ครบทั้ง 3 ขั้น จะสามารถรองรับตู้สินค้าได้ทั้งหมดประมาณ 10.48 ล้าน TEU/ปี (หรือ 9.80 ล้าน TEU/ปี ในกรณีที่แบ่งเป็นท่าย่อย) โดยแบ่งเป็นขั้นที่ 1 รองรับได้ประมาณ 1.80 ล้าน TEU/ปี , ขั้นที่ 2 รองรับได้ประมาณ 4.68 ล้าน TEU/ปี (หรือ 4.00 ล้าน TEU/ปี ในกรณีที่แบ่งเป็นท่าย่อย) , ขั้นที่ 3 รองรับได้ประมาณ 4.00 ล้าน TEU/ปี

4.3.2 ความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม

การพิจารณาลักษณะความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม โดยพิจารณาลักษณะทางกายภาพของท่าเทียบเรือชุด C และ D จะพบว่าถูกออกแบบมาให้มีความลึกของแอ่งจอดเรือที่มีความลึกในระดับ -16.0 เมตร ที่ MSL เพื่อรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดต่างๆ ตั้งแต่ เรือบรรทุกตู้สินค้าสำหรับเดินภายในประเทศหรือเดินชายฝั่ง ขนาด 100 – 300 TEUs ไปจนถึงเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาด 4,500 – 6,000 TEUs (หรือที่เรียกขนาด Post-Panamax) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่นเทียบเรือชุด C และ D มีความยาวท่าละ 1,700 เมตร สามารถรับเรือขนส่งตู้สินค้าขนาด Post-Panamax ได้ถึงห้าลำพร้อมกัน (หากแบ่งเป็นท่าย่อย ๆ ท่า C1 และ D1 แต่ละท่าจะมีเขื่อนเทียบเรือความยาว 700 เมตร สามารถรับเรือขนส่งตู้สินค้าขนาด Post-Panamax ได้ถึงสองลำพร้อมกันหรือรับเรือขนาด Post-Panamax หนึ่งลำพร้อมกับเรือ Feeder สามลำ ส่วนท่า C2, D2 และ D3 แต่ละท่าจะมีเขื่อนเทียบเรือความยาว 500 เมตร ซึ่งสามารถรับเรือขนส่งตู้สินค้าขนาด Post-Panamax ได้หนึ่งลำพร้อมกับเรือ Feeder อีกหนึ่งลำ)

บริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือชุด C และ D ซึ่งมีความลึก 450 เมตร จัดสรรเป็นลานกองตู้สินค้า หรือ Container Yard; CY ขนาด 430,000 ตารางเมตร (หากแบ่งเป็นท่าย่อย ๆ ท่า C1 และ D1 แต่ละท่าจะมี CY ขนาด 178,848 ตารางเมตร ส่วนท่า C2, D2 และ D3 แต่ละท่าจะมี CY ขนาดท่าละ 123,648 ตารางเมตร) พร้อมสถานีคัดแยกและบรรจุตู้สินค้าหรือ Container Freight Station; CFS ขนาดพื้นที่ 5,143 ตารางเมตร จำนวน 2 อาคารสำหรับสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก หรือ Import CFS และ Export CFS (หากแบ่งเป็นท่า

ย่อยๆ แต่ละท่าจะมีสถานีคัดแยกและบรรจุตู้สินค้าหรือ Container Freight Station; CFS ขนาดพื้นที่ 5,143 ตารางเมตรท่าละ 1 อาคาร)

ท่าเทียบเรือชุด C (เฉพาะC1และC2) และD สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าเต็มที่ได้สูงถึงปีละประมาณ 4.1 ล้าน TEU (หรือในกรณีแบ่งเป็นท่าย่อยๆ รวม 3.4 ล้าน TEU) การออกแบบลานกองตู้สินค้า และระบบการขนถ่ายตู้สินค้า (Cargo Handling System) รวมทั้งระบบการจราจรของเครื่องมือขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือทั้งสองท่าได้ออกแบบไว้อย่างเหมาะสมและมีความคล่องตัวสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

4.3.3 ความเหมาะสมทางด้านโครงข่ายการขนส่ง

ท่าเรือชุด C และ D จะมีระบบโครงข่ายถนนสำหรับสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 หลายเส้นทาง เช่น ทางหลวงสายกรุงเทพฯ-ชลบุรี (สายใหม่) การปรับปรุงทางหลวงสายบางนา-บางปะกงให้เป็นถนน 8 ช่องจราจร ทางคั่นสายบางนา-บางปะกง ทางหลวงหมายเลข 36 ช่วงจังหวัดชลบุรี – บางพลี ระยอง และทางหลวงหมายเลข 34 ช่วง บางนา – บางปะกง – ชลบุรี นอกจากระบบโครงข่ายถนนแล้วระบบการขนส่งทางราง (รถไฟ) ก็สามารถสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีขนถ่ายตู้สินค้าที่ลาดกระบังได้อย่างดี โดยปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยกำลังอยู่ในขั้นการเตรียมการก่อสร้างระบบรถไฟรางคู่ ณ เส้นทางแหลมฉบัง- ศรีราชา และเส้นทางฉะเชิงเทรา – ศรีราชา – แก่งคอย จึงสามารถสรุปได้ว่าความเหมาะสมของโครงข่ายการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังชุด C และ D กับระบบการคมนาคมทั้งทางบกและทางรถไฟมีความเหมาะสมและส่งเสริมการค้าเน้นกิจการของท่าเรือให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.4 ความเหมาะสมทางการเงิน

4.4.1 ส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง

4.4.1.1 มูลค่าการลงทุน

โครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี 2540 และแล้วเสร็จในปี 2543 มีมูลค่าการก่อสร้างในส่วนของการสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมเป็นเงิน 9,945 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือ C1, C2, C3, D1, D2 และ D3 แต่ความสมบูรณ์ในส่วนของการสร้างแต่ละท่าเทียบเรือจะต่างกันตามนโยบายของท่าเรือแหลมฉบังที่ต้องการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท่าเรือ ซึ่งทำให้เอกชนที่ต้องการเข้ามาลงทุนในการบริหารท่าเรือจะมีมูลค่าการลงทุนในแต่ละท่าเทียบเรือดังกล่าวข้างต้นต่างกัน ทั้งนี้มูลค่าการก่อสร้างของท่าเรือแหลมฉบังดังกล่าวข้างต้นเมื่อคิดเป็นมูลค่า ณ ปี 2547 จะมีมูลค่าเท่ากับ 11,792 ล้านบาท (ใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลย้อนหลังเฉลี่ยที่ 4.35 % เป็นอัตราอ้างอิงในการคิดมูลค่า ณ ปี 2547)

4.4.1.2 ค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Due)

เป็นค่าใช้ร่อน้ำที่ท่าเรือแหลมฉบังจะได้รับจากการที่ไ้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของการขุดร่องน้ำ ซึ่งการคำนวณค่าภาระเรือเข้าท่าดังกล่าวจะมีระยะเวลา 50 ปี

ความประมาณอายุการใช้งาน ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีรายได้จากค่าภาระเรือเข้าท่าเท่ากับ 1,629 ล้านบาท ซึ่งเป็นมูลค่า ณ ปี 2547 โดยคิดส่วนลดที่อัตราร้อยละ 12 ต่อปี

4.4.1.3 ค่าสัมปทานจากเอกชน

เป็นรายได้ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังได้รับโดยแลกกับสิทธิการให้เอกชนเข้ามาลงทุนและบริหารท่าเรือตลอดอายุสัญญา 30 ปี โดยเมื่อนำมูลค่าการลงทุนจากข้อ 4.4.1.1 มาหักออกจากค่าภาระเรือเข้าท่าจากข้อ 4.4.1.2 ทำให้เหลือมูลค่าการลงทุนคงเหลือ ซึ่งคิดเป็นมูลค่า ณ ปี 2547 เท่ากับ 10,163 ล้านบาท ซึ่งมูลค่านี้ถือเป็นต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังในการพิจารณาหาผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ ซึ่งอยู่ในรูปของค่าสัมปทานที่ท่าเรือแหลมฉบังจะได้รับ ทั้งนี้หากพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนมาตรฐานของโครงการขนาดใหญ่ในประเทศไทยซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 12 ต่อปี พบว่า มูลค่า ณ ปี 2547 ของค่าสัมปทานที่ท่าเรือแหลมฉบังจะต้องได้รับเพื่อให้ได้อัตรากำไรผลตอบแทนดังกล่าวอยู่ที่ 11,382 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค่าสัมปทานที่ท่าเรือแหลมฉบังได้รับจากเอกชนนี้ จะถือเป็นส่วนหนึ่งของรายจ่ายของเอกชนเพื่อนำไปคิดหาผลตอบแทนที่เอกชนจะได้รับ

4.4.2 ส่วนของภาคเอกชนโดยรวม

4.4.2.1 รายได้

เอกชนผู้ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าและอำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือ มีสิทธิในการเรียกเก็บค่าภาระและค่าบริการจากผู้ใช้บริการ โดยไม่รวมถึงการให้บริการนำร่อง การลากจูงเรือ การบำรุงรักษาร่องน้ำ เขื่อนกันคลื่น การรักษามังrove เครื่องช่วยการเดิน โดยรายได้ที่เกิดขึ้นจะประกอบด้วย

ก. ค่าภาระการใช้ท่า (Berth Hire)

เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือในการจอดเรือ ซึ่งเก็บตามอัตราค่าภาระ ท่าเรือแหลมฉบังกำหนด

ข. ค่าภาระคู่สินค้า

ประกอบด้วย

ข.1 ค่าภาระบรรทุกตู้สินค้า

ข.2 ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า

ข.3 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า

ข.4 ค่าภาระฝากตู้สินค้า

ข.5 ค่าภาระตู้สินค้าถ่ายลำ (เฉพาะตู้ถ่ายสินค้า)

ทั้งนี้อัตราค่าภาระการใช้ท่า และค่าภาระคู่สินค้าอ้างอิงตามหนังสืออัตราค่าภาระฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2543 โดยมีสมมติฐานว่าในปีที่ 16 มีการปรับราคาเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 10 รายละเอียดของอัตราค่าภาระเรียกเก็บดังกล่าวข้างต้น แสดงไว้ในภาคผนวก ข.2

ค. ปริมาณคู่สินค้า

จากประมาณการปริมาณคู่สินค้าท่าเรือแหลมฉบัง ความรายละเอียดที่แสดงไว้ในหัวข้อ

4.3.1 พบว่าประมาณการปริมาณคู่สินค้าผ่านท่าในกรณีรวมท่าของท่าเรือชุด C และท่าเรือชุด D

ก. ค่าก่อสร้าง

ความที่ท่าเรือแหลมฉบังลงทุนก่อสร้างในข้อ 4.4.1.1 ประกอบด้วยงานโครงสร้างพื้นฐานงานสาธารณูปโภค ซึ่งในแต่ละท่าเทียบเรือจะมีความสมบูรณ์ของโครงสร้างต่างกัน ด้วยเหตุนี้ทำให้ค่าก่อสร้างในส่วนของแต่ละท่าจะต้องลงทุนเพื่อให้พร้อมบริการในแต่ละท่าเทียบเรือต่างกัน โดยมีระยะเวลาการลงทุนดังนี้

	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	รวม
- ท่าชุด C	45%	55%	-	100 %
- ท่าชุด D	25%	50%	25%	100 %

ข. ค่าเครื่องมือ (เพื่อเริ่มต้นงาน)

หลังจากที่มีการก่อสร้างจนเสร็จสมบูรณ์พร้อมเปิดให้บริการ เพื่อให้ท่าเรือสามารถปฏิบัติการรับเรือและขนถ่ายผู้สินค้าได้อย่างรวดเร็ว เอกชนผู้ได้รับสัมปทานควรลงทุนในด้านเครื่องมือโดยตั้งซื้อเครื่องมือพร้อมกันทุกรายการดังนี้

รายการลงทุน	มูลค่าต่อหน่วย (ล้านบาท)	จำนวน สำหรับท่า 500 ม.	จำนวน สำหรับท่า 700 ม.
Wharf Crane	226.00	5	6
Transfer Crane	40.68	18	24
Tractor	2.86	26	33
Chasis	0.55	55	74
Forklift Truck	7.48	20	27
Stacker	14.52	5	6

ประมาณราคาของเครื่องมือดังกล่าวข้างต้น ได้จากการสอบถามจากผู้แทนจำหน่ายเครื่องมือแต่ละรายการและปรับราคาตามภาวะตลาด ทั้งนี้ราคาดังกล่าวข้างต้นรวมค่าขนส่งและค่าประกอบติดตั้งไว้แล้ว ซึ่งสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามอัตราแลกเปลี่ยนเงิน ที่ตั้งบริษัทผู้ผลิต ระยะทางการขนส่ง เงื่อนไขการประกอบติดตั้ง เงื่อนไขการบริการหลังการขาย รวมทั้งปริมาณการตั้งซื้อ หรือแม้กระทั่งการเลือกใช้เครื่องมือใช้แล้ว (Used) ก็สามารถลดต้นทุนด้านเครื่องมือการขนถ่ายลงได้อีก ซึ่งจะต้องพิจารณาในรายละเอียดต่อไปโดยมีระยะเวลาการลงทุนดังนี้

ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	รวม
20%	30%	25%	25%	100 %

ก. ค่าเครื่องมือ (เพื่อทดแทน)

เมื่อมีการใช้เครื่องมือจนครบอายุการใช้งานตามข้อ 4.4.2.3 ก. เอกชนจะต้องจัดหาและติดตั้งเครื่องมือทดแทนเพื่อให้ท่าเทียบเรือมีสภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลาของอายุสัญญา

4.4.2.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

นอกจากค่าก่อสร้างและค่าเครื่องมือ ในข้อ 4.4.2.2 แล้ว เอกชนยังมีค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการให้บริการท่าเทียบเรือ ซึ่งประกอบด้วย

ก. ค่าดำเนินงาน

เป็นค่าใช้จ่ายซึ่งประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าไฟฟ้า ค่าเชื้อเพลิง ค่าสาธารณูปโภค ค่าบำรุงรักษาเครื่องมือ และค่าดำเนินงานอื่นๆ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่

ก.1 ค่าใช้จ่ายคงที่

อ้างอิงตามค่าใช้จ่ายคงที่ในรายงานการศึกษาโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2
ระยะที่ 1 สำหรับท่าเทียบเรือขนาด 500 เมตร และ 700 เมตร

ก.2 ค่าใช้จ่ายแปรผัน

ซึ่งแปรผันตามขนาดความยาวท่าเทียบเรือ

จากค่าใช้จ่ายคงที่และ ค่าใช้จ่ายแปรผันสามารถสรุปค่าดำเนินงานต่อ TEU ได้ดังนี้

	C1	C2	รวมC	D1	D2	D3	รวมD
- ค่าดำเนินงาน(บาท/TEU)	729	772	696	729	772	772	691

ข. ค่าบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ

เป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาให้ท่าเทียบเรือพร้อมใช้งานตลอดเวลา ประมาณไว้ 5 ล้านบาทต่อปีต่อท่าเทียบเรือ

ค. ค่าเสื่อมราคา

อายุการใช้งานทางบัญชีของค่าก่อสร้างและเครื่องมือแสดงไว้ในตารางต่อไปนี้

ประเภทเครื่องมือ	อายุการใช้งาน (ปี)
Construction	20
Wharf Crane	15
Transfer Crane	12
Tractor	8
Chasis	8
Forklift Truck	8
Stacker	8

4.4.2.4 ดอกเบี้ยจ่าย

การลงทุนในข้อ 4.4.2.2 เป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูง นอกจากเงินทุนในส่วนของตนเองแล้ว เอกชนอาจจำเป็นต้องใช้เงินทุนเพื่อนำมาลงทุนโดยเฉพาะการลงทุนในช่วงแรกที่เอกชนยังไม่มีรายได้จากการให้บริการ โดยมีสมมติฐานว่าใช้แหล่งเงินทุนในประเทศอัตราดอกเบี้ยที่ 5.75 %

ตามอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับลูกค้าชั้นดี (MLR) ในปัจจุบัน ตลอดระยะเวลาเงินกู้ 10 ปีที่มี
ช่วงเวลาปลอดการชำระคืนเงินต้น (Grace Period) 3 ปี และมีอัตราส่วนเงินกู้ต่อส่วนกองทุน (D/E
ratio) ที่ 2 ต่อ 1

4.4.2.5 ค่าสัมปทาน

จากการพิจารณาข้อ 4.4.1.3 พบว่า ค่าสัมปทานที่เอกชนจะต้องจ่ายคือ มูลค่าการลงทุน
ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นมูลค่า ณ ปี 2547 รวมกับอัตราผลตอบแทนที่ร้อยละ 12 ต่อปี
พบว่ามูลค่า ณ ปี 2547 ของค่าสัมปทานที่ท่าเรือแหลมฉบังจะต้องได้รับเพื่อให้ได้อัตรา
ผลตอบแทนดังกล่าวอยู่ที่ 11,382 ล้านบาท ซึ่งค่าสัมปทานดังกล่าวสามารถจัดสรรจากสัดส่วน
ของค่าสัมปทานของแต่ละท่าเทียบเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังคาดว่าจะได้รับตามรายงานการศึกษา
โครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 ดังนี้

ท่า	C1	C2	C3	D1	D2	D3	รวม
สัดส่วน	26.4%	16.8%	24.7%	15.4%	8.1%	8.7%	100.0%

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษพบว่ากำหนดระยะเวลาเปิดท่าของท่าเรือชุด D จะช้ากว่า
ท่าเรือชุด C ประมาณ 1 ปี ส่งผลให้ระยะเวลาในการลงนามในสัญญาและเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
ของเอกชนอาจช้ากว่าท่าเรือชุด C ประมาณ 1 ปี ดังนั้นค่าสัมปทานสำหรับท่าเรือชุด D จึงเป็น
มูลค่าปัจจุบัน ณ ปี 2548

4.4.2.6 ภาษี

เอกชนที่จะเข้ามาลงทุนมีสมมติฐานว่าได้รับสิทธิประโยชน์จากสำนักงานคณะกรรมการ
ส่งเสริมการลงทุนในเขต 3 กล่าวคือได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา 8 ปี นับ
จากปีที่เริ่มดำเนินงาน

4.4.3 ส่วนของภาคเอกชน ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3

สามารถสรุปในแต่ละท่าเทียบเรือได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	C1	C2	รวม C	D1	D2	D3	รวม D
ก. รายได้	44,013	33,289	92,763	44,169	33,407	33,407	133,179
ข. การลงทุน							
- ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน	768	562	1,163	1,582	1,177	1,177	3,600
- ค่าเครื่องมือ-เพื่อเริ่มดำเนินงาน	2,756	2,189	4,267	2,756	2,189	2,189	6,023
- ค่าเครื่องมือ-เพื่อทดแทน	4,581	3,575	6,863	4,581	3,575	3,575	9,770
รวม	8,105	6,326	12,293	8,919	6,941	6,941	19,393
ค. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน							
- ค่าดำเนินงานต่อหน่วย-บาท/ตัน	729	772	696	729	772	772	691

หน่วย : ล้านบาท	C1	C2	รวม C	D1	D2	D3	รวม D
- ค่าดำเนินงานรวม	15,729	12,615	31,529	15,729	12,615	12,615	44,685
- ค่าบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ	140	140	280	140	140	140	420
- ค่าเสื่อมราคา	6,949	5,435	10,565	7,764	6,050	6,050	16,893
รวม	22,819	18,190	42,375	23,633	18,804	18,804	61,998
ง.คอกเบี้ยจ่าย	742	578	1,142	907	703	703	2,013
ข.ค่าสัมปทาน	14,554	9,095	23,650	8,852	4,569	4,918	18,340
จ.ภาษี	1,820	1,580	6,573	3,006	2,516	2,421	12,749

4.4.3.1 ผลกระทบของการรวมท่า

ก.รายได้

เนื่องจากการรวมท่า C1 และ C2 เป็นโครงการเดียวกันและการรวมท่า D1 D2 และ D3 เป็นโครงการเดียวกันน่าจะทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณ 20% เมื่อเปรียบเทียบกับความสามารถเดิมแยกท่า เนื่องจากจะทำให้ประสิทธิภาพในการรองรับเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดต่างๆ ได้ดีขึ้น ส่งผลให้มีรายได้เพิ่มมากขึ้น

ข.มูลค่าการลงทุน

หากให้เอกชนรับสัมปทานท่าเทียบเรือชุด C และ D โดยไม่แบ่งออกเป็นท่าย่อย เอกชนผู้ได้รับสัมปทานจะสามารถลดยอดเงินที่ต้องลงทุนเพิ่มเติมได้ดังนี้

ข.1 ค่าก่อสร้าง

เนื่องจากเหตุผลทางด้านวิศวกรรมทำให้สามารถประหยัดค่าก่อสร้างได้บางส่วน

ข.2 ค่าเครื่องมือและอุปกรณ์

เนื่องจากปริมาณเครื่องมือกรณีรวมท่ามีจำนวนลดลงบางรายการเมื่อเทียบกับกรณีแยกท่าเพราะสามารถใช้ร่วมกันได้และสามารถต่อรองราคารวมไปถึงประหยัดค่าขนส่งซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ลดลงได้ประมาณ 10%

ค.ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ค.1 ค่าดำเนินงาน ค่าดำเนินงานรวมจะแปรผันตามขนาดความยาวของท่าเรือ ในขณะที่ค่าดำเนินงานเฉลี่ย/TEU จะแปรผกผันกับขนาดความยาวของท่าเรือ โดยค่าดำเนินงานเฉลี่ย/ TEU ของการรวมท่า C1 และ C2 เป็นโครงการเดียวกันจะเท่ากับ 696 บาท/TEU และค่าดำเนินงานเฉลี่ย/TEU ของการรวมท่า D1 D2 และ D3 เป็นโครงการเดียวกันจะเท่ากับ 691 บาท/TEU เนื่องจากในกรณีรวมท่า ส่วนของค่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นน้อยกว่าส่วนของจำนวนตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ค่าดำเนินงานเฉลี่ย/ TEU มีค่าลดลง

ค.2 ค่าบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ ไม่มีผลกระทบใดจากการรวมท่า

ค.3 ค่าเสื่อมราคา ลดลงตามมูลค่าการลงทุนที่ลดลงตามข้อ ข.

จ.คอกเบื้ยจ่าย

ลดลงตามจำนวนเงินกู้ที่ลดลงเนื่องจากมูลค่าการลงทุนที่ลดลงตามข้อ ข.

จ.ค่าสัมปทาน

ไม่มีผลกระทบต่อโครงการรวมทำ

ด.ภาษี

เพิ่มขึ้นตามกำไรที่เพิ่มขึ้น

4.4.3.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

กรณี D/E ratio = 2:1

	C1	C2	รวม C	D1	D2	D3	รวม D
ผลตอบแทนทางการเงิน	6.61%	8.35%	21.80%	10.82%	12.89%	12.33%	26.35%
ระยะเวลากินทุน	20 ปี 11 เดือน	16 ปี 2 เดือน	7 ปี 7 เดือน	12 ปี 11 เดือน	11 ปี 11 เดือน	12 ปี 3 เดือน	6 ปี 8 เดือน

กรณี D/E ratio = 0:1 (ไม่ใช้เงินกู้)

	C1	C2	รวม C	D1	D2	D3	รวม D
ผลตอบแทนทางการเงิน	6.60%	7.86%	15.96%	9.56%	10.83%	10.49%	18.18%
ระยะเวลากินทุน	13 ปี 5 เดือน	12 ปี 4 เดือน	7 ปี 11 เดือน	10 ปี 9 เดือน	9 ปี 8 เดือน	9 ปี 11 เดือน	7 ปี 5 เดือน

ในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือผู้ล้นค้า C1, C2, D1, D2 และ D3 มีความเป็นไปได้ทางการเงิน โดยในกรณีที่เอกชนกู้เงินมาเพื่อใช้ในการลงทุนในโครงการ ด้วยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) เท่ากับ 2 ต่อ 1 ซึ่งจะต้องกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินบางส่วนทำให้เอกชนจะได้ผลตอบแทนทางการเงินสูงกว่าในกรณีที่เอกชนให้เงินทุนทั้งหมดโดยมิได้ทำการกู้ยืมเงิน โดยที่อัตราผลตอบแทนทางการเงินดังกล่าวเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับต้นทุนทางการเงินในปัจจุบัน พบว่าผลตอบแทนดังกล่าวสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับลูกค้าชั้นดี (MLR) ซึ่งปัจจุบันอยู่ที่ 5.75% อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาความเสี่ยงของการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้อัตราผลตอบแทนทางการเงินสำหรับท่าเรือ C1 และ C2 ไม่จัดว่าอยู่ในเกณฑ์ที่น่าสนใจสำหรับเอกชน ในขณะที่อัตราผลตอบแทนทางการเงินสำหรับท่าเรือรวม C, D1, D2, D3 และรวม D อยู่ในเกณฑ์ที่ดีสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่และน่าจะดึงดูดเอกชนให้สนใจเข้าร่วมลงทุน

ผลตอบแทนทางการเงินกรณีรวมท่า C1 และ C2 เป็นโครงการเดียวกัน และกรณีรวมท่า D1 D2 และ D3 เป็นโครงการเดียวกัน สูงกว่าผลตอบแทนทางการเงินเมื่อพิจารณาแต่ละท่าแยกจากกัน ทั้งนี้เนื่องจากการรวมท่าเป็นโครงการเดียวกันน่าจะทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณ 20% เมื่อเปรียบเทียบกับความสามารถกรณีแยกท่า นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้านเงินลงทุนค่า

ก่อสร้าง ค่าเครื่องมือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อผู้สินค้าและคอกเบี่ยงจ่าย ซึ่งจะนำไปสู่
กระแสเงินสดสุทธิที่เพิ่มขึ้นอันจะส่งผลให้เอกชนได้รับผลตอบแทนทางการเงินที่สูงขึ้น
โดยไม่กระทบต่อค่าสัมปทานที่ทำเรือแหลมฉบังจะได้รับ

4.5 ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจโดยเปรียบเทียบระหว่างกรณีที่มีโครงการและกรณีที่ไม่มีโครงการ
ตามรายงานการศึกษาและออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 พบว่า มีอัตราผลตอบแทนทาง
เศรษฐกิจ (EIRR) สูงถึง 19.6% ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงการดังกล่าวมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ ดังนั้น
จึงเป็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่การทำเรือฯ จะต้องพิจารณาถึงการต่อขยายท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 และเร่งรัดใน
การจัดหาผู้ลงทุนมาประกอบการสำหรับท่าเรือชุด C และ D เพื่อการรองรับการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้สินค้า และ
เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

5. ผลกระทบของโครงการ

5.1 สิ่งแวดล้อมของโครงการที่มีต่อชุมชนบริเวณใกล้เคียง

5.1.1. มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ตามรายงานการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา ได้กล่าวไว้ว่า การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพบว่าการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 จะมีผลกระทบเกิดขึ้นทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ แต่จะมีลักษณะและระดับของผลกระทบแตกต่างกันไปในแต่ละกลุ่มของทรัพยากรสิ่งแวดล้อม และพบว่าท่าเรือแหลมฉบังได้มีการจัดเตรียมมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ไว้แล้วทุกขั้นตอน การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะต้องคอยควบคุมดูแลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด

5.1.2. มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนาและก่อสร้างอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของท่าเรือชุด C และ D นี้ สามารถควบคุมและลดระดับความรุนแรงของผลกระทบลงได้ โดยกำหนดและปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบอย่างเคร่งครัด จึงมีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้น เพื่อตรวจสอบว่ามาตรการที่กำหนดขึ้นมีความเหมาะสมหรือไม่ อันจะนำไปสู่การแก้ไขแผนมาตรการป้องกันผลกระทบให้ทันทั่วถึง มาตรการที่สำคัญๆ ซึ่งได้กำหนดไว้ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินงานไว้โดยบริษัท PCI, DORSCH, AEC และ TEAM เมื่อ พ.ศ. 2541 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติเห็นชอบกับรายงานดังกล่าวแล้วและได้กำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมในโครงการฯ อย่างเคร่งครัด ซึ่งสามารถนำมาใช้ปฏิบัติได้

5.2 การเมืองและความมั่นคงของประเทศ

เมื่อดูจากภูมิศาสตร์ที่ตั้งของโครงการแล้วอยู่ใกล้กับฐานทัพเรือสัตหีบและสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งปัจจุบันเป็นสนามบินที่ใช้ประโยชน์ทั้งทางด้านการทหารและในด้านเชิงพาณิชย์ โดยประโยชน์ในเชิงพาณิชย์นั้นทางรัฐบาลได้จัดตั้งโครงการศูนย์กลางการผลิตและขนถ่ายทางอากาศยานนานาชาติ (Global TransPark : GTP) ที่สนามบินอู่ตะเภา เมื่อปี 2537 เพื่อให้เป็นฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเมื่อโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 แล้วเสร็จ จะสามารถเชื่อมโยงและเสริมสร้างขีดความสามารถในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียและนานาชาติ สร้างความมั่นคงให้กับเศรษฐกิจของประเทศ

อย่างไรก็ตามต้องคำนึงถึงความมั่นคงของประเทศในด้านอื่นด้วย เนื่องจากโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 เป็นการเพิ่มช่องทางในการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย การลักลอบแรงงานต่างด้าวเข้าเมืองจากประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีน ดังนั้นการป้องกันและการระงับภัยจะต้องมีมากขึ้นตามไปด้วย

5.3 การดำเนินงานของเจ้าของโครงการในระยะยาว

- สถานะการเงินของท่าเรือแหลมฉบัง

จากการวิเคราะห์งบการเงิน 3 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2543 - 2545 พบว่าท่าเรือแหลมฉบังมีผลการดำเนินงานดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรายได้เกี่ยวกับเรือและรายได้เกี่ยวกับสินค้า

สินทรัพย์ของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น ในปี 2543 และ 2544 เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเงินสดและเงินฝากธนาคารรวมทั้งที่ดินอาคารและอุปกรณ์สุทธิ ส่วนในปี 2545 ลดลงเนื่องจากการลดลงของที่ดินอาคารและอุปกรณ์สุทธิ

ด้านหนี้สินของท่าเรือแหลมฉบังลดลง เนื่องจากได้นำเงินไปชำระคืนเจ้าหนี้เงินกู้ของธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) และการลดลงของเจ้าหนี้กรมสรรพากรและเจ้าหนี้บัญชีระหว่างกัน ส่วนของทุนของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น เนื่องจากการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพิ่มและมีกำไรสะสมที่ยังไม่ได้จัดสรรเพิ่มขึ้น

- การบริหารองค์กรและบุคลากร

ท่าเรือแหลมฉบังมีความพร้อมของบุคลากรในการบริหารและปฏิบัติงาน จะเห็นได้ว่า ได้มีการกำหนดแผนงานด้านบุคลากร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรให้สามารถบริการธุรกิจแบบเอกชน โดยมีการกำหนดเป้าหมายในการพัฒนาบุคลากรปีละไม่น้อยกว่า 50 คน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังมีการเตรียมการในการจัดการด้านบุคลากร เพื่อดำเนินการตามนโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่จะส่งเสริมเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารงานมากขึ้น

- แผนการดำเนินงานระยะยาว

- แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ในแผนวิสาหกิจ ฉบับที่ 8 ปีงบประมาณ 2543 - 2547 นี้มีทิศทางและจุดเน้นที่สำคัญในการที่จะพัฒนาด้านการให้บริการ การบริหาร การตลาดและการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการ ส่วนของโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 นั้นจะเร่งพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมาย เพื่อให้เป็นท่าเรือหลักสามารถรับเรือขนาดใหญ่ (Post Panamax) เป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าในภูมิภาคและรองรับสินค้า เข้า-ออก ที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

5.4 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอื่น

การดำเนินการโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง นอกจากหัวข้อ 3.4 ได้แก่

- กฎกระทรวง(กระทรวงการคลัง) พ.ศ. 2537 ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่องหัวข้อในการเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ประกาศ ณ 13 มกราคม 2536

6. บทบาทของเอกชน

โครงการขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) และระบบสาธารณูปโภค ของประเทศไทยเป็นโครงการที่มีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต แต่ทั้งนี้การพัฒนาโครงการดังกล่าวจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก แหล่งเงินทุนจากภาครัฐมีข้อจำกัดจากการขาดงบประมาณลงทุน รวมทั้งมีอุปสรรคต่างๆ ของหน่วยงานของภาครัฐ ดังนี้

- ด้านความพร้อมและความไม่คล่องตัวของหน่วยงาน
- ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายของภาครัฐ
- การขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ การฝึกอบรมที่ได้มาตรฐาน
- การขาดเครื่องมือเครื่องใช้ และเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมกับงาน

จากประสบการณ์ที่ผ่านมาการดำเนินการโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ที่ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหาร และจัดการโครงการ ทำให้มีประสิทธิภาพในเชิงพาณิชย์ที่สูงกว่าการบริหารจัดการโดยภาครัฐ และได้มีนโยบายการเพิ่มบทบาทของเอกชนบรรจุไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างมาต่อเนื่อง

6.1 เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการและประโยชน์ที่เจ้าของโครงการจะได้รับ

สืบเนื่องจากที่กล่าวถึงข้างต้น จะเห็นว่าการให้เอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการที่เทียบเรือคู่สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 นั้นสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อภาครัฐในหลายๆ ด้าน ดังนี้

- ช่วยลดงบประมาณการลงทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือภาครัฐบาล
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้า
- ช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันสำหรับการบริการขนถ่ายตู้สินค้านระหว่างเอกชนที่ดำเนินการในแต่ละท่าเทียบเรือ
- ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างพนักงานของท่าเรือแหลมฉบังได้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเอกชนเป็นผู้ดำเนินการจัดหาและว่าจ้างพนักงาน

6.2 รูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐกับเอกชนที่เหมาะสม

ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ระยะที่ 1 เรียบร้อยแล้ว ประกอบด้วย งานขุดลอกและถมทะเล งานเขื่อนกันคลื่น เขื่อนเทียบเรือ (เฉพาะท่าเทียบเรือ C1 และ C2) เครื่องช่วยในการเดินเรือทางรถไฟ ถนนภายใน ระบบสาธารณูปโภครวม ระบบระบายน้ำ และอื่นๆ

ในส่วนของการลงทุนของเอกชนสำหรับการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C1 , C2 , D1, D2 และ D3 นั้น เอกชนจะต้องเป็นผู้ลงทุนในส่วนของการก่อสร้างเพิ่มเติมซึ่งประกอบด้วย พื้นที่ภายในท่าที่กองตู้สินค้า อาคารต่างๆ และระบบสาธารณูปโภคภายในบริเวณท่าเทียบเรือ เป็นต้น

6.3 เงื่อนไขของเอกชนที่ต้องการให้รัฐดำเนินการให้

6.3.1 การขอรับการส่งเสริมการลงทุน

เอกชนที่จะเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือคู่สินค้า ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 มีสิทธิที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

6.3.2 การจัดหาที่ดินสำหรับโครงการ

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเวนคืนและเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินบริเวณดังกล่าว มาตั้งแต่เริ่มโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 แล้ว ซึ่งได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าในการพัฒนาและดูแลรักษาให้เป็นไปตามกฎระเบียบของกรมเจ้าท่า

6.3.3 การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานส่วนกลางเพิ่มเติมให้สมบูรณ์

โครงการท่าเทียบเรือคู่สินค้าชุด D การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานส่วนใหญ่ที่จำเป็นในเบื้องต้นแล้ว คงเหลือการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานส่วนกลางเพิ่มเติมบางส่วนให้สมบูรณ์ ซึ่งประกอบด้วย

- การก่อสร้างถนนสำหรับใช้เป็นทางเข้าออกสำหรับท่าเรือชุด D เชื่อมกับถนนหลักที่มีอยู่เดิม
- การก่อสร้างถนนหลักพร้อมประตูเข้าออกท่าเรือ (Main Gate no.3) เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นเมื่อท่าเรือชุด D เปิดให้บริการ
- การขยายทางรถไฟต่อจากทางรถไฟเดิมไปยังลานขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ ที่ตั้งอยู่ด้านหลังท่าเทียบเรือ ชุด D ทั้งหมด

สำหรับในส่วนของการท่าเทียบเรือคู่สินค้าชุด C การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานครบสมบูรณ์แล้ว

6.3.4 การขอให้รัฐเข้าร่วมทุน

การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีนโยบายที่จะร่วมทุนกับภาคเอกชนเพื่อประกอบการท่าเทียบเรือ เอกชนจะต้องลงทุนก่อสร้างเพิ่มเติมในส่วนที่เหลือ ตลอดจนเครื่องมือและอุปกรณ์ โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

6.3.5 การคุ้มครองจากรัฐ

การทำเรือแห่งประเทศไทยไม่มีนโยบายที่จะคุ้มครองการประกอบการ เอกชนจะต้องดำเนินแผนธุรกิจของตนเอง การท่าเรือแห่งประเทศไทยเพียงแต่เป็นผู้กำหนดอัตราค่าภาระไว้เท่านั้น และเปิดโอกาสให้เอกชนแข่งขันประกอบการท่าเทียบเรือต่างๆ ได้ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ

6.3.6 การปรับปรุงแก้ไขด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่า

จากการศึกษาของ TDRI หลักเกณฑ์ของประเทศไทยในส่วนของผู้ประกอบการท่ายังไม่อยู่ในแนวเดียวกับหลักเกณฑ์สากลตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบของ

ผู้ประกอบการท่าในการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2534 (United Nations Convention of Operator of Transport Terminal in International Trade 1994) ที่ใช้แก่การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งซึ่ง

กำหนดกฎเกณฑ์เรื่องเอกสาร ความรับผิดชอบ เหตุยกเว้นความรับผิดชอบ การจำกัดความรับผิดชอบและอายุความ
ฟ้องร้องคดีไว้เป็นการเฉพาะ เป็นการง่ายในการกำหนดความรับผิดชอบและให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการทำในอัน
ที่จะจำกัดความรับผิดชอบได้

7. บทสรุป

โครงการในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้า C1, C2, D1, D2 และ D3 ในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 เป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาประเทศและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 รวมทั้งสอดคล้องกับโครงการอื่นของภาครัฐทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น โครงการพัฒนาทางหลวงสายหลักของกรมทางหลวง โครงการรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น นอกจากนั้นยังก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ช่วยลดความแออัดในกรุงเทพมหานครและกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งตะวันออก ภายใ้ความร่วมมือกันของภาครัฐและการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

เมื่อพิจารณาขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันซึ่งมีท่าเทียบเรือ B1 ถึง B5 และ A2 เปิดให้บริการอยู่ จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา ปริมาณผู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการมีปริมาณมากกว่าความสามารถในการรองรับปริมาณผู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อพิจารณาประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้าในอนาคต ถ้าไม่เร่งดำเนินการเปิดท่าเทียบเรือผู้สินค้าขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการขั้นที่ 1 เพิ่มขึ้น จะทำให้เกิดปัญหาความแออัดของปริมาณผู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังและการให้บริการแก่เรือที่ต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้น ซึ่งหมายถึงเรือจะต้องเสียเวลาในการคอย (Waiting time) อันจะส่งผลให้เจ้าของเรือจะพิจารณาพบทวนว่าจะแวะเข้ามาเสียเวลาคอยผู้สินค้าหรือคอยเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่

โดยสรุปแล้ว

ท่าเทียบเรือผู้สินค้าชุด C และ D ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ของจังหวัดชลบุรี มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 120 กิโลเมตร และอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง มีความยาวหน้าท่าชุดละ 1,700 เมตร การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานหลัก ซึ่งประกอบด้วย เขื่อนกันคลื่น ร่องน้ำเดินเรือ พื้นที่ถมทะเล ระบบสาธารณูปโภคส่วนกลางและระบบถนนภายในโครงการ โดยท่าเรือแหลมฉบังจะต้องทำการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนกลางของท่าเทียบเรือผู้สินค้าชุด D บางส่วนเพิ่มเติมให้สมบูรณ์ เช่น ทางรถไฟที่ต่อขยายมาที่ท่าเทียบเรือชุด D เป็นต้น ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่าสถานที่ตั้งของโครงการท่าเทียบเรือชุด C และ D มีความเหมาะสม ทั้งทางด้านภูมิศาสตร์ วิศวกรรม และโครงข่ายคมนาคมขนส่ง

ในการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้า C1, C2, D1, D2 และ D3 มีความเป็นไปได้ทางการเงิน โดยในกรณีที่เอกชนกู้เงินมาเพื่อใช้ในการลงทุนในโครงการ ด้วยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) เท่ากับ 2 ต่อ 1 ซึ่งจะต้องกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินบางส่วน เอกชนจะได้ผลตอบแทนทางการเงิน 6.61%, 8.35%, 10.82%, 12.89% และ 12.33% ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าในกรณีที่เอกชนใช้เงินทุนทั้งหมดโดยมิได้ทำการกู้ยืมเงิน ซึ่งมีผลตอบแทนทางการเงิน 6.60%, 7.86%, 9.56%, 10.83% และ 10.49% ตามลำดับ โดยที่อัตราผลตอบแทนทางการเงินดังกล่าวเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับต้นทุนทางการเงินในปัจจุบัน พบว่าผลตอบแทนดังกล่าวสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สำหรับลูกค้าชั้นดี (MLR) ซึ่งปัจจุบันอยู่ที่

โดยสรุปแล้ว
ท่าเรือแหลมฉบัง

5.75% อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาความเกี่ยวข้องของการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ อัตราผลตอบแทนทางการเงินสำหรับท่าเทียบเรือคู่สินค้า C1 และท่าเทียบเรือคู่สินค้า C2 ไม่จัดว่าอยู่ในเกณฑ์ที่น่าสนใจสำหรับเอกชน ในขณะที่อัตราผลตอบแทนทางการเงินสำหรับท่าเทียบเรือคู่สินค้า D1 ท่าเทียบเรือคู่สินค้า D2 และท่าเทียบเรือคู่สินค้า D3 อาจไม่สูงมากนัก แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต อัตราผลตอบแทนทางการเงินดังกล่าวยังอยู่ในเกณฑ์ที่ดีสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่และน่าจะดึงดูดเอกชนให้สนใจเข้าร่วมลงทุน

อย่างไรก็ตาม ผลตอบแทนทางการเงินกรณีรวมท่าเทียบเรือคู่สินค้า C1 และ C2 เป็นโครงการเดียวกัน และกรณีรวมท่าเทียบเรือคู่สินค้า D1 D2 และ D3 เป็นโครงการเดียวกัน สูงกว่าผลตอบแทนทางการเงินเมื่อพิจารณาแต่ละท่าแยกจากกัน โดยมีผลตอบแทนทางการเงินกรณีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) เท่ากับ 2 ต่อ 1 21.80% และ 26.35% ตามลำดับ ซึ่งสูงกว่าในกรณีที่เอกชนใช้เงินทุนทั้งหมดโดยไม่ได้ทำการกู้ยืมเงิน ซึ่งมีผลตอบแทนทางการเงิน 15.96% และ 18.18% ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากการรวมท่าเป็นโครงการเดียวกันน่าจะทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นประมาณ 20% เมื่อเปรียบเทียบกับความสามารถแยกท่า นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้านเงินลงทุนค่าก่อสร้าง ค่าเครื่องมือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อคู่สินค้าและคอกเก็บยวดยาน ซึ่งจะนำไปสู่กระแสเงินสดสุทธิที่เพิ่มขึ้น อันจะส่งผลให้เอกชนได้รับผลตอบแทนทางการเงินที่สูงขึ้น โดยไม่กระทบต่อค่าสัมปทานที่ท่าเรือแหลมฉบังจะได้รับ

ผลตอบแทนทางการเงินที่สูงกว่ากรณีการรวมท่าเป็นโครงการเดียวกัน จะเกิดขึ้นตามประมาณการหรือไม่เพียงไร ขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารจัดการของเอกชน ทั้งในส่วนของการเพิ่มความสามารถในการขนถ่ายสินค้า และการประหยัดเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เป็นต้น ทั้งนี้ในกรณีที่การรวมท่าเป็นโครงการเดียวกันทำให้ความสามารถในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นเพียงประมาณ 10% ผลตอบแทนทางการเงินของเอกชนกรณีรวมท่าเทียบเรือคู่สินค้า C1 และ C2 เป็นโครงการเดียวกัน และกรณีรวมท่าเทียบเรือคู่สินค้า D1 D2 และ D3 เป็นโครงการเดียวกันจะลดลงเหลือประมาณ 16.87% และ 22.00% (กรณีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน เท่ากับ 2 ต่อ 1) ตามลำดับ

การรวมท่าเทียบเรือคู่สินค้าเป็นโครงการเดียวกัน จะทำให้เอกชนผู้รับสัมปทานบริหารงานท่าและการตลาดได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และน่าจะช่วยประหยัดหรือลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกและเรือบรรทุกคู่สินค้า ทั้งในด้านเวลาและโสหุ้ยต่างๆ อย่างไรก็ตาม การรวมท่าเป็นโครงการเดียวกัน อาจทำให้จำนวนผู้แข่งขันระหว่างเอกชนผู้ประกอบการด้วยกันเองลดลง

การดำเนินโครงการดังกล่าวของภาคเอกชนจะได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนสูงสุดเท่าที่กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจะให้ได้ แต่การทำเรือแห่งประเทศไทยจะไม่เข้าไปร่วมลงทุนเพิ่มเติมกับเอกชน(ยกเว้นการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกกลางเพิ่มเติมของท่าเทียบเรือคู่สินค้าชุด D ให้สมบูรณ์) และจะไม่คุ้มครองสิทธิการประกอบการของเอกชน โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถให้เช่าท่าเทียบเรืออื่นๆ เพื่อแข่งขันได้

เนื่องด้วยข้อจำกัดของขีดความสามารถในการรองรับผู้สินค้าของท่าเทียบเรือแหลมฉบังที่เปิดดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าดำเนินการเกินกำลังความสามารถในการรองรับผู้สินค้า ประกอบกับ แนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเปิดเสรีทางการค้าในอนาคต อีกทั้งนโยบายของภาครัฐที่ต้องการ ผลักดันให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยและภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้เชื่อได้ว่าปริมาณเรือขนส่งสินค้าและปริมาณตู้คอนเทนเนอร์จะเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวนมากในอนาคต จึงมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะต้องพิจารณาผลักดันโครงการท่าเทียบเรือผู้สินค้าในโครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ให้สามารถเปิดดำเนินการ ได้ภายในระยะเวลา 2 ถึง 3 ปีข้างหน้า เพื่อให้ท่าเรือสามารถรองรับกับความต้องการ การใช้ท่าเทียบเรือของ ประเทศและป้องกันการเกิดปัญหาการส่งออกและนำเข้าสินค้าในอนาคต

ในการพิจารณาพบว่า กรณีรวมท่าเทียบเรือผู้สินค้าเป็นโครงการเดียวกัน จะให้ผลตอบแทนทาง การเงินที่สูงกว่ากรณีแยกท่า อีกทั้งก่อให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ซึ่งน่าจะสามารถ ลดต้นทุนได้ทั้งในด้านการก่อสร้างและการบริหารท่าเทียบเรือ ดังนั้น การสรรหาและเสนอให้เอกชนเข้ามาสน ใจลงทุนในท่าเทียบเรือแหลมฉบังน่าจะเปิดกว้างโดยอนุญาตให้เอกชนรายใดรายหนึ่งสามารถยื่นข้อเสนอใน การเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และ ท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ในคราวเดียวกันได้ ซึ่งคาดว่าจะรัฐจะได้ผลตอบแทน ในเกณฑ์ที่สูง รวมทั้งประหยัดเวลาและต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) ในการดำเนินการสรรหา เช่นในอดีตที่ผ่านมา ซึ่งใช้เวลาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตาม ข้อกำหนดแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โครงการละไม่น้อยกว่า 2 ปี

ดังนั้น หากเปิดกว้างให้เอกชนรายใดรายหนึ่งสามารถยื่นข้อเสนอเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหารและ ประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 และท่าเทียบเรือ A3 ของโครงการ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 ได้ในคราวเดียวกัน จะทำให้มั่นใจได้ว่าจะสามารถขยายขีดความสามารถของ ท่าเทียบเรือผู้สินค้าจาก 2.0 ล้านทีอียู/ปี ในปี 2547 เป็น 2.4, 3.0 และ 4.2 ล้านทีอียู/ปี ภายในปี 2548, 2549 และ 2550 ตามลำดับ ซึ่งจะเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของผู้สินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการซึ่งจะมีอัตราการเติบโต อย่างรวดเร็วในช่วง 5 ปี ข้างหน้า

นอกจากเหตุผลที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น การเปิดกว้างให้เอกชนรายใดรายหนึ่งสามารถยื่นข้อเสนอเข้ามา ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ที่เหลือ (ท่า A3) และขั้นที่ 2 ที่เหลือ ได้แก่ท่า C1 + C2 รวมเป็นท่าเดียวกัน และ D1+ D2+D3 รวมเป็นท่าเดียวกัน โดยรวม เป็นโครงการสรรหาเอกชนเข้าร่วมงานในคราวเดียวกัน ยังจะก่อให้เกิดผลดีต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักแห่งชาติ ให้สามารถเพิ่มศักยภาพในการรองรับแนวโน้มพัฒนาการของขนาดเรือผู้สินค้าที่ เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดด และแนวโน้มการควบรวมกิจการของสายการเดินเรือหลักขนาด ใหญ่ของโลก ที่ต้องการให้เกิดการประหยัดต่อขนาด และการจัดระเบียบจุดจอดเรือใหม่ โดยมีแนวโน้มการลด จุดจอดเรือลงเหลือเฉพาะท่าเรือหลักที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลาง (HUB) ที่สำคัญๆ เท่านั้น

จากรายงานการวิจัยของ ESCAP/UNDP (2001) ในหัวข้อ Regional Shipping and Port Development Strategies ซึ่งได้ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงขนาดของเรือตู้สินค้าในโลก พบว่ามีการต่อเรือตู้สินค้าที่มีขนาดใหญ่มากขึ้นเรื่อยๆ ออกมาใช้อย่างรวดเร็ว โดยในกลางทศวรรษที่ 1970 (พ.ศ.2513) ได้มีการต่อเรือตู้สินค้าที่มีขนาดบรรทุก 2,000 TEU-Plus มาใช้แทนเรือตู้สินค้าในยุคที่ 1 และยุคที่ 2 (first and second generation) ที่มีขนาดบรรทุก 1,000 และ 1,500 TEU (ความยาวระหว่าง 180 - 200 เมตร) ตามลำดับ จากนั้น ได้มีการต่อเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่มากขึ้นเรื่อยๆ จนในต้นทศวรรษที่ 1990 (พ.ศ.2533) ได้มีการต่อเรือตู้สินค้าขนาด Panamax Size ซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้ 4,000 TEU-Plus (ความยาวระหว่าง 290-310 เมตร) ออกมาใช้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่กลางทศวรรษที่ 1990 (พ.ศ.2533) นั้นเอง การเปลี่ยนแปลงขนาดเรือตู้สินค้าเป็นไปแบบก้าวกระโดดอันเนื่องมาจากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีและอุปสงค์การขนส่งสินค้าในระบบตู้สินค้าของโลกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 1996 (พ.ศ. 2539) ได้เริ่มต่อเรือตู้สินค้าขนาดบรรทุก 6,000 TEU (ความยาว 325 เมตร) ซึ่งเป็นขนาด Post-Panamax มาใช้ เป็นจำนวนมาก โดยภายในปี 2006 (พ.ศ.2549) และปี 2011 (พ.ศ.2554) จะมีเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ออกมาใช้งานในเส้นทางผ่านเอเชีย ประมาณ 330 และ 470 ลำ ตามลำดับ และภายในปี 2011 (พ.ศ.2554) เช่นกัน จะมีการต่อเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ขึ้นไปอีก โดยจะสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้ถึง 10,000-12,000 TEU (ยังไม่ขึ้นอันขนาดความยาวเรือ) ออกมาใช้งานประมาณ 130 ลำ

จากแนวโน้มดังกล่าวทำให้ท่าเทียบเรือต่างๆ ทั่วโลกต่างปรับตัว โดยการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและเครื่องมือยกขนให้สอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ซึ่งรวมถึงการให้ผู้ประกอบการท่า บริหารท่าเทียบเรือที่มีความยาวต่อเนื่องมากขึ้น เพื่อให้การจัดเรือเข้าเทียบท่ามีประสิทธิภาพสูงสุด ลดปัญหาการจอดเรือเหลื่อมท่ากัน และให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถจอดเทียบท่าพร้อมๆ กันคราวละหลายลำ เป็นต้น ซึ่งในกรณีท่าเรือแหลมฉบังนั้น เดิมในการก่อสร้างและบริหารงานท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 1 มีการจัดสรรหน้าท่าเทียบเรือแต่ละท่าให้ผู้ประกอบการเพียงท่าละ 300 เมตร ซึ่งปัจจุบันมีปัญหาการรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และในโครงการขั้นที่ 2 มีแผนการจัดสรรหน้าท่าไว้ท่าละ 500 เมตรจำนวน 4 ท่า และท่าความยาว 700 เมตร จำนวน 2 ท่า หากไม่พิจารณารวมท่าที่คิดกันเป็นท่าเดียวกัน อาจไม่เพียงพอต่อการเดินเรือ หรือผู้ประกอบการท่าเรือขนาดใหญ่ ที่ปัจจุบันต้องการบริหารท่าเทียบเรือที่มีขนาดความยาวต่อเนื่องมากขึ้นเพื่อให้สามารถรับเรือขนาดใหญ่พร้อมกันหลายลำ เพื่อทำเป็นจุดจอดเรือหลัก และเป็นศูนย์กลาง (HUB) การขนส่งโดยใช้เรือ Feeder เป็นตัวกระจายสินค้าไปยังท่าเรือที่อยู่รอบ

ดังนั้น การบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่โดยภาคเอกชนที่มีประสบการณ์ และมีศักยภาพสูงรายเดียว จะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหาร และความสามารถในการแข่งขันทางการตลาดกับท่าเรือคู่แข่งในระดับภูมิภาคได้ อันเนื่องมาจากความเชื่อมโยงทางธุรกิจ (Connection) กับสายการเดินเรือชั้นนำของโลก และอำนาจในการต่อรองทางการค้า ซึ่งจะเห็นได้จากประสบการณ์ของท่าเรือหลักที่สำคัญๆ ทั้งในแถบเอเชีย ยุโรป และที่อื่นๆ เช่นท่าเรือคันทัน ปาลาปัส (Tanjung Pelepas) ของประเทศมาเลเซีย เป็นต้น ที่สามารถดึงดูดสายการเดินเรือขนาดใหญ่เข้ามาใช้ท่าเรือเป็นศูนย์กลางการขนส่งได้สำเร็จ สามารถดึงดูดความสนใจของสายการเดินเรือขนาดใหญ่ที่มีแนวโน้มควบรวมกิจการ ทั้งในลักษณะ Joint-venture หรือ Consortium เช่น บริษัท Maersk กับ Sealand บริษัท P & O กับ NEDLLOYD หรือ APL กับ NOL เป็นต้น ที่ต้องการจุดจอดเรือหลักในท่าเรือที่สำคัญ และเชื่อมพร้อม เป็นต้น ซึ่งในส่วนของท่านท่าเรือแหลมฉบังแล้ว การดำเนินกลยุทธ์

ทางการตลาดในเชิงรุกดังกล่าวนี้ จะเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า หรือเป็นประตูการค้า (Gateway Port) ของประเทศในแถบอนุภูมิภาคนี้ได้

สำหรับการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ ในกรณีรวมท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่า (ท่า A3, C1+C2 และ D1+D2+D3) เป็นโครงการเดียวกัน เอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนบริหารประกอบการจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนของโครงการในภาพรวม (Project FIRR) ประมาณ 16.72% และจะมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนต่อส่วนของเจ้าของ (FIRR to EQUITY) ประมาณ 23.79% โดยมีระยะเวลาคืนทุน (payback period) ประมาณ 7 ปี 10 เดือน เมื่อพิจารณาในภาพรวมแล้วเป็นอัตราผลตอบแทนการลงทุนที่ค่อนข้างสูงในสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบันและอนาคต และเป็นอัตราที่จูงใจภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมลงทุนในครั้งนี้

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
รวม	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576
Total Revenues	-	-	1,045	3,352	6,215	8,225	8,363	8,476	8,478	8,482	8,486	8,489	8,493	8,497	8,501	8,507	8,561	8,584	8,572	8,574	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578
Operating and maintenance	-	-	433	1,254	2,171	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828
Wharf maintenance	-	-	81	138	190	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237
Port rental	-	-	253	702	1,286	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568
Interest expenses	26	130	297	564	834	552	465	372	275	172	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Depreciation & Amortization	-	-	323	1,069	1,179	1,167	1,155	1,131	1,083	1,066	1,033	1,028	1,052	1,052	1,052	1,006	1,052	1,015	1,001	1,052	1,052	1,052	997	823	823	823	823	823	823	823
Total Expenditures	26	130	1,397	3,732	5,460	8,352	8,253	8,136	8,091	8,673	8,730	8,961	8,665	8,665	8,665	8,638	8,665	8,648	8,634	8,665	8,665	8,665	8,630	8,458	8,458	8,458	8,458	8,458	8,458	8,458
Net profit before tax	(26)	(130)	(352)	(380)	755	1,873	2,110	2,340	2,467	2,809	2,758	2,828	2,808	2,812	2,816	3,718	3,676	3,718	3,738	3,693	3,693	3,693	3,748	3,920	3,920	3,920	3,920	3,920	3,920	4,221
Corporate income tax	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	305	811	806	807	817	1,077	1,065	1,071	1,076	1,065	1,065	1,065	1,082	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150
Net profit after tax	(26)	(130)	(352)	(380)	755	1,873	2,110	2,340	2,467	2,809	2,451	2,817	2,002	2,005	1,999	2,641	2,611	2,640	2,660	2,628	2,628	2,628	2,666	2,770	2,770	2,770	2,770	2,770	2,770	3,071
Accumulated net profit	(26)	(156)	(508)	(888)	(133)	1,740	3,850	6,190	8,677	11,288	13,737	15,754	17,756	19,761	21,760	24,401	27,012	29,652	32,312	34,940	37,568	40,196	42,862	45,632	48,402	51,172	53,942	56,712	59,482	62,553

งบกระแสเงินสด ส่วนที่คำนวณ Project FIRR ในระยะเวลาการคืนเงินในส่วนของการก่อสร้างด้วยตนเอง : รวม 6 ปี เป็นโครงการเดียวกัน (A3, C1-C2, 01+02+03)

หน่วย : ล้านบาท

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
	total	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576
Cash Inflow																															
Revenue	-	-	1,045	3,352	6,215	8,225	8,363	8,476	8,476	8,482	8,486	8,489	8,493	8,497	8,501	8,507	8,501	8,506	8,512	8,518	8,524	8,529	8,534	8,539	8,544	8,549	8,554	8,559	8,564	8,569	
Borrowing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Equipment Residual Value	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,029	
Total Cash Inflow	-	-	1,045	3,352	6,215	8,225	8,363	8,476	8,476	8,482	8,486	8,489	8,493	8,497	8,501	8,507	8,501	8,506	8,512	8,518	8,524	8,529	8,534	8,539	8,544	8,549	8,554	8,559	8,564	11,708	
Cash Outflow																															
Capital Investment	1,604	4,581	5,471	3,473	1,506	-	-	-	-	-	430	671	384	-	904	1,630	1,096	1,598	3,074	2,196	368	-	-	-	-	-	1,334	2,501	1,486	-	
Operating and Maintenance	-	-	433	1,256	2,171	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	
Wharf Maintenance	-	-	51	139	190	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	
Port Rental	-	-	253	702	1,286	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	1,566	
Interest Expenses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Principal Repayment	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Corporate Income Tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	305	611	608	607	617	1,077	1,065	1,078	1,078	1,065	1,065	1,065	1,062	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	
Total Cash Outflow	1,604	4,581	6,248	5,570	5,153	4,633	4,633	4,633	4,633	4,633	5,368	6,115	5,627	5,440	6,354	7,540	6,796	7,310	8,765	7,894	6,086	5,998	5,715	5,783	5,783	5,783	5,783	5,783	5,783	5,783	
Net Cash Flow	(1,604)	(4,581)	(5,203)	(2,218)	1,062	3,592	3,730	3,843	3,843	3,846	3,118	2,374	2,866	3,057	2,147	1,817	2,585	2,056	547	1,494	3,292	3,640	3,643	3,585	3,595	3,595	3,595	3,595	3,595	3,595	
Cumulative Cash Flow	(1,604)	(6,185)	(11,388)	(13,606)	(12,544)	(8,952)	(5,222)	(1,379)	2,466	6,312	9,433	11,807	14,673	17,530	19,677	21,494	24,059	26,115	26,702	28,196	31,478	35,158	38,821	42,410	46,011	49,606	53,197	56,784	60,379		

Project FIRR 16.72%

Payback Period 8 ปี 4 เดือน

สรุปผลตอบแทน ส่วนรับคำนวณ FIRR to Equity ในกรณีเงินลงทุนในส่วนธนาคารเอกชนผู้ร่วมลงทุน : รวม 6 ท่า เป็นโครงการศึกษา (A3, C1-C2, D1-D2-D3)

หน่วย : ล้านบาท

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
รวม	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576
Cash Inflow																														
Revenue	-	-	1,045	3,352	6,215	8,225	8,343	8,476	8,476	8,482	8,488	8,499	8,493	8,497	8,501	8,537	8,581	8,586	8,572	8,578	8,576	8,576	8,576	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578
Borrowing	1,100	3,141	3,758	2,315	1,004	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Equipment Residual Value	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,029
Total Cash Inflow	1,100	3,141	4,843	5,667	7,219	8,225	8,343	8,476	8,476	8,482	8,488	8,499	8,493	8,497	8,501	8,537	8,581	8,586	8,572	8,578	8,576	8,576	8,576	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	8,578	11,708
Cash Outflow																														
Capital Investment	1,604	4,561	5,471	3,473	1,506	-	-	-	-	-	430	671	388	-	904	1,630	1,096	1,598	3,674	2,196	388	-	-	-	-	-	1,334	2,501	1,468	-
Operating and Maintenance	-	-	433	1,258	2,171	2,828	2,828	2,829	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828	2,828
Wharf Maintenance	-	-	91	138	190	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237	237
Port Rental	-	-	253	702	1,286	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568	1,568
Interest Expenses	28	130	297	568	834	552	485	372	275	172	62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Principal Repayment	-	-	-	588	1,383	1,475	1,542	1,658	1,732	1,856	1,977	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Corporate Income Tax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	305	811	806	807	817	1,077	1,065	1,078	1,078	1,085	1,065	1,065	1,082	1,190	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150	1,150
Total Cash Outflow	1,630	4,711	6,545	6,724	7,180	6,890	6,890	6,890	6,890	6,891	6,507	8,115	8,927	5,440	6,354	7,540	6,796	7,310	8,785	7,694	6,088	5,698	5,715	5,783	5,783	5,783	7,117	8,284	7,269	5,783
Net Cash Flow	(\$30)	(1,570)	(1,702)	(1,057)	59	1,365	1,703	1,818	1,818	1,821	1,979	2,374	2,666	3,057	2,147	1,817	2,585	2,056	587	1,484	3,292	3,680	3,863	3,595	3,595	3,595	2,261	1,094	2,109	5,925
Cumulative Cash Flow	(\$30)	(2,100)	(3,802)	(4,859)	(4,820)	(3,255)	(1,552)	264	2,082	3,903	5,882	8,256	10,922	13,979	16,126	17,943	20,508	22,564	23,151	24,635	27,927	31,607	35,270	38,865	42,460	46,055	48,316	49,410	51,519	57,444

FIRR to Equity 23.79%

Payback Period 7 ปี 10 เดือน

ด้านที่ ๑๔
ด้านที่ ๑๔

ที่ นร ๐๕๐๔/๖๖๖๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๑๑๐ เมษายน ๒๕๔๗

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 3๐๔5
วันที่ 30 ม.ค. 47
เวลา 15.49

เรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A 3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C 1, C 2, D 1, D 2 และ D 3)

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด้านที่ ๑๔๐๖/๗๔๑๓ / ลงวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๔๗
๒. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด้านที่ ๑๗๑๐/๓๑๗ / ลงวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๗
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด้านที่ ๑๑๑๔/๑๖๐๖ ลงวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๗

ด้วยกระทรวงการคลังได้เสนอเรื่อง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A 3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C 1, C 2, D 1, D 2 และ D 3) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งสำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอความเห็นมาเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๗ ลงมติเห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A 3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C 1, C 2, D 1, D 2, และ D 3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้อำนาจการพิจารณาโดยที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยให้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้

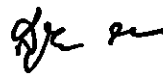
๑. ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือดังกล่าวตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ทำเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต

/๒. ...

๒. คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานที่ดั่งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน ฯ ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชนตามข้อ ๑ โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ให้บริการทำเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนส่วนรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสิทธิภาพของเอกชนนั้น ๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชน ฯ ที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการ ทำเทียบเรือที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวม ประกอบกันไปด้วย

จึงเรียนยืนยันมา

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุรัชย์ ภูประเสริฐ)

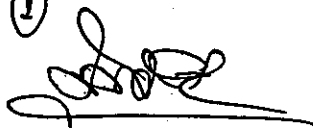
รองเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

๑) สืบเนื่องจาก มอก.ททท.

เพื่อโปรดฯ ทรวงคมนาคมมีมติฯ

ผ่านรอด. ใน ①



(นายสุพจน์ คำกิระ)

หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวง รักษาการแทน

รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

10 พ.ค. 2547

สำนักบริหารการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี

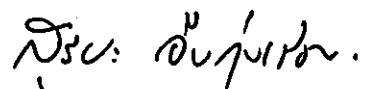
โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๘

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๖๔

nat47_4_25(ส)

๒) เขียน รปด.(ขส.)

ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ
และ พิจารณาดำเนินการตามข้อสังเกต
ของ กรม. ต่อไป

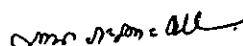


นายสุรินทร์ จรุงเรืองกิจ

รท.



๔) ส่วนถูกต้อง สอ. ททท.



(นางกานา กระตะกิตปิน)

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป

10 พค ๔7

คำสั่ง คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ที่ 9 /2547

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ตามที่คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 มีมติเห็นชอบ
ในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และ
ทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3)
ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้
เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไป
ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ในการประชุมเมื่อวันที่
4 พฤษภาคม 2547 จึงมีมติ

1. แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1,
C2, D1, D2 และ D3) ประกอบด้วย

1.1 นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)	
1.2 ผู้แทนกระทรวงการคลัง	กรรมการ
1.3 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
1.4 ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด	กรรมการ
1.5 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ	กรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
1.6 ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ
1.7 ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
1.8 ผู้แทนกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
1.9 นายณาสินี มรกต	กรรมการ
1.10 รองศาสตราจารย์ ดร. สาภ สติวิทยานันท์	กรรมการ
1.11 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
1.12 ผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง	กรรมการและเลขานุการ

2. ให้คณะกรรมการฯ ตามข้อ 1 มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

2.1 พิจารณาให้ความเห็นชอบ

2.1.1 ร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว

2.1.2 ร่างขอบเขตของโครงการ และเงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญา ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการฯ

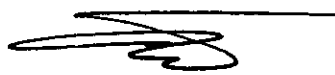
2.2 กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา

2.3 พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการฯ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

2.4 พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร โดยให้นำข้อสังเกตของคณะกรรมการเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2547



(นายวันชัย ศารตุลทัต)

ประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9133

โทรสาร 0-3849-0146

คำสั่ง คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

ที่ 19 / 2547

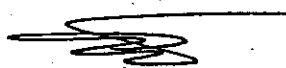
เรื่อง ตั้งกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ตามคำสั่งคณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ 9 / 2547 ลงวันที่
4 พฤษภาคม 2547 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและ
ประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน โดยมีนายณสสินธุ์ มรกต
เป็นกรรมการ นั้น

เพื่อความเหมาะสม คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ในการประชุม
เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2547 มีมติแต่งตั้งนายวิริยะ รามสมภพ เป็นกรรมการ
ในคณะกรรมการดังกล่าว แทนนายณสสินธุ์ มรกต

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 26 สิงหาคม 2547 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2547



(นายวันชัย ศารทูลทัต)

ประธานกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0 - 3840 - 9133

โทรสาร 0 - 3849 - 0146

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 1/2547

ในวันศุกร์ที่ 14 พฤษภาคม 2547 เวลา 10.00 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายสุรารักษ์ ชีร์จันทิก	กรรมการ
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจารุวรรณ เฮงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. นายไพรัช พรสมบูรณ์ศิริ	กรรมการ
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงบประมาณ	
6. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและตรวจสอบสินค้าเกษตรแห่งชาติ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
7. นายไกรฤทธิ์ นิลคูหา	กรรมการ
รองอธิบดีกรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กระทรวงพลังงาน	
8. นายณภสินธุ์ มรกต	กรรมการ
9. รศ.ดร. สากล สถิตยวิทยานันท์	กรรมการ
10. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
11. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้ไม่มาประชุม

1. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ	กรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์	ที่ปรึกษา
2. นายวิรุฬห์ โชติบุตร	ที่ปรึกษา
3. นายเทิดศักดิ์ ฟ่วงจินดา	ที่ปรึกษา
4. นางสาวภคินี พราหมณ์เทศ	ที่ปรึกษา
5. นายบัญชา อภัย	

ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 10.10 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

1.1 คำสั่งคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ 9/2547 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบ คำสั่งคณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ 9/2547 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานราชการ และผู้ทรงคุณวุฒิรวม 12 คน ประกอบด้วย

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
2. ผู้แทนกระทรวงการคลัง	กรรมการ
3. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
4. ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด	กรรมการ
5. ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
6. ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ	กรรมการ
7. ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
8. ผู้แทนกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
9. นายณาสินี มรกต	กรรมการ
10. รองศาสตราจารย์ ดร.สากร สติติวิทยานันท์	กรรมการ

11. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
12. ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	กรรมการและเลขานุการ

โดยให้คณะกรรมการดังกล่าวมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. ร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว
2. กำหนดหลักประกันของและหลักประกันสัญญา
3. พิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการฯ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535
4. พิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร โดยให้นำข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ประกอบการพิจารณาดำเนินการด้วย

มติที่ประชุม รับทราบ

1.2 เรื่อง มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547

ประธานฯ แจ้งที่ประชุมทราบเรื่องมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ซึ่งเห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยให้ได้รับข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้

1. ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือดังกล่าวตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ท่าเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต

2. คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ควร พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชนตามข้อ 1 โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ใช

บริการทำเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบไปถึงประชาชนส่วนรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชน ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการ ทำเทียบเรือที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวม ประกอบกันไปด้วย

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม
- ไม่มี -

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

3.1 เรื่องสรุปข้อมูลพื้นฐานของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3)

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอให้ที่ประชุมขมวืตัทศัณ้เกียวกับทข้อมูลพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบังโดยสรุปความยาวประมาณ 10 นาที เพื่อความเข้าใจในภาพรวมของโครงการท่าเรือแหลมฉบังตั้งแต่เริ่มการพัฒนาโครงการในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 จากนั้นได้บรรยายสรุปเพิ่มเติมในส่วนของข้อมูลพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ในเรื่องของสภาพทั่วไปของพื้นที่ทำเทียบเรือ โครงสร้างพื้นฐานที่การทำเรือฯ ได้ลงทุนก่อสร้างไว้แล้ว และส่วนที่เอกชนจะต้องมาลงทุนเพิ่มเติม รายละเอียดเงินลงทุนของโครงการทั้งส่วนของการทำเรือฯ และเอกชน ตลอดจนผลประโยชน์ตอบแทนขั้นต่ำที่การทำเรือฯ จะได้รับ และอัตราผลตอบแทนการลงทุนของโครงการฯ ตามรายงานการศึกษาซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ประมาณการไว้ในเบื้องต้น ให้ที่ประชุมทราบ

จึงเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบข้อมูลพื้นฐานของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2 และ D3)

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ในประเด็นข้อสงสัยเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานของโครงการฯ ให้เป็นที่เข้าใจตรงกัน เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานต่อไปของคณะกรรมการฯ

นายไพรัช ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ขอทราบว่า เมื่อพิจารณาในแง่ของการประกอบการเชิงธุรกิจแล้ว จะเป็นอุปสรรคต่อเอกชนผู้เข้ามาลงทุนในโครงการหรือไม่ เมื่อทำเทียบเรือ A3 ตั้งอยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 1 ในขณะที่ทำเทียบเรือที่เหลือในโครงการฯ อีก 5 ท่า อยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 2

ฝ่ายเลขานุการฯ ชี้แจงว่า ในการบริหารท่าเรือสมัยใหม่ หรือ Modern Port Management นั้น ผู้ประกอบการทำเทียบเรือมีความต้องการทำเทียบเรือที่มีความยาวหน้าท่าต่อเนื่องมากขึ้นเรื่อยๆ เพื่อให้สามารถจอดเรือตู้สินค้าขนาดใหญ่ได้หลายลำในคราวเดียวกัน ประกอบกับขนาดของเรือสินค้าก็มีความยาวเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เช่นกัน โดยรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 เสนอว่าควรรวมทำเทียบเรือที่อยู่ติดกัน ได้แก่ทำเทียบเรือ C1 และ C2 และ ทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 เข้าด้วยกันเป็นท่าเดียวกัน ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการรับเรือสินค้า และเพิ่มความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ตลอดจนจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด หรือ Economy of Scale ในการลงทุนด้วย

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ชี้แจงเพิ่มเติมว่า ในส่วนของทำเทียบเรือ A3 นั้น เนื่องจากการทำเรือฯ ได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือไว้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ภาคเอกชนจะต้องเข้ามาลงทุนเพิ่มเติมในวงเงินที่สูง ประกอบกับการมีวิสัยความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้เพียง 0.2 ล้านที่อู่/ปี เท่านั้น ทำให้ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการทำเทียบเรือ A3 ในกรณีแยกท่า มีอัตราผลตอบแทนการลงทุนในทางการเงินต่ำ และมีระยะเวลาคืนทุนนาน คือประมาณ 14 ปี ซึ่งจะทำให้มีผู้สนใจเข้ามาลงทุนน้อย และอาจทำให้หาผู้ประกอบการได้ยาก เมื่อนำไปรวมเป็นโครงการเดียวกันกับทำเทียบเรืออีก 5 ท่า ที่เหลือแล้ว จากผลการศึกษาวิเคราะห์โครงการฯ โดยที่ปรึกษาได้แสดงให้เห็นว่า อัตราผลตอบแทนทางการเงินในภาพรวมยังอยู่ในระดับที่สามารถดึงดูดให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนได้ จึงเสนอให้มีการนำโครงการทำเทียบเรือ A3 มารวมเป็นโครงการเดียวกันกับทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 โดยให้หาเอกชนรายเดียวเข้ามาลงทุน บริหาร และประกอบการ

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สอบถามว่า ในการประกอบการทำเทียบเรือฝั่ง A และ ฝั่ง B มีผู้ประกอบการรายเดียวกันหรือไม่

ฝ่ายเลขานุการฯ ชี้แจงว่า ท่าเทียบเรือในฝั่ง A แต่ละท่ามีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันไป ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro ท่าเทียบเรือ A2 เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าน้ำตาลและกากน้ำตาล ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าน้ำมัน-สินค้ารถยนต์ และสินค้าเกษตรอื่นๆ และปัจจุบันมีเอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการทำเทียบเรือที่แตกต่างกันไป

ในแต่ละท่า ส่วนท่าเทียบเรือฝั่ง B นั้น ตั้งแต่ท่าเทียบเรือ B1 ถึง B5 เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า ซึ่งมีเอกชนเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือที่แตกต่างกันไปในแต่ละท่าเช่นกัน

ประธานฯ เสนอว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 โดยเห็นชอบการนำท่าเทียบเรือ A3 มารวมเป็นโครงการเดียวกับท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 เพื่อหาผู้ประกอบการในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว

มติที่ประชุม รับทราบข้อมูลพื้นฐานของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (C1, C2, D1, D2 และ D3) ตามรายละเอียดที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ

3.2 เรืองสรุปแผนและขั้นตอนการดำเนินการคัดเลือกเอกชนฯ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอว่า เมื่อพิจารณารายละเอียดตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้ว จึงให้จัดทำกำหนดการสรุปแผนและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อคัดเลือกเอกชนฯ โดยให้มีการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ครั้งแรก ในวันที่ 14 พฤษภาคม 2547 และได้กำหนดให้มีการประชุมครั้งต่อไปในวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบเงื่อนไข TOR เงื่อนไขสำคัญที่จะกำหนดในสัญญา ร่างประกาศเชิญชวน หลักประกันซอง และหลักประกันสัญญา และในวันเดียวกันก็จะสามารถส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตรวจร่าง พร้อมกับออกประกาศเชิญชวนเอกชนซึ่งจะต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน นับจนถึงวันยื่นซองประกวดราคาในวันที่ 23 สิงหาคม 2547 จากนั้นจะมีการประชุมคณะกรรมการฯ อีก ในวันที่ 6 กันยายน 2547 เพื่อพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ และเจรจาต่อรอง โดยคาดว่าจะสามารถสรุปผลการคัดเลือกเพื่อเสนอผ่านกระทรวงคมนาคมได้ภายในวันที่ 9 กันยายน 2547 และกระทรวงคมนาคมนำเรื่องเสนอสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีในวันที่ 10 กันยายน 2547 และคาดว่าคณะรัฐมนตรีจะประชุมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในวันที่ 14 กันยายน 2547 นี้ อย่างไรก็ตาม ขั้นตอนและกำหนดการดังกล่าว เป็นเพียงกรอบการดำเนินงานเบื้องต้นเพื่อให้โครงการฯ สำเร็จลุล่วงลงไปด้วยดี และสามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงได้ตามความจำเป็น

จึงเสนอที่ประชุมเพื่อทราบกำหนดการสรุปแผนและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อคัดเลือกเอกชนฯ โดยได้ดำเนินการให้เป็นไปตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

นางสาวจรรววรรณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอว่า ปัจจุบันได้มีการออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2545) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้ยกเลิกความในข้อ 4 แห่งกฎกระทรวงฉบับเดิม (พ.ศ. 2537) ที่กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการปิดประกาศเชิญชวน ประกาศทางวิทยุกระจายเสียง หรือ วิทยุโทรทัศน์ ลงประกาศในหนังสือพิมพ์ และ/หรือ การแจ้งไปยังสถานทูตที่เกี่ยวข้อง ก่อนวันเปิดรับซองข้อเสนอไม่น้อยกว่า 90 วัน แกะไขใหม่เป็นไม่น้อยกว่า 60 วัน ดังนั้นที่ฝ่ายเลขานุการฯ กำหนดให้มีการประกาศเชิญชวนเอกชนจนถึงวันรับซองข้อเสนอเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน นั้น สามารถปรับระยะเวลาให้เป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับใหม่ได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากโครงการสรรหาเอกชนเข้ามาลงทุนในครั้งนี้เป็นโครงการที่มีมูลค่าสูง การกำหนดช่วงระยะเวลาดังแต่การประกาศเชิญชวนจนถึงวันรับซองข้อเสนอก็อาจคงไว้เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน ตามที่เสนอมาก็สามารถทำได้ เพื่อให้ภาคเอกชนได้มีเวลาเตรียมความพร้อมในการจัดทำข้อเสนอ ซึ่งแล้วแต่ที่ประชุมจะพิจารณา

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงบประมาณ เสนอว่า ระยะเวลาที่กำหนดไว้สำหรับการพิจารณาเงื่อนไข TOR ก่อนข้างเร่งรัด ประกอบกับโครงการนี้เป็นโครงการใหญ่เกรงว่าจะขาดความรอบคอบ จึงเห็นว่าการกำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการฯ ในวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 เพื่อพิจารณาร่าง TOR เพียงวันเดียวไม่น่าจะเพียงพอ และการส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่าง ควรอยู่หลังจากการสรุปผลคัดเลือกเอกชนแล้ว

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เสนอว่า กำหนดการที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอมานั้น เป็นเพียงกำหนดการเบื้องต้น สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งช่วงระยะเวลานับตั้งแต่การออกประกาศเชิญชวนเอกชนจนถึงวันรับซองข้อเสนอ ก็สามารถปรับลดลงได้ เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับขั้นตอนการพิจารณาข้อกำหนดและเงื่อนไข TOR ยิ่งขึ้น

นางสาวจรรววรรณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอว่า นอกจากช่วงเวลาในการพิจารณาเงื่อนไข TOR ซึ่งต้องการความรอบคอบแล้ว ช่วงเวลาที่กำหนดไว้สำหรับการพิจารณาของข้อเสนอค่อนข้างจำกัด ถึงแม้ว่าจะมีการจ้างที่ปรึกษามาช่วยในการพิจารณาผลและจัดทำความเห็นประกอบการพิจารณาก็ตาม คณะกรรมการฯ ยังคงต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ จึงเห็นว่าน่าจะมีการปรับช่วงเวลาให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ขอทราบว่า ตามข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ที่ว่า ควรคัดเลือกเอกชนที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก หรือ World Class นั้น ปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่เดิม มีความเป็น World Class

หรือไม่ และจะเข้ามาแข่งขันในครั้งนี้ได้หรือไม่ หรือจะสรรหาผู้ประกอบการทำเทียบเรือในระดับ World Class มาจากที่ใด

ฝ่ายเลขานุการฯ เรียนว่า ปัจจุบันผู้ประกอบการทำเทียบเรือต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีอยู่ มีเอกชนต่างประเทศที่เป็นผู้ประกอบการในระดับ Top-Five ของโลกถือหุ้นอยู่แล้ว จึงสามารถเข้าร่วมโครงการสรรหาเอกชนในครั้งนี้ได้

นายสุธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ตั้งข้อสังเกตว่า ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ให้เร่งดำเนินการคัดเลือกเอกชน ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ให้แล้วเสร็จและดำเนินการต่อไปโดยด่วนนั้น เป็นเหตุให้ฝ่ายเลขานุการฯ ต้องเร่งรัดในเรื่องกำหนดการประชุมของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ควรกำหนดการประชุมโดยให้มีช่วงเวลาที่เพียงพอสำหรับพิจารณากำหนดเงื่อนไขหลักเกณฑ์การคัดเลือกใน TOR ให้ชัดเจน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและป้องกันไม่ให้เกิดข้อร้องเรียนต่างๆ ตามมาในภายหลัง และควรกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการพิจารณาข้อเสนอทั้งในด้านเทคนิคและด้านการเงินไว้อย่างชัดเจนก่อน เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนสูง อาจเป็นไปได้ที่จะมีผู้สนใจเข้ามาลงทุนน้อยราย ไม่ว่าจะเป็นนักลงทุนจากในหรือต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องการสรรหาผู้ประกอบการในระดับ World Class ด้วยแล้ว จึงควรพิจารณาประเด็นที่มีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว ทั้งนี้ ในมาตรา 18 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 กำหนดไว้ว่า ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียว หรือหลายรายแต่เสนอถูกต้องเพียงรายเดียว หากเห็นว่ารัฐจะได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการต่อไปได้ ดังนั้น หากได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนแล้ว ก็จะสามารถดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องตีความอีกครั้งหนึ่ง

ผศ.ดร.ภูมิศักดิ์ฯ ให้ข้อสังเกตว่า เนื่องจากโครงการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้เป็นโครงการใหญ่ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ข้อสังเกตซึ่งเป็นการชี้ประเด็นเอาไว้แล้วว่าการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ ไม่ควรถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอให้แก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทำเทียบเรือ และการเสนอแผนธุรกิจที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดด้วย ดังนั้น จึงควรกำหนดเกณฑ์การคัดเลือก โดยให้น้ำหนักการประเมินให้หัวข้อต่างๆ ให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวไว้ให้ชัดเจนตั้งแต่ต้นด้วย

ประธานฯ เสนอว่า ข้อกำหนดใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 มาตรา 18 ได้กำหนดไว้ชัดเจน และสามารถนำมาใช้ในทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่มีผู้ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว โดยหากเห็นว่ารัฐจะได้ประโยชน์ก็สามารถดำเนินการต่อไปได้ ซึ่งขึ้นอยู่กับพิจารณาข้อเท็จจริงต่างๆ ในข้อเสนอที่ยื่นเข้ามาประกอบกันไปด้วย ทั้งนี้ เห็นควรให้นาระเบียบพัสดุของการทำเรือฯ มาพิจารณาประกอบด้วย และเนื่องจากมีหลายประเด็นที่สมควรหยิบยกขึ้นมาเป็นข้อสังเกตเพื่อมอบให้ที่ปรึกษา และฝ่ายเลขานุการฯ

รับไปดำเนินการ เพื่อให้การดำเนินงานเกิดความรอบคอบและรัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งรวมถึงให้ฝ่ายเลขานุการฯ ไปรวบรวมข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นในโครงการสรรหาเอกชนมาลงทุนบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ C3 และการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เสนอเป็นข้อมูลให้ที่ปรึกษาและคณะกรรมการฯ ทราบด้วย

นายไกรฤทธิฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ให้ข้อสังเกตว่า เนื่องจากเป็นโครงการใหญ่ และต้องการคัดเลือกเอกชนต่างประเทศเข้าร่วมงานด้วย จึงเห็นควรให้จัดทำเอกสารเงื่อนไขการประกวดราคาทั้งภาษาไทย และภาษาอังกฤษ โดยในกรณีที่เกิดความไม่ชัดเจน ก็ให้ยึดถือเอกสารภาษาไทยเป็นหลัก

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอว่า ในเรื่องของการเก็บรักษาของเอกสารข้อเสนอ นั้น ควรให้ที่ประชุมคณะกรรมการฯ เป็นผู้กำหนด เพราะในระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยการพัสดุ ไม่ได้กำหนดหลักปฏิบัติไว้ และการสรรหาเอกชนในครั้งนี้อยู่นอกเหนือระเบียบการทำเรื่อง เนื่องจากเป็นโครงการที่ต้องดำเนินการตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินการ

ที่ประชุมได้พิจารณาและมีความเห็นตรงกันว่า กำหนดการที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอมานั้น เป็นขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในเบื้องต้นสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้เกิดความรอบคอบและรัดกุมในการดำเนินงานยิ่งขึ้น

มติที่ประชุม รับทราบแผนและขั้นตอนการดำเนินการคัดเลือกเอกชนฯ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ตามรายละเอียดที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมข้อสังเกตของที่ประชุมเพื่อเสนอให้ที่ปรึกษานำไปประกอบการจัดทำร่าง TOR ให้เกิดความรอบคอบและรัดกุมต่อไป

3.3 เรื่องการจ้างที่ปรึกษาเพื่อร่างขอบเขตของโครงการและจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชนฯ ตามมาตรา 17 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอว่า หน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการและจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชนฯ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 เรียบร้อยแล้ว โดยดำเนินการจัดจ้างตามระเบียบการทำเรื่อง ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 ข้อ 72 ซึ่งได้แก่ การจ้างที่ปรึกษาโดยการเชิญที่ปรึกษารายใดรายหนึ่ง ซึ่งได้ทราบความสามารถและผลงานแล้วว่าเป็นผู้ให้บริการที่เชื่อถือได้ให้ยื่นข้อเสนอเข้ารับงาน โดยมีเหตุผลประกอบการจ้างตามข้อ 73 (2) ซึ่งได้แก่เป็นการจ้างเพื่อทำงานต่อเนื่องหรือเกี่ยวข้อง

อย่างใกล้ชิดกับงานที่ได้ทำไปแล้ว และข้อ 73 (4) เป็นการจ้างที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วน หากล่าช้าอาจเสียหายแก่การทำเรื่อง

ท่าเรือแหลมฉบังได้จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการในครั้งนี้ ได้แก่ บริษัท SCMB จำกัด ร่วมกับบริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2537 และรวมถึงที่ปรึกษารายที่จ้าง ได้เป็นผู้จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการให้เอกชนลงทุนบริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ที่เสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบด้วย นอกจากนี้ บริษัทดังกล่าวยังได้ขึ้นทะเบียนเป็นบริษัทที่ปรึกษาประเภท A จากศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาไทย กระทรวงการคลัง ด้วยแล้ว สำหรับบริษัท SCMB จำกัด มีประสบการณ์ในการให้บริการที่ปรึกษาด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และการลงทุน กว่า 10 ปี และได้รับความเห็นชอบให้เป็นที่ปรึกษาทางการเงินจาก ก.ล.ด. รวมทั้งได้รับการคัดเลือกจากคณะกรรมการบริษัทบริหารสินทรัพย์ไทย (บสท.) ให้เป็นที่ปรึกษาในด้านปรับโครงสร้างหนี้และโครงสร้างกิจการด้วย ส่วนบริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด นั้น มีประสบการณ์ 10 ปี ในการให้บริการที่ปรึกษาด้านวิศวกรรม และวิทยาศาสตร์สาขาต่างๆ โดยเฉพาะด้านการขนส่ง การก่อสร้าง การบริหารจัดการชายฝั่งทะเล ผังเมือง ท่าเรือ และสิ่งแวดล้อม

สำหรับขอข่ายงานให้บริการของที่ปรึกษานั้น ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตของโครงการ และจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 17 ของ พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ. 2535 และดำเนินงานด้านอื่นๆ ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาจ้าง ได้แก่ การพิจารณากำหนดหลักประกันของ หลักประกันสัญญา ร่างประกาศเชิญชวน เพื่อเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ ร่วมตอบข้อซักถามของผู้ซื้อเอกสารประกวดราคา และประชุมชี้แจงตอบข้อซักถามเกี่ยวกับโครงการกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึง ช่วยเหลือการทำเรื่อง และคณะกรรมการฯ ในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการโครงการฯ

มติที่ประชุม รับทราบการจ้างที่ปรึกษาเพื่อร่างขอบเขตของโครงการและจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชนฯ ตามมาตรา 17 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ ปี 2535

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

การมอบหมายให้ที่ปรึกษาไปจัดทำร่างขอบเขตโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน เงื่อนไขสำคัญที่จะต้องมีในสัญญา ร่างประกาศเชิญชวนเอกชน การกำหนดหลักประกันของ และหลักประกันสัญญา

ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอว่าตามที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา ได้แก่ ได้จัดจ้างบริษัท SCMB จำกัด และบริษัท โซติจินดา มูเซล คอนซัลแตนท์ จำกัด เพื่อดำเนินการร่างขอบเขตของโครงการและจัดทำความคิดเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชน พร้อมกันนี้ได้ขออนุญาตประธานฯ เพื่อนำเจ้าหน้าที่และตัวแทนจากบริษัทที่ปรึกษาดังกล่าว และรับแนวทางการดำเนินการจากคณะกรรมการฯ ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังได้ดำเนินการเพื่อขอการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงาน BOI และได้รับอนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2547

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง เสนอว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์การยื่นข้อเสนอให้มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาและคัดเลือก

ที่ประชุมฯ ได้ร่วมกันพิจารณารายละเอียด ข้อสังเกต แล้วสรุปประเด็นสำคัญ พร้อมมอบหมายให้ที่ปรึกษารับไปดำเนินการจัดทำร่างขอบเขตโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน เงื่อนไขสำคัญที่จะต้องอยู่ในสัญญา ร่างประกาศเชิญชวนเอกชน การกำหนดหลักประกันของ และหลักประกันสัญญา โดยให้พิจารณาประเด็นดังต่อไปนี้ประกอบด้วย

1. การกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผล และการพิจารณาทางด้านการเงินและเทคนิค
2. การกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนคงที่และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม
3. ให้จัดทำ TOR เป็น 2 ภาษา คือ ภาษาไทยและภาษาอังกฤษ โดยให้ใช้ภาษาไทยเป็นหลัก
4. เนื่องจากเป็นโครงการที่ได้รับการส่งเสริมจาก BOI ดังนั้น TOR จึงควรจัดทำให้มีความสอดคล้องกัน ตลอดจนพิจารณาด้านสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งเสริมด้วย
5. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ จัดเตรียมข้อมูลการดำเนินโครงการที่ผ่านมา โดยเฉพาะประเด็นความขัดข้อง และเรื่องร้องเรียน เพื่อให้ที่ปรึกษานำไปพิจารณาดำเนินการและปรับปรุงเงื่อนไขของ TOR ให้เหมาะสมต่อไป

มติที่ประชุม มอบหมายให้ที่ปรึกษาไปจัดทำขอบเขตโครงการและหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน เงื่อนไขสำคัญที่จะต้องอยู่ในสัญญา ร่างประกาศเชิญชวนเอกชน การกำหนดหลักประกันของ และหลักประกันสัญญา โดยให้ฝ่ายเลขานุการฯ ประสานงานและให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ต่อที่ปรึกษาเพื่อประกอบการดำเนินงานให้ที่ปรึกษาเร่งดำเนินการและนำเรื่องเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณาในคราวต่อไป

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ
- ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 12.15 น.

(ลงชื่อ)



(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

14 พฤษภาคม 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ | ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

๑๐ พฤษภาคม 2547

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 2/2547

ในวันจันทร์ที่ 24 พฤษภาคม 2547 เวลา 09.30 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายสุรารักษ์ ชีร์จันทิก	กรรมการ
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจรรุวรรณ เสงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. นายไพรัช พรสมบุญศิริ	กรรมการ
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษาากฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายสุรนนท์ วงศ์วิทยกำจร	กรรมการ
ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายชาญวิทย์ เจียรธรวานิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงานงบประมาณ	
7. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
8. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
9. นายณภสินธุ์ มรกต	กรรมการ
10. รศ.ดร. สากล สถิติตินันท์	กรรมการ
11. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
12. นายธีรยุทธ ทุมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นางสาวจิรภัทร์ การประเสริฐกิจ
นักกฎหมายกฤษฎีกา ๖ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
2. ร.ต.อ. โชคชัย สิทธิผลกุล
อัยการจังหวัดประจักษ์ศิลปาคม สำนักงานที่ปรึกษาอัยการสูงสุด
3. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา
4. น.ท. วิรุฬห์ โชติบุตร
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา
5. นางสาวภคินี พรหมมณีเทศ
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา
6. นายวสุตม์ บุญชะลิกษ์
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา
7. นายสาริต ศรีเกษมวงศ์
ผู้แทนบริษัทที่ปรึกษา
8. นายบัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 09.40 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2547

เลขานุการฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณารายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ครั้งที่ 1/2547 ตามสำเนาเอกสารที่ได้แจกจ่ายให้กรรมการทุกท่านแล้ว ไม่มีกรรมการท่านใดขอแก้ไขรายงานฯ

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2547 โดยไม่มีการแก้ไข

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

3.1 เรื่องสรุปประเด็นปัญหาและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการคัดเลือกเอกชนเข้าลงทุนบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ C3 ท่าเรือแหลมฉบัง

เลขานุการฯ สรุปปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชนลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ C3 ที่ผ่านมาให้ที่ประชุมทราบ เพื่อให้เข้าใจในภาพรวมของปัญหาที่เกิดขึ้น และนำมาปรับปรุงแก้ไข เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดข้อบกพร่องในการคัดเลือกเอกชนลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ 6 ท่าในครั้งนี้อย่างนี้

ประเด็นที่ 1 มีการร้องเรียนว่า การจัดทำประกาศประกวดราคาไม่เป็นไปตามกฎกระทรวง (พ.ศ. 2537) ออกตามความใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ที่ให้กำหนดวัน เวลา การเปิดซอง เอกสารข้อเสนอ โดยข้อเท็จจริงในเรื่องดังกล่าวนี้คือ ในประกาศเชิญชวนกำหนดเฉพาะวัน เวลา และสถานที่ในการยื่นซองข้อเสนอไว้เท่านั้น แต่ในเอกสารเงื่อนไขประกวดราคา (TOR) ระบุไว้ว่าจะเปิดซองข้อเสนอในวัน เวลา และสถานที่ ซึ่งจะแจ้งให้ผู้ประกวดราคาทุกรายทราบในวันยื่นซองข้อเสนอ ต่อมาในวันยื่นซองฯ คณะกรรมการคัดเลือกได้มีหนังสือแจ้งวัน เวลา และสถานที่ในการเปิดซองข้อเสนอให้ผู้ประกวดราคาทุกรายทราบ และมีการเซ็นรับหนังสือทุกราย และในวันเปิดซองฯ ผู้ประกวดราคาทุกรายก็มาร่วมเปิดซองโดยพร้อมเพรียงกัน ในประเด็นนี้ไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอรายใดร้องเรียน มีเพียงแต่บุคคลภายนอกเท่านั้นที่ร้องเรียนขึ้นมา และคณะกรรมการตรวจสอบและกลั่นกรองการประกวดราคาที่ตั้งขึ้นโดยกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่น่าส่งผลให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบหรือไม่เป็นธรรมกับผู้ยื่นซองรายหนึ่งรายใด

ที่ประชุมลงความเห็น่า ในการคัดเลือกเอกชนครั้งนี้ ให้ระบุวัน เวลา สถานที่ในการเปิดซองข้อเสนอไว้ในประกาศเชิญชวนให้ชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นอีก

ประเด็นที่ 2 มีการร้องเรียนว่า การเก็บรักษาของเอกสารประกวดราคาไม่เป็นไปตามแบบแผนและธรรมเนียมปฏิบัติของทางราชการ มีการนำซองฯ ไปเก็บไว้ที่เจ้าหน้าที่ 12 วัน โดยไม่เก็บรักษาไว้ในห้องมั่นคงตามที่เคยปฏิบัติ ซึ่งข้อเท็จจริงในกรณีนี้คือทั้ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 หรือกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้องตลอดจนระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2535 หรือระเบียบของการทำเรื่อง ว่าด้วยการพัสดุ ไม่ได้กำหนดหลักปฏิบัติไว้ และในการประกวดราคาที่ผ่านมา ก็ไม่ได้มีการนำซองเอกสารไปเก็บไว้ในห้องมั่นคง แต่ในกรณีทำเทียบเรือ C3 เนื่องจากวันรับซองข้อเสนอและวันประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อเปิดซองห่างกัน คณะกรรมการ

รับของจึงนำของไปฝากเก็บไว้ในห้องมั่นคงก่อนที่จะนำไปมอบให้คณะกรรมการคัดเลือก และหลังจากคณะกรรมการคัดเลือก เปิดซองด้านเทคนิคและแจกจ่ายเอกสารให้กับกรรมการ ไปแล้ว จึงมอบหมายให้ประธานกรรมการรับของนำของการเงินที่เหลือไปเก็บไว้ ซึ่งประธาน กรรมการรับของนำกลับไปเก็บไว้ในตู้เหล็กในห้องทำงานของตนเป็นเวลา 12 วัน ก่อนที่จะนำ ไปฝากไว้ที่ห้องมั่นคงอีกครั้ง ในเรื่องดังกล่าวนี้ คณะกรรมการตรวจสอบและกลั่นกรองการ ประกวดราคา เห็นว่าความสำคัญอยู่ที่สภาพความพร้อมของ ซึ่งผู้ยื่นซองทุกราย ตรวจสอบได้ และเห็นว่าต่อไปการทำเรื่อง ควรกำหนดหลักปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวนี้ไว้ให้ ชัดเจน

เลขานุการฯ เสนอว่า ในการคัดเลือกเอกชนครั้งนี้ เห็นควรให้มีการ ยื่นซองข้อเสนอและเก็บรักษาซองฯ ไว้ที่กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานกลาง น่าจะมี ความเหมาะสมมากกว่า

ประธานฯ ให้ความเห็นว่า กระทรวงคมนาคมเป็นสถานที่ที่ไม่เหมาะ ในการจัดเก็บเอกสารการประกวดราคา เนื่องจากไม่มีห้องมั่นคง และบุคลากรไม่มี ประสบการณ์ในการเก็บรักษาของเอกสารการประกวดราคา อาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดตามมา ได้ จึงขอให้ที่ประชุมเสนอแนะสถานที่เก็บรักษาของเอกสาร

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงบประมาณ เสนอว่าที่ผ่านมาเกิดข้อร้อง เรียนในการเบิกจ่ายของเอกสารการประกวดราคา ดังนั้น เพื่อป้องกันการร้องเรียนดังกล่าว เห็นควรให้มีการปิดผนึกของเอกสารการประกวดราคาให้เป็นที่ยอมรับ โดยเฉพาะของ เอกสารทางการเงิน และจัดเก็บไว้ในห้องมั่นคง โดยการดำเนินการดังกล่าว ต้องมีพยาน รู้เห็นและสามารถยืนยันได้ นอกจากนั้นแล้ว การยื่นซองเอกสารการประกวดราคา ควรยื่นที่ การทำเรื่อง ที่กรุงเทพ

นายสุรารักษ์ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ให้ความเห็นว่า ที่ผ่านมาเอกสาร ด้านการเงินเป็นเอกสารที่เกิดปัญหาในการเก็บรักษามากกว่าเอกสารด้านเทคนิค ดังนั้น ในการประกวดราคาครั้งนี้ ไม่ควรเบิกซองเอกสารด้านการเงินออกมาจากห้องมั่นคงจนกว่า จะถึงกำหนดวันเปิดซอง

ที่ประชุมหารือกันและได้ข้อสรุปว่า ให้มีการยื่นซองข้อเสนอที่อาคาร สำนักงานการทำเรื่องแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ และให้จัดเก็บเอกสารฯ ที่ห้องมั่นคงของ การทำเรื่อง ที่กรุงเทพฯ เช่นกัน ส่วนคณะกรรมการฯ รับของนั้น ให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอ ในที่ประชุมเพื่อขอความเห็นชอบในคราวหน้า

ประเด็นที่ 3 มีการร้องเรียนว่า คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนโครงการ ทำเทียบเรือ C3 พิจารณาผลการคัดเลือกไม่เป็นไปตามเงื่อนไข TOR ข้อ 4.7 ที่กำหนดไว้ว่า ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) จะต้องปรากฏอยู่ในแผนธุรกิจด้วย ซึ่งข้อเท็จจริงในเรื่องนี้คือ ในคราวนั้น มีผู้ประกวดราคารายหนึ่ง เสนอผลประโยชน์ตอบแทน

เพิ่มเติมมาในช่องด้านการเงิน โดยแยกเป็น 2 ตาราง โดยตารางที่ 1 เป็นตัวเลขที่ปรากฏอยู่ในแผนธุรกิจตามที่กำหนดไว้ แต่ตารางที่ 2 ที่เสนอเพิ่มเติมให้อีกโดยไม่มีเงื่อนไข ไม่ปรากฏในแผนธุรกิจ ซึ่งในขณะนั้น คณะกรรมการคัดเลือกได้พิจารณาบนพื้นฐานของผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุด จึงเห็นว่า เป็นการผิดเงื่อนไข TOR แต่ไม่ใช่สาระสำคัญ จึงนำตัวเลขข้อเสนอในตารางที่ 2 ไปรวมกับตารางที่ 1 ทำให้เป็นยอดเงินข้อเสนอที่สูงที่สุด จึงตัดสินใจเป็นผู้ชนะ แต่ต่อมาเมื่อผู้ท้วงติงและคณะรัฐมนตรีมีมติให้ทบทวนผลการคัดเลือกใหม่ คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงพิจารณาโดยยึดถือข้อกำหนดในเงื่อนไข TOR เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเคร่งครัด จึงตัดข้อเสนอเพิ่มเติมในตารางที่ 2 ออก ทำให้มียอดเงินที่เสนอมาน้อยกว่าผู้ประกวดราคาอีกรายหนึ่ง จึงตัดสินใจให้ผู้ประกวดราคารายนั้นเป็นผู้ชนะ

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ชี้แจงเพิ่มเติมในฐานะที่ร่วมเป็นกรรมการในคณะกรรมการคัดเลือกในครั้งนั้นว่า มีการยื่นของเสนอที่ผิดเงื่อนไข TOR แต่คณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาบนพื้นฐานที่รัฐได้ผลประโยชน์ตอบแทนมากกว่าที่จะเสียประโยชน์ เนื่องจากการคัดเลือกในครั้งนั้น เห็นว่าบริษัท TIPS ให้ผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินแก่รัฐสูงกว่า จึงได้รับการคัดเลือกและเสนอต่อคณะรัฐมนตรี หลังจากนั้น ได้เกิดข้อท้วงติงว่าเป็นการผิดเงื่อนไข TOR ในข้อ 4.7 ซึ่งต่อมาได้มีการทบทวน โดยยึดถือเงื่อนไข TOR โดยเคร่งครัด ตามที่เลขานุการฯ ชี้แจงไปแล้ว

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอว่า ควรกำหนดผลตอบแทนทางด้านการเงินในเงื่อนไข TOR ให้ชัดเจน โดยให้เป็นผลตอบแทนทางด้านการเงินขั้นสุดท้าย โดยไม่มีการเสนอให้ส่วนลดแต่อย่างใด และหากนำเอาแผนธุรกิจมารวมไว้ด้วยกันในช่องการเงิน และพิจารณาไปพร้อมกัน ก็น่าจะป้องกันข้อร้องเรียนที่อาจเกิดขึ้นได้

เลขานุการฯ ชี้แจงว่า การคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ มิได้พิจารณาผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินสูงสุดแต่เพียงอย่างเดียว แต่ได้ให้ความสำคัญของข้อเสนอทางด้านเทคนิคเพิ่มขึ้น ขอให้บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ชี้แจงในวาระที่ 4 ต่อไป

ประเด็นที่ 4 มีการร้องเรียนว่า การทำเรือฯ มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุน แต่ไม่เปิดเผยในการประกวดราคา ทำให้ผู้เสนอบางรายจัดทำแผนการเงินโดยมีข้อสมมุติฐานว่า ได้รับการยกเว้นภาษีจึงไม่เป็นธรรมในการแข่งขันราคา ซึ่งข้อเท็จจริงในเรื่องนี้คือ ธรรมเนียมปฏิบัติที่ผ่านมาในการประกวดราคาท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังทุกท่าท่าเรือฯ ไม่ได้เป็นผู้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนให้กับเอกชนรายใด และผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะเป็นผู้ไปขอรับการส่งเสริมฯ เองในภายหลังทั้งสิ้น และในคราวประกวดราคาท่าเทียบเรือ C3 ท่าเรือฯ ก็ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนให้กับผู้ประกวดราคาตั้งแต่เริ่มโครงการ ต่อเมื่อปิดขายเอกสารประกวดราคาไปแล้ว ได้มีผู้ซื้อเอกสารหนึ่งรายสอบถามว่า ได้มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุนให้กับเอกชนหรือไม่ เนื่องจากสำนักงานคณะกรรมการ

ส่งเสริมการลงทุนได้เปลี่ยนแปลงข้อกำหนดใหม่เมื่อปี 2543 ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องขอรับการส่งเสริมการลงทุนให้กับเอกชนที่จะเข้ามาร่วมงานไว้ตั้งแต่ต้นก่อนจะออกประกาศเชิญชวน และต้องระบุในประกาศเชิญชวนด้วย ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังได้มีหนังสือขอรับการส่งเสริมการลงทุนไป เพื่อที่ว่าหากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนพิจารณาย้อนหลังให้ก็จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่จะเข้ามาลงทุนต่อไป อย่างไรก็ตาม สำนักงานฯ ได้มีหนังสือตอบว่า ไม่สามารถส่งเสริมการลงทุนได้ เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2546 ภายหลังจากมีการยื่นขอประกวดราคาในวันที่ 11 ตุลาคม 2545 ไปแล้ว การดำเนินการที่ผ่านมาจึงไม่ใช่เป็นการเอื้อประโยชน์หรือก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้เข้าประกวดราคารายใด และในการประกวดราคาครั้งนี้จะไม่เกิดเหตุการณ์ในกรณีเช่นนี้อีก เนื่องจาก ท่าเรือฯ ได้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนไว้เรียบร้อยแล้ว และจะระบุให้ชัดเจนในประกาศเชิญชวนต่อไป

ประเด็นที่ 5 มีการร้องเรียนว่ามีผู้เสนอราคาสูงสุดแต่ไม่ได้รับการคัดเลือกเพราะไม่ผ่านการพิจารณา ด้วยสาเหตุที่ว่า มีข้อสงวนสิทธิ์ในการจัดตั้งบริษัทใหม่มาบริหารท่าเทียบเรือ ซึ่งในกรณีดังกล่าว เงื่อนไข TOR เปิดให้จัดตั้งบริษัทใหม่ได้เฉพาะในกรณียื่นข้อเสนอในลักษณะการร่วมค้า (Joint Venture) เท่านั้น โดยต้องมีข้อตกลงร่วมค้าที่ชัดเจน แต่ผู้ยื่นข้อเสนอรายดังกล่าวเป็นผู้ยื่นข้อเสนอรายเดียว ไม่ได้ร่วมค้ากับผู้ใด เมื่อมีการสงวนสิทธิ์จัดตั้งบริษัทใหม่จึงผิดเงื่อนไข TOR อย่างชัดเจน และในกรณีนี้คณะกรรมการตรวจสอบและกลั่นกรองการประกวดราคาเห็นด้วยกับการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ เพราะหากการทำเรือฯ รับเงื่อนไขดังกล่าวจะส่งผลให้ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัดใดๆ ของบริษัทที่จะตั้งขึ้นใหม่ด้วย

มติที่ประชุม รับทราบปัญหาและข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการคัดเลือกเอกชนเข้าลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C3 ท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ สรุปเสนอ

3.2 เรื่องการปรับขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินการคัดเลือกเอกชนฯ

เลขานุการฯ เสนอว่า จากการประชุมครั้งที่ 1/2547 คณะกรรมการมีมติให้ทำการปรับแผนและขั้นตอนการดำเนินการคัดเลือกเอกชนฯ ให้เหมาะสมยิ่งขึ้น จึงเสนอที่ประชุมเพื่อรับทราบแผนและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อคัดเลือกเอกชนฯ ซึ่งจะมีการนัดประชุมอีกครั้งในวันที่ 31 พฤษภาคม 2547 เพื่อพิจารณาร่างขอบเขตของโครงการและร่างประกาศเชิญชวน ส่วนกำหนดการยื่นขอคือวันที่ 4 สิงหาคม 2547 หลังจากนั้นจะมอบหมายให้บริษัทที่ปรึกษาไปพิจารณาและนำผลการประเมินมาชี้แจงให้ที่ประชุมทราบในวันที่ 16 สิงหาคม 2547 และจะมีการประชุมต่อเนื่องอีก 3 ครั้ง เพื่อให้ได้ข้อยุติในผลการ

ประเมินข้อเสนอด้านเทคนิค เพื่อทำการเปิดซองข้อเสนอด้านการเงินและต่อรองราคาในวันที่ 6 กันยายน 2547 เพื่อเสนอผ่านกระทรวงคมนาคม ในวันที่ 9 กันยายน 2547 และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

เลขาธิการฯ สอบถามว่า การเสนอร่างเอกสารสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจนั้น สามารถยื่นก่อนที่จะได้ผู้ที่ผ่านการคัดเลือกแล้วได้หรือไม่ เพราะเป็นสัญญามาตรฐาน

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ให้ความเห็นว่า ส่วนใหญ่การส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจนั้น จะส่งให้หลังจากที่ได้คู่สัญญาแล้ว อย่างไรก็ตาม ก็สามารถส่งก่อนได้เพื่อทำการตรวจสอบในทุกข้อของสัญญาได้เร็วขึ้น แต่ถ้าหากมีบางส่วนที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม ก็สามารถส่งตามมาในภายหลังได้ เพื่อทำการตรวจทานอีกครั้งหนึ่ง

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอว่า สัญญาส่วนใหญ่ประกอบไปด้วย 2 ส่วน ส่วนแรกคือส่วนที่เป็นสัญญามาตรฐาน ซึ่งไม่ค่อยเกิดปัญหาในส่วนนี้ แต่อีกส่วนหนึ่งซึ่งเกิดปัญหามากคือส่วนที่เป็นสัญญาภาคผนวก ดังนั้น เห็นควรให้ส่งเอกสารสัญญาส่วนที่ 1 ซึ่งเป็นส่วนมาตรฐานไปก่อน ส่วนที่ 2 นั้น สามารถส่งตามไปหลังจากที่ได้ผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว เพื่อให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจทานว่ามีข้อขัดแย้งกันหรือไม่ ระหว่างสัญญาส่วนที่ 1 และสัญญาส่วนที่ 2

ประธานฯ เห็นควรให้ส่งเอกสารสัญญาส่วนที่ 1 ไปให้สำนักงานอัยการสูงสุดก่อน และส่งเอกสารสัญญาส่วนที่ 2 ตามไปภายหลังจากผู้ชนะการประกวดราคาแล้ว

นางสาวจรรววรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สอบถามว่า หลังจากที่มีการยื่นซองเอกสารการประกวดราคาฯ แล้วนั้น ผู้ยื่นซองสามารถชี้แจงเพิ่มเติมได้อีกหรือไม่ หรือว่ายึดรายละเอียดตามเอกสารที่ได้ยื่นมาแล้วเท่านั้น แต่ถ้าหากสามารถชี้แจงเพิ่มเติมได้ ควรให้ผู้ยื่นซองเอกสารฯ เข้ามาชี้แจงพร้อมๆ กัน เพื่อความยุติธรรม

เลขาธิการฯ ชี้แจงว่า เท่าที่ผ่านมาไม่มีการชี้แจงเพิ่มเติมจากผู้ยื่นเอกสารการประกวดราคาฯ เนื่องจากเกรงว่าการชี้แจงอาจเป็นการเปลี่ยนแปลงความหมายในเอกสารไปจากที่ควรจะเป็น อีกทั้งอาจทำให้เกิดความไม่โปร่งใสได้

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ เสนอว่า เนื่องจากการประกวดราคาครั้งนี้ มีการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อคอยให้คำปรึกษา ดังนั้น ถ้าหากบริษัทที่ปรึกษามีข้อสงสัยในเอกสารที่ยื่นมาแล้ว และเห็นควรว่าต้องมีการชี้แจงเพิ่มเติมก็สามารถทำได้ แต่จะเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเสนอที่เสนอมมาแล้วไม่ได้

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเห็นว่า ระยะเวลาในการต่อรองกับผู้ได้รับการคัดเลือกนั้นน่าจะสั้นเกินไป ควรขยายระยะเวลาการต่อรองออกไป เพราะเป็นโครงการขนาดใหญ่ ย่อมต้องการความรอบคอบและรัดกุมในการเจรจาต่อรอง

นายสุธารักษ์ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ให้ข้อสังเกตว่า ในวันที่ 4 สิงหาคม 2547 ผู้เข้าประกวดราคาฯ จะมายื่นซองเอกสารฯ และทางฝ่ายเลขานุการฯ จะนำซองเอกสารดังกล่าวไปเสนอให้กับคณะกรรมการต่อไป ดังนั้น ขอให้คณะกรรมการหารือกันก่อนการพิจารณานั้น ก่อนวันรับซองควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนว่าส่วนใดเป็นส่วนที่ต้องให้ความสำคัญในการให้คะแนน

ที่ประชุมหารือกัน และเห็นควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในรายละเอียดให้ชัดเจน หลังจากวันที่เปิดรับซอง คือวันที่ 4 สิงหาคม 2547 แล้ว แต่ต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้แล้วเสร็จก่อนทำการเปิดพิจารณาของข้อเสนอ เพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรมกับผู้ยื่นซองทุกราย

มติที่ประชุม รับทราบการปรับขั้นตอนและระยะเวลาในการดำเนินการคัดเลือกเอกชนตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ และให้นำข้อสังเกตของกรรมการและข้อสรุปในที่ประชุมไปดำเนินการด้วย

3.3 การขออนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ภาคเอกชน
ผู้เข้ามาลงทุนบริหารและประกอบการทำเหมืองแร่ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3

ฝ่ายเลขานุการฯ ชี้แจงว่า จากการประชุมครั้งที่ 1/2547 ได้มีข้อสงสัยเกี่ยวกับการขออนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุนแก่ภาคเอกชนผู้เข้ามาลงทุนบริหารและประกอบการทำเหมืองแร่ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 นั้น ทำเรื่องแหลมฉบับนี้ได้ทำหนังสือขอรับการส่งเสริมการลงทุน และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้อนุมัติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ในวันที่ 19 เมษายน 2547 ซึ่งจะได้นำเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนไประบุไว้ในประกาศเชิญชวนเอกชนในครั้งนี้ด้วย โดยโครงการนี้จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ดังนี้

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ตามมาตรา 28
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง วรรคสอง วรรคสี่ รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน
- ยกเว้นภาษีเงินได้จากเงินปันผล 8 ปี ตามมาตรา 34

การส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว มีเงื่อนไขว่า

- โครงการที่จะได้รับการส่งเสริมต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์การอนุมัติโครงการตามประกาศคณะกรรมการการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 และ 2/2543
- โครงการจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี โดยคณะรัฐมนตรีไม่มีความเห็นขัดแย้งเกี่ยวกับการให้การส่งเสริมการลงทุน
- การทำเรื่องแห่งประเทศไทยจะต้องระบุรายละเอียดไว้ในประกาศเชิญชวน (TOR) อย่างชัดเจนเพื่อให้ผู้เข้าร่วมประมูลทุกรายทราบโดยทั่วกันว่าผู้ชนะการประมูลจะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุนประการใด เพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการเสนอการประมูลงานและป้องกันมิให้เกิดปัญหาในภายหลังเมื่อผู้ชนะการประมูลยื่นขอรับการส่งเสริมการลงทุน

มติที่ประชุม รับทราบผลการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบังจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ตามรายละเอียดที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 เรื่องการพิจารณาร่างขอบเขตของโครงการและจัดทำความเห็นประเมินผลการคัดเลือกเอกชนฯ

ที่ปรึกษาได้นำเสนอร่างขอบเขตของโครงการฯ ให้ที่ประชุมพิจารณา ซึ่งสรุปประเด็นสำคัญ ได้ 22 ข้อ ดังนี้

1. ชื่อเอกสารประกวดราคา เอกสารประกวดราคาให้เอกชนลงทุนก่อสร้างบริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3)

2. คุณสมบัติเบื้องต้นผู้ประกวดราคา

2.1 ต้องไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย (ข้อ 4.2.1)

2.2 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย (ข้อ 4.2.2)

2.3 ในกรณีที่เป็นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศ จะต้องดำเนินการร่วมกันในลักษณะร่วมค้ำกับนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยอย่างน้อย 1 (หนึ่ง) รายและหากได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการประกวดราคา จะต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย โดยมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วตามข้อ 4. ก่อนวันลงนามในสัญญา

2.4 ผู้ประกวดราคาที่เป็นนิติบุคคลหรือเป็นกิจการร่วมค้า จะต้องมีทุนจดทะเบียน รวมกันไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) ในวันที่ยื่นซองประกวดราคา (ข้อ 4.2.4)

2.5 ต้องประกอบการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือประกอบการทำเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี (ข้อ 4.2.5)

2.6 นิติบุคคลที่ยื่นซองประกวดราคา ต้องเป็นนิติบุคคลรายเดียวกับที่ลงชื่อซื้อเอกสารประกวดราคาจาก PMB (ข้อ 4.2.6)

2.7 นิติบุคคลที่ยื่นซองประกวดราคา ต้องไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ประกวดราคารายอื่นที่เข้ายื่นซองประกวดราคาให้แก่ PMB ณ วันประกวดราคาหรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรมในการประกวดราคาครั้งนี้ เว้นแต่ผู้ถือหุ้นเป็นหน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ (ข้อ 4.2.7)

2.8 ผู้ประกวดราคาต้องไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการ หรือห้ามเข้าเสนอราคากับทางราชการ (ข้อ 4.2.8)

3. กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

3.1 PMB เป็นผู้มียุทธศาสตร์ในบรรดาทรัพย์สินในท่าเรือทั้งหมดที่ PMB จัดหา (ข้อ 2.4.2.1)

3.2 TLC เป็นผู้มียุทธศาสตร์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เครื่องมืออุปกรณ์ที่ TLC จัดหามาใช้งานในท่าเทียบเรือตลอดอายุสัญญา หลังจากสัญญาได้สิ้นสุดลงหรือมีการบอกเลิกสัญญาไม่ว่ากรณีใดให้บรรดาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ของ TLC ทั้งหมดตกเป็นทรัพย์สินของ PMB ทันที โดย TLC จะเรียกร้องค่าตอบแทนใดๆ จาก PMB ไม่ได้ (ข้อ 2.4.2.2)

4. เงื่อนไขการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทน

4.1 ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee)

ปีที่ 1-2	ปลอดค่าเช่าในระยะ 2 ปีแรก
ปีที่ 3	กำหนดค่าเช่าปีละ 650 ล้านบาท
ปีที่ 4-5	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,200 ล้านบาท
ปีที่ 6-10	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,350 ล้านบาท
ปีที่ 11-15	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,450 ล้านบาท
ปีที่ 16-20	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,600 ล้านบาท
ปีที่ 21-25	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,750 ล้านบาท
ปีที่ 26-30	กำหนดค่าเช่าปีละ 1,950 ล้านบาท
ปีที่ 31-35	กำหนดค่าเช่าปีละ 2,150 ล้านบาท
ปีที่ 36-40	กำหนดค่าเช่าปีละ 2,350 ล้านบาท

รวมเป็นเงินค่าเช่าคงที่ตลอดอายุสัญญา 66,050 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 12%) ณ ต้นสัญญา เป็นเงิน 8,891 ล้านบาท

4.2 ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ผู้เข้าประกวดราคาจะเสนอให้แก่ PMB ในอัตราเหมาเป็นรายปี

ค่าตอบแทนประจำปี ((Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) มีกำหนดระยะเวลาจ่ายค่าเช่าเป็นรายไตรมาส (ข้อ 3.2.6)

5. หนังสือค้ำประกัน

5.1 หนังสือค้ำประกันการก่อสร้างจะต้องมีวงเงินจำนวนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าการลงทุนของ TLC ตามแผนธุรกิจที่ TLC เสนอ โดยเงินดังกล่าวจะต้องไม่ต่ำกว่าจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) (ข้อ 3.2.10)

5.2 หนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทน และการปฏิบัติงานตามสัญญาต้องมีจำนวนเงินเท่ากับค่าตอบแทนรวมแต่ละปี สำหรับในปีที่ปลอดค่าตอบแทนตามสัญญาในปีที่ 1 ถึง 2 จะต้องมียอดเงินค้ำประกันเป็นจำนวนเงินเท่ากับ 50% ของค่าตอบแทนรวม ตามสัญญาในปีที่ 3 หากปีใดที่ค่าตอบแทนรวมเพิ่มขึ้น TLC ต้องวางหลักประกันเพิ่มเพื่อให้จำนวนเงินค้ำประกันทั้งหมดเท่ากับค่าตอบแทนรวมในแต่ละปี (ข้อ 3.2.10)

6. ระยะเวลาของสัญญา 40 ปี และมีสิทธิขอให้ต่อสัญญาได้อีก 10 ปี ทั้งนี้จะต้องมีการตกลงค่าเช่าใหม่โดย PMB จะพิจารณาจากผลประกอบการของ TLC ในช่วงสัญญาเช่าเดิม ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของแผนธุรกิจที่ TLC จะต้องยื่นใหม่ รวมถึงทรัพย์สินที่ตกเป็นของ PMB หลังสิ้นสุดสัญญาเดิม (ข้อ 3.2.11)

7. การเข้าใช้พื้นที่ทำเทียบเรือ PMB จะมอบพื้นที่ทำเทียบเรือให้ TLC ภายใน 15 วัน นับจากวันลงนามในสัญญา (ข้อ 3.3.1.1)

8. การประกันภัย TLC ต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองทรัพย์สินและวินาศภัย และชำระค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยที่จดทะเบียน หรือได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทย ตามเงื่อนไขและจำนวนเงินที่ PMB ได้ให้ความเห็นชอบ (ข้อ 3.3.7)

8.1 การประกันภัยทรัพย์สิน TLC ต้องทำประกันภัยเต็มจำนวนมูลค่าทรัพย์สินทั้งหมดที่ PMB จัดหาและที่ TLC จัดหาตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยให้ PMB เป็นผู้ได้รับประโยชน์ หากทรัพย์สินเกิดการสูญหาย หรือเสียหาย (ข้อ 3.3.7.1)

8.2 การประกันภัยคนงานและลูกจ้าง TLC ต้องทำประกันภัยคนงาน และลูกจ้าง ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ในขอบเขตงานที่ TLC รับผิดชอบตามสัญญา (ข้อ 3.3.7.2)

8.3 การประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่สาม TLC ต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองถึงความเสียหาย การสูญหายหรือการบาดเจ็บ ที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินหรือบุคคลที่สามจากการดำเนินงานตามสัญญาและการใช้ท่าเทียบเรือ (ข้อ 3.3.7.3)

8.4 การประกันภัยสินค้า TLC ต้องทำประกันภัยสินค้าทุกประเภท ในขณะที่อยู่ในอารักขาของตน โดยการประกันอัคคีภัย ประกันการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า ที่อาจเกิดขึ้นจากการละลายของตน ลูกจ้าง หรือผู้รับเหมาช่วง (ข้อ 3.3.7.4)

9. การใช้ท่าเทียบเรือ TLC ต้องใช้ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรทุก/ขนถ่าย เฉพาะสินค้าในระบบตู้สินค้าเท่านั้น ส่วนท่าเทียบเรือ A3 ใช้เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ โดยให้สามารถขนส่งตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป (ตามข้อ 3.3.13)

10. การขนส่งสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือ

10.1 TLC ต้องรับผิดชอบต่อการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกเข้าและออกจากท่าเรือ โดยจะต้องจัดระบบการขนส่งดังกล่าวเอง (ข้อ 3.2.21)

10.2 TLC ต้องรับผิดชอบต่อการขนถ่ายตู้สินค้า ขึ้น – หรือลงจากรถไฟ ด้วยเครื่องมือของ TLC เอง โดยประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย จนกว่า PMB พร้อมทั้งจะจัดตั้งผู้ประกอบการรถไฟ (Single Operator) ทั้งนี้ TLC จะต้องแบ่งรายได้ 33% ของค่าภาระยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟ (Rail Transfer Charges) ให้แก่ PMB (ข้อ 3.2.21)

11. ค่าปรับ 10,000 บาท ต่อวันต่อการกระทำผิดสัญญาแต่ละกรณี (ข้อ 3.2.22)

12. พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก PMB ได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการประกอบการไว้แล้ว ยกเว้นเครื่องมือยกขนสินค้า ซึ่ง TLC ต้องเป็นผู้จัดหาเอง (ข้อ 2.2.3)

13. การประกอบการ

13.1 TLC จะต้องเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือแรกได้ภายใน 18 (สิบแปด) เดือน นับจากวันเริ่มต้นของสัญญา และ จะต้องเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือต่อไปเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 100% ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น (ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 เท่ากับ 200,000, 800,000, 600,000, 800,000, 600,000 และ 600,000 ที่อียู ต่อปีความสามารถในการขนสินค้าของท่าเทียบเรือ A3 เท่ากับ 2,200,000 Revenue Ton (ข้อ 3.3.1.3)

13.2 การเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือ หมายถึงการที่ TLC สามารถที่จะรับและ/หรือส่งมอบตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือ เก็บรักษาตู้สินค้า และปั้นจั่นสามารถบรรทุกและ/หรือขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) ได้เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 25 (ยี่สิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 (หนึ่ง) คัน (ข้อ 3.3.1.3)

13.3 ต้องพัฒนาท่าเทียบเรือ รวมทั้งจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการยกขนตู้สินค้า (ข้อ 3.3.1.3)

13.4 ในกรณีที่ TLC ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้าได้น้อยกว่า 25 (ยี่สิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 (หนึ่ง) คัน (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) หรือผลงานรวมน้อยกว่า 45 (สี่สิบห้า) และ 60 (หกสิบ) ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ปั้นจั่นทำงานพร้อมกัน 2 (สอง) และ 3 (สาม) คัน ตามลำดับ (GROSS SHIPPRODUCTIVITY) หรือไม่สามารถให้บริการที่จำเป็นตามมาตรฐานการยอมรับของสากลแล้ว PMB มีสิทธิสั่งให้ TLC ปรับปรุงการให้บริการ และTLC จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นในทันที (ข้อ 3.3.1.4)

14. ระบบ MIS TLC ต้องติดตั้งระบบ MIS และเชื่อมโยงเข้ากับระบบคอมพิวเตอร์ของ ทลฉ. ภายใน 6 เดือน นับจากวันเริ่มประกอบการทำงานเรือเพื่อการใช้ EDI (ข้อ 3.3.2)

15. หลักประกันของประกันราคา 1,000 ล้านบาท และมีผลบังคับใช้ไม่น้อยกว่า 300 วัน (ข้อ 5.5)

16. เงื่อนไขสิ่งแวดล้อม TLC ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ทุกประการ และกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง จนได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฯ ก่อนดำเนินการ (ข้อ 3.3.15)

17. ทรัพย์สินทางปัญญา ในการบริหารและประกอบการ TLC จะต้องดำเนินการป้องกันให้ PMB พ้นจากการเรียกร้องใดๆ ทั้งปวงที่เกิดจากการละเมิดลิขสิทธิ์หรือสิทธิบัตร รวมตลอดทั้งทรัพย์สินทางปัญญาอื่นๆ ทุกชนิดของผู้อื่นในกรณีที่บุคคลภายนอกกล่าวอ้างหรือใช้สิทธิเรียกร้องว่ามีการละเมิดสิทธิดังกล่าว TLC จะต้องดำเนินการทั้งปวงเพื่อให้การกล่าวอ้างหรือการเรียกร้องดังกล่าวระงับสิ้นไปโดยเร็ว และหากต้องมีการรับผิดชอบ ค่าใช้จ่ายต่อบุคคลภายนอก เนื่องจากผลแห่งการละเมิดดังกล่าว TLC ต้องเป็นผู้ชำระค่าเสียหายและค่าใช้จ่าย รวมถึงค่าฤชาธรรมเนียม และค่าทนายความแทน PMB ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB (ข้อ 3.3.16)

18. อัตราค่าภาระ ใช้อัตราค่าภาระของ ทลฉ. (ภาคผนวก 2)

19. การยื่นขอประกันราคา ผู้ประกันราคาต้องยื่นเอกสารต่างๆ โดยแยกเป็นเอกสารนอกซองและในซองดังนี้

19.1 เอกสารนอกซอง ประกอบด้วยเอกสารแสดงสถานะและคุณสมบัติของผู้ประกันราคา (ข้อ 5.3.1)

19.2 เอกสารในซอง

ของหมายเลข 1 ประกอบด้วยเอกสารแสดงแผนการดำเนินธุรกิจ (ข้อ 5.3.2.1)

ของหมายเลข 2 ประกอบด้วยผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงิน (ข้อ 5.3.3.2)

20. หลักเกณฑ์การคัดเลือก หลักเกณฑ์การพิจารณาการคัดเลือกได้กำหนดไว้โดยย่อดังนี้

20.1 พิจารณาในด้านคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ประกวดราคา หากรายละเอียดไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับที่กำหนด ก็จะต้องไม่ผ่านการพิจารณาคัดเลือก (ข้อ 4.4.2.)

20.2 หากผู้ประกวดราคาผ่านเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก ตาม 1. แล้วขั้นตอนต่อไป PMB จะพิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ที่ผู้ประกวดราคาเสนอว่ามีความสมเหตุสมผลและน่าเชื่อถือเพียงใด โดยจะให้คะแนนจากหลักเกณฑ์ ดังนี้

20.2.1 ด้านคุณสมบัติและประสบการณ์

20.2.2 ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ

ผู้ประกวดราคาที่ได้อะแนนในข้อ 2.1 และ 2.2 รวมกันต่ำกว่าร้อยละ 80 (แปดสิบ) ของคะแนนเต็มทั้งหมดในข้อ 2.1 และ 2.2 รวมกัน จะต้องไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาและจะไม่มีการเปิดซองหมายเลข 2 คือข้อเสนอ "ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน" ซึ่งจะส่งกลับคืนให้แก่ผู้ยื่นซองพร้อมกับหลักประกันของผู้ประกวดราคา (ข้อ 4.4.3)

20.3 หากผู้ประกวดราคาผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 2 แล้ว PMB จะพิจารณาคะแนนด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่ให้ PMB ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมที่เสนอโดยผู้ประกวดราคา และจะพิจารณาเฉพาะผู้ที่ผ่านการพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 1 และข้อ 2 แล้วเท่านั้น โดยนำผลประโยชน์ตอบแทน ซึ่งได้คำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในอัตราส่วนลดที่กำหนดไว้ร้อยละ 12 (สิบสอง) ที่เสนอโดยผู้ประกวดราคาแต่ละรายมาเปรียบเทียบกัน โดยจะให้คะแนนจากหลักเกณฑ์ ที่กำหนดไว้ (ข้อ 4.4.4)

20.4 คะแนนเต็มที่ใช้ในการพิจารณาในข้อ 2 และ 3 มีดังนี้

คะแนนเต็มด้านคุณสมบัติและประสบการณ์ 40 (สี่สิบ) คะแนน

คะแนนเต็มด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 40 (สี่สิบ) คะแนน

คะแนนเต็มด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน

20 (ยี่สิบ) คะแนน

คะแนนเต็มรวมทั้งหมดในการพิจารณา 100 (หนึ่งร้อย) คะแนน

PMB จะจัดลำดับของผู้เข้าประกวดราคาตามคะแนนรวม และจะเชิญผู้ยื่นซองประกวดราคาที่ได้อะแนนสูงสุดอันดับแรกมาเจรจาต่อรอง หากไม่สามารถเจรจาต่อรองกันได้ PMB จะเรียกผู้ยื่นซองประกวดราคาที่ได้อะแนนอันดับถัดไปมาเจรจาตามลำดับ (ข้อ 4.4.5)

21. ราคาเอกสาร TOR ชุดละ 500,000 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)
(ข้อ 4. ในประกาศเชิญชวนฯ)

22. การสงวนสิทธิ์ PMB สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองประกวดราคารายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองประกวดราคาที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจขาดของ PMB ให้ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นซองประกวดราคาเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

PMB สงวนไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะยกเลิกการประกวดราคาตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองประกวดราคารายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองประกวดราคาที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ ในกรณีที่ การทำเรื่อง ได้เสนอขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี ตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติโครงการนี้ ผู้ยื่นซองประกวดราคาจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆมิได้ PMB สงวนสิทธิ์ที่จะแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไข หรือข้อกำหนดในแบบสัญญาให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด (ข้อ 8. ในประกาศเชิญชวนฯ)

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณาสาระสำคัญของร่างขอบเขตโครงการตามที่ที่ปรึกษาสรุปเสนอ ซึ่งที่ประชุมมีความคิดเห็น สรุปได้ดังนี้:

1) คุณสมบัติของผู้ประกวดราคา

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง มีความเห็นว่า เนื่องจากการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้มีข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีที่ว่าต้องการผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลกหรือ World Class จึงควรกำหนดคุณสมบัติให้ผู้ประกวดราคาใน TOR ข้อ 4.2.5 ว่า จะต้องมีความสามารถในการดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือประกอบการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี โดยควรจะกำหนดให้ชัดเจนลงไปว่าผู้ถือหุ้นหลัก (Major Shareholder) ควรมีประสบการณ์ดังกล่าว

ที่ปรึกษาชี้แจงว่า การกำหนดดังกล่าว อาจจะขัดกับคุณสมบัติที่กำหนดให้บริษัทใหม่ที่จัดตั้งจะต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลไทยเป็นผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 อีกทั้งผู้ประกอบการท่าเรือที่เป็นที่ยอมรับในระดับ World Class ส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างชาติ นอกจากนั้นแล้ว ประสบการณ์ดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเกณฑ์ในการให้คะแนนอยู่แล้ว ซึ่งสามารถพิจารณาให้คะแนนในส่วนนี้เพื่อให้ได้ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ตามที่ต้องการได้ ดังนั้น หากกำหนดไว้ตั้งแต่ต้นจะขัดกับข้อกฎหมายที่กำหนดให้บริษัทที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยต้องมีคนไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 หรือไม่

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอความเห็นเห็นว่า เนื่องจากจุดประสงค์ของการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ ส่วนหนึ่งต้องการผู้ประกอบการในระดับ World Class จึงควรระบุไว้ในข้อกำหนดเกี่ยวกับประสบการณ์ด้วย และ

ควรที่จะให้คำจำกัดความของคำว่าผู้ประกอบการทำเทียบเรือในระดับ World Class ด้วย นอกจากนั้น ยังเห็นว่าผู้ถือหุ้นหลักไม่จำเป็นต้องถือหุ้นถึงร้อยละ 50 ก็ได้

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เสนอความเห็น ว่าควรกำหนดไว้แต่เฉพาะผู้เข้าประกวดราคาจะต้องมีประสบการณ์ในการประกอบการทำเทียบเรืออย่างไร แทนการระบุว่าผู้ประกอบการระดับ World Class จะต้องมีความสมบัติอย่างไร เช่น จะต้องมิตู้สินค้านำเข้าเป็นจำนวนเท่าไร เป็นต้น เพราะการกำหนดลงไปชัดเจนอาจจะเป็นการกีดกันทางการค้า และจะผูกมัดในการประมูลมากเกินไป

ที่ประชุมสรุปความเห็นในประเด็นดังกล่าวว่า ควรกำหนดเป็นคุณสมบัติของผู้ประกอบการหลัก แทนการกำหนดให้เป็นคุณสมบัติของผู้ถือหุ้นหลัก หรือ Major Shareholder และให้ที่ปรึกษาไปพิจารณาในเรื่องคำจำกัดความของ World Class มาเสนอที่ประชุมในครั้งต่อไป

2) กำหนดการเริ่มประกอบการทำเทียบเรือ

นายณณกุลฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ให้ข้อสังเกตว่า ภายหลังจากเสร็จสิ้นการหาผู้ลงทุนประกอบการทำเทียบเรือทั้ง 6 ท่าในครั้งนี้อย่างเรียบร้อย จะพิจารณาโครงการขั้นที่ 3 ต่อไป ซึ่งหากมีการเปิดท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการ ขั้นที่ 3 ตามมาอย่างรวดเร็ว อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่ชนะการประมูลในโครงการทำเทียบเรือทั้ง 6 ท่า ในครั้งนี้ได้

เลขานุการฯ เสนอความเห็น ว่าตามร่าง TOR ที่นำเสนอ ข้อ 3.3.1.3 ระบุว่า "TLC จะต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือแรกได้ภายใน 18 (สิบแปด) เดือน นับจากวันเริ่มต้นสัญญา และ TLC จะต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือต่อไปเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 100% ของความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น เห็นว่า ควรเริ่มประกอบการทำเทียบเรือท่าต่อไปเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% ของความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น และตามข้อสังเกตของผู้แทนกระทรวงพลังงานสามารถเพิ่มความเข้าไปว่า การท่าเรือฯ จะไม่เริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกของโครงการทำเทียบเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 จนกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 มากกว่า 75% ของความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ ขั้นที่ 2 แล้ว

ที่ประชุมให้ที่ปรึกษาไปปรับปรุงเงื่อนไขตามความเห็นข้างต้น

3) ระยะเวลาของสัญญาและการต่ออายุสัญญา

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอทราบเหตุผลที่กำหนดระยะเวลาสัมปทาน 40 ปี ซึ่งที่ปรึกษาได้ชี้แจงว่า เนื่องจากการรวมท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่า เป็นโครงการเดียว ภายใต้อำนาจผู้ประกอบการรายเดียวตามมติคณะรัฐมนตรี ทำให้โครงการนี้เป็นโครงการขนาดใหญ่ใช้เงินลงทุนสูง ความเสี่ยงของผู้ประกอบการจึงสูงขึ้น

อีกทั้งการกำหนดอายุสัมปทานมิได้มีผลกระทบต่อมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ตอบแทนรายปี (Fixed Fee) ที่การทำเรือฯ จะได้รับ

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า โครงการขนาดใหญ่ดังกล่าว ผู้ประกอบการน่าจะมี Economy of Scale อยู่แล้ว

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า โครงการคัดเลือกเอกชนมาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่า ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียวนั้น ในรายงานการศึกษาสรุปว่า จะทำให้เกิด Economy of Scale ทำให้ภาคเอกชนมีอัตราผลตอบแทนการลงทุนสูงขึ้น และระยะเวลาคืนทุนสั้นลง และในรายงานการศึกษาได้วิเคราะห์ทางการเงินบนพื้นฐานของอายุสัญญา 30 ปี เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบในหลักการของโครงการแล้ว จึงควรใช้อายุสัญญา 30 ปี เพื่อไม่ให้ขัดกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

เลขาธิการฯ ให้ความเห็นว่า โครงการในครั้งนี้อย่างต่างกับการประกวดราคาหาผู้ประกอบการท่าเทียบเรือท่าเดียว เนื่องจากเป็นการรวมท่า 6 ท่าเข้าด้วยกัน และสามารถแบ่งการก่อสร้างและการเปิดให้บริการออกเป็น Phase ย่อยๆ ได้ประมาณ 3 Phase โดยแต่ละ Phase จะเริ่มในระยะเวลาต่างกัน อาจทำให้ผู้เข้ามาลงทุนได้รับผลกระทบในกรณีที่ใช้อายุสัญญาเพียง 30 ปี เพราะท่าเทียบเรือที่เปิดภายหลังจะมีอายุไม่ถึง 30 ปี

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นว่า ไม่ควรคาดเดาว่า ภาคเอกชนจะทำการก่อสร้างและประกอบการในช่วงใด ควรยึดถือมติคณะรัฐมนตรีเป็นหลัก หากกำหนดอายุสัญญาเป็น 30 ปี เอกชนจะจัดเวลาในการลงทุนก่อสร้างให้เหมาะสมเอง เพื่อให้ได้ผลกำไร

นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอความเห็นว่าการขยายอายุสัญญาออกไปหลังสิ้นสุดสัญญาเดิม ไม่ควรเขียนระบุลงไปในลักษณะเป็นการให้ต่อสัญญาออกไปได้ แต่ควรเป็นในลักษณะของการที่จะต้องเจรจาร่วมกันของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายก่อน ซึ่งเป็นเรื่องของหน่วยงานเจ้าของโครงการกับผู้ประกอบการที่จะพิจารณาในเรื่องของผลประโยชน์ตอบแทนที่จะให้กับรัฐอีกครั้งหนึ่ง

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ขอให้ที่ปรึกษาไปตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการต่ออายุสัญญาและนำมาพิจารณาประกอบในการประชุมครั้งต่อไปด้วย

ประธานฯ เห็นว่า อายุสัญญาควรจะเป็น 30 ปี ตามมติคณะรัฐมนตรีแต่เรื่องการให้สิทธิในการขอต่ออายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี นั้น ให้นำมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ข้อมูลของอายุสัญญาและการขยายอายุสัญญาของท่าเทียบเรืออื่นๆ ที่ได้ทำไว้แล้ว มาพิจารณาประกอบในการประชุมครั้งต่อไปอีกครั้งหนึ่ง หากไม่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรีก็น่าจะกำหนดไว้ได้

ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ฯ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็น ว่า ในส่วนของการขยายอายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปีนั้น สมควรมีการตรวจสอบกับมติคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการขยายอายุสัญญาสัมปทาน เพราะในกรณีของโครงการท่าเทียบเรือ C3 นั้น ในสัญญาได้ให้สิทธิผู้ประกอบการขอต่ออายุสัญญาออกไปได้ 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปี เช่นเดียวกัน หากไม่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรีก็สมควรให้เป็นไปในลักษณะเช่นเดียวกับโครงการท่าเทียบเรือ C3

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า หากไม่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรีก็ควรเขียนถ้อยคำเช่นเดียวกับที่ระบุไว้ในสัญญาของโครงการท่าเทียบเรือ C3 คือในลักษณะที่ว่าผู้ประกอบการมีสิทธิขอ แต่การทำเรือฯ สามารถสงวนสิทธิไม่ให้ขยายก็ได้

เลขาธิการฯ เสนอความเห็น ว่า ควรให้ที่ปรึกษาไปปรับตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนรายปี โดยค่าเช่าคงที่ (Fixed Fee) ในระยะเริ่มต้นสัญญาควรปรับลดแล้วไปเพิ่มในช่วงกลางและหลังของสัญญา เพื่อให้โครงการอยู่รอดได้ เนื่องจาก โดยปกติเมื่อเริ่มประกอบการจะมีต้นทุนค่าเข้ามาใช้บริการน้อย เพราะต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการรายเดิมอยู่แล้ว นอกจากนั้น ในข้อความข้อ 3.2.6 ที่กำหนดไว้ในลักษณะที่ว่าในอนาคตหากมีการปรับอัตราค่าภาระขึ้น การทำเรือฯ จะขอปรับเพิ่มส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมที่เอกชนเสนอมาด้วยนั้น เห็นว่า จะเป็นการไม่เหมาะสม เนื่องจาก โดยปกติท่าเรือจะไม่ปรับอัตราค่าภาระเพิ่มอยู่แล้ว เพราะต้องการรักษาระดับราคาค่าบริการให้ต่ำ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ได้ และเพื่อไม่ให้ผู้ใช้บริการเดือดร้อน และที่ผ่านมาไม่ได้มีการปรับค่าภาระขึ้นเลยตลอดเวลา 13 ปี ดังนั้น หากจะมีการปรับเพิ่มในอนาคตก็ควรปรับเท่าที่เฉพาะภาคเอกชนต้องรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากอัตราเงินเฟ้อเท่านั้น จึงไม่ใช่เป็นการปรับเพื่อต้องการรายได้เพิ่ม ซึ่งไม่ควรกำหนดเงื่อนไขในข้อนี้

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ขอให้ที่ปรึกษา ตรวจสอบการใช้ถ้อยคำต่างๆ ในเอกสาร TOR ให้ตรงตามที่เขียนไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ด้วย และให้หาข้อมูลว่าวิธีการคัดเลือกในครั้งนี้เป็นการประมูลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหรือไม่ โดยอาจหาการประมูลในโครงการอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกันมาเทียบเคียงด้วยก็ได้

นายสุรนนท์ฯ ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอให้ที่ปรึกษาทำทางเลือกการกำหนดค่าเช่ารายปี (Fixed Fee) มาให้ที่ประชุมพิจารณา ในคราวหน้า หลายๆ ทางเลือก โดยทดลองใช้อัตรา Discount Factor หลายๆ อัตรา ได้แก่ 12% และค่อยๆ ลดลงเป็น 11%, 10% เป็นต้น

สรุปความเห็นที่ประชุม ให้ที่ปรึกษาไปพิจารณาเพิ่มเติมใน 5 ประเด็นหลัก เพื่อนำเสนอที่ประชุมพิจารณาในคราวต่อไป ได้แก่

1. ประสิทธิภาพของผู้ประกอบการหลัก
2. ค่าจำกัดความของผู้ประกอบการทำเทียบเรือในระดับ World Class
3. กำหนดการเปิดให้บริการทำเทียบเรือที่เหลือ เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าถึง 75% ของขีดความสามารถแล้ว และการเปิดให้บริการทำเทียบเรือท่าแรกของโครงการ ชั้นที่ 3 เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าใช้บริการในโครงการ ชั้นที่ 2 เกิน 75% แล้ว
4. ให้นำมติดคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการต่ออายุสัญญามาประกอบการพิจารณา เรื่องการต่ออายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี
5. ให้จัดทำทางเลือกในการกำหนดค่าเช่าคงที่รายปี (Fixed Fee) โดยให้คงมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในแต่ละทางเลือกไว้ไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้เดิม

มติที่ประชุม ให้ที่ปรึกษาไปปรับปรุงรายละเอียดและหลักเกณฑ์ในร่างขอบเขตโครงการฯ รวมทั้งนำข้อสังเกตและข้อคิดเห็นของคณะกรรมการฯ ไปประกอบการปรับปรุงร่างขอบเขตโครงการฯ ก่อนนำเรื่องเสนอที่ประชุมฯ พิจารณาในคราวต่อไป ดังนี้

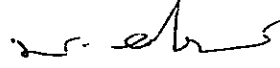
1. คุณสมบัติของผู้ประกวดราคาในเรื่องประสิทธิภาพของผู้ประกอบการหลัก
2. ค่าจำกัดความของผู้ประกอบการทำเทียบเรือในระดับ World Class
3. กำหนดการเปิดให้บริการทำเทียบเรือทำที่ยังไม่ได้เริ่มประกอบการ เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าสูงกว่า ร้อยละ 75 ของขีดความสามารถของทำเทียบเรือที่เปิดประกอบการแล้ว และการเปิดให้บริการทำเทียบเรือท่าแรกของโครงการ ชั้นที่ 3 เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าใช้บริการในโครงการ ชั้นที่ 2 สูงกว่า ร้อยละ 75 ของขีดความสามารถของทำเทียบเรือในโครงการ ชั้นที่ 2 รวมกัน
4. ให้นำมติดคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการต่ออายุสัญญามาประกอบการพิจารณา เรื่องการต่ออายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี
5. ให้จัดทำทางเลือกในการกำหนดค่าเช่าคงที่รายปี (Fixed Fee) โดยให้คงมูลค่าเงินปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในแต่ละทางเลือกไว้ไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้เดิม
6. ตรวจสอบการใช้ถ้อยคำต่างๆ ในร่างขอบเขตโครงการฯ ให้ตรงตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 รวมทั้งให้พิจารณาว่าวิธีการคัดเลือกในครั้งนี้เป็นการประมูลตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวหรือไม่

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

- ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 12.30น.

(ลงชื่อ)



(นายปัญญา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

24 พฤษภาคม 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ / ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจงานการประชุม

24 พฤษภาคม 2547

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 3/2547

ในวันจันทร์ที่ 31 พฤษภาคม 2547 เวลา 13.30 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายสุธารักษ์ ชีร์จันทร์	กรรมการ
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจรรวณ เสงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. นายไพรัช พรสมบูรณ์ศิริ	กรรมการ
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายภูมิใจ อัดตะนันท์	
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 รักษาการในตำแหน่งเจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบาย และแผน 8 ว. สำนักวิเคราะห์การลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายชาญวิทย์ เจียรธรวานิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงบประมาณ	
7. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
8. นายณภสินธุ์ มรกต	กรรมการ
9. รศ.ดร. สากล สถิตยวิทยานันท์	กรรมการ
10. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
11. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้ไม่มาประชุม

นายสุทธิพร จีระพันธุ์

กรรมการ

เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นางสาวจิรภัทร การประเสริฐกิจ

นักกฎหมายกฤษฎีกา 6ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

2. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

3. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์

ที่ปรึกษา

4. นายวิรุฒ บัญชะลิกษ์

ที่ปรึกษา

5. นายสาธิต ศรีเกษมวงษ์

ที่ปรึกษา

6. นายเกิดศักดิ์ พ่วงจินดา

ที่ปรึกษา

7. นางสาวภคินี พราหมณ์เทศ

ที่ปรึกษา

8. นายบัญชา อภัย

ผู้อำนวยการกองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

-ไม่มี-

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 2/2547 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 โดยที่ประชุมขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงบประมาณ ขอแก้ไขรายงานการประชุมหน้าที่ 7 บรรทัดที่ 7 ข้อความ “นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดให้ความเห็นว่า” แก้ไขเป็น “นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดให้ความเห็นว่า”

ประธานฯ ขอแก้ไขรายงานการประชุมหน้าที่ 8 บรรทัดที่ 11 ข้อความ “ที่ประชุมหารือกัน และเห็นควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในรายละเอียดให้ชัดเจน หลังจากวันที่เปิดรับซอง” แก้ไขเป็น “ที่ประชุมหารือกัน และเห็นควรให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนในรายละเอียดให้ชัดเจน หลังจากวันรับซอง”

ฝ่ายเลขานุการฯ ขอแก้ไขรายงานการประชุมดังนี้

- หน้าที่ 14 บรรทัดที่ 6 ข้อความ “20.2 หากผู้ประกวดราคาผ่านเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก ตาม 1. แล้ว” แก้ไขเป็น “20.2 หากผู้ประกวดราคาผ่านเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือก ตาม 20.1 แล้ว”

- หน้าที่ 14 บรรทัดที่ 11 ข้อความ “ผู้ประกวดราคาที่ได้คะแนนในข้อ 2.1 และ 2.2 รวมกันต่ำกว่าร้อยละ 80 (แปดสิบ) ของคะแนนเต็มทั้งหมดในข้อ 2.1 และ 2.2 รวมกัน จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณา” แก้ไขเป็น “ผู้ประกวดราคาที่ได้คะแนนในข้อ 20.2.1 และ 20.2.2 รวมกันต่ำกว่าร้อยละ 80 (แปดสิบ) ของคะแนนเต็มทั้งหมดในข้อ 20.2.1 และ 20.2.2 รวมกัน จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณา”

- หน้าที่ 14 บรรทัดที่ 16 ข้อความ “หากผู้ประกวดราคาผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 2 แล้ว” แก้ไขเป็น “หากผู้ประกวดราคาผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 20.2 แล้ว”

- หน้าที่ 14 บรรทัดที่ 19 ข้อความ “และจะพิจารณาเฉพาะผู้ที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติตามข้อ 1 และข้อ 2 แล้วเท่านั้น” แก้ไขเป็น “และจะพิจารณาเฉพาะผู้ที่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติตามข้อ 20.1 และข้อ 20.2 แล้วเท่านั้น”

- หน้าที่ 14 บรรทัดที่ 23 ข้อความ “คะแนนเต็มที่ใช้ในการพิจารณาในข้อ 2 และ 3 มีดังนี้” แก้ไขเป็น “คะแนนเต็มที่ใช้ในการพิจารณาในข้อ 20.2 และ 20.3 มีดังนี้”

- หน้าที่ 17 บรรทัดที่ 5 ข้อความ “นายสุธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ให้ข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า” แก้ไขเป็น “นายสุธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ได้ชี้แจงเพิ่มเติมว่า” และขจัดข้อความในหน้าที่ 17 บรรทัดที่ 10 ข้อความ “เพื่อให้ไม่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรี” ออก

มติที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 2/2547 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2547 ตามที่ได้แก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

-ไม่มี-

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะมีในสัญญา

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมพิจารณารายละเอียดร่างขอบเขตโครงการฯ ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปตามมติที่ประชุมครั้งที่ 2/2547 และขอให้ที่ปรึกษาฯ เสนอผลการปรับปรุงแก้ไขร่างขอบเขตโครงการดังกล่าวต่อที่ประชุม

ที่ปรึกษาฯ เสนอที่ประชุมพิจารณาร่างขอบเขตโครงการที่ได้ปรับปรุงแก้ไขใหม่ตามลำดับดังนี้

1. เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของการร่วมงานระหว่างภาคเอกชนและการทำเรือฯ ซึ่งมีใช้เป็นสัญญาเช่าอสังหาริมทรัพย์ จึงได้แก้ไขข้อความจาก "Terminal Leasing Company (TLC)" เป็น "Terminal Operating Company (TOC)" ในการนี้ได้ดำเนินการแก้ไขข้อความดังกล่าวที่ปรากฏอยู่ในส่วนต่างๆ ของร่างขอบเขตโครงการด้วยแล้ว

2. คุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอที่กำหนดไว้ในข้อ 4.2.5 ว่า "ผู้ประกวดราคาหรือนิติบุคคลผู้ถือหุ้นรายใดรายหนึ่งของผู้ประกวดราคาจะต้องมีประสบการณ์ในการประกอบการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือประกอบการทำเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี" แก้ไขเป็น "ผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ต้องมีประสบการณ์ในด้านการบริหารจัดการทำเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี" เพื่อให้มีความหมายชัดเจนยิ่งขึ้นตามข้อสังเกตที่ประชุมในครั้งที่แล้ว

3. เงื่อนไขการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทน เนื่องจากคราวที่แล้ว ที่ปรึกษาได้นำเสนอการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทน โดยคำนวณบนพื้นฐานของอายุสัญญา 40 ปี และคณะกรรมการฯ ขอให้ที่ปรึกษาแก้ไขโดยคำนวณบนพื้นฐานอายุสัญญา 30 ปีนั้น ที่ปรึกษาขอเสนอในช่วงท้ายของการประชุม เนื่องจาก ต้องมีการเสนอค่าตอบแทนรายปี (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Addition Fee) ที่คณะกรรมการฯ ขอให้เตรียมมาเสนอในหลายทางเลือก โดยมีค่า NPV ที่เท่ากัน

ที่ปรึกษาฯ เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาประเด็นเงื่อนไขในร่าง TOR ข้อ 3.2.6 เรื่องการปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี ที่ผู้ประกอบการจะต้องจ่ายให้แก่ PMB ในกรณีที่มีการปรับเพิ่มค่าภาระในอนาคต ตามสัดส่วนของอัตราค่าภาระที่เปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากในการประชุมครั้งที่ผ่านมายังไม่ได้ข้อสรุปว่าจะให้ตัดข้อความนี้ออกไปหรือไม่

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณาประเด็นการกำหนดให้มีการปรับเพิ่มผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมตามการปรับอัตราค่าภาระในอนาคต เพื่อให้ได้ข้อยุติ

ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็นเห็นว่า ควรมีการประเมินอัตราค่าภาระให้ชัดเจนตั้งแต่แรก ส่วนการกำหนดให้มีการปรับเพิ่มค่าเช่าที่เอกชนเสนอเพิ่มเติมเมื่อตอนยื่นข้อเสนอ หรือ Additional Fee เมื่อมีการปรับอัตราค่าภาระเพิ่มขึ้นในอนาคตนั้น เห็นควรตัดออกไป

ประธานฯ สอบถามว่า เนื่องจาก อัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังไม่เคยปรับเพิ่มมาเป็นระยะเวลา 13 ปี แล้ว หากมีการปรับเพิ่มในอนาคตจะมีผลกระทบอย่างไร

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ เสนอความเห็นเห็นว่า ระยะเวลาของสัญญา 30 ปีนั้น เป็นเรื่องในอนาคตที่ยังไม่ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ดังนั้น ควรระบุข้อความตามร่าง TOR ข้อ 3.2.6 ไว้ เพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของ

การทำเรือฯ เนื่องจากหากมีการเพิ่มอัตราค่าภาระดังกล่าวในอนาคต และต้องการปรับผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นก็สามารถทำได้ อย่างไรก็ตามการกระทำดังกล่าวต้องขึ้นอยู่กับการเจรจาต่อรองของคู่สัญญาด้วย การกำหนดข้อความดังกล่าวไว้จึงไม่ใช่ประเด็นที่จะทำให้เกิดผลเสีย

นายภูมิไจย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นด้วยกับผู้แทนจากสำนักงานประมาณฯ และให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ในสัญญาการประกอบการทำเทียบเรือที่ผ่านมานั้น มีการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกฉบับ ดังนั้น ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสัญญาในข้อนี้ อาจเกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ประกอบการรายเดิมได้ และหากจะมีการเปลี่ยนแปลง ก็ควรให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

เลขาอนุการฯ ชี้แจงว่า สัญญาของผู้ประกอบการรายเดิมนั้น การคัดเลือกจะตัดสินจากผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เอกชนเสนอเพิ่มเติม (Additional Fee) เป็นส่วนใหญ่ แต่สำหรับการคัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ ได้ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีที่มีได้เน้นผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินเป็นหลักในการพิจารณาการคัดเลือกเอกชนฯ เนื่องจากเกรงว่า ผู้ประกอบการอาจนำภาระด้านการเงินในส่วนนี้ ไปบวกเพิ่มกับค่าบริการในการยกขนตู้สินค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยรวมต่อผู้ประกอบการในภาคการส่งออกของประเทศ และในการคัดเลือกเอกชนครั้งนี้เป็นลักษณะรายเดียวเข้ามาลงทุนทำเทียบเรือทั้ง 6 ท่า ซึ่งแตกต่างจากการคัดเลือกเอกชนที่ผ่านมามีอยู่แล้ว จึงเห็นว่าลักษณะของสัญญาสามารถแตกต่างกันได้

นายณาสรินทร์ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความคิดเห็นว่า เมื่อมติคณะรัฐมนตรีมีความต้องการที่จะให้มีการประกอบการทำเทียบเรือแนวใหม่ โดยคัดเลือกผู้ประกอบการรายเดียวเพื่อความได้เปรียบทางด้านขนาด จึงเห็นว่าไม่น่าจะเป็นการเสียหายที่จะปรับรูปแบบของสัญญาใหม่ให้มีความสอดคล้องกับการบริหารทำเทียบเรือแนวใหม่ด้วย

นางสาวจารุวรรณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอความเห็นว่าการพิจารณาแนวทางการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีควรแยกเป็นสองส่วน ส่วนแรกเป็นแนวทางการคัดเลือกเอกชนที่ไม่ได้มุ่งเน้นที่ผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินเป็นหลัก เช่นที่ผ่านมา แต่ส่วนที่สอง เป็นเรื่องของเงื่อนไขสัญญาที่ควรกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ เพื่อผลประโยชน์ของการทำเรือฯ หากในอนาคตไม่มีการเจรจาปรับเพิ่มผลประโยชน์ตอบแทนก็ไม่เป็นเรื่องเสียหายแต่อย่างใด นอกจากนั้นแล้ว การปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) เพิ่มขึ้นหากมีการปรับค่าภาระนั้น เป็นประเด็นของข้อกฎหมายซึ่งเป็นเรื่องอนาคต ถ้าไม่มีกำหนดไว้แล้วหากถึงเวลาที่มีความจำเป็นก็จะมีทางออก

ที่ปรึกษาฯ เสนอความเห็นว่าการที่มีการเพิ่มอัตราค่าภาระและผู้ประกอบการต้องปรับเพิ่มผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมให้กับการทำเรือฯ จะเป็นปัญหาตรงที่ควรมีหลักเกณฑ์อย่างไรในการปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมนั้น และควรนำอัตราใดมาอ้างอิง

ในการปรับ เพราะถ้าจะกำหนดเป็นอัตราที่แน่นอนก็ทำได้ยาก เนื่องจากเป็นการกำหนดอนาคต จึงขอความคิดเห็นจากที่ประชุมในประเด็นนี้

เลขานุการฯ เสนอความคิดเห็นว่า ตามข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีที่ให้เน้นประโยชน์ของประเทศชาติโดยรวมสูงสุด มากกว่าประโยชน์ของหน่วยงานเป็นหลัก และหากต้องการผู้ประกอบการทำเรื่องขึ้นนำของโลก ก็ควรกำหนดเงื่อนไขที่ชักจูงผู้ประกอบการให้มาลงทุน โดยที่รัฐก็ไม่เสียประโยชน์ จึงเสนอว่า ควรกำหนดเป็นอัตราร้อยละ โดยหากการเพิ่มอัตราค่าภาระนั้นไม่เกินร้อยละ 20 ก็ไม่ต้องเปิดการเจรจาระหว่างคู่สัญญา แต่ถ้าเกินกว่านั้น ต้องมีการเจรจาเพื่อปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม

นายณอคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ให้ความเห็นว่า เห็นด้วยกับแนวทางการดำเนินการคัดเลือกเอกชนที่จะทำให้เกิดผลประโยชน์โดยรวมต่อประเทศชาติสูงสุด ตามนโยบายของรัฐบาล และควรกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ให้เป็นมาตรฐานตั้งแต่ต้น

ประธานฯ ให้ความเห็นว่า การกำหนดการเพิ่มอัตราค่าภาระเป็นร้อยละ 20 ตามที่เลขานุการฯ เสนอนั้น ตัวเลขที่แสดงความสามารถอธิบายถึงที่มาและเหตุผลว่าเหตุใดจึงต้องกำหนดเป็นร้อยละ 20 และเห็นว่าหากจะมีการปรับเพิ่มก็ไม่ควรให้สูงกว่าอัตราเงินเพื่อที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

เลขานุการฯ เสนอความคิดเห็นว่า อัตราเงินเพื่อในอนาคตไม่สามารถกำหนดได้แน่นอน จึงเห็นสมควรกำหนดไว้ที่ร้อยละ 20 หากมีการปรับอัตราค่าภาระเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 20 ก็ไม่ต้องเจรจาปรับผลประโยชน์เพิ่มเติม

นายสุธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง เสนอความคิดเห็นว่า การกำหนดอัตราค่าภาระของการทำเรื่อง เป็นอำนาจของรัฐ และรัฐมอบอำนาจให้การทำเรื่อง เป็นผู้ดำเนินการกำหนดและนำไปใช้ แต่ต้องไม่เกินอัตราค่าภาระที่รัฐกำหนดไว้ตอนแรก

ประธานฯ เสนอว่า หากกำหนดให้มีการปรับเพิ่มผลประโยชน์ตอบแทนในอนาคต ผู้ประกอบการก็จะสามารถผลักภาระไปยังผู้ใช้บริการและจะมีผลกระทบต่อผู้บริโภค ดังนั้นจึงไม่ควรกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้

นางสาวจรรวณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นว่า หากกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ จะสามารถเป็นทางออกในอนาคตได้ หากมีกรณีจำเป็นต้องนำมาใช้ และขอความคิดเห็นจากผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุดในเรื่องดังกล่าว

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เสนอความคิดเห็นว่า การที่จะกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้หรือไม่ ในอนาคตเป็นสิ่งที่คาดการณ์ได้ยาก และเห็นว่าควรกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้หรือไม่ก็ได้ ถ้าไม่กำหนดไว้ก็สมควรมีการพิจารณาผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่เอกชนเสนอให้เป็นที่ยึดเหนี่ยวและเหมาะสมเสียตั้งแต่ต้น

นายภูมิไจย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สอบถามว่า โดยทั่วไปการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ผู้ประกอบการเสนอเป็นสูตรการคิดคำนวณหรือกำหนดเป็นตัวเลขที่แน่นอน ถ้าเสนอเป็นสูตร Additional Fee จะยืดหยุ่นตามอัตราค่าภาระ แต่ถ้าเสนอเป็นตัวเลขที่แน่นอนแล้ว ก็จะไม่แปรผันตามอัตราค่าภาระ ถ้าหากมีการตัดเงื่อนไขที่ให้มีการปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม เมื่อมีการปรับอัตราค่าภาระเพิ่มขึ้นออกไป จะเกิดความไม่เท่าเทียมกันในคู่สัญญาฉบับอื่นๆ ที่ทำมาในอดีต

เลขาธิการฯ ชี้แจงว่า ในเงื่อนไข TOR กำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอทำประมาณการรายได้ โดยใช้อัตราค่าภาระตามที่ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบันเป็นฐาน

ประธานฯ สอบถามความเห็นของที่ประชุม แล้วสรุปว่าส่วนใหญ่เห็นควรให้ตัดเงื่อนไขที่กำหนดให้มีการปรับเพิ่มผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เมื่อมีการปรับอัตราค่าภาระเพิ่มขึ้นในอนาคตออกไป และประธานฯ ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า สำหรับความห่วงใยในประเด็นความไม่เท่าเทียมกันของสัญญาที่ทำไว้กับผู้ประกอบการรายเดิมนั้น ความเงื่อนไขสัญญาเดิมสามารถเปิดให้เจรจา และเป็นอำนาจของการทำเรื่อง อยู่แล้ว ที่จะไม่ปรับเพิ่มก็ได้ เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับสัญญาใหม่ในครั้งนี้

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงเพิ่มเติมเกี่ยวกับระยะเวลาของสัญญา เนื่องจากการประชุมครั้งที่แล้วให้ที่ปรึกษาทำการแก้ไขระยะเวลาของสัญญาจาก 40 ปี และสามารถขอขยายเวลาเพิ่มอีก 10 ปี เป็นระยะเวลา 30 ปี และสามารถขอขยายเวลาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ซึ่งที่ปรึกษาได้ทำการตรวจสอบมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องแล้ว เห็นว่าดำเนินการได้โดยไม่ขัดกับมติคณะรัฐมนตรี พร้อมทั้งได้แจกจ่ายสำเนามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2538 และสำเนาเอกสารสัญญาประกอบการทำเทียบเรือ A2, B5 และ C3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถขอต่ออายุสัญญาออกไปในลักษณะเช่นเดียวกัน ซึ่งฝ่ายเลขาธิการฯ ได้เตรียมมาให้กรรมการทุกท่านประกอบการพิจารณาด้วย

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานประมาณ เสนอว่า ไม่ควรมีการขยายระยะเวลาออกไปอีก 2 ระยะ เนื่องจากอายุสัญญา 30 ปีมีความเหมาะสมแล้ว และผู้ประกอบการสามารถทำกำไรได้ รวมทั้งอสังหาริมทรัพย์ต่างๆของผู้ประกอบการก็จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการทำเรื่อง เพราะฉะนั้น ไม่ควรกำหนดไว้เป็นข้อผูกพันกับการทำเรื่อง

นายณอคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน สอบถามว่า โครงการนี้จะมีการลงทุนและประกอบการพร้อมกันทุกท่าหรือจะแบ่งออกเป็นระยะ (Phase) ต่างๆ

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงว่า ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 กำหนดการเริ่มก่อสร้างภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2548 กำหนดแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2549 ส่วนท่าเทียบเรือ A3 จะเริ่มก่อสร้างภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549 กำหนดแล้วเสร็จภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2550 และท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 จะยังไม่เริ่มก่อสร้างทันที แต่กำหนดให้ก่อสร้างแล้ว

เสร็จภายใน 36 เดือน โดยอยู่บนพื้นฐานของการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าและความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ

เลขานุการฯ ชี้แจงว่า โครงการประกวดราคาในครั้งนี้แบ่งออกเป็น 3 Phase คือ Phase ที่ 1 ท่าเทียบเรือ A3, Phase ที่ 2 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ C1 และ C2 ส่วน Phase ที่ 3 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 ซึ่งผู้ประกอบการสามารถเลือกก่อสร้างท่าเทียบเรือ Phase ใดก่อนก็ได้เป็น Phase แรก แต่ต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 18 เดือน หลังจากนั้นให้เอกชนผู้ประกอบการเสนอมาในแผนธุรกิจว่าจะก่อสร้าง Phase ใดเป็น Phase ต่อไป แต่ถ้าหากปริมาณตู้สินค้าของ Phase แรกมีปริมาณถึงร้อยละ 75 ของ Capacity รวมใน Phase นั้น ก็ให้เปิดให้บริการท่าเทียบเรือใน Phase ต่อไป ซึ่งระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือในแต่ละ Phase จะเป็นไปตามแผนธุรกิจที่เอกชนเสนอมา แต่ถ้ามีตู้สินค้านำมาใช้บริการมีอัตราเติบโตเร็วกว่าแผนที่เสนอไว้ ก็ให้เริ่ม Phase ต่อไปได้เร็วขึ้นตามไปด้วย

นางสาวจรรววรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ข้อสังเกตว่า เมื่อเวลาผ่านไป หากปริมาณตู้สินค้าของ Phase แรกมีปริมาณไม่ถึงร้อยละ 75 ของ Capacity จะมีมาตรการอย่างไรในการก่อสร้าง Phase ต่อไป และเห็นควรกำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างท่าเทียบเรือทั้ง 3 Phase ให้ชัดเจน เพื่อเป็นการป้องกันการยืดเยื้อของการลงทุนและการเปิดบริการ

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงว่า ในอดีตที่ผ่านมา ท่าเรือแหลมฉบังยังไม่เคยมีการคัดเลือกเอกชนมาลงทุนในท่าเทียบเรือ 6 ท่าพร้อมกัน แต่ในครั้งนี้จะเป็นการให้เอกชนเข้ามาลงทุนในท่าเทียบเรือ 6 ท่าภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว จึงเป็นประเด็นว่า ระยะเวลาของการเริ่มเปิดท่าเทียบเรือในแต่ละ Phase จะเริ่มเมื่อใด หากยึดตามรายงานการศึกษา คือ เปิดครบทั้ง 3 Phase ภายใน 36 เดือน โดย Phase แรก ให้เริ่มเปิดได้ภายใน 18 เดือน และหลังจากมีตู้สินค้าเข้ามาใช้บริการใน Phase แรก ถึง 75% ของ Capacity แล้ว ก็จะต้องเปิดดำเนินการใน Phase ต่อไป ซึ่งจะต้องพิจารณาข้อเสนอด้านแผนธุรกิจของเอกชนที่เสนอมาประกอบด้วย

นายภูมิไฉย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า อาจใช้ปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 เป็นตัวกำหนดการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Phase ต่อไปในลักษณะที่ว่าหากท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 มีปริมาณตู้สินค้านำมาใช้บริการตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้ ก็ต้องมีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Phase ที่ 2 ต่อไป เพราะถ้าไม่มีการกำหนดเอาไว้ จะเป็นอุปสรรคต่อคณะกรรมการฯ ในการให้คะแนนข้อเสนอทางเทคนิคในกรณีที่มีผู้ยื่นข้อเสนอหลายราย แต่มีแผนการลงทุนและเปิดประกอบการแตกต่างกันมาก หากกำหนดไว้จะทำให้ง่ายต่อการตัดสินใจ

นางสาวจรรวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอว่า ไม่ควรมีการขยายระยะเวลาออกไป เนื่องจาก ระยะเวลาสัญญา 30 ปี นับว่าเพียงพอต่อการทำกำไรของเอกชนผู้ประกอบการฯ แล้ว รวมทั้งสัญญาฉบับนี้ได้เอื้อประโยชน์หลายๆ ด้านต่อผู้ประกอบการ เช่น เป็นโครงการประกอบการทำเทียบเรือ 6 ท่าโดยผู้ประกอบการรายเดียว และการไม่เน้นการพิจารณาด้านการเงินเป็นหลัก เป็นต้น และเห็นว่าการให้สิทธิขยายระยะเวลาสัญญาออกไปนั้น ต้องมีการพิจารณาผลประโยชน์ตอบแทนต่อรัฐ โดยต้องมีการจัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาผลประโยชน์ขึ้นก่อนที่จะมีการเจรจาต่อระยะเวลาสัญญา ดังนั้นเห็นว่าสามารถเจรจาเรื่องดังกล่าวได้ก่อนที่จะสัญญาจะหมดอายุอยู่แล้ว จึงไม่ควรกำหนดการขยายระยะเวลาสัญญาออกไปไว้ในร่างเงื่อนไขสัญญา และตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538 ไม่ต้องการให้กำหนดข้อความในลักษณะเป็นข้อผูกมัดดังกรณีตัวอย่างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประธานฯ สอบถาม กรณีสัญญาทำเทียบเรือ C3 ของท่าเรือแหลมฉบังได้มีการนามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538 มาประกอบการพิจารณาด้วยหรือไม่

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ชี้แจงว่า กรณีทำเทียบเรือ C3 นั้นเป็นสัญญาที่มีพื้นฐานมาจากสัญญาเช่าทำเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังในอดีต แต่ภายหลังมีการเปลี่ยนเป็นสัญญาร่วมทุน ซึ่งตามข้อกฎหมายไม่ได้กำหนดระยะเวลาของสัญญาไว้ว่าจะต้องไม่เกินกี่ปี ส่วนนี้ของมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538 นั้น เห็นว่าหากสามารถกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการขยายระยะเวลาของสัญญาไว้ก่อนที่จะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ก็สามารถทำได้ แต่หลังจากคณะรัฐมนตรีมีมติออกมาแล้วจะไปเพิ่มเติมเงื่อนไขที่มีลักษณะเป็นข้อผูกพันไม่ได้ หากจะขอเพิ่มเติมเงื่อนไขดังกล่าวก็ต้องเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ให้ข้อสังเกตว่า ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2547 มีข้อสรุปให้ระยะเวลาของสัญญาเป็น 30 ปี และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538 ด้วยแล้ว

ประธานฯ ให้ความเห็นว่า ตามมติคณะรัฐมนตรีอายุสัญญาของโครงการจะต้องกำหนดเป็น 30 ปี แต่ในเรื่องการให้เอกชนสามารถขอเจรจาต่ออายุสัญญาออกไปอีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปีนั้น เพื่อประโยชน์ของรัฐก็น่าจะทำได้

นายอนุคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ให้ข้อสังเกตว่า ตามปกติโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น ท่าเทียบเรือ หากมีการดูแลรักษาที่ดีแล้วก็จะสามารถใช้งานได้ถึง 60 หรือ 70 ปี ดังนั้นการให้สิทธิผู้ลงทุนประกอบการในการเจรจาต่ออายุอีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี ก็จะเป็นธรรมต่อผู้ลงทุน

นายณภสินธุ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็นเห็นว่า ธุรกิจทำเทียบเรือเป็นธุรกิจที่ใช้เงินลงทุนสูงและใช้ระยะเวลานานในการก่อสร้างจนกว่าจะเปิดดำเนินงานได้จริง ดังนั้นระยะเวลาสัญญา 30 ปีถือว่าไม่นานเท่าไรสำหรับธุรกิจนี้ หากมีการกำหนดเงื่อนไขให้สามารถขอเจรจาขยายระยะเวลาสัญญาออกไปได้ จะเป็นการจูงใจให้เอกชนสนใจเข้ามาลงทุน

ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็นเห็นว่า สมควรเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนที่เข้ามาลงทุน สามารถยื่นข้อเสนอขอต่ออายุสัญญาออกไปได้ เนื่องจากจะเป็นการจูงใจผู้ประกอบการทำเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพในระดับ World Class ให้เข้ามาลงทุนและประกอบการทำเทียบเรือตามนโยบายของรัฐบาล อย่างไรก็ตาม ควรเป็นเงื่อนไขที่ต้องขึ้นอยู่กับผลการเจรจาต่อรองของคู่สัญญา

นายณอคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน ให้ข้อสังเกตว่า จากการที่ได้เคยไปดูงานเกี่ยวกับทำเทียบเรือสำหรับขนถ่ายน้ำมันในประเทศสิงคโปร์ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่เข้าไปลงทุนในธุรกิจทำเทียบเรือประเภทนี้ในสิงคโปร์ด้วยเหตุผลที่ว่ามีการให้อายุสัมปทานที่ยาวจึงเป็นที่จูงใจ

ประธานฯ ให้ความเห็นเห็นว่า ถ้าระบุเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถยื่นข้อเสนอขอต่ออายุสัญญาออกไปได้อีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี ไว้ตั้งแต่ต้นก่อนเสนอผลการคัดเลือกเอกชนให้คณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบก็ไม่น่าจะขัดมติคณะกรรมการ เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2538 และอีกประการหนึ่ง ในการคัดเลือกเอกชนมาลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ B5 และ C3 ในอดีต ซึ่งเป็นโครงการที่มีมูลค่าเกินหนึ่งพันล้านบาท ก็เคยดำเนินการในลักษณะดังกล่าวมาแล้ว

นายภูมิไจย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอความเห็นเห็นว่า โดยหลักการแล้ว การพิจารณาโครงการใดจะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ ตามที่ได้จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการไว้เป็นหลัก และเห็นว่าในกรณีนี้โครงการฯ มีความเป็นไปได้ที่จะประกอบการในระยะเวลาสัญญา 30 ปี และยังสามารถคืนทุนได้ในระยะเวลาช่วงต้นๆ ของระยะเวลาประกอบการทั้งหมด และหลังจากสิ้นสุดสัญญาปีที่ 30 ลงไปแล้ว ลักษณะของสัญญาที่จะทำต่อไปจะไม่ใช้สัญญา BOT แต่จะเป็นสัญญาเช่า ประกอบกับการที่สัญญาไม่ได้ระบุเงื่อนไขการขอขยายระยะเวลาออกไป ไม่ได้หมายความว่าเอกชนผู้ประกอบการฯ จะไม่สามารถขอขยายระยะเวลาได้ และเมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาโครงการฯ แล้ว เห็นว่าผลตอบแทนที่ผู้ประกอบการจะได้รับในช่วงระยะเวลา 30 ปี ก็นับว่าเป็นการจูงใจในการลงทุนอยู่แล้ว

รศ.ดร. สากลฯ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็นเห็นว่า ตามมติคณะกรรมการ เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ต้องการให้มีการลงทุนโดยผู้ประกอบการรายเดียวทั้ง 6 ท่า ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนสูง เพื่อเป็นการจูงใจเห็นควรกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถเสนอขอเจรจาต่ออายุสัญญาออกไปไว้ในเงื่อนไข TOR ด้วย

รศ.ดร. สากลฯ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอความเห็นเห็นว่า ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ต้องการให้มีการลงทุนโดยผู้ประกอบการรายเดียวทั้ง 6 ท่า ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนสูง เพื่อเป็นการจูงใจให้เห็นควรกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถเสนอขอเจรจาต่ออายุสัญญาออกไปไว้ในเงื่อนไข TOR ด้วย

ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ฯ ผู้ทรงคุณวุฒิ เห็นว่า สมควรกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการสามารถเสนอขอต่ออายุสัญญาออกไปได้อีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี เพื่อเป็นการจูงใจให้มีเอกชนรายใหญ่และมีประสบการณ์เข้ามาลงทุนตามนโยบายของรัฐบาล และจะต้องพิจารณาในด้านยุทธศาสตร์เป็นหลักมากกว่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงิน

ประธานฯ สรุปความเห็นที่ประชุมส่วนใหญ่ว่า สมควรให้กำหนดระยะเวลาของสัญญาเป็น 30 ปี และผู้ประกอบการสามารถยื่นขอเสนอขอขยายระยะเวลาได้อีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี ตามที่เคยกำหนดมาในสัญญาประกอบการทำเทียบเรือต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง

ที่ปรึกษาฯ หรือที่ประชุมว่า ในการประชุมครั้งที่แล้ว ได้ข้อยุติว่า ในการกำหนดให้เปิดท่าเทียบเรือท่าถัดไป เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าใช้บริการในท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการอยู่สูงกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถและการท่าเรือฯ จะไม่เปิดท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 3 จนกว่าท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 จะมีปริมาณตู้สินค้าเกินกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถของท่าเทียบเรือในโครงการขั้นที่ 2 เพื่อเป็นการจูงใจผู้มาลงทุน ซึ่งประเด็นอยู่ที่ว่า การกำหนดขีดความสามารถของแต่ละท่าในรายงานการศึกษาอยู่บนพื้นฐานของการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน และการลงทุนจัดหาเครื่องมือยกตู้สินค้าที่เป็นไปได้ในเบื้องต้น แต่ในความเป็นจริงเอกชนอาจลงทุนสูงกว่าทำให้ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือสูงกว่าที่ได้ศึกษาเอาไว้ ดังนั้นจึงขอความเห็นจากที่ประชุมว่าควรใช้ตัวใดเป็นพื้นฐานการกำหนดขีดความสามารถระหว่าง Designed Capacity กับ Capacity จริงที่ท่าเทียบเรือสามารถรองรับได้ตามกำลังการลงทุนของเอกชนที่จะเสนอมาในแผนธุรกิจ

เลขานุการฯ เสนอว่า ควรคิด 75 เปอร์เซ็นต์จากขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจริงตามแผนการลงทุนที่เอกชนเสนอ เช่น กรณีท่าเทียบเรือ A3 ที่มีการประมาณตู้สินค้าไว้ 200,000 ทีอียู/ปีตามรายงานการศึกษา แต่ความสามารถจริงอาจรองรับได้ถึง 500,000 ทีอียู/ปี เพราะผู้ประกอบการอาจมีการเพิ่มศักยภาพในเครื่องมือยกขน โดยการซื้อปั้นจั่นหน้าท่าที่มีประสิทธิภาพสูงเกินกว่ามาตรฐานที่ทำการการศึกษาไว้

นายภูมิไฉย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอว่า ควรยึดปริมาณตู้สินค้าตามที่ศึกษาไว้ เนื่องจากในผลการศึกษาที่มีข้อเสนอแนะว่ามีความจำเป็นต้องเร่งเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือเพิ่มอีก 6 ท่าเพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นของประเทศ และหากท่าเทียบเรือแต่ละท่ามีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าสูงกว่าที่ศึกษาไว้ ก็ไม่มีความจำเป็นต้องเปิดท่าเทียบเรือ

เพิ่มขึ้นถึง 6 เท่า และหากกำหนดให้ใช้ขีดความสามารถตามที่เอกชนเสนอมาเป็นเกณฑ์ ไว้ในเงื่อนไข TOR จะไม่สอดคล้องกับรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการที่เสนอคณะรัฐมนตรี

นายณอคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน เสนอความเห็นว่าการจัดทำ TOR ไม่ควรกำหนดหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ให้รัดตัวจนเกินไป ไม่เช่นนั้นอาจไม่มีเอกชนรายใดสนใจมาลงทุน

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานปรมาณู เสนอว่า ควรกำหนดหลักเกณฑ์ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีก่อนในเบื้องต้น หากออกประกาศเชิญชวนไปแล้วไม่มีเอกชนรายใดมายื่นซอง จึงมาพิจารณากันอีกครั้งหนึ่ง และไม่ควรไปคาดการณ์แทนภาคเอกชนว่าจะไม่สนใจเข้ามาลงทุน

นายสุธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง เสนอว่า การกำหนดขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าดังกล่าว ควรอาศัยจากประสบการณ์จริงที่เกิดขึ้นในการประกอบการ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังมีประสบการณ์จากกรณีท่าเทียบเรือ C3 ดังนั้นควรให้ท่าเรือแหลมฉบังไปหาข้อมูลเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวมาเสนอให้ที่ประชุมพิจารณาต่อไป

ประธานฯ ขอให้ฝ่ายเลขาฯ หาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาการเริ่มเปิดท่าเทียบเรือทำต่อไปเมื่อปริมาณตู้สินค้าเกินกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการอยู่ก่อนหน้านี้มาพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไปเพื่อให้ได้ข้อยุติในประเด็นนี้ สำหรับประเด็นพิจารณาเงื่อนไข TOR และวาระการประชุมที่เหลือให้นำไปพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป โดยใช้เอกสารประกอบการประชุมเดิม

มติที่ประชุม 1. เห็นชอบให้ที่ปรึกษาปรับปรุงรายละเอียดและหลักเกณฑ์ในร่างขอบเขตโครงการฯ ดังนี้

- 1.1 เห็นชอบให้แก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความจาก "Terminal Leasing Company (TLC)" เป็น "Terminal Operating Company (TOC)"
- 1.2 เห็นชอบการกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอที่กำหนดไว้ในข้อ 4.2.5 โดยระบุว่า "ผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ต้องมีประสบการณ์ในด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี"
2. เห็นชอบให้ตัดเงื่อนไขที่กำหนดให้มีการปรับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่จ่ายให้แก่การทำเรือ ตามอัตราค่าภาระที่จะมีการปรับเพิ่มในอนาคต ออกไป

3. เห็นชอบให้กำหนดเงื่อนไขอายุสัญญาเป็น 30 ปี และผู้ประกอบการสามารถยื่นข้อเสนอขอต่ออายุสัญญาออกไปได้อีก 2 ครั้งๆ ละ 10 ปี เช่นเดียวกับที่เคยกำหนดไว้ในสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือท่าต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง
4. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ หาข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อนำมาประกอบการพิจารณา ในประเด็นการเริ่มเปิดประกอบการท่าเทียบเรือแต่ละท่าในการประชุม ครั้งต่อไป ซึ่งจะเป็นการประชุมพิจารณาประเด็นและวาระที่ค้างการพิจารณาต่อเนื่องจากการประชุมในครั้งนี้

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ
- ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 17.20 น.

(ลงชื่อ) 
(นายบัญชา อภัย)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
ผู้จัดรายงานการประชุม
31 พฤษภาคม 2547

(ลงชื่อ) 
(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม
8 มิถุนายน 2547

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 4/2547

ในวันจันทร์ที่ 14 มิถุนายน 2547 เวลา 13.30 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นางพรพิมล จุฑพันธ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจ กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจรรวณ เฮงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. นายไพรัช พรสมบุรณ์ศิริ	กรรมการ
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงานงบประมาณ	
7. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
8. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
9. นายณภสินธุ์ มรกต	กรรมการ
10. รศ.ดร. สากร สติติวิทยานันท์	กรรมการ
11. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
12. นายธีรยุทธ ทุมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นาย योगยศ ปาละนิตินา
กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. นาย สุธารักษ์ ชีร์จินท์
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง
3. นางสาว จีรภัทร การประเสริฐกิจ
นักกฎหมายกฤษฎีกา 6ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
4. นาย ไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
5. นาวาโท วิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
6. นาย สาริต ศรีเกษมวงษ์ ที่ปรึกษา
7. นาย วสุตม์ บุญชะลิกษ์ ที่ปรึกษา
8. นางสาว กคินี พรหมณเฑศ ที่ปรึกษา
9. นาย บัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 13.45 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 3/2547 เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2547 โดยที่ประชุมขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้

นายวรพงษ์ฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้

หน้าที่ 8 ย่อหน้าที่ 4 บรรทัดที่ 2 ข้อความ “นายภูมิใจ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า อาจใช้ปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ” แก้ไขเป็น “นายภูมิใจ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สอบถามที่ปรึกษาฯ ว่าจะสามารถใช้ปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ”

หน้าที่ 8 ย่อหน้าที่ 4 บรรทัดที่ 3 ข้อความ “อาจใช้ปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 เป็นตัวกำหนดการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Phase ต่อไป ในลักษณะที่ว่าหากท่าเทียบเรือ phase ที่ 1 มีปริมาณตู้สินค้าครบตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้” แก้ไขเป็น “อาจใช้ปริมาณตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 เป็นตัวกำหนดการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Phase ต่อไป ได้หรือไม่ หากท่าเทียบเรือ phase ที่ 1 มีปริมาณตู้สินค้าครบตามข้อกำหนดที่กำหนดไว้”

หน้าที่ 10 ย่อหน้าที่ 5 บรรทัดที่ 4 ข้อความ “โดยหลักการแล้ว การพิจารณาโครงการใดจะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ ตามที่ได้จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการไว้เป็นหลัก และเห็นว่าในกรณีนี้โครงการฯ” แก้ไขเป็น “โดยหลักการแล้ว การพิจารณาโครงการใดจะพิจารณาถึงความเป็นไปได้ของโครงการ ตามที่ได้จัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการไว้เป็นหลัก และเห็นว่าข้อเสนอโครงการซึ่งคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้วนั้น”

หน้าที่ 10 ย่อหน้าที่ 5 บรรทัดที่ 7 เพิ่มข้อความ “ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้น การท่าเรือจะสามารถดำเนินการตามแนวทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์ว่าจะบริหารเองหรือจ้างเอกชนบริหาร” ต่อท้ายข้อความ “แต่จะเป็นสัญญาเช่า”

หน้าที่ 11 ย่อหน้าที่ 5 บรรทัดที่ 2 เพิ่มข้อความ “ซึ่งเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาอนุมัติโครงการของคณะรัฐมนตรี” ต่อท้ายข้อความ “ควรยึดปริมาณตู้สินค้าตามที่ศึกษาไว้”

หน้าที่ 11 ย่อหน้าที่ 5 บรรทัดที่ 4 ข้อความ “และหากท่าเทียบเรือแต่ละท่ามีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าสูงกว่าที่ศึกษาไว้” แก้ไขเป็น “และหากใช้สมมุติฐานว่าท่าเทียบเรือแต่ละท่ามีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าสูงกว่าที่ศึกษาไว้”

หน้าที่ 12 บรรทัดที่ 2 ข้อความ “และหากกำหนดให้ใช้ขีดความสามารถตามที่เอกชนเสนอมาเป็นเกณฑ์ ไว้ในเงื่อนไข TOR จะไม่สอดคล้องกับรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการที่เสนอคณะรัฐมนตรี” แก้ไขเป็น “และหากกำหนดให้ใช้ขีดความสามารถตามที่เอกชนเสนอมาเป็นเกณฑ์ ไว้ในเงื่อนไข TOR ก็จะไม่สอดคล้องกับรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการที่เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี” และตัดข้อความ “ก็ไม่มีมีความจำเป็นต้องเปิดท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นถึง 6 ท่า” ออก

นางสาวจรรวณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ขอแก้ไขรายงานการประชุม หน้าที่ 9 ย่อหน้าที่ 1 โดยขอตัดข้อความ “ดังกรณีตัวอย่างของการรถไฟแห่งประเทศไทย” ออก

นายไพรัช ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ขอให้รายงานการประชุม หน้า 9 ย่อหน้า 3 บรรทัดที่ 2 ข้อความ “กรณีทำเทียบเรือ C3 นั้น เป็นสัญญาที่มีพื้นฐานมาจากสัญญาเช่าทำเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังในอดีต” แก้ไขเป็น “กรณีทำเทียบเรือ C3 นั้น เป็นสัญญาที่มีพื้นฐานมาจากสัญญาเช่าทำเทียบเรือของการท่าเรือในอดีต” และเพิ่มข้อความ “ซึ่งในการเช่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ห้ามเช่าอสังหาริมทรัพย์เกินกว่า 30 ปี” ต่อท้ายข้อความที่แก้ไข

ที่ปรึกษาฯ ขอให้รายงานการประชุมดังนี้

หน้าที่ 4 ข้อ 3 บรรทัดที่ 5 ขอดัดข้อความ “และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Addition Fee)” ออก

หน้าที่ 7 ย่อหน้าที่ 7 บรรทัดที่ 3 ข้อความ “ส่วนทำเทียบเรือ A3 จะเริ่มก่อสร้างภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2549” แก้ไขเป็น “ส่วนทำเทียบเรือ A3 จะเริ่มก่อสร้างภายในเดือนมกราคม พ.ศ. 2548”

เพิ่มข้อความ “โดยจะเริ่มก่อสร้างในเดือนมกราคม 2549 และเปิดดำเนินการ เดือนมกราคม 2551 ซึ่งรวมระยะเวลาทั้งสิ้น 36 เดือน จึงจะเปิดดำเนินการได้ครบทุกท่า” ต่อท้ายข้อความ “และทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 จะยังไม่เริ่มก่อสร้างทันที”

และตัดข้อความ “แต่กำหนดให้ก่อสร้างแล้วเสร็จภายใน 36 เดือน โดยอยู่บนพื้นฐานของการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าและความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ” ออก

หน้าที่ 8 ย่อหน้าที่ 3 บรรทัดที่ 5 ตัดข้อความ “โดย Phase แรก ให้เริ่มเปิดได้ภายใน 18 เดือน และหลังจากมีตู้สินค้าเข้ามาใช้บริการใน Phase แรก ถึงร้อยละ 75 ของ Capacity แล้ว ก็จะต้องเปิดดำเนินการใน Phase ต่อไป ซึ่งจะต้องพิจารณาข้อเสนอด้านแผนธุรกิจของเอกชนที่เสนอมาประกอบด้วย” ออก

หน้าที่ 11 ย่อหน้าที่ 3 บรรทัดที่ 5 ย้ายข้อความ “ซึ่งประเด็นอยู่ที่ว่าการกำหนดขีดความสามารถของแต่ละท่าในรายงานการศึกษาอยู่บนพื้นฐานของการออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน และการลงทุนจัดหาเครื่องมือยกตู้สินค้าที่เป็นไปได้ในเบื้องต้น แต่ในความเป็นจริงเอกชนอาจลงทุนสูงกว่าทำให้ขีดความสามารถของท่าเทียบเรือสูงกว่าที่ได้ศึกษาเอาไว้ ดังนั้นจึงขอความเห็นจากที่ประชุมว่าควรใช้ตัวใดเป็นพื้นฐานการกำหนดขีดความสามารถระหว่าง Designed Capacity กับ Capacity จริงที่ทำเทียบเรือสามารถรองรับได้ตามกำลังการลงทุนของเอกชนที่จะเสนอมาในแผนธุรกิจ” เป็นอีกย่อหน้าถัดจากย่อหน้าเลขานุการฯ “เสนอว่า ควรคิด 75 เปอร์เซ็นต์จากขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจริงตามแผนการลงทุนที่เอกชนเสนอ”

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 3/2547 เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2547 ตามที่ได้แก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ
 -ไม่มี-

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะมีในสัญญา

เลขานุการฯ ขอให้ที่ปรึกษาฯ เสนอเงื่อนไขสำคัญในร่างขอบเขตโครงการฯ ที่ยังไม่ได้ข้อสรุปจากการประชุมครั้งที่ 3/2547 ให้ที่ประชุมพิจารณาเพื่อให้ได้ข้อยุติต่อไป

ที่ปรึกษาฯ เรียนที่ประชุมว่า จากมติที่ประชุมครั้งที่ 3/2547 ให้กำหนดอายุสัญญา 30 ปี และผู้ประกอบการสามารถขอต่ออายุสัญญาออกไปได้อีก 2 ครั้ง ๆ ละ 10 ปี นั้น จะกำหนดข้อความในร่าง TOR ในประเด็นดังกล่าวว่า “หลังสิ้นสุดสัญญา TOC สามารถยื่นคำร้องขอให้ต่อสัญญาได้อีก 2 (สอง) ระยะ ๆ ละ 10 (สิบ) ปี แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่คู่สัญญายอมรับร่วมกัน โดย PMB จะพิจารณาจากผลประกอบการของ TOC ในช่วงระยะเวลาของสัญญานี้ ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของแผนธุรกิจที่ TOC เสนอต่อ PMB ใหม่ โดยจะต้องมีการตกลงค่าตอบแทนใหม่บนพื้นฐานทรัพย์สินที่ตกเป็นของ PMB หลังสิ้นสุดสัญญานี้ TOC จะต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาลงทุน บริหารและประกอบการเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการเดิมจะสิ้นสุดลง

การทำเรื่องฯ ทรงไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะให้บริษัทต่อสัญญาหรือไม่ก็ได้ หากพิจารณาแล้วเห็นชอบให้บริษัทต่อสัญญา การทำเรื่องฯ จะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรและสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือเพิ่มเติมเงื่อนไขสัญญาเดิมทุกประการ”

ส่วนประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อยุติคือ TOC จะต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือท่าแรกภายใน 18 เดือน นับจากวันเริ่มต้นของสัญญา และ ต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือท่าต่อไปเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น โดยที่การกำหนดปริมาณตู้สินค้าไว้ที่ร้อยละ 75 ของขีดความสามารถนั้น ควรคิดบนพื้นฐานใดระหว่างขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าตาม Designed Capacity หรือ ขีดความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าจริง (Actual Capacity) ที่ผู้ประกอบการสามารถทำได้ จึงขอความเห็นจากที่ประชุมเพื่อนำไปสู่ข้อยุติต่อไป

ประธานฯ ขอให้ที่ปรึกษาฯ รายงานการกำหนดระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือตามที่ได้จัดทำรายงานการศึกษา เพื่อให้คณะกรรมการได้พิจารณา

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงว่า ตามรายงานการศึกษา ต้องเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือทุกท่าภายในระยะเวลา 36 เดือน นับจากเริ่มต้นสัญญา แต่เนื่องจากในการประชุมครั้งที่แล้ว คณะกรรมการมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมว่า ระยะเวลาดังกล่าวมีความเหมาะสมหรือไม่ เนื่องจาก

มีความกระชั้นชิดเกินไป จึงมีประเด็นว่า ควรใช้ Designed Capacity หรือ Actual Capacity มาเป็นตัวกำหนดระยะเวลาในการเปิดท่าเทียบเรือ

เลขานุการฯ เสนอว่า โครงการนี้ แบ่งเป็น 3 Phase สำหรับ Phase แรก ท่าเทียบเรือ A3 นั้น ควรกำหนดให้เปิดประกอบการได้ภายใน 18 เดือน ส่วน Phase ที่ 2 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 ให้เริ่มก่อสร้างหลังลงนามในสัญญาไม่เกิน 1 ปี และเริ่มเปิดประกอบการภายในไม่เกิน 3 ปี และหลังจากที่เริ่มเปิดดำเนินการใน Phase ที่ 2 เป็นเวลา 1 ปี ให้เริ่มก่อสร้าง Phase ที่ 3 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 โดยการก่อสร้างใช้เวลาไม่เกิน 3 ปี ให้เริ่มเปิดดำเนินการได้ ซึ่งระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือดังกล่าวจะสอดคล้องกับการพยากรณ์การเติบโตของตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้ว ตามที่เป็นจริงในปัจจุบัน

สำหรับการกำหนดขีดความสามารถเพื่อใช้เป็นฐานในการเปิดท่าเทียบเรือท่าต่อไปนั้น ควรพิจารณาจากขีดความสามารถในการขนถ่ายจริง (Actual Capacity) เนื่องจากปัจจุบันท่าเทียบเรือตู้สินค้าทุกท่าที่ได้เปิดดำเนินการมีขีดความสามารถจริงในการขนถ่ายสูงกว่า Designed Capacity ตัวอย่างเช่น ท่าเทียบเรือ C3 กำหนด Designed Capacity ไว้ที่ 600,000 ทีอียู/ปี แต่ความสามารถจริงทำได้ 900,000 ทีอียู/ปี และท่าเทียบเรือ B5 กำหนด Designed Capacity ไว้ที่ 300,000 ทีอียู/ปี แต่ความสามารถจริงทำได้มากกว่า 800,000 ทีอียู/ปี ดังนั้น ขีดความสามารถจริงควรกำหนดโดยมีสมมุติฐานจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 200,000 ทีอียู ต่อความยาวหน้าท่า 100 เมตร ด้วยเหตุผลที่ว่าในปัจจุบันท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น มีขีดความสามารถเกินกว่า 200,000 ทีอียู ต่อความยาวหน้าท่า 100 เมตร เนื่องจากเอกชนได้ลงทุนซื้ออุปกรณ์ในการยกขนตู้สินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงกว่าที่ได้ศึกษาไว้ ดังนั้น จึงควรกำหนดให้ท่าเทียบเรือ Phase ที่ 3 เริ่มก่อสร้างหลังจากท่าเทียบเรือ Phase ที่ 2 เปิดดำเนินการไปแล้ว 1 ปี ระยะเวลาก่อสร้างไม่เกิน 3 ปี หรือเมื่อปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเกินร้อยละ 75 ของ Capacity รวมทั้งหมดของท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 และ Phase ที่ 2 รวมกันก็ให้เริ่มเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือใน Phase ที่ 3 ทันที แล้วแต่ว่าเหตุการณ์ใดมาถึงก่อน

ประธานฯ เห็นว่า ระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือ Phase ที่ 1 และ Phase ที่ 2 จะไม่มีเงื่อนไขเรื่องปริมาณตู้สินค้ามาเกี่ยวข้อง เพราะมีการกำหนดระยะเวลาเปิดแน่นอน และเป็นไปตามรายงานการศึกษา จะมีเฉพาะท่าเทียบเรือ Phase ที่ 3 เท่านั้นที่มีเงื่อนไข 2 ประการ คือ ให้ทำการก่อสร้างภายในปีที่ 4 ของสัญญา และเปิดดำเนินการภายในปีที่ 7 ของสัญญา หรือเริ่มเปิดดำเนินการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือใน Phase ที่ 1 และ 2 รวมกัน เกินกว่าร้อยละ 75 ขีดความสามารถรวมกันทั้ง 2 Phase ดังนั้นหากเงื่อนไขใดถึงกำหนดก่อนก็ต้องดำเนินการทันที ซึ่งในส่วนของ Phase ที่ 1 และ 2 นั้น ถือว่าดีกว่า

ที่กำหนดไว้ในรายงานการศึกษา ส่วนใน Phase ที่ 3 นั้น ขอให้ที่ประชุมพิจารณาตามที่เลขานุการฯ เสนอ

นายวรพงศ์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เห็นว่า จากผลของรายงานการศึกษาที่เสนอประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าในแต่ละปีจะต้องมีการก่อสร้างทำเทียบเรือใดบ้าง กำหนด Capacity ไว้เท่าใด รวมทั้งมีการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าไว้ด้วย โดยกำหนดการเปิดทำเทียบเรือทั้งหมดภายในปี 2551 ดังนั้น จะใช้ตัวเลขใดในการจัดทำร่าง TOR ฉบับนี้

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงว่า สำหรับการเปิดประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1 และ C2 เป็นไปตามการศึกษาแล้ว ส่วนทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 ถ้ายึดตามรายงานการศึกษาที่กำหนดขีดความสามารถตาม Designed Capacity แล้ว จะต้องเปิดภายใน 36 เดือน แต่ถ้าจะยืดหยุ่นพิจารณาตามความสามารถที่ผู้ประกอบการทำได้จริงจะต้องขยายระยะเวลาในการประกอบการทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3 ออกไปในปีที่ 7 ซึ่งต่างจากรายงานการศึกษาของที่ปรึกษาฯ ดังนั้น จึงขอให้คณะกรรมการฯ พิจารณา

นายวรพงศ์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอว่า เหตุผลหลักที่ทำให้การประมูลครั้งนี้รวม 6 ท่าเข้าด้วยกัน เนื่องจากผลรายงานการศึกษาซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว พบว่าปริมาณตู้สินค้าจะเพิ่มขึ้นจนท่าเทียบเรือที่ประกอบการอยู่แล้วไม่สามารถรองรับได้ ทำให้ต้องเปิดทำเทียบเรือเพิ่ม หากมีการเปลี่ยนแปลงตัวเลขของ Capacity ใน TOR เก่งว่าอาจจะเกิดปัญหาตามมาภายหลังได้

นาย योगยศฯ กรรมการ การท่าเรือ รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ เสนอความเห็นเห็นว่า ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 3.5 ล้านที่อียู ซึ่งมากกว่าขีดความสามารถในการขนถ่ายที่คาดการณ์จาก Designed Capacity และในอนาคตจะมีอัตราการเติบโตของตู้สินค้าอีกประมาณปีละ 15% หากพิจารณาจากข้อมูลจริงที่เกิดขึ้นแล้ว เห็นว่าการกำหนดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าร้อยละ 75 โดยพิจารณาจากความสามารถในการขนถ่ายจริง (Actual Capacity) น่าจะจูงใจผู้ประกอบการ และหากมีการกำหนดให้ทำเทียบเรือทั้ง 3 Phase ต้องเปิดดำเนินการภายใน 36 เดือน จะเป็นการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือไม่เต็มที่เนื่องจากปริมาณตู้สินค้าผ่านท่ายังไม่เพียงพอ

นางสาวจรรุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอว่าการดำเนินการก่อสร้างทำเทียบเรือพร้อมกันทั้ง 3 Phase คงเป็นไปได้ยาก แต่ควรหาข้อประนีประนอมในประเด็นนี้ และเห็นว่าควรมีการกำหนดเงื่อนไขด้านระยะเวลาการเปิดทำเทียบเรือทั้งหมดของโครงการ เพื่อเขียนข้อกำหนดใน TOR ให้ชัดเจน

นางพรพิมลฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง เสนอความเห็น ว่า หากมีการเปิดดำเนินการทำเทียบเรือซ้ำ การจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนรายปีย่อมซ้ำตามไปด้วย เนื่องจากเป็นเหตุและผลกันในเชิงธุรกิจ จึงอาจเป็นประเด็นที่เกิดปัญหาได้ เนื่องจาก การทำเรือฯ ลงทุนในโครงการนี้เป็นเงิน 7,796 ล้านบาท และคิดอัตราผลตอบแทนร้อยละ 12 จากระยะเวลาของสัญญา 30 ปี ซึ่งการทำเรือฯ จะมีผลตอบแทนที่ครอบคลุมเงินลงทุน แม้ว่าเมื่อสิ้นระยะเวลาของสัญญา 30 ปี อสังหาริมทรัพย์ต่างๆ จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการทำเรือฯ ก็ตาม ดังนั้น หากมีการปรับเปลี่ยนระยะเวลาเปิดดำเนินการ ก็ต้องมีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนด้วย มิฉะนั้นอาจเกิดปัญหาที่ว่าเมื่อคำนวณแล้วผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับอาจไม่ครอบคลุมเงินลงทุนของการทำเรือฯ จำนวน 7,796 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม สำหรับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันเห็นว่าการคิดอัตราผลตอบแทนร้อยละ 12 ค่อนข้างสูงเกินไป ดังนั้นควรลองคิดผลประโยชน์ตอบแทนในอัตราที่ต่างกันออกไป โดยคิดจากระยะเวลาของสัญญา 30 ปี เพื่อให้ครอบคลุมเงินลงทุนของการทำเรือฯ ดังกล่าว

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เห็นด้วยกับผู้แทนกระทรวงการคลังในประเด็นที่ว่า การคิดอัตราผลตอบแทนร้อยละ 12 สูงเกินไปในสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจปัจจุบัน และสำหรับโครงการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เองปัจจุบันคิดอัตราผลตอบแทนที่ร้อยละ 8 จึงขอให้ที่ปรึกษาฯ ไปพิจารณาทางเลือกการคิดอัตราผลตอบแทน การลงทุนในอัตราอื่นๆ และนำเสนอที่ประชุมพิจารณาต่อไป

นาย योगยศฯ กรรมการ การทำเรือฯ รักษาการ ผู้อำนวยการ การทำเรือฯ เห็นว่าการปรับอัตราผลตอบแทนจากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 8 น่าจะเป็นตัวเลขที่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน จึงควรคิด NPV โดยใช้ส่วนลดที่ 8%

ประธานฯ สรุปความเห็นที่ประชุม ให้ที่ปรึกษาฯ ไปคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ในอัตราส่วนลดต่างๆ แต่ให้ครอบคลุมจำนวนเงินลงทุนของการทำเรือฯ ที่ลงไปมาเสนอที่ประชุมพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สอบถามว่า กรณีที่กำหนดให้เปิดดำเนินการทำเทียบเรือทุกท่า ภายในระยะเวลา 36 เดือน แต่หากคณะกรรมการมีความเห็นให้เปิดทำเทียบเรือ Phase ที่ 3 ภายในปีที่ 7 นั้น ต้องมีการนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกหรือไม่

นางสาวจรรุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็น ว่าควรนำประเด็นนี้เสนอคณะรัฐมนตรี เพราะแตกต่างจากที่เคยเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งก่อน

ที่ปรึกษาฯ สรุปว่า กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาการเปิดดำเนินการทำเทียบเรือ Phase ที่ 1 (ทำเทียบเรือ A3) ภายในระยะเวลา 18 เดือน หลังจากเริ่มต้นสัญญา และเปิดดำเนินการทำเทียบเรือ Phase ที่ 2 (ทำเทียบเรือ C1 และ C2) ภายในระยะเวลา 3 ปี หลังจากเริ่มต้นสัญญา ส่วนทำเทียบเรือ Phase ที่ 3 (ทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3) นั้น

ให้เริ่มก่อสร้างภายในปีที่ 4 เพื่อให้แล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการได้ภายในปีที่ 7 หลังจากเริ่มต้นสัญญา หรือ เมื่อมีปริมาณตุลีนค้าผ่านท่าเทียบเรือใน Phase ที่ 1 และ 2 (ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2) เกินกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการรองรับตุลีนค้ารวม โดยกำหนดขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ A3 ที่ 400,000 ตีอียู/ปี, ท่าเทียบเรือ C1 ที่ 1,400,000 ตีอียู/ปี และท่าเทียบเรือ C2 ที่ 1,000,000 ตีอียู/ปี แล้วแต่เงื่อนไขใดจะถึงก่อน

เลขานุการฯ เสนอความเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอด้านการเงินว่า ตามมติคณะรัฐมนตรี ไม่ต้องการให้มีการแข่งขันทางด้านราคา เป็นประเด็นหลัก จึงขอเสนอว่า ไม่ควรมีการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) มาในข้อเสนอด้านราคา ดังกรณีโครงการสรรหาเอกชนประกอบการเดินน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานของสนามบินสุวรรณภูมิ ไม่มีการเสนอของราคา ใช้การพิจารณาให้คะแนนในแผนธุรกิจเพียงอย่างเดียว

นายชาญวิทย์ ผู้แทนสำนักงานประมาณ ชี้แจงว่า ในกรณีโครงการดังกล่าวเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในระบบเดินน้ำมัน กรรมการจึงเห็นชอบให้แข่งขันกันทางด้านเทคนิคเพียงอย่างเดียว โดยกำหนดผลตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับเอาไว้ แต่สำหรับการสรรหาเอกชนในครั้งนี้ไม่เห็นด้วยที่จะไม่กำหนดให้มีของข้อเสนอด้านการเงิน

ประธานฯ ให้ความเห็นว่า การกำหนดให้มีการยื่นข้อเสนอด้านการเงิน โดยให้เกณฑ์การประเมินมีน้ำหนัก 20 คะแนน นั้นเกรงว่าจะเป็นปัญหาในการประเมินผลเพื่อคัดเลือกผู้ชนะการประกวดราคา ในกรณีที่ว่ามีผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) สูง แต่เมื่อพิจารณาโดยรวมทั้งสองส่วนแล้วมีคะแนนรวมต่ำกว่าผู้ที่เสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมน้อยกว่า แต่มีคะแนนในส่วนข้อเสนอด้านเทคนิคที่สูงกว่ามาก ทำให้ไม่ชนะการประกวดราคา ซึ่งอาจเป็นปัญหาในการอธิบายให้สังคมทราบเนื่องจากบุคคลภายนอกไม่ทราบข้อเท็จจริงในแนวทางการพิจารณาของคณะกรรมการฯ จึงอาจสรุปจากตัวเลขข้อเสนอด้านการเงินเพียงอย่างเดียว

นายชาญวิทย์ ผู้แทนสำนักงานประมาณ ชี้แจงว่า หากเกิดเหตุการณ์ตามที่ประธานฯ ให้ข้อสมมุติฐานมา ก็สามารถอธิบายข้อเท็จจริงต่างๆ ให้บุคคลภายนอกเข้าใจได้ อย่างไรก็ตาม ไม่เห็นด้วยกับการที่จะกำหนดให้ไม่มีการยื่นข้อเสนอด้านราคา

นายไพรัช ให้ข้อสังเกตว่า การคัดเลือกเอกชนโดยคณะกรรมการชุดนี้ต้องใช้วิธีการคัดเลือกโดยวิธีประมูลตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ดังนั้น การไม่มีของข้อเสนอด้านราคา จะถือเป็นวิธีการประมูลหรือไม่

นายวรพงษ์ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ให้ความเห็นว่า ตามกฎกระทรวง พ.ศ. 2547 ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ข้อ 3 กำหนดให้การจัดทำข้อเสนออย่างน้อยต้องประกอบด้วย ข้อกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอดำเนินการระบุผลประโยชน์ตอบแทนที่จะเสนอให้แก่รัฐ

ทั้งในรูปตัวเงินและผลประโยชน์อื่นๆ โดยชัดเจน ซึ่งหากไม่มีข้อเสนอทางด้านการเงินก็จะไม่สอดคล้องกับกฎกระทรวงดังกล่าว

ประธานฯ สรุปว่า หากในกฎหมายกำหนดว่าผู้ยื่นข้อเสนอต้องเสนอผลประโยชน์ในรูปตัวเงินให้แก่รัฐด้วย ดังนั้น ในร่าง TOR ต้องกำหนดให้เป็นไปตามกฎหมาย โดยมีการเสนอของด้านราคาด้วย แต่จะต้องวางหลักเกณฑ์การประเมิน (Evaluation Criteria) ให้ละเอียดและชัดเจนครอบคลุมทุกด้านเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาภายหลัง เรื่องนี้ขอให้ที่ปรึกษาฯ ไปร่างหลักเกณฑ์การประเมินทั้งทางด้านเทคนิคและด้านการเงิน

ที่ปรึกษาฯ ขอความเห็นที่ประชุมในประเด็นที่ว่า คำจำกัดความของการเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือ หมายถึง “การที่ TOC สามารถที่จะรับและส่งมอบตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือ เก็บรักษาตู้สินค้าและปั้นจั่น สามารถบรรทุกและ/หรือขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงเรือได้เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 25 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน” นั้น ควรจะปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมยิ่งขึ้น หรือไม่

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาโดยรับฟังข้อเท็จจริงจากเลขานุการฯ ที่ปรึกษาฯ และกรรมการ การท่าเรือฯ รักษาการผู้อำนวยการ การท่าเรือฯ ประกอบการพิจารณาด้วย ได้ข้อสรุปว่า ควรปรับอัตราการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าของปั้นจั่นหน้าท่าจากเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 25 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน เป็น 35 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน และให้มีผลงานรวมไม่น้อยกว่า 55 และ 70 ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ปั้นจั่นทำงานพร้อมกัน 2 และ 3 คัน ตามลำดับ เพื่อให้สอดคล้องกับผลการปฏิบัติงานของท่าเรือที่ทันสมัยในระดับ World Class

นายสุทธารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง เสนอความเห็นฯ โดยปกติทั่วไป จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านการเงินในสัดส่วนร้อยละ 70 ต่อ 30 จึงขอให้ที่ประชุมพิจารณาในประเด็นนี้

ที่ปรึกษาฯ ชี้แจงว่า ตามปกติจะใช้เกณฑ์ 70 ต่อ 30 แต่ในการสรรหาเอกชนครั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่า ไม่ควรนำข้อเสนอด้านการเงินสูงสุดมาพิจารณาตัดสินการประกวดราคาเพียงประการเดียว จึงได้ปรับลดสัดส่วนน้ำหนักการให้คะแนนของข้อเสนอด้านการเงินลงเหลือร้อยละ 20 และในความเป็นจริงก็ไม่มีหลักปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวที่กำหนดไว้ชัดเจน จึงเป็นดุลยพินิจของคณะกรรมการที่จะพิจารณา

ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ฯ ผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอว่า สัดส่วนให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านราคาที่กำหนดไว้ 80 ต่อ 20 เห็นว่ามีความเหมาะสมแล้ว ส่วนรายละเอียดปลีกย่อยต่างๆ ในการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค เห็นควรให้ที่ปรึกษาฯ ระบุไว้ให้ชัดเจน

นายสุทธิพรฯ ผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และนายณอนุชฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน เห็นด้วยกับ ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ฯ เนื่องจากโครงการนี้ ต้องการผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพสูง และมีข้อเสนอทางด้านเทคนิคและแผนธุรกิจที่ดี และไม่นำประเด็นข้อเสนอทางการเงินสูงสุดมาเป็นเกณฑ์การตัดสินเพียงประการเดียว

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมลงความเห็นโดยการออกเสียง ผลปรากฏว่า กรรมการที่เห็นด้วยกับการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านการเงินในสัดส่วนน้ำหนัก 80 ต่อ 20 มีจำนวน 6 เสียง และกรรมการที่เห็นด้วยกับการกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านการเงินในสัดส่วนน้ำหนัก 70 ต่อ 30 มีจำนวน 5 เสียง จึงสรุปว่า ให้กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค และของข้อเสนอด้านราคาในสัดส่วนน้ำหนัก 80 ต่อ 20

นายชาญวิทย์ฯ ผู้แทนสำนักงานประมาณ ให้ข้อสังเกตว่า ในการคัดเลือกเอกชนครั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 กำหนดให้ต้องใช้วิธีประมูล และหากคณะกรรมการมีความเห็นว่าจะไม่ใช้วิธีประมูล ก็ให้ทำความเห็นเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเห็นว่าวิธีประมูลน่าจะหมายถึงการแข่งขันโดยวิธีสุราคาด แต่ในกรณีนี้มีการให้คะแนนข้อเสนอทางการเงินเพียงร้อยละ 20 จะถือว่าเป็นวิธีประมูลหรือไม่

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ให้ความเห็นว่า เรื่องดังกล่าวนี้เป็นประเด็นสำคัญประเด็นหนึ่งที่เป็นห่วง เนื่องจากในการดำเนินการคัดเลือกครั้งนี้ ต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้วก็มีสิทธิที่จะไม่ใช้วิธีประมูลได้ แต่ต้องดำเนินการตามขั้นตอนเสนอความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลังก่อนขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ส่วนประเด็นที่ว่าจะใช้หลักเกณฑ์การให้คะแนนระหว่างของข้อเสนอด้านเทคนิคและราคาเป็นสัดส่วนเท่าใดนั้น เห็นว่าสามารถกำหนดขึ้นมาได้ แต่สิ่งสำคัญอยู่ที่ว่าต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 เท่านั้น จึงขอความเห็นจากผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาในเรื่องนี้ด้วย

นางสาวจรรวรณ์ฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็นว่า สำหรับคำว่าวิธีประมูลนั้นไม่มีกำหนดไว้ในข้อกฎหมาย หรือระเบียบพัสดุ และได้ไปศึกษาจากพจนานุกรมพบว่า วิธีประมูลเป็นการเสนอราคา แต่ไม่ได้กำหนดว่าเป็นการให้ราคาสูงสุดรวมทั้งได้ไปหาหรือผู้ทรงคุณวุฒิหลายท่านได้รับความเห็นว่า หากมีการเสนอราคาก็สามารถเป็นการประมูลได้ แม้ว่าจะไม่เป็นการเสนอราคาสูงสุด เนื่องจากเป็นการเสนอราคามาเพื่อพิจารณาและคณะกรรมการก็มีสิทธิที่จะกำหนดเกณฑ์การพิจารณาราคาที่เสนอมามากแตกต่างกันไปได้ อย่างไรก็ตามที่กล่าวมานั้นถือว่าเป็นความเห็นส่วนตัว และไม่สามารถใช้อ้างอิงได้ เนื่องจากไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อกฎหมายหรือข้อวินิจฉัยใดๆ

นางสาวจรรวณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอความเห็น ว่า ในประเด็นการรับข้อพิพาทที่กำหนดไว้ในร่างขอบเขตของโครงการข้อ 3.2.19 ที่ว่า ในกรณีที่คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณี ฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลปกครองตามกระบวนการวิธีพิจารณาคดีปกครอง ภายในกำหนดเวลาตามกฎหมายการจัดตั้งศาลปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง นับแต่ คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัยนั้น เห็นว่าประเด็นการพิจารณาข้อพิพาท ดังกล่าวตามกฎหมายศาลปกครองมาตรา 49 ที่กำหนดไว้ว่า ให้คู่กรณีนำคดีมาฟ้องศาล ปกครองภายในอายุความ 90 วันนับจากวันที่รู้เหตุแห่งการฟ้องคดี อาจก่อให้เกิดปัญหา ในทางปฏิบัติได้ เพราะหากคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทแล้วภายในระยะเวลา 90 วัน อาจดำเนินการไม่ทัน น่าจะกำหนดไว้กว้างๆ ว่า ให้คู่กรณีนำคดีมาฟ้องศาลเท่านั้น ส่วนจะ ฟ้องศาลปกครองหรือศาลยุติธรรมก็แล้วแต่กรณี

ที่ปรึกษาฯ ให้ความเห็นว่า หากไม่ระบุให้นำคดีไปฟ้องในศาลใด เมื่อเกิด ข้อพิพาทขึ้นก็นับเป็นการเปิดกว้างในการนำคดีไปฟ้องในศาลใดก็ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหาก นำคดีไปฟ้องศาลปกครองไม่ทันภายในอายุความ 90 วัน ก็ยังสามารถนำคดีไปฟ้องศาลยุติ ธรรมได้

นายไพรัชฯ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ให้ความเห็นว่า โดยปกติเมื่อเป็น สัญญาสัมปทานและในสัญญากำหนดไว้ว่าให้นำคดีไปฟ้องยังศาลปกครอง ก็ต้องดำเนินการ ให้เป็นไปตามนั้น แต่หากจะกำหนดไว้กว้างๆ ตามความเห็นของผู้แทนสำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกาก็จะเกิดความสับสนและเป็นประโยชน์ต่อคู่กรณียิ่งขึ้น

ที่ปรึกษาฯ เสนอว่า ในประเด็นเงื่อนไข TOR ที่กำหนดไว้ว่าหากเกิดข้อโต้แย้ง หรือข้อพิพาทขึ้นระหว่าง TOC และ PMB เกี่ยวกับข้อกำหนดแห่งสัญญานี้ และคู่สัญญา ไม่สามารถตกลงกันได้ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถยื่นข้อโต้แย้ง หรือข้อพิพาทดังกล่าว ต่อคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทที่ตั้งขึ้นโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาท เบื้องต้น และคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทจะต้องพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวภายในระยะ เวลา 90 วัน นั้น เห็นว่า ระยะเวลาดังกล่าวยาวนานเกินไป จึงขอปรับเป็น 60 วัน และ ขอความเห็นที่ประชุมในประเด็นนี้

ที่ประชุมพิจารณาแล้วไม่ขัดข้องในการให้ปรับระยะเวลาในการพิจารณา ข้อพิพาทของคณะกรรมการวินิจฉัยจากเดิมภายในระยะเวลา 90 วัน เป็นภายในระยะเวลา 60 วัน

นายณอคุณฯ ผู้แทนกระทรวงพลังงาน สอบถามที่ปรึกษาฯ ว่า ในกรณีที่ผู้ยื่น ข้อเสนอได้รับคะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิครวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวม ในข้อเสนอด้านเทคนิค ซึ่งแบ่งออกเป็นสองส่วนคือ ด้านประสิทธิภาพและด้านแผนการดำเนิน

ธุรกิจ แต่มีคะแนนในส่วนใดส่วนหนึ่งน้อยกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มในส่วนนั้น จะถือว่าผ่านเกณฑ์การพิจารณาหรือไม่

ที่ปรึกษา ชี้แจงว่า เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการคัดเลือกต้องการให้ได้ผู้ประกอบการที่มีคุณภาพสูง จึงควรปรับหลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ผ่านการคัดเลือกของข้อเสนอด้านเทคนิค จะต้องได้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคจากเดิมที่กำหนดไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมทั้งสองส่วน ซึ่งประกอบด้วย ด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน 40 คะแนน และด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 40 คะแนน เปลี่ยนเป็น จะต้องได้คะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนเต็มในแต่ละส่วน

มติที่ประชุม ที่ประชุมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

1. ให้กำหนดเงื่อนไขระยะเวลาการเปิดดำเนินการทำเทียบเรือ Phase ที่ 1 (ทำเทียบเรือ A3) ภายในระยะเวลา 18 เดือน หลังจากเริ่มต้นสัญญา และเปิดดำเนินการทำเทียบเรือ Phase ที่ 2 (ทำเทียบเรือ C1 และ C2) ภายในระยะเวลา 3 ปี หลังจากเริ่มต้นสัญญา ส่วนทำเทียบเรือ Phase ที่ 3 (ทำเทียบเรือ D1, D2 และ D3) นั้นให้เริ่มก่อสร้างภายในปีที่ 4 เพื่อให้แล้วเสร็จ และเปิดดำเนินการได้ภายในปีที่ 7 หลังจากเริ่มต้นสัญญา หรือเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านทำเทียบเรือใน Phase ที่ 1 และ 2 (ทำเทียบเรือ A3, C1, C2) เกินกว่าร้อยละ 75 ของขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้ารวม โดยกำหนดขีดความสามารถของทำเทียบเรือ A3 ที่ 400,000 ทีอียู/ปี, ทำเทียบเรือ C1 ที่ 1,400,000 ทีอียู/ปี และทำเทียบเรือ C2 ที่ 1,000,000 ทีอียู/ปี แล้วแต่เงื่อนไขใดจะถึงก่อน
2. ให้ที่ปรึกษา ไปกำหนดอัตราผลตอบแทนคงที่รายปี (Fixed Fee) ในทางเลือกต่างๆ โดยมีอัตราผลตอบแทนคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ ต้นสัญญา ที่ครอบคลุมวงเงินลงทุนของการทำเรือ โดยใช้อัตราผลตอบแทนที่การทำเรือต้องการที่ต่ำกว่าร้อยละ 12 มาเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไป
3. ให้ปรับอัตราการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าของปั้นจั่นหน้าท่าจากเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 25 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน เป็น 35 ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 คัน และให้มีผลงานรวมไม่น้อยกว่า 55 และ 70 ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ปั้นจั่นทำงานพร้อมกัน 2 และ 3 คัน ตามลำดับ เพื่อให้สอดคล้องกับผลการปฏิบัติงานของท่าเรือที่ทันสมัยในระดับ World Class
4. ให้กำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค และด้านการเงิน ในสัดส่วนคะแนนร้อยละ 80 ต่อ 20
5. ให้ที่ปรึกษา ไปร่างหลักเกณฑ์การประเมินทั้งทางด้านเทคนิคและด้านการเงินเสนอคณะกรรมการฯ พิจารณาอีกครั้ง
6. ให้ปรับระยะเวลาในการพิจารณาข้อพิพาทของคณะกรรมการวินิจฉัยจากเดิมภายในระยะเวลา 90 วัน เป็นภายในระยะเวลา 60 วัน

7. ให้ปรับเปลี่ยนข้อความในร่างขอบเขตโครงการจาก “กรณีที่คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณีฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลปกครองตามกระบวนการวิธีพิจารณาคดีปกครองภายในกำหนดเวลาตามกฎหมายการจัดตั้งศาลปกครอง และวิธีพิจารณาคดีปกครอง นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัย” เป็น “กรณีที่คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณีฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาล นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัย”

8. ให้ปรับหลักเกณฑ์การพิจารณาผู้ที่ผ่านการคัดเลือกของข้อเสนอด้านเทคนิค จากเดิมจะต้องได้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในซองข้อเสนอด้านเทคนิค เป็น จะต้องได้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในแต่ละข้อ ได้แก่

- 1) ด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน คะแนนเต็ม 40 คะแนน
- 2) ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ คะแนนเต็ม 40 คะแนน

9. ให้ที่ปรึกษาฯ ไปปรับปรุงถ้อยคำในเอกสารขอบเขตโครงการในประเด็นต่าง ๆ ที่คณะกรรมการเห็นชอบไว้แล้วให้สมบูรณ์ รวมทั้งให้เสนอร่างขอบเขตโครงการฉบับภาษาอังกฤษ ให้คณะกรรมการพิจารณาในการประชุมครั้งต่อไปด้วย

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ
 - ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 17.20 น.

(ลงชื่อ) 

(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

14 มิถุนายน 2547

(ลงชื่อ)

 (นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

17 มิถุนายน 2547

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 5/2547

ในวันจันทร์ที่ 21 มิถุนายน 2547 เวลา 09.30 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
3. นางพรพิมล จุฑพันธ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจ การคลัง	
4. นางสาวจิรภัทร การประเสริฐกิจ	กรรมการ
นักกฎหมายกฤษฎีกา 6ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
5. นายไพรัช พรสมบูรณ์ศิริ	กรรมการ
เลขานุการสำนักงานที่ปรึกษากฎหมาย สำนักงานอัยการสูงสุด	
6. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
7. นายชาญวิทย์ เจียรธรวานิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงานงบประมาณ	
8. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
9. นายณภสินธุ์ มรกต	กรรมการ
10. รศ.ดร. สากล สถิตยวิทยานันท์	กรรมการ
11. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
12. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายยงยศ ปาละนิติเสนา
กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. นายสุรารักษ์ ธีร์จันทิก
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง
3. นายชนิสร์ คล้ายสังข์
นักกฎหมายกฤษฎีกา 7ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
4. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
5. นาวาโทวิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
6. นายสาธิต ศรีเกษมวงษ์ ที่ปรึกษา
7. นายวสุตม์ บุญชะลิกษ์ ที่ปรึกษา
8. นางสาวภคินี พรหมมณฑุเทศ ที่ปรึกษา
9. นายวินิจ ปิณฑวนิช
ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ท่าเรือแหลมฉบัง
10. นายบัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 10.00 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมครั้งที่ 4/2547 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2547 โดยที่ประชุมขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้

นางสาวจิรภัทรฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ขอแก้ไขรายงานการประชุม ดังนี้

หน้าที่ 7 ย่อหน้าที่ 5 ข้อความ “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอว่า การดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือพร้อมกันทั้ง 3 Phase คงเป็นไปได้ยาก แต่ควรหาข้อประนีประนอมในประเด็นนี้ และเห็นว่าควรมีการกำหนดเงื่อนไขด้านระยะเวลาการเปิดท่าเทียบเรือทั้งหมดของโครงการ เพื่อเขียนข้อกำหนดใน TOR ให้ชัดเจน” แก้ไขเป็น “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เห็นว่า ตามผลการศึกษาเป็นกรณีของการก่อสร้าง 3 Phase โดยผู้ประกอบการคนละราย มิใช่

รายเดี่ยว เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติให้รวมการก่อสร้างและบริหารโดยผู้ประกอบการรายเดี่ยว ควรมีการกำหนดเงื่อนไขด้านระยะเวลาการก่อสร้างและการดำเนินการทำเทียบเรือทั้งหมดของโครงการ เพื่อเขียนข้อกำหนดไว้ใน TOR ให้ชัดเจน”

หน้า 8 ย่อหน้าที่ 6 ข้อความ “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็นว่า ควรนำประเด็นนี้เสนอคณะรัฐมนตรี เพราะแตกต่างจากที่เคยเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งก่อน” แก้ไขเป็น “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็นว่า ประเด็นนี้เป็นประเด็นสำคัญที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพราะแตกต่างจากที่เคยเสนอคณะรัฐมนตรีในครั้งก่อน โดยเห็นว่า ในการเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 จะต้องรายงานประเด็นนี้พร้อมเหตุผลเสนอคณะรัฐมนตรีให้ชัดเจนด้วย”

หน้า 11 ย่อหน้าที่ 5 โดยขอใช้ข้อความ “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ให้ความเห็นว่า คำว่าวิธีประมูลนั้นไม่มีกำหนดไว้ในกฎหมายหรือระเบียบพัสดุ และความหมายความพจนานุกรมกำหนดว่า “ประมูล” คือ การเสนอราคาแข่งขันกันในการซื้อหรือขายทรัพย์สิน เป็นต้น แต่ไม่ได้กำหนดว่าต้องเป็นการให้ราคาสูงสุด รวมทั้งได้นำไปหาหรือผู้ทรงคุณวุฒิ ท่านได้ให้ความเห็นว่า หากมีการเสนอราคาก็ถือว่าเป็นการคัดเลือกโดยวิธีประมูลได้ แม้ว่าจะไม่ได้คัดเลือกผู้เสนอราคาสูงสุดให้เป็นผู้ชนะการประมูล ซึ่งคณะกรรมการย่อมมีสิทธิกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาราคาที่เสนอมาแตกต่างกันตามแต่ละกรณีได้ อย่างไรก็ตาม ที่กล่าวมานั้นเป็นความเห็นส่วนบุคคล เนื่องจากไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อกฎหมายหรือข้อวินิจฉัยใดๆ” แทนข้อความเดิมทั้งหมด

หน้า 12 ย่อหน้าที่ 1 โดยขอใช้ข้อความ “นางสาวจารุวรรณฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอความเห็นเห็นว่า นอกจากนี้ ตามร่าง TOR ข้อ 3.2.19 เรื่องการระงับข้อพิพาท ที่กำหนดว่า กรณีที่คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลปกครองภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัยนั้น เห็นว่า ไม่ควรระบุประเภทศาลที่จะฟ้องเป็นคดี เพราะเป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงในแต่ละกรณีว่า จะต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลใด ส่วนในประเด็นที่กำหนดให้คู่กรณีนำคดีมาฟ้องต่อศาลปกครองภายใน 90 วัน นับจากวันที่รู้เหตุแห่งการฟ้องคดีนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ เพราะหากกำหนดให้คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทดำเนินการวินิจฉัยข้อพิพาทภายใน 90 วัน อาจดำเนินการไม่ทันตามระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด ขอเสนอให้ลดระยะเวลาในการพิจารณาของคณะกรรมการในการวินิจฉัยข้อพิพาทดังกล่าว” แทนข้อความเดิมทั้งหมด

นายสุรารักษ์ฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ขอแก้ไขรายงาน หน้า 8 ย่อหน้าที่ 1 โดยขอใช้ข้อความ “นางพรพิมลฯ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ให้ข้อสังเกตว่า หากมีการเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือฯ ผู้ประกอบการก็จะไม่มีรายได้จากการดำเนินงานในช่วงที่ยังไม่เปิดดำเนินการ ดังนั้น ในเชิงธุรกิจ การจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนรายปี (Fixed Fee) น่าจะต้องมีความสอดคล้องกับรายได้ของผู้ประกอบการ ส่วนการคิดผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ที่ผู้ประกอบการจะจ่ายให้ภาครัฐ ต้องคิดคำนวณบนพื้นฐานอายุสัญญา 30 ปี นับแต่วันลงนามในสัญญา ทั้งนี้ Fixed Fee ควรจะครอบคลุมถึงเงินลงทุนของการท่าเรือฯ ในโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 7,796 ล้านบาท และสำหรับอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) ของการท่าเรือฯ ที่คิดไว้ที่ร้อยละ 12 ใครขอให้คณะกรรมการพิจารณาว่าการคงอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการไว้ที่ร้อยละ 12 จะเป็นการเหมาะสมหรือไม่ โดยเห็นว่า ในภาวะเศรษฐกิจปัจจุบันอัตราผลตอบแทนทางการเงินที่ผู้ประกอบการจะได้รับน่าจะอยู่ประมาณร้อยละ 8 -10” แทนข้อความเดิมทั้งหมด

นายวรพงษ์ฯ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้ลงในมติที่ประชุมด้วย “ให้นำเรื่องกำหนดการก่อสร้างท่าเทียบเรือและการเริ่มดำเนินการท่าเทียบเรือเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีด้วย”

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 4/2547 เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2547 ตามที่ได้แก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 ร่างขอบเขตของโครงการและเงื่อนไขสำคัญที่จะมีในสัญญา

ที่ปรึกษาฯ เสนอที่ประชุมพิจารณาร่างขอบเขตโครงการในประเด็นที่ยังไม่ได้ข้อยุติ สรุปได้ดังนี้

4.1.1 การกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนคงที่รายปี (Fixed Fee)

ผลประโยชน์ตอบแทนคงที่รายปี (Fixed Fee) คำนวณมาจากเงินลงทุนของการท่าเรือฯ ที่ลงไปรวมกับผลตอบแทนขั้นต้นก่อนนำไปกำหนดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ณ ต้นสัญญา แล้วกระจายเป็นค่ารายปีตลอดอายุสัญญา 30 ปี โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) รวม ณ ต้นสัญญา ไม่น้อยกว่าตัวเลขเงินลงทุนรวมกับผลตอบแทนขั้นต้นดังกล่าว

สำหรับเงินลงทุนในส่วนของการทำเรือฯ นั้น ตามรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการฯ ได้คำนวณเงินลงทุนเป็นมูลค่า ณ ปี 2547 ไว้ประกอบด้วย

- เงินลงทุนของท่าเทียบเรือ A3	จำนวน	141	ล้านบาท
- เงินลงทุนของท่าเทียบเรือ C1 และ C2	จำนวน	4,386	ล้านบาท
- เงินลงทุนของท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3	จำนวน	3,269	ล้านบาท
รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	จำนวน	7,796	ล้านบาท

ในส่วนของการท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 นั้น ได้มีการปรับตัวเลขเงินลงทุนจากมูลค่า ณ ปี 2547 ไปเป็นมูลค่า ณ ปี 2548 ด้วยอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลังที่ร้อยละ 4.35 ทำให้ได้ตัวเลขเงินลงทุนของท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 เป็นเงิน 3,411 ล้านบาท และได้ตัวเลขเงินลงทุนในส่วนของการทำเรือฯ ทั้งสิ้น รวมเป็นเงิน 7,938 ล้านบาท

ในตัวเลขเงินลงทุนดังกล่าว หากต้องการผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตรา ร้อยละ 12, ร้อยละ 10 และร้อยละ 8 ตามลำดับ จะได้ตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนที่ต้องการเป็นมูลค่าเงินปัจจุบัน ณ ต้นสัญญารวมเท่ากับ 8,891 ล้านบาท 8,732 ล้านบาท และ 8,573 ล้านบาท ตามลำดับ

เมื่อนำตัวเลขผลตอบแทนคงที่รวมที่คำนวณมาจากเงินลงทุนในส่วนของการทำเรือฯ รวมกับผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตรา ร้อยละ 12, 10 และ 8 รวมเป็นเงิน 8,891 ล้านบาท 8,732 ล้านบาท และ 8,573 ล้านบาท ตามลำดับดังกล่าวไปกระจายเป็นค่าเงินรายปีตลอดอายุสัญญา 30 ปี โดยปลอดค่าตอบแทนในช่วงระยะเวลา 2 ปีแรก ด้วยอัตราส่วนลด (Discount Factor) 12%, 10% และ 8% จะได้เงินผลประโยชน์ตอบแทนคงที่รายปี (Fixed Fee) ของแต่ละทางเลือก ดังนี้

กรณีที่ 1 ต้องการผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตรา ร้อยละ 12 โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในอัตราส่วนลด 12% ณ ต้นสัญญาไม่น้อยกว่า 8,891 ล้านบาท มีทางเลือกการกำหนด Fixed Fee รายปีดังนี้

ทางเลือกการกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนรายปีที่ต้องจ่ายให้ PMB

กรณีผลตอบแทนที่PMB ต้องการเท่ากับ 12%

หน่วย: ล้านบาท

ปี พ.ศ.	ปีที่	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3	ทางเลือกที่ 4
2548	1	-	-	-	-
2549	2	-	-	-	-
2550	3	300	200	100	50
2551	4	500	400	200	100
2552	5	800	600	400	200
2553	6	1,000	800	800	400
2554	7	1,240	1,000	1,000	600
2555	8	1,240	1,400	1,470	800
2556	9	1,240	1,400	1,470	1,000
2557	10	1,490	1,400	1,470	1,900
2558	11	1,490	1,690	1,760	1,900
2559	12	1,490	1,690	1,760	1,900
2560	13	1,780	1,690	1,760	2,270
2561	14	1,780	2,030	2,110	2,270
2562	15	1,780	2,030	2,110	2,270
2563	16	2,140	2,030	2,110	2,730
2564	17	2,140	2,430	2,530	2,730
2565	18	2,140	2,430	2,530	2,730
2566	19	2,560	2,430	2,530	3,270
2567	20	2,560	2,920	3,040	3,270
2568	21	2,560	2,920	3,040	3,270
2569	22	3,070	2,920	3,040	3,930
2570	23	3,070	3,500	3,640	3,930
2571	24	3,070	3,500	3,640	3,930
2572	25	3,690	3,500	3,640	4,710
2573	26	3,690	4,195	4,370	4,710
2574	27	3,690	4,195	4,370	4,710
2575	28	4,420	4,195	4,370	5,660
2576	29	4,420	4,195	4,370	5,660
2577	30	4,420	4,195	4,370	5,660
คิดเป็น NPV		12%	8,891	8,891	8,891

กรณีที่ 2 ต้องการผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตราร้อยละ 10 โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในอัตราส่วลด 10% ณ ต้นสัญญาไม่น้อยกว่า 8,732 ล้านบาท มีทางเลือกการกำหนด Fixed Fee รายปี ดังนี้

ทางเลือกการกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนรายปีที่ต้องจ่ายให้ PMB

กรณีผลตอบแทนที่PMB ต้องการเท่ากับ 10%

หน่วย: ล้านบาท

ปี พ.ศ.	ปีที่	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
2548	1	-	-	-
2549	2	-	-	-
2550	3	170	190	196
2551	4	270	280	400
2552	5	360	380	600
2553	6	500	520	800
2554	7	720	740	900
2555	8	820	840	1,000
2556	9	990	1,010	1,000
2557	10	1,000	1,080	1,000
2558	11	1,300	1,320	1,200
2559	12	1,300	1,410	1,200
2560	13	1,300	1,500	1,200
2561	14	1,300	1,580	1,430
2562	15	1,690	2,000	1,430
2563	16	1,690	2,050	1,430
2564	17	1,690	2,100	1,720
2565	18	1,690	2,130	1,720
2566	19	2,200	2,150	1,720
2567	20	2,200	2,180	2,060
2568	21	2,200	2,200	2,060
2569	22	2,200	2,220	2,060
2570	23	2,860	2,240	2,480
2571	24	2,860	2,270	2,480
2572	25	2,860	2,300	2,480
2573	26	2,860	2,320	2,980
2574	27	3,720	2,340	2,980
2575	28	3,720	2,370	2,980
2576	29	3,720	2,400	2,980
2577	30	3,720	2,420	2,980
รวมผลประโยชน์		51,310	53,210	51,360
คิดเป็น NPV 10%		8,732	8,732	- 8,732

กรณีที่ 3 ต้องการผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตราร้อยละ 8 โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ในอัตราส่วนลด 8% ณ ต้นสัญญาไม่น้อยกว่า 8,573 ล้านบาท มีทางเลือกการกำหนด Fixed Fee รายปี ดังนี้

ทางเลือกการกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนรายปีที่ต้องจ่ายให้ PMB

กรณีผลตอบแทนที่PMB ต้องการเท่ากับ 8%

หน่วย: ล้านบาท

พ.ศ.	ปีที่	ทางเลือกที่ 1	ทางเลือกที่ 2	ทางเลือกที่ 3
2548	1	-	-	-
2549	2	-	-	-
2550	3	201	140	145
2551	4	187	206	295
2552	5	259	280	443
2553	6	359	383	590
2554	7	517	545	664
2555	8	589	618	738
2556	9	711	744	738
2557	10	720	795	738
2558	11	935	972	886
2559	12	935	1,038	886
2560	13	935	1,104	886
2561	14	935	1,163	1,055
2562	15	1,216	1,472	1,055
2563	16	1,216	1,509	1,055
2564	17	1,216	1,546	1,270
2565	18	1,216	1,568	1,270
2566	19	1,581	1,583	1,270
2567	20	1,581	1,605	1,520
2568	21	1,581	1,620	1,520
2569	22	1,581	1,634	1,520
2570	23	2,055	1,649	1,830
2571	24	2,055	1,671	1,830
2572	25	2,055	1,693	1,830
2573	26	2,055	1,708	2,200
2574	27	2,672	1,723	2,200
2575	28	2,672	1,745	2,200
2576	29	2,672	1,767	2,200
2577	30	2,672	1,782	2,200
รวมค่าเฉลี่ยทั้งหมด		87,370	87,370	87,000
คิดเป็น NPV	8%	8,573	8,573	8,573

ดังนั้น จึงเสนอที่ประชุมเพื่อพิจารณาเลือกทางเลือกการกำหนด Fixed Fee ตามรายละเอียดที่เสนอมาเพื่อนำไปกำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการต่อไป ทั้งนี้ ที่ประชุมขอความเห็นจากที่ปรึกษาว่าจะเสนอแนะให้เลือกทางเลือกใด ซึ่งที่ปรึกษาเห็นว่า ทางเลือก Fixed Fee ที่กำหนดจากเงินลงทุนในส่วนของการทำเรือฯ รวมกับผลตอบแทน เบื้องต้นในอัตราร้อยละ 10 คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่ส่วนลด 10% ณ ต้นสัญญา ไม่น้อยกว่า 8,732 ล้านบาท ในทางเลือกที่ 1 ซึ่งมีมูลค่าเงินรายปีตลอดอายุสัญญา 30 ปี รวม 51,910 ล้านบาท และมี NPV 10% เป็นเงิน 8,732 ล้านบาท เป็นทางเลือกที่เหมาะสม เนื่องจากอัตราผลตอบแทนดังกล่าวนี้มีความคุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับผลตอบแทน พันธบัตรรัฐบาลในระยะยาว 10 ปีขึ้นไป ซึ่งปัจจุบันมีอัตราอยู่ในช่วง 5-6% เท่านั้น รวมทั้ง ยังสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่ต้องการให้คำนึงถึงผลตอบแทนทางการเงินเป็นหลัก เพียงประการเดียว เพราะอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการโดยรวมได้ นอกจากนั้นแล้ว การทำเรือฯ ยังมีโอกาสได้รับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ที่เอกชน จะเป็นผู้เสนอให้อีกทางหนึ่งด้วย

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาสรุปว่า ให้ใช้เลือกทางเลือกการกำหนด Fixed Fee รายปี โดยคำนวณมาจากเงินลงทุนของการทำเรือฯ รวมกับผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตราร้อยละ 10 คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) โดยใช้ Discount Factor ที่ 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732 ล้านบาท และมีมูลค่าเงินรายปีตลอดอายุสัญญา 30 รวมเป็นเงิน 51,910 ล้านบาท ตามข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาฯ ด้วยเหตุผลที่ว่า เป็นระดับอัตราผลตอบแทนที่เหมาะสมกับ สภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันและอนาคต ไม่สูงและต่ำจนเกินไป มีความสอดคล้องกับข้อสังเกต ของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ที่เห็นว่า ไม่ควรพิจารณาที่ผลตอบแทน ทางการเงินสูงสุดเป็นหลักเพียงประการเดียว เพราะอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวม ของประเทศ รวมทั้งจำนวนเงิน Fixed Fee ดังกล่าว มีความครอบคลุมเงินลงทุนในส่วนของ การทำเรือฯ ที่ลงไปโครงการนี้แล้ว

4.1.2 เกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน

ที่ปรึกษาฯ เสนอว่า ในคราวประชุมที่ผ่านมา คณะกรรมการได้ให้ที่ปรึกษา ไปหารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านราคา มาเสนอ ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้ไปศึกษาโครงการให้เอกชนร่วมงานของกรมธนารักษ์เป็น ข้อมูลประกอบ โดยสามารถสรุปเกณฑ์ให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคและการเงินของการ คัดเลือกเอกชนในครั้งนี้ เสนอที่ประชุมพิจารณาได้ดังนี้

1) ข้อเสนอด้านเทคนิครวม 80% ประกอบด้วย

- คะแนนเต็มด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน 40 คะแนน และผลการดำเนินงาน
- คะแนนเต็มด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 40 คะแนน

ทั้งนี้จะต้องได้คะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของแต่ละข้อและไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในข้อเสนอด้านเทคนิค จึงจะผ่านเกณฑ์การพิจารณา

2) ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงิน รวม 20%

- พิจารณาจากผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) มีคะแนนเต็ม 20 คะแนน โดยพิจารณาให้คะแนนจากการเปรียบเทียบตัวเงินที่เสนอมาโดยผู้ยื่นซองทุกราย ในลักษณะ Pro Rata กล่าวคือ ผู้ที่เสนอตัวเงินสูงสุดจะได้คะแนนในอัตราส่วน 100% ของคะแนนเต็ม และใช้ตัวเงินดังกล่าวเป็นฐานเปรียบเทียบกับสัดส่วนคะแนนของผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่นๆ ซึ่งจะได้คะแนนลดหลั่นกันลงมาตามสัดส่วน สำหรับผู้ที่ไม่เสนอ Additional Fee เลย ก็จะได้อัตราคะแนนในอัตราส่วน 0% ของคะแนนเต็มในข้อนี้

ที่ประชุมฯ ร่วมกันพิจารณาเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านการเงิน โดยมีความคิดเห็นเป็น 2 ด้านคือ

1) เห็นว่า ไม่ควรนำข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) เข้ามารวมในการให้คะแนน มีเหตุผลคือ

(1) ผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) เป็นตัวเลขที่กำหนดไว้ในเงื่อนไข TOR ที่บังคับให้ผู้ยื่นข้อเสนอทุกรายต้องเสนอเข้ามาตามนั้นอยู่แล้ว มิใช่เป็นส่วนที่เป็นการแข่งขันกันเสนอราคา

(2) ผู้ยื่นข้อเสนอทุกรายจะระบุตัวเลข Fixed Fee ในจำนวนที่เท่ากันตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไข TOR แม้จะนำมาให้คะแนนก็จะได้รับคะแนนที่เท่ากันอยู่แล้ว

2) เห็นว่า ควรพิจารณาให้คะแนนจากผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในภาพรวม โดยนำตัวเลขในส่วนของ Fixed Fee มาพิจารณาให้คะแนนร่วมกับ Additional Fee ด้วย มีเหตุผล คือ

(1) ผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) นั้น แม้ว่าจะกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอทุกรายเสนอเข้ามาเป็นจำนวนที่เท่ากัน แต่ก็ถือว่าเป็นข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินรายการหนึ่งด้วยเช่นกัน จึงจำเป็นต้องนำมารวมในการพิจารณาให้คะแนนด้วย

(2) เนื่องจาก ผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ที่กำหนดไว้ อาจเป็นปริมาณที่ผู้ประกอบการเห็นว่า อยู่ในระดับที่เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจตามสภาพความเป็นจริงแล้ว จึงอาจจะไม่เสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) มาให้ ซึ่งหากจะพิจารณาให้คะแนนเฉพาะส่วนของ Additional Fee เท่านั้น จะทำให้ผู้ยื่น

ข้อเสนอดังกล่าวได้คะแนนของข้อเสนอด้านการเงินเป็นศูนย์ ซึ่งไม่น่าจะเป็นธรรมกับผู้ยื่นข้อเสนอรายนั้น

ที่ประชุมฯ ได้ร่วมกันพิจารณาแล้ว สรุปได้ดังนี้

1. เห็นชอบให้พิจารณาคะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินจากตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในภาพรวม โดยนำตัวเลขในส่วนของ Fixed Fee มารวมกับ Additional Fee เพื่อเป็นฐานในการให้คะแนนด้วย ส่วนสัดส่วนน้ำหนักการให้คะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee รวมทั้งเทคนิควิธีการให้คะแนนในรายละเอียดปลีกย่อยนั้น ยังไม่เป็นที่ยุติ สมควรให้ที่ปรึกษาฯ ไปหารายละเอียดมานำเสนอเพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาในครั้งต่อไป

2. เกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอทางเทคนิคนั้น ที่ประชุมเห็นว่า การกำหนดเกณฑ์ผ่านไว้ที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในข้อเสนอด้านเทคนิคนั้นมีความเหมาะสมแล้ว แต่เกณฑ์ที่กำหนดว่าต้องได้คะแนนในข้อเสนอทางเทคนิคและแผนการดำเนินธุรกิจไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนในแต่ละข้อด้วยนั้น เป็นเกณฑ์ที่สูงเกินไป เห็นควรปรับลดลงเหลือไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนในแต่ละข้อ

3. ตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอมาในข้อที่ 2 นั้น จะต้องสอดคล้องตรงกันกับที่ปรากฏในแผนธุรกิจ หากมีกรณีผู้ยื่นข้อเสนอ เสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในข้อที่ 2 แตกต่างออกไปจากที่ปรากฏในแผนธุรกิจ ไม่ว่าจะเสนอสูงกว่าหรือต่ำกว่าก็ตาม จะถือว่าไม่ผ่านการพิจารณา

4.2 การพิจารณาร่างประกาศเชิญชวนเอกชน

ที่ปรึกษาเสนอร่างประกาศเชิญชวนเอกชนให้ที่ประชุมพิจารณา ที่ประชุมขอแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้

4.2.1 เห็นควรกำหนดระยะเวลาการขายเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547

4.2.2 กำหนดวันดูสถานที่ เป็นวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 09.00 - 12.00 น. และกำหนดชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 14.00 - 16.00 น.

4.2.3 กำหนดยื่นซองข้อเสนอในวันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และกำหนดเปิดซองเอกสารข้อเสนอด้านเทคนิค ในวันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 14.00 น. ณ ที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

4.3 การแต่งตั้งคณะกรรมการรับซองข้อเสนอ

เพื่อให้เป็นไปตาม กฎกระทรวง (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ข้อ 2 (6) ที่กำหนดให้คณะกรรมการรับซองฯ ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ แต่งตั้งขึ้นเป็นผู้รับซอง ฝ่ายเลขานุฯ ได้เสนอรายชื่อคณะกรรมการรับซองข้อเสนอ ก่อนประธานกรรมการฯ ลงนามในคำสั่งแต่งตั้งต่อไป ดังนี้

1. นางอารยา สุระประเสริฐ เป็น ประธานกรรมการ
นักบริหาร 13 ทำเรือแหลมฉบัง
2. นายณรงค์ศักดิ์ โรจนชัยศรี เป็น กรรมการ
ผู้อำนวยการกองการบุคคล ทำเรือแหลมฉบัง
3. นางสาวนันทนา ทองศรี เป็น กรรมการและเลขานุการ
หัวหน้าแผนกการคลัง กองการเงิน ทำเรือแหลมฉบัง

ที่ประชุมพิจารณาแล้ว เห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการรับซองข้อเสนอ ตามรายชื่อที่ฝ่ายเลขานุฯ เสนอ โดยให้ฝ่ายเลขานุฯ ไปจัดทำร่างคำสั่งแต่งตั้งเสนอประธานกรรมการฯ ลงนามต่อไป

มติที่ประชุม ที่ประชุมให้ความเห็นชอบ ดังนี้

1. เห็นชอบให้เลือกทางเลือกการกำหนด Fixed Fee รายปี โดยคำนวณจากเงินลงทุนของการทำเรือฯ รวมกับผลตอบแทนขั้นต่ำในอัตราร้อยละ 10 คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) โดยใช้ Discount Factor ที่ 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732 ล้านบาท และมีมูลค่าเงินรายปีตลอดอายุสัญญา 30 รวมเป็นเงิน 51,910 ล้านบาท ตามข้อเสนอของที่ปรึกษาฯ

2. เห็นชอบการพิจารณาให้คะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน จากตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในภาพรวม โดยนำตัวเลขในส่วนของ Fixed Fee มารวมกับ Additional Fee เพื่อเป็นฐานในการให้คะแนนด้วย ส่วนสัดส่วนน้ำหนักการให้คะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee รวมถึง เทคนิควิธีการให้คะแนนในรายละเอียดปลีกย่อยนั้น ให้ที่ปรึกษาไปหารายละเอียดมานำเสนอเพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาในครั้งต่อไป

3. เห็นชอบการกำหนดเกณฑ์การผ่านข้อเสนอด้านเทคนิคไว้ที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวม และต้องได้คะแนนไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 70 ของคะแนนในแต่ละข้อด้วย ซึ่งประกอบด้วย

- ด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน 40 คะแนน
- ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ 40 คะแนน

4. เห็นชอบแนวทางการพิจารณาในกรณีตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอมาในช่องที่ 2 จะต้องสอดคล้องตรงกันกับที่ปรากฏในแผนธุรกิจ หากมีกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอ เสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินในช่องที่ 2 แตกต่างออกไปจากที่ปรากฏในแผนธุรกิจ โดยเสนอสูงกว่าหรือต่ำกว่าก็ตาม จะถือว่าไม่ผ่านการพิจารณา

5. เห็นชอบร่างประกาศเชิญชวนเอกชนตามที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมแล้ว โดยให้ฝ่ายเลขานุการ ร่วมกับการไปปรับปรุงในส่วนที่คณะกรรมการฯ ได้แก้ไขเพิ่มเติมแล้วนำเสนอประธานกรรมการพิจารณาลงนามต่อไป

6. เห็นชอบให้ตั้งคณะกรรมการรับซองข้อเสนอฯ ตามรายชื่อที่ฝ่ายเลขานุการ เสนอ โดยให้ฝ่ายเลขานุการ ไปจัดทำร่างคำสั่งแต่งตั้งเสนอประธานกรรมการฯ ลงนามต่อไป

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ

- ไม่มี

เลิกประชุมเวลา 13.30 น.

(ลงชื่อ)



(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

21 มิถุนายน 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ / ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจงานการประชุม

๑๙ มิถุนายน 2547

การทำเรือแห่งประเทศไทย

ประกาศ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชน

ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ

ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

เรื่อง การเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ

ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port : LCP) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 110 กิโลเมตร เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเลตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และรองรับความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ เริ่มเปิดดำเนินการโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า (A1) ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 2 ท่า (A2 และ A3) และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 2 ท่า (A4 และ A5) ท่าเทียบเรือด้านใต้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า (B1, B2, B3, B4 และ B5) และในปี 2547 เริ่มเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ของโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ให้เอกชนร่วมลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือไปแล้วรวม 10 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1, A2, A4, A5, B1, B2, B3, B4, B5 และ C3 ปัจจุบันปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าผ่านท่าของท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง และจากแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมทั้งนโยบายการเปิดการค้าเสรีกับประเทศต่าง ๆ ในระดับทวิภาคีจะส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว การทำเรือแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องเตรียมท่าเทียบเรือไว้รองรับปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าให้เพียงพอ โดยได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) แล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนหินกันดิน (Revetment) และท่าเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ก่อสร้างแล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนเทียบเรือ (Quay wall) พร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ของท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นโครงการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการใน

การทำเรือแห่งประเทศไทย

กิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 เห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว เพื่อให้ทำเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต ซึ่งควรจะพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชนจากประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และแผนการดำเนินงานบริหารจัดการทำเทียบเรือที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวมประกอบกันไป

ดังนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทย จึงมีความประสงค์ที่จะเชิญชวนเอกชนผู้สนใจยื่นข้อเสนอฯ เข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ของท่าเรือแหลมฉบัง โดยผู้ประกอบการเป็นผู้ลงทุนก่อสร้าง จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการประกอบกิจการทำเทียบเรือตู้สินค้าและทำเทียบเรืออเนกประสงค์ ทั้งนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะให้สิทธิ์แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้รับการคัดเลือกเข้าประกอบกิจการทำเทียบเรือดังกล่าวเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ โดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในประกาศนี้และเงื่อนไขในเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) อย่างเคร่งครัด

1. ขอบเขตของโครงการ

	หน่วย	A3	C1	C2	D1	D2	D3
1.1 พื้นที่ทำเทียบเรือ							
-ความยาวหน้าท่า	เมตร	350	700	500	700	500	500
-ความกว้าง	เมตร	350	450	450	450	450	450
1.2 ความลึกของร่องน้ำ แอ่งจอดเรือและ หน้าท่าเทียบเรือ	เมตร	14	16	16	16	16	16
1.3 ความกว้างของแอ่ง จอดเรือ	เมตร	400	500	500	500	500	500

2. คุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

- 2.1 ต้องไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย เว้นแต่รัฐบาลของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ได้มีหนังสือแสดงการสละเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันเช่นนั้น

- 2.2 ต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย หากนิติบุคคลใดประสงค์จะดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Venture) จะต้องยื่นบันทึกข้อตกลงร่วมค้า (Memorandum of Joint Venture Agreement) ซึ่งลงนามร่วมกันโดยนิติบุคคลทุกฝ่าย รวมทั้งวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้ามาแสดงด้วย
- 2.3 ในกรณีที่เป็นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศ หากประสงค์จะยื่นข้อเสนอ จะต้องดำเนินการร่วมกันในลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Venture) กับนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยอย่างน้อย 1 (หนึ่ง) ราย โดยมีทุนจดทะเบียนร่วมกันตามข้อ 2.4 และหากได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการคัดเลือกจะต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย โดยมีทุนจดทะเบียนและมีส่วนของถือหุ้นรายใหญ่ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 2.8
- 2.4 ต้องมีทุนจดทะเบียนหรือทุนจดทะเบียนรวมในกรณีกิจการร่วมค้า (Joint Venture) ไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาท) ในวันยื่นข้อเสนอ
- 2.5 ผู้ยื่นข้อเสนอ หรือนิติบุคคลผู้ถือหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ของผู้ยื่นข้อเสนอ จะต้องมีการประกอบกิจการประกอบการด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 (สิบ) ปี หรือในกรณีที่เป็กิจการร่วมค้า อย่างน้อยผู้ร่วมค้ารายหนึ่งต้องมีคุณสมบัติดังกล่าวด้วย
- 2.6 นิติบุคคลที่ยื่นข้อเสนอ จะต้องเป็นนิติบุคคลรายเดียวกับที่ลงชื่อขอเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) จากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอ เป็นกิจการร่วมค้าจะต้องมีนิติบุคคลรายใดรายหนึ่งที่มีรายชื่ออยู่ในกิจการร่วมค้าดังกล่าวเป็นผู้ลงชื่อขอเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) รวมอยู่ด้วย ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอ จะต้องแสดงหนังสือมอบอำนาจจากนิติบุคคลหรือกิจการร่วมค้านั้นในวันยื่นข้อเสนอ
- 2.7 ผู้ยื่นข้อเสนอ ต้องยื่นหลักฐานการจัดตั้งนิติบุคคลและมีทุนจดทะเบียนตามที่กำหนดไว้ในประกาศนี้ โดยมีหนังสือรับรองการจดทะเบียนจากนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรมทะเบียนการค้า กระทรวงพาณิชย์ ถ้าเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในต่างประเทศ เอกสารดังกล่าวและหนังสือมอบอำนาจต้องได้รับการรับรองจากสถานเอกอัครราชทูตไทยหรือสถานกงสุลไทยประจำประเทศนั้นเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าว ซึ่งออกให้ไม่เกิน 1 (หนึ่ง) เดือน ก่อนวันยื่นข้อเสนอ
- 2.8 กรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอ เป็นกลุ่มผู้ร่วมค้า ประสงค์จะจัดตั้งบริษัทใหม่ เพื่อเป็นคู่สัญญากับการท่าเรือแห่งประเทศไทยนั้น การจัดตั้งบริษัทใหม่ดังกล่าวผู้ยื่น

ข้อเสนอฯ จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่และประกอบด้วยรายชื่อของกลุ่มผู้ร่วมค้าที่แสดงอยู่ในเอกสารข้อเสนอฯ ด้วย

บริษัทใหม่ต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลไทยเป็นผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ตามกฎหมายไทยตลอดระยะเวลาของสัญญา ทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนต่ำสุดของบริษัทใหม่จะต้องไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) โดยนำหลักฐานมาแสดงในวันลงนามในสัญญา

3. หลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ

ในวันยื่นข้อเสนอฯ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องวางหลักประกันเป็นจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) หลักประกันนี้จะคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ไม่ได้รับการคัดเลือกภายใน 10 (สิบ) วัน นับแต่วันที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกาศผลการคัดเลือกหรือผู้ชนะการคัดเลือกได้ทำสัญญากับการทำเรือแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่ผู้ชนะการคัดเลือกไม่ได้มาทำสัญญาตามเวลาที่กำหนด การทำเรือแห่งประเทศไทยจะริบหลักประกันจากผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายนั้นทันที

ในกรณีที่ผู้ชนะการคัดเลือกไม่มาทำสัญญาตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนด หรือ ไม่สามารถนำหลักประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญามามอบให้ การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่ากรณีใดๆ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะยึดหลักประกันของดังกล่าวทันที

4. การซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR)

นิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคล ที่สนใจเข้ายื่นข้อเสนอฯ ข้างต้นให้แสดงความจำนงขอลงทะเบียนชื่อ และซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ในราคาชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว ที่กองกลาง ทำเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี ได้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในวันและเวลาราชการ

5. กำหนดดูสถานที่และชี้แจงรายละเอียด

การทำเรือแห่งประเทศไทย กำหนดนัดผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) เพื่อดูสถานที่ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 9.00 น. ณ ห้องประชุม ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี และเพื่อชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอฯ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี หากผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายใดไม่ไปฟังคำชี้แจงตามวันเวลา

ที่กำหนดข้างต้น การทำเรือแห่งประเทศไทยถือว่าผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายนั้นได้ทราบและเข้าใจ รายละเอียดต่าง ๆ ในการจัดทำของข้อเสนอฯ ดีแล้ว หากมีความผิดพลาดให้ถือเป็นความผิดพลาดของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

6. กำหนดยื่นและเปิดข้อเสนอฯ

ให้ยื่นของข้อเสนอฯ ทั้งเอกสารนอกซอง เอกสารในซองหมายเลข 1 และเอกสารในซองหมายเลข 2 ในวันที่ 1 กันยายน 2547 ระหว่างเวลา 9.00 น. ถึง 12.00 น. ที่ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ การทำเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

กำหนดการเปิดซองหมายเลข 1 ในวันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 14.00 น. ที่ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ การทำเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

กำหนดการเปิดซองหมายเลข 2 จะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค (ตามที่ระบุในข้อ 7) ทราบ หลังจากที่ได้คณะกรรมการฯ พิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคเรียบร้อยแล้ว

7. หลักเกณฑ์การคัดเลือก

การทำเรือแห่งประเทศไทย จะพิจารณาคูณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ และความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารข้อเสนอฯ หากรายละเอียดไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับที่กำหนดจะถือว่าไม่ผ่านการพิจารณาคัดเลือกในเบื้องต้น

ในขั้นต่อไปการทำเรือแห่งประเทศไทยจะพิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ เสนอว่ามีความสมเหตุสมผลและน่าเชื่อถือเพียงใด โดยจะให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

ข้อเสนอทางเทคนิค (ซองหมายเลข 1)

1. ประสิทธิภาพ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	40	คะแนน
2. แผนการดำเนินธุรกิจ	40	คะแนน

ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2)

3. ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน	20	คะแนน

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนทางด้านเทคนิคในข้อ 1 หรือ 2 ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อ หรือคะแนนรวมทั้ง 2 ข้อต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในข้อเสนอทางเทคนิค จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิคและจะไม่มีเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2) โดยจะส่งกลับคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ พร้อมกับหลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ

การทำเรือแห่งประเทศไทย

หากผู้ยื่นข้อเสนอฯ ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค การทำเรือแห่งประเทศไทยจะพิจารณาข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value – NPV) ในอัตราส่วนลดที่กำหนดไว้ร้อยละ 10 (สิบ) ต่อปี

การทำเรือแห่งประเทศไทยจะจัดลำดับของผู้เข้ายื่นข้อเสนอฯ ตามคะแนนรวมด้านเทคนิคและผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน และจะเชิญผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนสูงสุดอันดับแรกมาเจรจาต่อรอง หากไม่สามารถเจรจาต่อรองได้ การทำเรือแห่งประเทศไทยจะเรียกผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนอันดับถัดไปมาเจรจาตามลำดับ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขรายละเอียดและวิธีการซึ่งได้กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR)

8. การสงวนสิทธิ์

การทำเรือแห่งประเทศไทย สงวนไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะไม่รับราคาสูงสุด หรือราคาหนึ่งราคาใด หรือราคาที่เสนอทั้งหมดก็ได้ และอาจจะพิจารณายกเลิกการคัดเลือกตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจขาดของการทำเรือแห่งประเทศไทย ให้ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ รวมทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยจะพิจารณายกเลิกการยื่นข้อเสนอฯ และลงโทษผู้เสนอราคาเสมือนเป็นผู้ทิ้งงาน หากมีเหตุที่เชื่อได้ว่าการยื่นข้อเสนอฯ กระทำไปโดยไม่สุจริตหรือมีการสมยอมในการเสนอราคา

ในกรณีที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้เสนอขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติโครงการนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

การทำเรือแห่งประเทศไทย สงวนสิทธิ์ที่จะแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในแบบสัญญาให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

รายละเอียดและข้อมูลเพิ่มเติม โปรดติดต่อสอบถามได้ที่กองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ในเวลาราชการ โทรศัพท์ 0-3840-9136 โทรสาร 0-3849-0146

ประกาศ ณ วันที่ 23 มิถุนายน 2547



(นายสามารถ ยลภักย์)

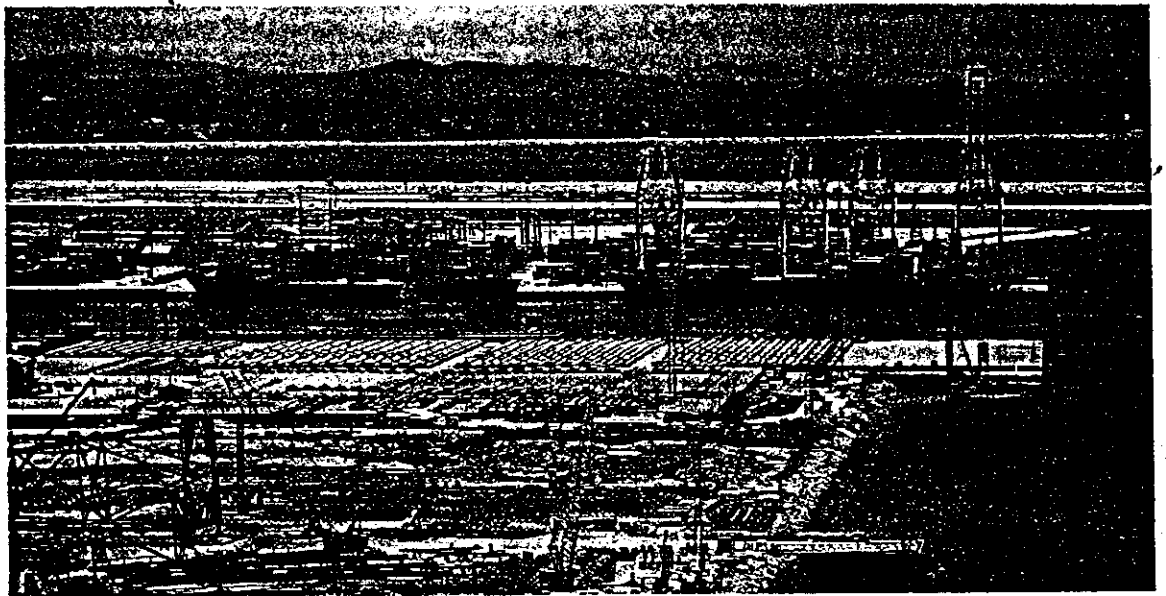
รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)
ประธานคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9133

โทรสาร 0-3849-0146

เอกสารขอบเขตโครงการ
ให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
การทำเรือแห่งประเทศไทย



ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา
อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
โทรศัพท์ 66-3840-9133
โทรสาร 66-3849-0146

กรกฎาคม 2547

สารบัญ

ส่วนที่ 1

บทนำ

- 1.1 อารัมภบท
- 1.2 การเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.3 ลักษณะการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
- 1.4 วัตถุประสงค์ของเอกสารขอบเขตโครงการ
- 1.5 รายละเอียดของเอกสารแนบ
- 1.6 ภาคผนวก

ส่วนที่ 2

ข้อมูลพื้นฐาน

- 2.1 สถิติเรือ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าและประมาณการตู้สินค้าผ่านท่า
- 2.2 รายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ
- 2.3 การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน
- 2.4 ขอบเขตภาระหน้าที่
- 2.5 อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐอื่นๆ
- 2.6 อัตราค่าภาระ
- 2.7 ระเบียบข้อบังคับท่าเรือ
- 2.8 การขออนุญาตดำเนินงาน

ส่วนที่ 3

เงื่อนไขสัญญา

- 3.1 บทนำ
- 3.2 แบบของสัญญาและเงื่อนไขทั่วไป
- 3.3 เงื่อนไขบังคับ
- 3.4 เงื่อนไขประกอบ
- 3.5 ข้อพิพาทกับบุคคลภายนอก
- 3.6 การละสิทธิในความคุ้มกัน
- 3.7 ภาษา
- 3.8 คำบอกกล่าว

ส่วนที่ 4 รายละเอียดของข้อเสนอให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3 C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

- 4.1 บทนำ
- 4.2 คุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ
- 4.3 ส่วนประกอบของข้อเสนอฯ
- 4.4 หลักเกณฑ์การคัดเลือก
- 4.5 การสงวนสิทธิ์
- 4.6 แผนการดำเนินงานธุรกิจ
- 4.7 ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน
 - เอกสารแนบ ก. แบบแสดงสถานะของผู้ยื่นข้อเสนอฯ
 - เอกสารแนบ ข. แบบแสดงการยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด
 - เอกสารแนบ ค.
 - เอกสารแนบ ค.1 แบบแสดงประสบการณ์ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน
 - เอกสารแนบ ค.2 แบบแสดงแผนการดำเนินงานธุรกิจ
 - เอกสารแนบ ง. แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

ส่วนที่ 5 ขั้นตอนการยื่นและพิจารณาข้อเสนอฯ

- 5.1 บทนำ
 - 5.2 การประชุมชี้แจงก่อนยื่นข้อเสนอฯ
 - 5.3 การจัดเตรียมเอกสารข้อเสนอฯ
 - 5.4 การยื่นซองข้อเสนอฯ
 - 5.5 หลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ
 - 5.6 การเปิดซองข้อเสนอฯ
 - 5.7 การตัดสินผู้ชนะการคัดเลือก
 - 5.8 คำแนะนำสำหรับผู้ยื่นข้อเสนอฯ
- ภาคผนวก 1 รายละเอียดเกี่ยวกับอาณาบริเวณและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง
 - ภาคผนวก 2 อัตราค่าภาระท่าเรือแหลมฉบัง ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 1 พ.ศ.2543
 - ภาคผนวก 3 หนังสือชี้แจงมติการอนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุน

คำย่อ

PMB (Port Management Body) = การท่าเรือแห่งประเทศไทย

TOC (Terminal Operator Company) = ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ

NPV (Net Present Value) = มูลค่าปัจจุบันสุทธิ ณ อัตราส่วนลดที่กำหนดไว้

ข้อเสนอ ฯ = ข้อเสนอให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 1 : บทนำ**1.1 อรััมบท**

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port : LCP) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 110 กิโลเมตร เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเลตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และรองรับความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ เริ่มเปิดดำเนินการโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า (A1) ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ 2 ท่า (A2 และ A3) และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 2 ท่า (A4 และ A5)
2. ท่าเทียบเรือด้านใต้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า (B1, B2, B3, B4 และ B5)

และในปี 2547 เริ่มเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ของโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ให้เอกชนลงทุน บริหารและประกอบการไปแล้วรวม 10 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1, A2, A4, A5, B1, B2, B3, B4, B5 และ C3 ปัจจุบันปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าผ่านท่าของท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยมีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้านั้นมากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง จึงก่อให้เกิดปัญหาความแออัดในปัจจุบัน และจากแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมทั้งนโยบายการเปิดการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ในระดับทวิภาคีจะส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมท่าเทียบเรือไว้รองรับปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าให้เพียงพอ โดยได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) แล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนหินกันดิน (Revetment) และท่าเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ก่อสร้างแล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนท่าเทียบเรือ (Quay wall) พร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นโครงการการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 เห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ในคราวเดียวกัน ภายใต้อำนาจการอนุญาตพิเศษ เพื่อให้ท่าเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการ

ขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต ซึ่งควรพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ให้บริการท่าเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบต่อประชาชนส่วนรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสิทธิภาพของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชนที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวมประกอบกันไป

รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทย (Port Management Body : PMB) เป็นผู้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนให้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator Company : TOC)

1.2 การเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.1 การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเชิญชวนผู้ที่ได้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ตามประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อยื่นข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

1.2.2 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ต้องยื่นของข้อเสนอฯ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตโครงการฉบับนี้ ผู้ได้รับการตัดสินใจเป็นผู้ชนะการคัดเลือกจะได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการเมื่อได้มีการเจรจาทำความเข้าใจความตกลงในเงื่อนไขต่างๆ ร่วมกันกับการท่าเรือแห่งประเทศไทยและทั้งสองฝ่ายได้ตกลงทำสัญญากันแล้ว

1.3 ลักษณะการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ

1.3.1 ภายใต้บังคับข้อ 2.8 ผู้ชนะการคัดเลือกจะได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ A3 ,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป / ตู้สินค้า และอำนวยความสะดวกภายในท่าเทียบเรือดังกล่าว ตลอดจนเรียกเก็บค่าภาระและค่าบริการจากผู้ให้บริการ รวมทั้งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบการบำรุงรักษา ซ่อมแซม และใช้สอยดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเทียบเรือที่ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการตามประเพณีนิยมปกติด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC ทั้งสิ้น

นอกจากนั้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีมติเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2547 อนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมแก่เอกชนที่จะร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง (รายละเอียดตามภาคผนวก 3) ในประเภท 7.1.4 “กิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล” ซึ่งจัดเป็นกิจการให้มีความสำคัญเป็นพิเศษ โดยจะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ดังนี้

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ตามมาตรา 28
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ตามมาตรา 31 วรรคหนึ่ง วรรคสี่ รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนโดยไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน
- ยกเว้นภาษีเงินได้จากเงินปันผล 8 ปี ตามมาตรา 34

1.3.2 การได้รับอนุญาตและความรับผิดชอบดังกล่าวในข้อ 1.3.1 ไม่หมายรวมถึง การให้บริการนำร่อง การลากจูงเรือ การบำรุงรักษาร่องน้ำ แอ่งจอดเรือ เชื้อนกันคลื่น การรักษามังกรรื่องหมายช่วยการเดินเรือ โดยสิทธิและหน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นของ PMB ดังกำหนดไว้ในส่วนที่ 3 เรืองเงื่อนไขสัญญา

1.4 วัตถุประสงค์ของเอกสารขอบเขตโครงการ

- 1.4.1 ส่วนที่ 1 เป็นบทนำเพื่อให้ทราบถึงนโยบายของรัฐบาลในการให้เอกชนร่วมลงทุน และลักษณะของการลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการอันเป็นโครงการการลงทุนในกิจการของรัฐ
- 1.4.2 ส่วนที่ 2 ประกอบด้วยข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับท่าเรือ ซึ่งรวมถึง
- 1.4.2.1 ปริมาณเรือ ตู้สินค้าผ่านท่า และประมาณการตู้สินค้าผ่านท่า
 - 1.4.2.2 พื้นที่ขอบเขตท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
 - 1.4.2.3 ข้อกำหนดและหลักเกณฑ์สำหรับการควบคุมให้การดำเนินกิจการเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญา
- 1.4.3 ส่วนที่ 3 กำหนดเงื่อนไขของการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการ รวมทั้งสิทธิและหน้าที่ของ TOC และ PMB ซึ่งจะกำหนดไว้ในสัญญา
- 1.4.4 ส่วนที่ 4 กำหนดคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายละเอียด หลักเกณฑ์ในการพิจารณาข้อเสนอ รายละเอียดที่ต้องการ รวมทั้งแบบแสดงข้อมูลที่ต้องยื่นเสนอ
- 1.4.5 ส่วนที่ 5 เป็นขั้นตอนการยื่นของข้อเสนอฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการตอบปัญหาข้อสงสัย และกำหนดตารางเวลาดำเนินการดังกล่าว

1.5 รายละเอียดของเอกสารแนบ

- 1.5.1 เอกสารแนบ ก : แบบแสดงสถานะของผู้ยื่นข้อเสนอฯ
- 1.5.2 เอกสารแนบ ข : แบบแสดงการยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด
- 1.5.3 เอกสารแนบ ค :
 - เอกสารแนบ ค.1 แบบแสดงประสิทธิภาพ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน
 - เอกสารแนบ ค.2 แบบแสดงแผนการดำเนินงานธุรกิจ
- 1.5.4 เอกสารแนบ ง : แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

1.6 ภาคผนวก

- 1.6.1 ภาคผนวก 1 : รายละเอียดเกี่ยวกับอาณาบริเวณและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง
- 1.6.2 ภาคผนวก 2 : อัตราค่าภาระท่าเรือแหลมฉบัง ฉบับแก้ไข ครั้งที่ 1 พ.ศ.2543
- 1.6.3 ภาคผนวก 3 : หนังสือชี้แจงมติการอนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมการลงทุน

ส่วนที่ 2 : ข้อมูลพื้นฐาน

2.1 สถิติเรือ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าและประมาณการตู้สินค้าผ่านท่า

2.1.1 จำนวนเรือตู้สินค้าเทียบท่าของท่าเรือแหลมฉบัง

ปีงบประมาณ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
จำนวนเรือ (เที่ยว)	2,415	2,653	2,824	3,291	3,676	3,813	3,741

2.1.2 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน TEU.

ปีงบประมาณ	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
ตู้สินค้าขาเข้า	0.491	0.698	0.851	1.033	1.148	1.318	1.541
ตู้สินค้าขาออก	0.545	0.727	0.905	1.072	1.162	1.339	1.504
รวม	1.036	1.425	1.756	2.105	2.310	2.657	3.045

2.1.3 ประมาณการตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน TEU.

ปีงบประมาณ	2547	2548	2549	2550	2551	2552
ประมาณการตู้สินค้าผ่านท่า	3.40	3.80	4.20	4.70	5.20	5.70

หมายเหตุ : การประมาณการดังกล่าวข้างต้น เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นเท่านั้น

TEU. หมายถึง Twenty Foot Equivalent Unit คือ ตู้สินค้าขนาด 20 (ยี่สิบ) ฟุต

2.2 รายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ

2.2.1 สถานที่ตั้ง

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ
จังหวัดชลบุรี

พิกัดที่ตั้งโดยประมาณ

- แลตติจูด 13° 04' 37" เหนือ

- ลองจิจูด $100^{\circ} 54' 47''$ ตะวันออก

2.2.2 ความลึกของทะเลในอาณาบริเวณโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

ร่องน้ำทางเดินเรือลึก -16 (สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ยาว 3,700 (สามพันเจ็ดร้อย) เมตร กว้าง 400 (สี่ร้อย) เมตร ที่ปากทางเข้า และ 600 (หกร้อย) เมตร ที่ทางเข้าแอ่งจอดเรือ

แอ่งสำหรับกลับลำเรือมีขนาดความกว้าง 600 (หกร้อย) เมตร ลึก 16 (สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง เชื่อมกันคลื่นยาว 3,200 (สามพันสองร้อย) เมตร

แอ่งจอดเรือที่ 1 ขนาด 400 x 1,600 (สี่ร้อยคูณหนึ่งพันหกร้อย) เมตร ความลึก 14 (สิบสี่) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

แอ่งจอดเรือที่ 2 ขนาด 500 x 1,800 (ห้าร้อยคูณหนึ่งพันแปดร้อย) เมตร ความลึก 16 (สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

2.2.3 ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือที่จัดให้และก่อสร้างไว้แล้วประกอบด้วย

2.2.3.1 เชื้อนเทียบเรือชนิด Concrete Caisson

- ทำเทียบเรือ C1, C2 ยาว 1,200 (หนึ่งพันสองร้อย) เมตร

2.2.3.2 เชื้อนหิน (Revetment)

- ทำเทียบเรือ A3 ยาว 350 (สามร้อยห้าสิบ) เมตร

- ทำเทียบเรือ D1, D2, D3 ยาว 1,700 (หนึ่งพันเจ็ดร้อย) เมตร

2.2.3.3 พื้นที่ท่าเทียบเรือ ถนนทรายและบดอัด

- ทำเทียบเรือ A3 100,000 (หนึ่งแสน) ตารางเมตร

- ทำเทียบเรือ C1, C2 540,000 (ห้าแสนสี่หมื่น) ตารางเมตร

- ทำเทียบเรือ D1, D2, D3 765,000 (เจ็ดแสนหกหมื่นห้าพัน) ตารางเมตร

อาณาบริเวณท่าเทียบเรือ A3, C1, C2 และ D1, D2, D3 ติดต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นๆ มีดังนี้

ท่า A3 ทิศเหนือ : ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด A

ทิศตะวันตก : พื้นที่ท่าเทียบเรือ A4

ทิศใต้ : แอ่งจอดเรือที่ 1 ✓

	ทิศตะวันออก :	พื้นที่ท่าเทียบเรือ A2
ท่า C1,C2	ทิศเหนือ :	ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด C
	ทิศตะวันตก :	พื้นที่ท่าเทียบเรือ C3
	ทิศใต้ :	แอ่งจอดเรือที่ 2
	ทิศตะวันออก :	ลานกองสินค้า (Open storage area)
ท่า D1, D2, D3	ทิศเหนือ :	แอ่งจอดเรือที่ 2
	ทิศตะวันตก :	ร่องน้ำเดินเรือ
	ทิศใต้ :	ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด D
	ทิศตะวันออก :	ลานกองสินค้า (Open storage area)

สำหรับขนาดพื้นที่จริงที่ PMB จะส่งมอบนั้นจะมีการวัดและตรวจสอบความถูกต้องกันในภายหลัง

2.2.4 ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ ที่ TOC จะต้องก่อสร้าง มีดังต่อไปนี้

- ถนนทางเข้าออกท่าเทียบเรือ (Access Road) สำหรับท่าเทียบเรือ A3, ท่าเทียบเรือ C1, C2 และท่าเทียบเรือ D1, D2, D3
- รั้ว (Fence) และประตูทางเข้าท่าเรือ-ด่านตรวจ (Terminal Entrance Gate)
- งานที่เกี่ยวข้องกับ Yard Pavement, Transtainer Foundation และ Container Stacking Foundation
- โครงสร้างท่าเทียบเรือ (Quay Wall Structure) สำหรับท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือ D1, D2, D3
- โรงพักสินค้า (Container Freight Station; CFS) สำหรับคัดแยกและบรรจุตู้สินค้า
- อาคารสำนักงาน (Terminal Office)
- โรงซ่อม (Repair Shop)
- อาคารสถานีไฟฟ้าย่อย (Substation)
- ระบบโทรคมนาคม (Communication System) ภายในท่าเทียบเรือ ✓

- ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง (Power Supply & Lighting System) ภายในท่าเทียบเรือ
- ระบบระบายน้ำ (Drainage System) ภายในท่าเทียบเรือ
- เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าต่างๆ

รายละเอียดรูปแบบ (Layout) ของท่าเทียบเรือ A3 ท่าเทียบเรือ C1, C2 ท่าเทียบเรือ D1, D2, D3 กำหนดไว้ในผนวกที่ 1 ส่วนระบบบริการพื้นฐานบางระบบ เช่นระบบไฟฟ้าและสาธารณูปโภค TOC จะต้องดำเนินการติดต่อกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือ เช่นการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ชุมทางโทรศัพท์ เป็นต้น

2.2.5 จุดเชื่อมโยงการขนส่งทางบก

2.2.5.1 ทางถนน

เข้าท่าเรือโดยตรงจากถนนสุขุมวิททางด้านทิศเหนือ ระยะทางจากกรุงเทพมหานคร โดยประมาณ 110 (หนึ่งร้อยสิบ) กิโลเมตร

2.2.5.2 ทางรถไฟ

มีทางรถไฟจากสถานีรถไฟศรีราชามายังท่าเรือ โดยขนานกับท่าเทียบเรือตู้สินค้า

2.2.6 สิ่งสาธารณูปโภคที่ท่าเรือจัดเตรียมไว้ให้

ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบโทรศัพท์ ระบบบำบัดน้ำเสียรวม และระบบป้องกันอัคคีภัย

2.2.7 เครื่องมือและอุปกรณ์

TOC จะต้องจัดหาเครื่องมือ และอุปกรณ์สำหรับการประกอบการท่าเทียบเรือ ตู้สินค้าที่จำเป็นตามมาตรฐานสากล ด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC ปรากฏรายละเอียดตามรายการบัญชีทรัพย์สินที่ TOC จัดทำขึ้นตามข้อ 3.4.6 โดยสมรรถนะวิสัยของเครื่องมือและอุปกรณ์ จะต้องมีความสามารถรองรับเรือได้ไม่ต่ำกว่าเรือขนาด Panamax

2.3 การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน

TOC จะต้องรับผิดชอบต่อโครงสร้างพื้นฐานต่างๆภายในทุกอย่างในท่าเทียบเรือตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ทุกอย่างนอกเขตท่าเทียบเรือ โดยการบำรุงรักษาซ่อมแซม และใช้สอยดำเนินการตามประเพณีนิยมปกติ รวมทั้งติดตั้งเพื่อเชื่อมต่อกับระบบหลักของท่าเรือแหลมฉบังให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้ดีด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC ทั้งสิ้น

2.4 ขอบเขตภาระหน้าที่

2.4.1 PMB ทรงไว้ซึ่งสิทธิในการพัฒนา ประกอบการ ให้เช่า หรือกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งในอนาคตภายในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบังหรือเพื่อการขยายท่าเรือซึ่งอยู่ ติดกับท่าเทียบเรือของ TOC ซึ่ง PMB ได้พิจารณาแล้วเห็นว่ามีความจำเป็น และเหมาะสม

ในระหว่างดำเนินการขยายท่าเรือดังกล่าว PMB จะพยายามไม่ดำเนินงานให้มีผลกระทบกระเทือนต่อการประกอบกิจการของ TOC เท่าที่จะทำได้ โดย TOC ไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องแบ่งปันผลกำไร หรือเรียกร้องค่าชดเชยใดๆ จากการขาดรายได้ หรือความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างที่ PMB เข้าไปปฏิบัติงานที่ท่าเทียบเรือของ TOC เพื่อความมุ่งหมายในการพัฒนาท่าเรือตามสัญญา

2.4.2 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน

2.4.2.1 PMB เป็นผู้มียกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินในท่าเรือทั้งหมดที่ PMB จัดหา

2.4.2.2 TOC เป็นผู้มียกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เครื่องมืออุปกรณ์ที่ TOC จัดหามาใช้งานในท่าเทียบเรือ ตลอดจนสัญญา หลังจากสัญญาได้สิ้นสุดลงหรือมีการบอกเลิกสัญญาไม่ว่ากรณีใด ให้บรรดาสิ่งหาทรัพย์สินต่างๆ ของ TOC ทั้งหมดตกเป็นทรัพย์สินของ PMB ทันที โดย TOC จะเรียกร้องค่าตอบแทนใดๆ จาก PMB ไม่ได้

2.4.2.3 ส่วนสิ่งหาทรัพย์สินของ TOC นั้น หากสัญญาครบกำหนดอายุหรือมีการบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลพิเศษตามข้อ 3.2.18.2 PMB ทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ตามราคามูลค่าทางบัญชี (Current book value) ที่คำนวณได้จากราคาค้นทุนที่ได้หักค่าเสื่อมราคาสะสมตามระยะเวลาอายุการใช้งานแล้ว โดยทั้งสองฝ่ายจะได้ตกลงในรายละเอียดเรื่องราคาและระยะเวลาในการหักค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้ TOC จะต้องมอบเอกสารหลักฐานที่สำแดงราคาค้นทุนแรกเริ่มของทรัพย์สินให้กับ PMB เช่น เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์โดยสมบูรณ์ ใบแจ้งหนี้หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เป็นต้น เพื่อใช้ในการกำหนดราคาส่งหาทรัพย์สิน หาก TOC ทำให้สิ่งหาทรัพย์สินที่ต้องส่งมอบให้ PMB หลุดไปจาก PMB ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพราะเหตุแห่งการรอนสิทธิหรือเพราะทรัพย์สินนั้นตกอยู่ในบังคับแห่งสิทธิ TOC ต้องรับผิดชอบ PMB จากการกระทำดังกล่าว

2.4.3 อำนาจหน้าที่ของ PMB ประกอบด้วย

2.4.3.1 ตรวจสอบผลการดำเนินงานในกิจการต่างๆ ของ TOC เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่า TOC ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศใดๆ

หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ต่างๆ ใดๆ

- 2.4.3.2 ตรวจสอบข้อร้องทุกข์จากผู้ใช้ท่าเรือและประชาชนกรณีที่ไม่ได้รับความสะดวกหรือมีปัญหาในการใช้ท่าเทียบเรือ และแจ้งให้ TOC แก้ไขปัญหาดังกล่าว ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน PMB อาจแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น โดย TOC จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้น
- 2.4.3.3 ติดตามผลการบริหาร และการประกอบการตามสัญญาของ TOC ที่ทำไว้กับ PMB โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน การป้องกันสภาพแวดล้อม วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย และการบำรุงรักษาซ่อมแซม รวมทั้งการใช้สอยทรัพย์สินต่างๆ เพื่อให้เป็นที่พอใจของ PMB
- 2.4.3.4 พิจารณาตรวจสอบ ปรับปรุงโครงสร้าง และอัตราค่าภาระเมื่อได้รับการร้องขอจาก TOC
- 2.4.3.5 แจ้งให้ TOC ส่งมอบสถิติการปฏิบัติงานและเอกสารหลักฐานต่างๆ ของ TOC เพื่อทำการตรวจสอบ เปรียบเทียบกับข้อมูลของศุลกากร และผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง และแจ้งให้ TOC จัดทำรายงานเกี่ยวกับการใช้ทรัพย์สินของท่าเรือ
- 2.4.3.6 ควบคุมการจราจรทางบกภายในบริเวณท่าเรือ โดยควบคุมการเข้า-ออกที่ประตูทางเข้าท่าเรือ ทั้งประตูใหญ่และประตูเล็ก ยกเว้นประตูเข้า-ออกท่าเทียบเรือ
- 2.4.3.7 ตรวจสอบบรรดาทรัพย์สินตามข้อ 2.4.2.2 และข้อ 2.4.2.3 ตามรายการบัญชีทรัพย์สินที่ TOC จัดทำขึ้น
- 2.4.3.8 ตรวจสอบสภาพการใช้งานของบรรดาทรัพย์สินในท่าเรือทั้งหมด ที่ PMB จัดหาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่ TOC จัดหามาใช้งาน ตลอดจนปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าและรถคานยกตู้สินค้าทั้งหมดที่ติดตั้งภายในท่าเทียบเรือ
- 2.4.3.9 PMB มีสิทธิในการให้หรือจัดให้มีการบริการเกี่ยวกับร่อนน้ำทางเข้าท่าเรือ แอ่งจอดเรือ ทางเดินเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การนำร่อง และการลากจูง

2.5 อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐอื่นๆ

- 2.5.1 เรือทุกลำจะต้องให้บริการนำร่องตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใดๆ ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่กำหนดให้ใช้นำร่องในการเคลื่อนย้ายเรือภายในท่าเรือ รวมทั้ง

การเทียบท่าและออกจากท่า ทั้งนี้ ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะเป็นผู้จัดเจ้าหน้าที่นำร่องและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้ โดยที่ PMB ไม่มีหน้าที่ให้บริการในเรื่องดังกล่าวนี้แต่อย่างใด เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การปฏิบัติเป็นอย่างอื่น

- 2.5.2 เรือทุกลำจะต้องใช้บริการเรือลากจูงตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใดๆ ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนดในการนำเรือเข้า-ออกจากท่าเรือ รวมทั้งการเทียบท่าและออกจากท่า โดย PMB หรือบริษัทที่ PMB มอบหมาย จะเป็นผู้ให้บริการด้านเรือลากจูง

2.6 อัตราค่าภาระ (ภาคผนวก 2)

- 2.6.1 โครงสร้าง และอัตราค่าภาระในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือสินค้า และตู้สินค้า รวมทั้งค่าบริการเรือลากจูงและค่าธรรมเนียมอื่นๆ PMB เป็นผู้กำหนด
- 2.6.2 ไม่ว่ากรณีใดๆ TOC จะเรียกเก็บค่าภาระต่างๆ เช่น ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ และการให้บริการอื่นๆ ของ TOC ในท่าเทียบเรือมากกว่าอัตราที่ PMB กำหนดมิได้ หาก TOC ไม่ปฏิบัติตามจะถูกปรับตามเงื่อนไขในข้อ 3.2.22 และ/หรือบอกเลิกสัญญา นอกจากนี้ TOC จะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ PMB ในการออกใบแจ้งหนี้เก็บค่าบริการด้วย
- 2.6.3 PMB ทรงไว้ซึ่งสิทธิในการปรับปรุงโครงสร้าง อัตราค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ได้ตามความเหมาะสม

2.7 ระเบียบข้อบังคับท่าเรือ

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ประสงค์จะขอทราบรายละเอียดเกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับท่าเรือ สามารถติดต่อขอทราบรายละเอียดล่วงหน้าได้ที่ ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โทร. 66-3840-9133 โทรสาร 66-3849-0146

2.8 การขออนุญาตดำเนินงาน

- 2.8.1 TOC ต้องรับผิดชอบสำหรับการขอรับใบอนุญาต การได้รับอนุมัติหรือการได้รับสัมปทาน หรือใบรับรองเกี่ยวกับการประกอบการจากเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการของตน โดย PMB จะให้ความช่วยเหลือหรืออำนวยความสะดวกเท่าที่จำเป็นในกรณีที่ TOC ร้องขอให้ช่วยติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐต่อการดำเนินงานตามสัญญานี้ ซึ่ง TOC จะเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญานี้ ทั้งนี้ TOC ทราบดีแล้วว่าเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของรัฐดังกล่าวมีความอิสระในการใช้ดุลพินิจของตนเอง ซึ่ง PMB ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ทั้งสิ้น และอย่างไรก็ตาม PMB ไม่ผูกพันที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเตรียมการของ TOC และ TOC ไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยหรือค่าเสียหายใดๆ จาก PMB ในกรณีที่การขออนุญาตดังกล่าวไม่บรรลุผล

- 2.8.2 เมื่อ TOC ร้องขอ PMB จะประสานงานกับเอกชนรายอื่นๆ หรือหน่วยงาน ของรัฐเพื่อให้ TOC สามารถดำเนินงานตามสัญญาฯ และ/หรือเพื่อให้ TOC สามารถเข้าไปในทรัพย์สินของ หน่วยงานของรัฐหรือของเอกชนนั้น เพื่อก่อสร้างระบบการบริหารและการประกอบการตาม สัญญาฯ โดย TOC จะต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเองทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญาฯ อนึ่ง ความช่วยเหลือของ PMB ดังกล่าวจะไม่รวมถึงการเวนคืนทรัพย์สินจากเอกชน แต่ทั้งนี้ หากเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐดังกล่าวไม่ให้ความยินยอม PMBไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ทั้งสิ้น

ส่วนที่ 3 : เงื่อนไขสัญญา

3.1 บทนำ

เอกสารขอบเขตโครงการในส่วนนี้ได้กำหนดถึงข้อกำหนดเงื่อนไขทั่วไป และเงื่อนไขการปฏิบัติงาน ซึ่งเงื่อนไขทั้งสองลักษณะดังกล่าวนี้จะถือเป็นเงื่อนไขบังคับ โดยจะต้องกำหนดไว้ในสัญญาร่วมงานหรือ คำเนินการ อย่างไรก็ตาม เงื่อนไขที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ เสนอเพิ่มเติมเพื่อประโยชน์ตามที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ประสงค์ ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาด้วย

อนึ่ง PMB สงวนสิทธิที่จะแก้ไข เพิ่มเติมเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในแบบสัญญาให้เป็นไปตามความเห็น ของสำนักงานอัยการสูงสุด

เอกสารขอบเขตโครงการฉบับนี้จัดทำขึ้นทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ หากเกิดข้อขัดแย้งให้ยึดถือเอา ฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

3.2 แบบของสัญญาและเงื่อนไขทั่วไป

3.2.1 TOC จะได้รับความยินยอมจาก PMB ให้เป็นผู้ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบ เรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง โดย TOC จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม กฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ นโยบาย มาตรฐานการ ปฏิบัติงานและมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ PMB รัฐบาล ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาล ใช้บังคับอยู่ในวันทำสัญญาและที่จะออกใช้บังคับต่อไปในอนาคต TOC จะอ้างเอาการที่ได้ ดำเนินงานตามสัญญาขึ้นมาเป็นข้อยกเว้นมิให้ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง ประกาศใดๆ หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยดังกล่าวไม่ได้

3.2.2 ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือสถานการณ์ใดๆ สัญญานี้อาจมีการปรับเปลี่ยน (แก้ไข) ให้สอดคล้องกับนโยบาย กฎหมาย หรือสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ โดยเงื่อนไขหลัก ในสัญญายังคงมีผลใช้บังคับ และ TOC ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎหมาย หรือสถานการณ์ใดๆ ได้

3.2.3 TOC จะต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษา และใช้ทรัพย์สินให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการ บริหาร การประกอบการ และการพัฒนาของท่าเทียบเรือ โดยต้องดำเนินการทุกวิถีทางเพื่อเป็น หลักประกันว่าจะเกิดประโยชน์สูงสุดต่อท้องถิ่น รัฐบาลและของ PMB

3.2.4 การพัฒนาเชิงพาณิชย์

TOC สามารถทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC เองทั้งสิ้น ตามที่ TOC ได้รับ

อนุญาตให้กระทำได้ตามกฎหมาย ทั้งนี้ การกระทำความผิดจะต้องไม่กระทบต่อหน้าที่ของ TOC ที่มีต่อ PMB ตามสัญญา

TOC จะต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ความเสียหาย หรืออันตรายใดๆ อันเกิดจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผลของการพัฒนาเชิงพาณิชย์หรือผลต่อเนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบดังกล่าว ตามสัญญานี้ และรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการกระทำของลูกจ้างของ TOC

TOC ต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด อันจะก่อให้เกิดความสูญเสียและความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลทั้งหลายทั้งปวงอันเกิดจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผลของการพัฒนาเชิงพาณิชย์หรือผลต่อเนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสัญญานี้ เช่น ความสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการพัฒนาแล้วทำให้เกิดไฟไหม้ หรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ตาย และความเสียหายอื่นๆ ทั้งปวง

หาก PMB ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำดังกล่าวของ TOC แล้ว TOC จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นพร้อมดอกเบี้ยแก่ PMB ทั้งนี้ PMB จะแจ้งให้ TOC ทราบเป็นหนังสือในเมื่อได้มีการกล่าวอ้างหรือใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวโดยไม่ชักช้า

3.2.5 ค่าภาระ (Port Charges)

PMB จะออกใบแจ้งหนี้ (Invoice) และเรียกเก็บค่าภาระ (Port Charge) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการเดินเรือ (Navigation Services) จากผู้ใช้ท่าเรือโดยตรงในอัตราที่ PMB กำหนด ตามเอกสารและข้อมูลการชำระเงินที่ TOC ส่งให้ PMB ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2.6

ในกรณีที่ PMB คำนวณเก็บค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ผิดพลาด เนื่องจากความบกพร่องของ TOC หรือผู้ให้บริการท่าเรือในการแจ้งข้อมูลการใช้ท่าเรือทำให้ค่าภาระที่คำนวณได้น้อยกว่าจำนวนที่แท้จริง TOC ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าภาระที่ขาดจำนวนและค้างชำระดังกล่าวแก่ PMB โดย TOC ต้องชำระเงินให้ PMB สำหรับค่าภาระต่างๆ ดังกล่าวที่ค้างชำระเกินกว่า 60 (หกสิบ) วัน ขึ้นไป นับจากวันที่ PMB ได้ออกใบแจ้งหนี้ เมื่อผู้ให้บริการท่าเรือนำเงินค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ มาชำระให้ภายหลังจากนั้นแล้ว PMB จะจ่ายเงินส่วนที่เหลือคืนให้แก่ TOC หลังจากที่ได้หักค่าค่านินงาน ค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดจากการชำระเงินล่าช้าแล้ว

TOC มีหน้าที่เรียกเก็บค่าภาระทั้งหมดจากผู้ให้บริการท่าเรือ อันเกิดจากการให้บริการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และบริการอื่นๆ ที่ TOC ให้บริการภายในท่าเทียบเรือ

3.2.6 การชำระเงิน (Payment)

TOC ต้องชำระผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรวมในการประกอบการท่าเทียบเรือให้แก่ PMB ซึ่งมี 2 (สอง) ส่วน ได้แก่ ส่วนที่หนึ่งคือ ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) และส่วนที่สองคือ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตามที่กำหนดไว้ใน แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ เอกสารแนบ ง. โดยผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรวมทั้ง 2 (สอง) ส่วน จะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากันในรอบปีการดำเนินงานตามสัญญาเป็น 4 (สี่) งวด แต่ละงวดต้องชำระให้แก่ PMB ก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส

รายละเอียดการชำระเงินได้กำหนดไว้ในเอกสารแนบ ง.

หาก TOC มิได้ชำระผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินภายในกำหนดเวลาดังกล่าว PMB มีสิทธิที่จะบังคับให้ชำระค่าตอบแทนที่ค้างชำระดังกล่าวได้จากหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา และ TOC จะต้องนำหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญามาฉบับใหม่ที่มีจำนวนเงินคำประกันครบถ้วนเต็มตามจำนวนเดิมมามอบให้แก่ PMB หรือดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มจำนวนเงินคำประกันให้ครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ PMB บังคับชำระหนี้จากหนังสือคำประกัน หาก TOC มิได้ดำเนินการดังกล่าว PMB มีสิทธิออกเลิกสัญญาได้

3.2.7 การจัดทำเอกสารและข้อมูลเพื่อการชำระเงิน

TOC ต้องให้เอกสารและข้อมูลทั้งหมดที่จำเป็นเกี่ยวกับเรือและสินค้าที่ใช้บริการท่าเทียบเรือ รวมทั้งเอกสารหลักฐานต่างๆ ที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บค่าภาระในการให้บริการท่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ จากผู้ให้บริการให้แก่ PMB ภายในเวลาที่ PMB กำหนด

เจ้าหน้าที่ของ PMB จะตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่างๆ และข้อมูลที่ TOC มอบให้อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหากเอกสารและข้อมูลที่ TOC มอบให้แก่ PMB แตกต่างจากที่ PMB ตรวจสอบแล้วเป็นหน้าที่ของ TOC จะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความถูกต้องแท้จริง ในกรณีนี้ PMB มีสิทธิที่จะตรวจสอบสำเนาบุคคลและงบกำไรขาดทุนประจำปี รวมทั้งติดตามตรวจสอบเอกสารบัญชีธนาคารและมีสิทธิที่จะยกเลิกและแก้ไขข้อมูลและเอกสารที่ TOC มอบให้แก่ PMB เพื่อให้เกิดความถูกต้องเป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการ และเพื่อสิทธิประโยชน์ตามสัญญาของ PMB

3.2.8 ภาษี อากรศุลกากร อากรแสตมป์ และค่าธรรมเนียม

“ภาษี” หมายถึง ภาษี เงินเรียกเก็บ พิกัดอัตรา อากรหรือค่าธรรมเนียมประเภทใดก็ตาม ที่คิดประเมินหรือเรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม รวมทั้งและไม่จำกัดเฉพาะภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีการขาย อากรแสตมป์ ภาษีนำเข้า ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (ไม่ว่าสำหรับเงินได้ เงินปัน

ผล การจ่ายดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม ค่าเช่าอุปกรณ์ หรืออื่นๆ) ภาษีที่เรียกเก็บจากเงินผู้ลงทุนเงินต่างประเทศ หรือธุรกรรมในสกุลเงินต่างประเทศ ภาษีสรรพสามิต ภาษีทรัพย์สิน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนหรือใบอนุญาต ภาษีน้ำ หรือภาษีสิ่งแวดล้อม พลังงานหรือเชื้อเพลิง ไม่ว่าจะมีอยู่ในปัจจุบันหรือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

TOC จะต้องรับผิดชอบในการชำระค่าภาษี อากรศุลกากร อากรแสตมป์ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายใต้กฎหมายตามสัญญา

ภาระในการชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตามกฎหมายไม่ว่าจะชำระในนามของ TOC เอง หรือในนามของ PMB จะตกอยู่กับ TOC ทั้งสิ้น ทั้งนี้ให้รวมถึงหนี้สินสำหรับภาษีและค่าธรรมเนียมสำหรับทรัพย์สินใดๆ ของท่าเทียบเรือตามสัญญาด้วย

3.2.9 ภาษีศุลกากรสำหรับอุปกรณ์ที่ส่งเข้ามาใช้งาน

TOC ต้องรับภาระเกี่ยวกับการชำระค่าภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้น สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งของ อุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ทั้งหมดที่ TOC นำเข้าจากต่างประเทศเพื่อปฏิบัติงานตามสัญญา

3.2.10 หนังสือค้ำประกัน

ในวันลงนามในสัญญา TOC จะต้องมอบหนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา(Payment and Performance Guarantee) และหนังสือค้ำประกันการก่อสร้าง (Construction Guarantee) ให้แก่ PMB ซึ่งหนังสือค้ำประกันดังกล่าวต้องออกให้โดยธนาคารที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทยตามแบบที่ PMB กำหนด เพื่อเป็นการค้ำประกันว่า TOC จะปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งเป็นการค้ำประกันการชำระเงินค่าตอบแทนและค่าธรรมเนียมอื่นๆ (ถ้ามี) ตามสัญญาด้วย

หนังสือค้ำประกันการก่อสร้าง เป็นการค้ำประกันว่า TOC จะทำการก่อสร้างท่าเทียบเรือให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หนังสือค้ำประกันการก่อสร้างจะต้องมีวงเงินจำนวนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าการลงทุนของ TOC ตามแผนธุรกิจที่ TOC เสนอ โดยเงินดังกล่าวจะต้องไม่ต่ำกว่าจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) โดย PMB จะลดวงเงินค้ำประกันดังกล่าวให้ตามสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนของ TOC ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

หนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทน ค้ำประกันการปฏิบัติงานตามสัญญา และค้ำประกันการก่อสร้าง จะต้องมิผลบังคับใช้ตั้งแต่วันลงนามในสัญญาไปจนถึงวันที่พ้นระยะและหน้าที่ต่างๆ ทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาของ TOC เสร็จสิ้นลง และหลังจากนั้น PMB จะคืนหนังสือค้ำประกันโดยไม่มีดอกเบี้ยให้แก่ TOC ภายใน 15 (สิบห้า) วัน หลังจาก TOC พ้นภาระผูกพันตามสัญญา

หนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทน และการปฏิบัติงานตามสัญญาต้องมีจำนวนเงิน เท่ากับค่าตอบแทนรวมแต่ละปี สำหรับในปีที่ปลอดค่าตอบแทนตามสัญญาในปีที่ 1 ถึงปีที่ 2 จะต้องมีวงเงินคำประกันเป็นสัดส่วนจำนวนเงินเท่ากับร้อยละ 50 (ห้าสิบ) ของค่าตอบแทนรวมตามสัญญา ในปีที่ 3 ปีใดที่ค่าตอบแทนรวมเพิ่มขึ้น TOC ต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มจำนวนเงินคำประกัน หรือนำหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาฉบับใหม่ตามสัดส่วน ค่าตอบแทนรวมที่เพิ่มขึ้นมามอบให้แก่ PMB ไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน ก่อนวันเริ่มต้นปีถัดไป เพื่อให้จำนวนเงินคำประกันทั้งหมดเท่ากับค่าตอบแทนรวมในแต่ละปี

หากวงเงินคำประกันลดลงไม่ว่าเกิดจากการที่ PMB ใช้สิทธิบังคับชำระหนี้เอาจาก หลักประกันทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน เป็นผลให้หลักประกันลดน้อยลง หรือไม่ว่าด้วยกรณีใดก็ตาม TOC ต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มวงเงินคำประกันหรือ TOC ต้องเพิ่มเติมหลักประกันจน ครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB

ในกรณีที่ TOC ไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาข้อนี้ PMB มีสิทธิจะบอกเลิกสัญญา ได้ตามสัญญาข้อ 3.2.18

3.2.11 ระยะเวลาของสัญญา

ระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญามีกำหนด 30 (สามสิบ) ปี นับแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ

วันที่สัญญามีผลบังคับ ให้เริ่มนับแต่วันที่ 1 (หนึ่ง) ของเดือนถัดไปจากเดือนที่มีการลงนาม ในสัญญา เว้นแต่จะลงนามสัญญาในวันที่ 1 (หนึ่ง) ก็ให้ถือวันที่ 1 ของเดือนนั้นเป็นวันที่สัญญามี ผลบังคับ ซึ่งตามสัญญานี้วันที่สัญญามีผลบังคับคือวันที่.....เดือน.....พ.ศ..... และสิ้นสุด วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

หลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง TOC สามารถยื่นคำร้องขอให้ต่ออายุสัญญาได้อีก 2 (สอง) ระยะเวลา 10 (สิบ) ปี แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่คู่สัญญาขอรับร่วมกัน โดย PMB จะ พิจารณาจากผลประกอบการของ TOC ในช่วงระยะเวลาของสัญญานี้ ความเหมาะสมและความ เป็นไปได้ของแผนธุรกิจที่ TOC จะต้องเสนอต่อ PMB ใหม่ โดยจะต้องมีการตกลงค่าตอบแทน ใหม่บนพื้นฐานทรัพย์สินที่ตกเป็นของ PMB หลังสิ้นสุดสัญญานี้

TOC จะต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการเป็นหนังสือ ล่วงหน้าอย่างน้อย 2 (สอง) ปี ก่อนสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการเดิมจะสิ้นสุดลง

PMB ทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะให้ TOC ต่อสัญญาหรือไม่ก็ได้ หากพิจารณาแล้วเห็นชอบให้ TOC ต่อสัญญา PMB จะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรและสงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลง แก้ไขหรือ เพิ่มเติมเงื่อนไขสัญญาเดิมทุกประการ ๙

3.2.12 ค่าบริการสาธารณูปโภคภายในท่าเทียบเรือ และค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกัน

TOC ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกิดขึ้นจาก การบริหาร และการประกอบการท่าเทียบเรือ

ค่าบริการเกี่ยวกับกระแสไฟฟ้า น้ำประปาและการสื่อสาร จะคิดตามอัตรา ที่หน่วยงาน ซึ่งให้บริการสาธารณูปโภคนั้นๆ เรียกเก็บ โดย PMB จะคิดเพิ่มอีกร้อยละ 15 (สิบห้า) เป็นค่าบริการ

TOC ต้องชำระค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันตามอัตราที่ PMB กำหนด ซึ่งครอบคลุมถึงการให้บริการเกี่ยวกับการดับเพลิง การเก็บขยะมูลฝอย การบำบัดน้ำเสีย แสงสว่าง ภายในบริเวณที่ใช้ร่วมกันและการตรวจสอบวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

PMB จะเรียกเก็บค่าบริการสาธารณูปโภคที่จัดให้ใช้ร่วมกันตามค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานและบำรุงรักษา โดยจะคิดค่าบริการเพิ่มอีกร้อยละ 15 (สิบห้า) ของค่าสิ่งสาธารณูปโภคที่ใช้ร่วมกันที่หน่วยงานซึ่งให้บริการสาธารณูปโภคนั้นๆ เรียกเก็บ ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบังจะไม่เรียกเก็บค่าบริการเพิ่ม

สัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันในโครงการขั้นที่ 2 สำหรับท่าเทียบเรือชุด C และ D กำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 75 (เจ็ดสิบห้า) และสัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันในโครงการขั้นที่ 1 สำหรับท่าเทียบเรือ A3 กำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 9 (เก้า) ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้หากมีการพัฒนาขยายท่าเทียบเรือในอนาคต

3.2.13 การคืนเงินชำระเงิน

TOC ต้องชำระเงินค่าตอบแทน ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม ค่าเสียหาย ค่าปรับ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ต้องชำระเมื่อครบกำหนดชำระ หากมีการคืนเงินชำระ TOC จะต้องชำระดอกเบี้ยเป็นรายวันในอัตรดอกเบี้ยการเบิกเงินเกินบัญชีสูงสุดตามที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนด โดยคำนวณจากจำนวนเงินที่ค้างชำระ ทั้งนี้ หากไม่ชำระเงินและดอกเบี้ยดังกล่าว PMB มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาตามกฎหมายและตามเงื่อนไขของสัญญา

3.2.14 โครงสร้างของบริษัท

PMB จะทำสัญญากับผู้ที่ PMB คัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการคัดเลือก เท่านั้น และต้องมาลงนามในสัญญาภายในระยะเวลาที่ PMB กำหนด ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ เป็นกลุ่มผู้ร่วมค้า (Joint Venture) ประสงค์จะจัดตั้งบริษัทใหม่เพื่อเป็นผู้สัญญากับ PMB ซึ่งในการจัดตั้งบริษัทใหม่นี้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และประกอบด้วยรายชื่อของกลุ่มผู้ร่วมค้าที่แสดงอยู่ในข้อเสนอฯ ด้วย รวมทั้งแสดงวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะ

กิจการร่วมค้าเพื่อเป็นการยืนยันว่าผู้ยื่นข้อเสนอฯ และผู้ร่วมลงทุนต่างก็เป็นผู้ถือหุ้นที่ชอบด้วยกฎหมาย

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องให้คำรับรองว่าจะกำกับหรือประกันการดำเนินงานของบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ด้วย

บริษัทใหม่ต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลไทยเป็นผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 (ห้าสิบเอ็ด) ตามกฎหมายไทยตลอดระยะเวลาของสัญญา ทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนต่ำสุดของบริษัทใหม่จะต้องไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) โดยต้องนำเอกสารหลักฐานมาแสดงในวันลงนามในสัญญา

ในกรณีที่ผู้ชนะการคัดเลือก มิใช่กลุ่มผู้ร่วมค้า นิติบุคคลผู้ชนะการคัดเลือกนั้นจะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนต่ำสุดไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) โดยต้องนำเอกสารหลักฐานมาแสดงในวันลงนามในสัญญาเช่นเดียวกัน

หากผู้ชนะการคัดเลือก ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ไม่ว่ากรณีใด ผู้ชนะการคัดเลือก จะต้องถูกริบหลักประกันของข้อเสนอฯ ตามข้อ 5.5

นิติบุคคลผู้ถือหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ตามที่ระบุไว้ในคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ข้อ 4.2.5 วรรค 1 จะต้องดำรงไว้ซึ่งสถานะดังกล่าวใน TOC เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 10 (สิบ) ปี นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ

TOC ต้องไม่โอนหรือขายกิจการหรือทรัพย์สิน จะโดยทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนก็ตาม โดยมิได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก PMB และ TOC ต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นให้ PMB ทราบโดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ นอกจากกรณีที่สัญญานี้จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ความยินยอมของ PMB ไม่เป็นเหตุให้ TOC หลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือหน้าที่ตามสัญญา และ TOC ยังคงต้องรับผิดชอบในความผิดหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นของผู้รับโอนหรือผู้รับช่วงกิจการหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของบุคคลดังกล่าวทุกประการ

3.2.15 การใช้ท่าเทียบเรือ

TOC ต้องประกอบการท่าเทียบเรือเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (ยกเว้นท่าเทียบเรือ A3 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์) และให้บริการ ในลักษณะท่าสาธารณะ โดย TOC ต้องให้บริการแก่เรือเดินทะเลโดยไม่คำนึงว่าเป็นเรือของสัญชาติใด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของท่าเทียบเรือในการให้บริการและการจัดการในเชิงพาณิชย์โดยทั่วไป

TOC ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ PMB ทราบตลอดเวลา เพื่อขอความเห็นชอบทุกครั้งเกี่ยวกับกำหนดการของเรือที่เดินทางมาถึงท่าและการจัดทำเทียบเรือ ซึ่ง PMB มีสิทธิให้ความเห็นชอบดังกล่าว เว้นเสียแต่จะเป็นการละเมิดต่อกฎหรือระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง หรือในกรณีที่

จะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในบริเวณท่าเรือ เงื่อนไขและการดำเนินการนอกเหนือจากนี้ จะต้องเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับท่าเรือ (Port Regulations)

ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของท่าเรือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติ ความปลอดภัยของประชาชน หรือความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน หรือตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ PMB มีสิทธิที่จะนำเรือลำใด เข้าเทียบท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ได้โดยปราศจากเงื่อนไขและไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใดๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งสิ้น

ในกรณีที่มีการนัดหยุดงานหรือการประท้วงใดๆ อันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ PMB หรือแก่ผู้ให้บริการ และ TOC ไม่สามารถแก้ไขสถานการณ์ให้เป็นปกติได้ภายใน 3 (สาม) วัน PMB มีสิทธิเข้าไปแนะนำหรือช่วยเหลือในการแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร

เนื่องจากการประกอบการท่าเทียบเรือตามสัญญานี้เป็นบริการสาธารณะ ดังนั้นไม่ว่ากรณีใดๆ TOC จะหยุดการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อใช้เป็นข้อต่อรองหรือตอบโต้ในกรณีที่เห็นว่า PMB ไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือละเมิดข้อสัญญาไม่ได้ หากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น TOC จะต้องชดเชยบรรดาค่าใช้จ่ายที่จำเป็นซึ่ง PMB ได้เสียไป ในการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ให้บริการ ทั้งนี้ ภายในเวลา 30 (สามสิบ) วัน นับแต่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB

3.2.16 การให้สิทธิช่วงและการให้เช่าช่วง

ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม TOC จะต้องไม่นำบุคคลอื่นมาร่วมประกอบการ หรือโอนกิจการตามสัญญานี้ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนหรือเอากิจการทั้งหมดหรือบางส่วนไปให้บุคคลอื่นรับช่วงการบริหารงานและการประกอบการท่าเทียบเรือแทนมิได้ แต่ TOC อาจให้ผู้รับช่วงงานบางประเภทได้ โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อน ถ้าการดำเนินงานของผู้รับช่วงเป็นผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือแล้ว PMB สามารถแจ้งให้ TOC ยกเลิกสัญญาเช่าช่วงนั้นได้และในกรณีดังกล่าวนี้ TOC และผู้รับช่วงไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จาก PMB ได้ นอกจากนี้ TOC จะให้ผู้รับช่วงเช่าทรัพย์สินใดๆ ของท่าเทียบเรือโดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก PMB ก่อนมิได้ อย่างไรก็ตาม ความยินยอมของ PMB ไม่เป็นเหตุให้ TOC หลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือภาระหน้าที่ตามสัญญา และ TOC ยังคงต้องรับผิดชอบในความผิดหรือความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นของผู้รับช่วงหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้รับช่วงทุกประการ

ในกรณีที่ TOC ตกลงเช่าเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อใช้ในการท่าเทียบเรือ ในสัญญาเช่าดังกล่าว จะต้องมีการตกลงระหว่างผู้ให้เช่ากับ TOC ที่กำหนดให้ PMB สามารถดำเนินการแทนหรือครอบครองสิทธิตามสัญญาเช่าต่อไปได้ โดยมีสิทธิเช่นเดียวกับ TOC ในฐานะสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ซึ่ง TOC ต้องรับผิดชอบถึงหน้าที่ตามสัญญาเช่าดังกล่าวต่อผู้ให้เช่าเอง และต้องส่งมอบสำเนาสัญญาเช่าให้ PMB ด้วย ✓

3.2.17 การจัดหาพนักงาน

TOC ต้องรับผิดชอบและควบคุมในการจัดหาพนักงานสำหรับการประกอบท่าเทียบเรือ และรับผิดชอบต่อการกระทำของเจ้าหน้าที่และคนงานที่จ้างมาให้งานอย่างเอาใจใส่ มีประสิทธิภาพ และด้วยความชำนาญ โดยต้องปฏิบัติตามพนักงานและร่วมงานเหล่านั้นตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องรับรองไว้ด้วย

TOC ต้องจ่ายเงินแก่พนักงานที่ TOC ได้จ้างมาในอัตราและตามกำหนดเวลาที่ TOC ได้ตกลงหรือทำสัญญาไว้ต่อพนักงานดังกล่าว

3.2.18 การบอกเลิกสัญญา

3.2.18.1 การบอกเลิกสัญญาเนื่องจาก TOC ผิดสัญญา

หาก TOC ไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญ PMB จะแจ้งให้ TOC ดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 90 (เก้าสิบ) วัน นับแต่วันที่ TOC ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB หาก TOC ไม่สามารถดำเนินการแก้ไข ให้เป็นไปตามสัญญาได้ภายใน 90 (เก้าสิบ) วันดังกล่าว PMB มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้

อย่างไรก็ตาม TOC จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ PMB ในระยะเวลาดังกล่าวด้วย

ทั้งนี้ หากการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาหรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญดังกล่าว เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประเทศไทย หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความจำเป็นของประชาชน หรือมาตรฐานการยอมรับของสากล เกี่ยวกับความปลอดภัยของท่าเทียบเรือทะเล หรือโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือแล้ว PMB มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาดังกล่าวได้ทันที

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาตามวรรคหนึ่ง ก่อนวันครบกำหนดสัญญานี้ PMB มีสิทธิที่จะยึดหลักประกันต่างๆ ได้ และมีสิทธิที่จะครอบครองท่าเทียบเรือและเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ TOC รวมทั้งเข้าบริหารและประกอบท่าเทียบเรือได้ทันที โดยที่ TOC ต้องให้ความช่วยเหลือที่จำเป็นแก่ PMB ในการเข้ารับช่วงงานการประกอบท่าเทียบเรือด้วย

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาตามวรรคหนึ่ง ก่อนวันครบกำหนดตามสัญญานี้ TOC ไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายและค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

การที่ PMB ไม่ใช้สิทธิในการบอกเลิกสัญญาตามข้อ 3.2.18.1 ไม่ถือว่า PMB สละสิทธิในการกล่าวอ้างเหตุผิดสัญญาและไม่เป็นเหตุให้ TOC พ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญา

3.2.18.2 การบอกเลิกสัญญาโดยเหตุผลพิเศษ

PMB อาจบอกเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้ อันเนื่องมาจากเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกันนี้ โดยจะแจ้งให้ TOC ทราบเป็นหนังสือ

เมื่อได้บอกเลิกสัญญาดำเนินการแล้ว PMB จะจ่ายเงินให้แก่ TOC เป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ไม่ว่าในลักษณะใดที่ TOC เป็นผู้จัดหาสำหรับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือในราคาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงกัน โดยคำนวณค่าเสื่อมราคาตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในข้อ 3.2.20 วรรคสาม สำหรับเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ที่ TOC เป็นผู้จัดหา และ PMB ไม่ประสงค์จะใช้ TOC ต้องรับเคลื่อนย้ายเครื่องมือต่างๆ ดังกล่าวออกจากเขตพื้นที่ท่าเรือโดยเร็ว และจะเรียกชดเชยค่าขนย้าย ค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ จาก PMB ไม่ได้ ทั้งนี้ TOC ไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ รวมทั้งผลกำไรที่ TOC คาดการณ์ล่วงหน้าไว้จากการประกอบกิจการท่าเทียบเรือนี้ จากการบอกเลิกสัญญานี้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่สัญญานี้สิ้นสุดลง PMB มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองท่าเทียบเรือและเครื่องมือต่างๆ ทั้งหมดของ TOC รวมทั้งเข้ามามีการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือได้โดยทันที

เมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลงทุกกรณี TOC ต้องส่งมอบเอกสาร สถิติ และ ข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือให้แก่ PMB ทันทีที่ PMB เข้ามารับช่วงงานการควบคุมดูแลหรือประกอบกิจการท่าเทียบเรือ

เนื่องจากธุรกิจท่าเทียบเรือเป็นธุรกิจต่อเนื่อง TOC ต้องรับผิดชอบเพื่อความชำรุดบกพร่องในบรรดาทรัพย์สินที่โอนกรรมสิทธิ์ให้ PMB เป็นเวลา 1(หนึ่ง) ปี นับจากวันที่สัญญานี้สิ้นสุดลง

3.2.19 การระงับข้อพิพาท

ยกเว้นกรณีที่เกิดข้อพิพาทขึ้นระหว่าง TOC กับ PMB เกี่ยวกับข้อกำหนดแห่งสัญญานี้ หรือเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ และคู่สัญญาไม่สามารถตกลงกันได้ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถยื่นข้อโต้แย้งหรือข้อพิพาทดังกล่าวต่อคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท ที่ตั้งขึ้นโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทเบื้องต้น และคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท จะต้องพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 วัน

ในกรณีที่คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณีฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลภายในกำหนดเวลา 60 วัน นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัย

ในระหว่างรอคำชี้ขาดของคณะกรรมการวินิจฉัยและของศาลเกี่ยวกับข้อพิพาทดังกล่าวนี้ TOC จะต้องปฏิบัติตามสัญญาให้เป็นไปตามที่ PMB กำหนด ยกเว้นกรณีบอกเลิกสัญญา

3.2.20 โครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมือของ TOC

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญา ก่อนวันสิ้นสุดสัญญาตามกฎหมายไม่ว่าจะเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือการละเลยใดๆ ของ TOC ก็ตาม บรรดาโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมือ อุปกรณ์ อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ไม่ว่าลักษณะใดที่ TOC เป็นผู้จัดหา หนังสือคู่มือ รายละเอียด ข้อกำหนดการปฏิบัติงาน และการบริหารทั้งหมด ฯลฯ ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของ TOC และเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานที่ท่าเทียบเรือจะตกเป็นทรัพย์สินของ PMB ทันที โดย PMB มีต้องชดใช้เงินใดๆ ให้แก่ TOC ทั้งสิ้น เว้นแต่กรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาตามข้อ 3.2.18.2

ในกรณีที่สัญญาครบกำหนดอายุตามระยะเวลาในสัญญาแล้ว บรรดาอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงตลอดถึงโครงสร้างพื้นฐานที่ TOC จัดหา อุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ PMB ส่วนเครื่องมือต่างๆ และทรัพย์สินอื่นๆ ของ TOC ทุกชนิด PMB มีสิทธิเด็ดขาดในการซื้อตามราคาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย จะตกลงกัน โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่อไปนี้ด้วย

ในกรณีที่ PMB ตัดสินใจซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และทรัพย์สินดังกล่าวข้างต้น การคำนวณราคาต้นทุนทรัพย์สินทั้งหมดดังกล่าวของ TOC เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง จะกำหนดค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาของอายุการใช้งานดังนี้-

ปั้นจั่นหน้าท่ายกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง	15 (สิบห้า) ปี
รถคานยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง	15 (สิบห้า) ปี
รถคานยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง	10 (สิบ) ปี
เครื่องมือยกขนประเภทอื่นทั้งหมด	5 (ห้า) ปี

ในกรณีที่ PMB ไม่ประสงค์จะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์รายการใดๆ ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน TOC ต้องเคลื่อนย้ายเครื่องมือเหล่านั้นออกไปจากเขตพื้นที่ท่าเรือด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB หากเครื่องมือดังกล่าวมิได้นำออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้แล้ว PMB มีสิทธิที่จะนำเครื่องมืออุปกรณ์เหล่านั้นออกขายทอดตลาด และหลังจากที่ PMB ได้หักค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขายทอดตลาดแล้ว จะนำเงินส่วนที่เหลือคืนให้แก่ TOC โดยที่ TOC ไม่มีสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยค่าเครื่องมืออุปกรณ์ดังกล่าวจาก PMB แต่อย่างใด

PMB และ TOC จะต้องร่วมกันทำความตกลงเกี่ยวกับรายการทรัพย์สินที่ใช้ปฏิบัติงานตามปกติที่ท่าเทียบเรือ และทำการตรวจสอบรายการทรัพย์สินดังกล่าวนี้เป็นประจำทุกๆ ปี เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการโอนทรัพย์สินเหล่านั้นให้แก่ PMB ในกรณีดังกล่าวข้างต้นด้วย ในกรณีที่

ทรัพย์สินสูญหายหรือไม่ครบจำนวนตามรายการบัญชีทรัพย์สินหรือเสียหายนอกเหนือจากการสึกหรอหรือเสื่อมสภาพ ตามปกติแล้ว TOC ต้องจ่ายค่าชดเชยหรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุดังกล่าว รวมทั้งค่าเสียหายที่อาจคาดหมายได้ให้แก่ PMB ในอัตราที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกัน หรือตามที่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทหรือศาลจะกำหนด

TOC ต้องส่งมอบหนังสือคู่มือ รวมทั้งรายละเอียดข้อกำหนดการปฏิบัติงานและการบริหารทั้งหมดฉบับครบถ้วนสมบูรณ์ให้แก่ PMB ไว้ 1 (หนึ่ง) ชุด

3.2.21 การขนส่งสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือ

TOC ต้องรับผิดชอบต่อการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกเข้าและออกจากท่าเรือ โดยจะต้องจัดระบบการขนส่งดังกล่าวเอง และจะต้องรับผิดชอบต่อการรับประกันทางกฎหมายไม่ว่าทางแพ่งหรือทางอาญาต่อบุคคล หรือทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกดังกล่าวภายในบริเวณท่าเรือ

ข้อกำหนดดังกล่าวจะใช้บังคับเช่นเดียวกับการขนส่งโดยเรือลำเลียงที่เข้าและออกท่าเรือด้วย

TOC ต้องรับผิดชอบต่อการขนถ่ายตู้สินค้า ขึ้นหรือลงจากรถไฟด้วยเครื่องมือของ TOC เอง โดยประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยจนกว่า PMB พร้อมทั้งจะจัดตั้งผู้ประกอบการรถไฟ (SINGLE OPERATOR) ทั้งนี้ ในระหว่างที่ TOC เป็นผู้ดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟ TOC จะต้องแบ่งรายได้โดยไม่หักค่าใช้จ่ายในอัตราร้อยละ 33 (สามสิบสาม) ของค่าภาระยกขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟ (Rail Transfer Charges) ให้แก่ PMB

PMB จะเป็นผู้กำหนดวันและเวลาที่ PMB จะรับผิดชอบการดำเนินการ ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อ PMB แจ้งให้ TOC ทราบว่า PMB พร้อมทั้งจะเข้ามาบริหารงานขนถ่ายตู้สินค้านี้แล้ว TOC ต้องหยุดการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟทั้งหมดทันที

ในระหว่างที่ PMB ยังไม่ได้เข้ามาบริหารงานขนถ่ายตู้สินค้า TOC จะหยุดการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟโดยพลการไม่ได้ หาก TOC กระทำการดังกล่าว TOC ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการหยุดดำเนินงานด้วยตนเองทั้งสิ้น

3.2.22 ค่าปรับ

PMB มีสิทธิที่จะเรียกเอาเงินค่าปรับจาก TOC ได้ ในกรณีที่ TOC ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใดๆ ของสัญญา

ค่าปรับจะคำนวณเป็นรายวันนับจากวันที่ TOC ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใดๆ ของสัญญา จนถึงวันที่ TOC ได้แก้ไขข้อผิดพลาดนั้นๆ แล้วเสร็จในแต่ละกรณี ค่าปรับได้กำหนดไว้เป็นจำนวนเงิน 10,000.- บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน) ต่อวันต่อการกระทำผิดสัญญาแต่ละกรณี

TOC ต้องชำระเงินค่าปรับภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับใบแจ้งหนี้จาก PMB

หาก TOC มิได้ชำระเงินค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว PMB มีสิทธิที่จะบังคับชำระเงินจนครบถ้วนเต็มจำนวนทั้งหมดได้จากหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาที่ TOC นำมามอบให้ และ TOC จะต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มวงเงินคำประกันหรือ TOC ต้องเพิ่มเติมหลักประกันใหม่ จนครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งจาก PMB หาก TOC มิได้ดำเนินการดังกล่าว PMB มีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้ด้วย

3.2.23 เหตุสุดวิสัย

3.2.23.1 "เหตุสุดวิสัย" หมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้ จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

3.2.23.2 หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่อาจปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งหรือข้อผูกพันใดตามสัญญานี้ อันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ให้คู่สัญญาฝ่ายนั้นแจ้งเป็นหนังสือให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบโดยเร็วที่สุด แต่จะต้องไม่เกิน 10 (สิบ) วัน หลังจากที่เกิดเหตุสุดวิสัยนั้นได้เกิดขึ้น คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับแจ้งจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้คู่สัญญาฝ่ายแรกทราบภายในระยะเวลาอันควร หลังจากวันที่ได้รับการแจ้งเหตุการณ้นั้นๆ ว่าตนยอมรับหรือไม่ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ตลอดจนยอมรับผลที่เกิดขึ้นกับข้อผูกพันและความรับผิดชอบตามสัญญานี้หรือไม่

3.3 เงื่อนไขบังคับ

3.3.1 การบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือ

3.3.1.1 PMB จะมอบพื้นที่ท่าเทียบเรือทั้งหมดให้ TOC เพื่อใช้ประกอบการ ภายใน 15 (สิบห้า) วัน นับจากวันลงนามในสัญญา โดย TOC สามารถเข้าไปทำการก่อสร้าง และติดตั้งเครื่องมือยกขนภายหลังลงนามในสัญญาได้ หลังจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก PMB

3.3.1.2 TOC ต้องให้บริการที่จำเป็นทุกประเภทแก่ผู้ใช้ท่าเรือ เพื่อให้การประกอบการท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแผนการดำเนินธุรกิจ

3.3.1.3 TOC จะต้องจัดหาบรรดาเครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ และ
โครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมทั้งหมดเท่าที่จำเป็นสำหรับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ
เป็นของคุณภาพดี ทันสมัยตามมาตรฐานสากล (World Class Standard) ให้สอดคล้อง
กับแผนการดำเนินธุรกิจของ TOC รวมทั้งก่อสร้างรั้วกั้นอาณาบริเวณด้านในของท่า
เทียบเรือ ทั้งนี้แบบการก่อสร้างจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB โดย
TOC เป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเองทั้งสิ้น

TOC ต้องปฏิบัติตามสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ ให้เป็นไปตามข้อกำหนด
ต่างๆ ตามแบบแสดงแผนการดำเนินธุรกิจ เอกสารแนบ ค. 2 ที่เกี่ยวกับ :-

- บุคลากรหลักที่รับผิดชอบโครงการ
- การลงทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์
- การดำเนินการด้านการตลาด

หากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในข้อกำหนดดังกล่าว TOC จะต้องเสนอขอความ
เห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อน

ทั้งนี้ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันเริ่มต้นของสัญญา TOC ต้องเสนอ
“รายละเอียดแผนการดำเนินงาน” ตามสัญญาข้อ 4.6.3 ให้สอดคล้องกับแบบแสดง
แผนการดำเนินธุรกิจในเอกสารแนบ ค.2 ต่อ PMB มิฉะนั้นจะถือว่า TOC ผิดสัญญา
และจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้ :-

- TOC จะต้องเริ่มประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A3 ภายใน 18 (สิบแปด) เดือน นับจากวันที่
สัญญามีผลบังคับ และ

จะต้องเริ่มประกอบกิจการท่าเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ภายใน 36 (สามสิบหก)
เดือน นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ และ

จะต้องเริ่มประกอบกิจการท่าเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) เมื่อมีปริมาณตู้สินค้า
ผ่านท่าเทียบเรือ⁽¹⁾ที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75 % ของความสามารถในการขน
ถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือ⁽¹⁾ที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น แต่ไม่เกิน 7 (เจ็ด) ปี นับจาก
วันที่สัญญามีผลบังคับ (ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1
และ C2 เท่ากับ 400,000, 1,400,000 และ 1,000,000 ทีอียูต่อปี ตามลำดับ)

⁽¹⁾ หมายความว่าถึงปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือหรือความสามารถในการขนถ่าย
สินค้านับย้อนหลัง 12 เดือน คำนวณ ณ สิ้นเดือนใดๆระหว่างอายุสัญญา

การเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือ หมายถึงการที่ TOC สามารถที่จะรับและ/หรือส่งมอบตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือ เก็บรักษาตู้สินค้า และปั้นจั่นสามารถบรรทุกและ/หรือขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) ได้เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 35 (สามสิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 (หนึ่ง) คัน

- ท่าเทียบเรือจะต้องได้รับการพัฒนาอย่างเต็มที่ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมทั้งทางด้านการปฏิบัติและการบริหารงาน ซึ่งรวมทั้งมีระบบคอมพิวเตอร์ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นและได้มาตรฐานสำหรับการขนถ่าย ตู้สินค้าในปริมาณตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว

3.3.1.4 ในกรณีที่ TOC ทำการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้าได้น้อยกว่า 35 (สามสิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ปั้นจั่น 1 (หนึ่ง) คัน (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) หรือผลงานรวมน้อยกว่า 55 (ห้าสิบห้า) และ 70 (เจ็ดสิบ) ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ปั้นจั่นทำงานพร้อมกัน 2 (สอง) และ 3 (สาม) คัน (GROSS SHIP PRODUCTIVITY) ตามลำดับ หรือไม่สามารถให้บริการที่จำเป็นตามมาตรฐานการยอมรับของสากลแล้ว PMB มีสิทธิสั่งให้ TOC ปรับปรุงการให้บริการ และ TOC จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นในทันที

3.3.1.5 ทั้งนี้ PMB จะไม่อนุญาตให้มีการเริ่มประกอบการทำงานเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 จนกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 มากกว่า 75 % ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือขั้นที่ 2

(ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 เท่ากับ 400,000, 1,400,000, 1,000,000, 1,400,000, 1,000,000 และ 1,000,000 ทีอียู ต่อปี ตามลำดับ)

3.3.2 การจัดระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานท่าเรือ

TOC จะต้องติดตั้งและพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ที่มีประสิทธิภาพสูงและเหมาะสมสำหรับระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารงานท่าเทียบเรือ (Management Information System - MIS) โดยระบบคอมพิวเตอร์ดังกล่าวจะต้องครอบคลุมถึงการบัญชี การปฏิบัติงาน อัตรากำลังสถิติปริมาณตู้สินค้า และจำนวนเรือสินค้า (Traffic Statistics) ข้อมูลที่ได้จากระบบดังกล่าวนี้ มาเป็นข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินผลการดำเนินงานกับแผนการดำเนินธุรกิจของ TOC และในการนี้ TOC อย่างน้อยต้องจัดหาข้อมูลและสถิติต่างๆ ให้ PMB โดยเชื่อมโยงทางคอมพิวเตอร์ด้วยระบบ On Line

ข้อมูลที่ได้นี้จะใช้สำหรับการเรียกเก็บค่าภาระต่างๆ ที่เกี่ยวกับการให้บริการเรือจากผู้ใช้ท่าเรือ อีกทั้งจะใช้ในการประมาณการ การวางแผน และงบประมาณ รวมทั้งปรับปรุงแผนธุรกิจ และแผนวิสาหกิจของท่าเรือ

TOC ต้องให้ความร่วมมือกับ PMB และหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ เช่น กรมศุลกากร กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต รวมทั้งองค์กรต่างๆ ของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยเป็นไปในรูปคณะกรรมการที่ PMB จะจัดตั้งขึ้นเกี่ยวกับเทคโนโลยีด้านสารสนเทศ (Information Technology) โดยมีความประสงค์เพื่อการปรับปรุงระบบงานเอกสาร และการดำเนินธุรกิจการค้าให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน รวมทั้งการกำหนด และการจำแนกประเภทเอกสารที่ใช้ในการจัดทำรายงาน วิธีการเกี่ยวกับเรือสินค้า และข้อมูลการปฏิบัติงาน

TOC ต้องยึดถือปฏิบัติตามแบบอย่างระบบสารสนเทศเพื่อการขนส่ง มาตรฐานเอกสารอื่นๆ รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินงานตามคำแนะนำของ PMB และต้องยอมรับตาม รูปแบบข้อมูลและมาตรฐานการติดต่อสื่อสารที่มีความเป็นไปได้ เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) กับระบบคอมพิวเตอร์กลางของท่าเรือ (Port's Central Computer System) เป็นผลสำเร็จภายใน 6 (หก) เดือน นับจากวันเริ่มประกอบการ

ค่าใช้จ่ายสำหรับความร่วมมือของคณะกรรมการในการจัดตั้งระบบสารสนเทศ ท่าเทียบเรือ การเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์กลางของท่าเรือ และการปฏิบัติตามมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลของ PMB TOC ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น

3.3.3 การส่งเสริมกิจการท่าเรือ

TOC ต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุน PMB หน่วยงานอื่นของรัฐ และองค์กรต่างๆ ของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งที่จะรวมตัวจัดตั้งในรูปคณะกรรมการที่ PMB จัดตั้งขึ้น เพื่อการส่งเสริมกิจการท่าเรืออย่างเต็มที่

3.3.4 การตรวจสอบบัญชี

TOC ต้องส่งมอบบัญชีที่ได้ตรวจสอบแล้วตามที่ไต่ถามต่อกรมสรรพากรให้ PMB 1 (หนึ่ง) ชุด อย่างช้าไม่เกิน 5 (ห้า) เดือน หลังจากสิ้นสุดของรอบปีทางบัญชีของ TOC

3.3.5 อัตราค่าภาระ (ดูข้อ 2.6 และภาคผนวก 2)

PMB จะเป็นผู้กำหนดโครงสร้าง และอัตราค่าภาระท่าเรือ สำหรับการให้บริการเกี่ยวกับเรือผ่านเข้า-ออก ซึ่งรวมทั้งค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) โดย PMB สงวนสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนแปลงอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระดังกล่าว

TOC จะต้องไม่เรียกเก็บค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเทียบเรือ การขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และการให้บริการอื่นๆ ที่ TOC จัดให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ PMB กำหนด และในกรณีฝ่าฝืน PMB มีสิทธิที่จะปรับตามสัญญา และ/หรือบอกเลิกสัญญา

TOC จะต้องใช้แบบใบแจ้งหนี้ค่าบริการ ตามแบบที่ PMB กำหนดเป็นมาตรฐาน

3.3.6 ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของท่าเรือ

3.3.6.1 TOC จะต้องประกอบการท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย พระราชบัญญัติกฎกระทรวง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ นโยบาย มาตรฐานการปฏิบัติงานและมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ PMB รัฐบาล ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาล ใช้บังคับอยู่ในวันทำสัญญาและที่จะออกใช้บังคับต่อไปในอนาคต

3.3.6.2 TOC อาจกำหนดระเบียบข้อบังคับของท่าเทียบเรือของคนได้ แต่ต้องไม่แย้งหรือขัดต่อข้อ 3.3.6.1 และต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อน

ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน TOC สามารถกำหนดระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่ไม่แย้งหรือขัดต่อข้อ 3.3.6.1 ไปก่อนได้แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ PMB ทราบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในโอกาสแรก

3.3.7 การประกันภัย

TOC ต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองทรัพย์สินและวินาศภัย และชำระค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยที่จดทะเบียน หรือได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทย ตามเงื่อนไขและจำนวนเงินที่ PMB ใดให้ความเห็นชอบเป็นหนังสือ โดย TOC ต้องส่งมอบสำเนากรมธรรม์ประกันภัยและใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันให้ PMB 1 (หนึ่ง) ชุด กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต้องเริ่มมีผลคุ้มครองตั้งแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ และจะต้องได้รับการเปลี่ยนใหม่เพื่อให้มีผลคุ้มครองต่อเนื่องไปจนกระทั่งถึงวันครบกำหนดของสัญญา

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการประกันภัยต่างๆ TOC เป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

3.3.7.1 การประกันภัยทรัพย์สิน

TOC ต้องทำประกันภัยเต็มจำนวนมูลค่าทรัพย์สินทั้งหมดที่ PMB เป็นผู้จัดหา และที่ TOC เป็นผู้จัดหาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยให้ PMB เป็นผู้ได้รับประโยชน์ หากทรัพย์สินเกิดการสูญหายหรือเสียหาย และกรณีที่ TOC ได้ซ่อมแซมความเสียหายแล้ว และผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ PMB PMB จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนให้แก่ TOC ภายใน 7 (เจ็ด) วัน ข้อตกลงเกี่ยวกับผลประโยชน์ของ TOC และ PMB จะกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

3.3.7.2 การประกันภัยคนงานและลูกจ้าง

TOC ต้องทำประกันภัยคนงานและลูกจ้าง ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ในขอบเขตงานที่ TOC รับผิดชอบตามสัญญา การประกันภัยจะต้องคุ้มครองถึงความรับผิดชอบทั้งหมดของ TOC และของผู้รับเหมาช่วง สำหรับการชดเชยค่าเสียหายตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ หรือการได้รับบาดเจ็บใดๆ ของคนงานหรือบุคคลอื่นในการปฏิบัติงานที่จ้างให้ TOC หรือผู้รับเหมาช่วง

3.3.7.3 การประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่สาม

TOC ต้องทำประกันภัย ให้คุ้มครองถึงความเสียหาย การสูญหาย หรือการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินหรือบุคคลที่สามจากการดำเนินงานตามสัญญาและ การใช้ท่าเทียบเรือ และกรณีที่ PMB ได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บุคคลที่สามไปก่อน TOC ต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวคืนให้แก่ PMB อีกทั้งต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดให้แก่ PMB

TOC ต้องไม่กระทำ หรือยินยอม หรืออนุญาตให้กระทำการใดๆ ที่อาจทำให้เงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยกลายเป็นโมฆะ หรือถูกเพิกถอนไป

3.3.7.4 การประกันภัยสินค้า

TOC ต้องทำประกันภัยสินค้าทุกประเภทในขณะที่อยู่ในอารักขา ของตน โดย การประกันอภัยภัย ประกันการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นจากการ ละเอียดของคน ลูกจ้าง หรือผู้รับเหมาช่วง

3.3.8 การเปลี่ยนบุคลากร

TOC จะต้องแจ้งให้ PMB ทราบเพื่อเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการแต่งตั้ง การจ้าง และการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักที่จะเป็นผู้ดำเนินการประกอบการทำงานท่าเทียบเรือตามสัญญา และ PMB มีสิทธิสั่งเป็นหนังสือให้ TOC เปลี่ยนตัวบุคลากรหลักดังกล่าว ในกรณีที่ PMB เห็นว่า บุคคลนั้นเป็นบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติเพียงพอ หรือขาดความสามารถหรือประสบการณ์หรือ กระทำการหรือจะกระทำการใดๆ ไปในทางที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์แห่งสัญญา

3.3.9 การเพิ่มเติมและเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐาน

การเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณท่าเทียบเรือจะต้อง ได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อน

ข้อเสนอของ TOC ที่ขอเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานจะได้รับการ พิจารณาจาก PMB เฉพาะกรณีที่ TOC รับภาระค่าใช้จ่ายที่จะใช้สำหรับการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ

รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนั้น PMB จะไม่ปฏิเสธข้อเสนอของการขอเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวโดยไม่มีเหตุผล

TOC จะต้องรับผิดชอบในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทุกชนิดที่ PMB มิได้จัดไว้ และจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB หรือหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC เองทั้งสิ้น

3.3.10 ข้อกำหนดการบำรุงรักษา

TOC จะต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมืออุปกรณ์ทั้งหมดภายในท่าเทียบเรือให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้

PMB จะไม่รับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดกับงานโครงสร้างพื้นฐาน หรือเครื่องมืออุปกรณ์ที่ผู้ใช้ท่าเรือเป็นผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย

TOC จะต้องดำเนินการตามสิทธิต่างๆ แทน PMB ในการดำเนินการทางกฎหมายต่อผู้ใช้ท่าเรือหรือต่อบุคคลที่สาม ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น

3.3.10.1 การบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์

TOC ต้องบำรุงรักษาเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบการท่าเทียบเรือ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตาม "หนังสือคู่มือการใช้และบำรุงรักษา" ของผู้ผลิต

3.3.10.2 การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์ต่อเนื่อง (Infrastructure and Superstructure)

TOC จะต้องซ่อมแซมและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์ที่ PMB จัดหาและที่ TOC จัดหาทั้งที่อยู่ภายในท่าเทียบเรือ และอุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่ TOC จัดหาและติดตั้งไว้ภายนอกท่าเทียบเรือ เพื่อเชื่อมโยงกับระบบหลักของ PMB ให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้

3.3.10.3 การซ่อมแซมความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ

TOC จะต้องดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้ให้บริการ หรือต่อบุคคลที่สามที่ทำให้เกิดความเสียหายดังกล่าวแทน PMB

ในกรณีที่บุคคลที่สามก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานหรือเครื่องมือที่มีอยู่ภายในท่าเทียบเรือหรืออุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่ TOC ติดตั้งไว้ภายนอกท่าเทียบเรือเพื่อเชื่อมโยงกับระบบหลักของท่าเรือ TOC จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบซ่อมแซมความเสียหายนั้น ให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้ดีจนเป็นที่พอใจของ PMB

TOC ต้องจัดทำรายงานความเสียหายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การซ่อมแซมหลังจากเกิดอุบัติเหตุ และงานบำรุงรักษาทั้งหมด รวมทั้งรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวกับบุคคลที่สามที่เกี่ยวข้อง มอบให้แก่ PMB โดย TOC ต้องรายงานการเกิดอุบัติเหตุให้ PMB ทราบภายใน 24 (ยี่สิบสี่) ชั่วโมง หลังจากที่เกิดเหตุขึ้น และจะต้องเก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ เพื่อให้ PMB ใช้ในการประเมินผลเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 (สอง) ปี หรือจนกว่าสัญญาจะสิ้นสุดลง แล้วแต่กรณีใดจะถึงกำหนดเวลา

3.3.11 การซ่อมใหญ่ หรือการปรับปรุงสภาพเครื่องมืออุปกรณ์ และการซ่อมบำรุงงานโครงสร้างพื้นฐาน

ภายในระยะเวลา 6 (หก) เดือน ก่อนสิ้นสุดอายุของสัญญา TOC จะต้องดำเนินการซ่อมใหญ่ หรือปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ทั้งหมด รวมทั้งซ่อมบำรุงงานโครงสร้างพื้นฐานให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ติดตามปกติ โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญาอย่างน้อย 30 (สามสิบ) วัน

3.3.12 การให้บริการที่เกี่ยวข้องกัน โดย TOC

3.3.12.1 TOC ต้องให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกันจนเป็นที่พอใจของ PMB และต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการให้บริการดังกล่าวดังต่อไปนี้-

(ก) การดับเพลิง

TOC ต้องจัดหาอุปกรณ์การดับเพลิงที่มีมาตรฐานสากล และต้องรับผิดชอบในการดับเพลิงทั้งบนบกและในเรือที่ท่าเทียบเรือ นับตั้งแต่ได้รับสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ รวมทั้งให้ความร่วมมือกับหน่วยดับเพลิงของท่าเรือที่จะควบคุมการดับเพลิงในท่าเทียบเรือ

(ข) ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและการรักษาความปลอดภัย

TOC ต้องรับผิดชอบในการวางมาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการรักษาความปลอดภัยภายในเขตพื้นที่ของตนตามสัญญานี้ รวมทั้งให้ความร่วมมือกับ PMB ในการส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการรักษาความปลอดภัยในอาณาบริเวณเขตท่าเรือแหลมฉบังด้วย

(ค) การควบคุมมลพิษและสิ่งแวดล้อม

TOC ต้องรับผิดชอบในการวางมาตรการและปฏิบัติการให้เป็นผลในการยับยั้งป้องกันมลภาวะทุกชนิด และจัดหาระบบบำบัดสิ่งปฏิกูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งที่เกิดจากเรือที่เข้ามาใช้บริการในท่าเทียบเรือดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC เอง

และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่
ต้องขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย
TOC จะต้องขอความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อนดำเนินการ

PMB จะเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับโรงงานบำบัดน้ำเสียส่วนกลางที่ใช้ระบบ
เครื่องบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากท่าเทียบเรือด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC แต่ทั้งนี้
ไม่ตัดสิทธิ TOC จะเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทเรือที่ก่อให้เกิดน้ำเสีย TOC ต้องดูแล
และรับผิดชอบต่อการปล่อยน้ำเสียที่เกิดขึ้นให้ลงสู่ท่อระบายน้ำทิ้งถูกต้องตาม
หลักการบำบัดที่ใช้เครื่องบำบัดน้ำเสียดังกล่าว ส่วนของเสียอื่นๆ TOC จะต้องกำจัด
ตามวิธีที่ระบุใน ข้อมบังคับ และกฎหมาย หรือที่ PMB ได้กำหนดไว้ด้วย

(ง) การรักษาความสะอาดสถานที่

TOC ต้องรับผิดชอบในการรักษาความสะอาด และจัดอาณานิคมที่ TOC
รับผิดชอบให้เป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องรับผิดชอบในการเก็บกวาดและทำความสะอาด
สะอาดพื้นผิวถนน บริเวณที่ทำการขนถ่ายสินค้า บริเวณสำนักงาน โรงพักสินค้า
พื้นที่ลานจอดรถ และอาคารต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ TOC รวมทั้งต้อง
รวบรวมขยะในลักษณะที่ถูกต้องตามหลักสุขอนามัยในการจัดเก็บ นอกจากนี้ TOC
ต้องกำจัดคราบน้ำมันให้หมดสิ้นไป โดยใช้เทคโนโลยีหรือวิธีการที่เป็นที่ยอมรับ
ของการป้องกันว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่อภาวะแวดล้อมด้วย

(จ) บริภัณฑ์ด้านสุขอนามัย

TOC ต้องรับผิดชอบในการจัดให้มีและดำรงไว้ซึ่งบริภัณฑ์ ด้านสุขอนามัย
อันประกอบด้วยห้องสุขาและอุปกรณ์ชำระล้างต่างๆ ซึ่งถูกต้องตามหลัก
สุขอนามัย สำหรับบุคคลทั้งหมดที่เข้าไปยังพื้นที่ของ TOC

3.3.12.2 การให้บริการทั่วไปของ PMB

PMB จะจัดหรือรับรองที่จะจัดเตรียมบริการต่างๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง
ดังต่อไปนี้.-

(ก) การดับเพลิง

หน่วยงานดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ อันประกอบด้วย รถดับเพลิงประจำสถานี
ภายในบริเวณท่าเรือ และเรือลากจูงซึ่งปฏิบัติงานอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้
ติดตั้งระบบอุปกรณ์การดับเพลิงไว้พร้อม

(ข) ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

PMB จะเป็นผู้ดูแลเรื่องความปลอดภัย และการรักษา ความปลอดภัย ภายในอาณาบริเวณท่าเรือ เจ้าหน้าที่และพนักงานรักษาความปลอดภัยของ PMB มี สิทธิที่จะเข้าไปในเขตพื้นที่ของ TOC ได้ทุกแห่งตลอดเวลา เพื่อปฏิบัติงานตาม หน้าที่ของตน

ประตูใหญ่ทางเข้าท่าเรือสายหลัก และสายรอง PMB เป็นผู้จัดเจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัยไปประจำการ

(ค) การรักษาความสะอาดสถานที่และการจัดเก็บขยะ

PMB จะรับผิดชอบในการรักษาความสะอาดบริเวณต่างๆ ในเขตท่าเรือที่ ใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งมีหน้าที่ในการจัดเก็บขยะทั้งบนบกและในเรือ ที่จอด เทียบท่าของ TOC

(ง) การบริการน้ำประปา

PMB จะดูแลสถานีจ่ายน้ำประปาและระบบจ่ายน้ำประปา ทั้งที่ PMB เป็นผู้จัด ให้ และที่อยู่นอกบริเวณเขตพื้นที่ท่าเทียบเรือให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี

(จ) สถานีบริการน้ำมัน

PMB จะจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันภายในบริเวณ ท่าเรือ การบริการดังกล่าว นี้จะจัดให้เฉพาะ PMB และ TOC เท่านั้น

PMB จะเป็นผู้จัดจำหน่ายน้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันดีเซล หรือน้ำมันเชื้อเพลิง อื่นๆ แต่เพียงผู้เดียวในท่าเรือ โดยที่น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจะมีจำหน่ายให้ในราคา ที่อิงตลาดตามปกติ

(ฉ) การจ่ายกระแสไฟฟ้า และระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

PMB จะดูแลรับผิดชอบในการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบกระแสไฟฟ้า และไฟฟ้าแสงสว่าง ในส่วนที่ PMB เป็นผู้จัดให้และที่อยู่ภายนอกบริเวณพื้นที่ ท่า เทียบเรือ

(ช) ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือและแอ่งจอดเรือ

PMB จะเป็นผู้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำและสำรวจร่องน้ำทาง เดินเรือ รวมทั้งบริเวณท่าเทียบเรืออย่างสม่ำเสมอ โดยรับรองว่าความลึกต่ำสุดของ ร่องน้ำจะคงอยู่ในสภาพที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2 ข้อ 2.2.2 อย่างไรก็ตาม PMB ไม่มี หน้าที่ที่จะต้องขุดลอกทางเข้าท่าเรือและแอ่งจอดเรือเกินกว่าความลึก 16 (สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

(ซ) การนำร่องและการลากจูง

ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้จัดบริการด้านการนำร่องและ PMB เป็นผู้จัดบริการการลากจูงเรือ โดยบริษัทเจ้าของเรือหรือตัวแทนต้องเป็นผู้จ่ายค่าบริการดังกล่าว

(ฌ) เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ

ปัจจุบัน PMB เป็นผู้จัดเครื่องหมายช่วยการเดินเรือดังต่อไปนี้

- ประภาคารตั้งอยู่บนเขาแหลมฉบัง
- ทู่นแสดงตำแหน่งเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือ
- ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ
- การสื่อสารระบบ VHF

ค่าบริการเครื่องหมายช่วยการเดินเรือไม่ได้แยกจัดเก็บต่างหาก แต่ได้รวมอยู่ในค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) แล้ว

(ญ) การโทรคมนาคมทางน้ำ

บริการด้านโทรคมนาคมทางน้ำ จะจัดไว้เพื่อธุรกิจท่าเรือ เท่านั้น และมิได้แยกจัดเก็บค่าบริการไว้ต่างหาก แต่ได้รวมอยู่ในค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues)

การติดต่อทางโทรศัพท์ส่วนตัวกับหรือจากเรือจะต้องขอใช้บริการจาก PMB

(ด) การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือ

PMB ไม่มีแผนการที่จะให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือ และมีได้เป็นหน้าที่ของ PMB ที่จะจัดบริการดังกล่าวให้แต่อย่างใด TOC จะต้องอนุญาตให้บริษัทน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับอนุญาตจาก PMB เข้าไปยังท่าเทียบเรือของตน เพื่อให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือที่จอดที่ท่าเทียบเรือของ TOC

(ค) การให้บริการส่งเสบียงเรือ

PMB สงวนสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ที่จะจัดบริการส่งเสบียงเรือภายในท่าเรือ หรือโดยผู้รับสัมปทานรายหนึ่งหรือหลายราย ในกรณีที่ PMB ยังมิได้จัดบริการส่งเสบียงให้แก่เรือ TOC จะได้รับอนุญาตให้จัดบริการดังกล่าวให้แก่เรือที่เทียบท่าเรือของตนได้ TOC จะต้องอนุญาตให้บริษัทจัดส่งเสบียงเรือที่ได้รับอนุญาตจาก PMB เข้าไปยังท่าเทียบเรือของตน เพื่อให้บริการดังกล่าวให้แก่เรือที่จอดที่ท่าเทียบเรือของ TOC ด้วย

3.3.13 ข้อจำกัดการใช้ท่าเทียบเรือ

TOC ต้องใช้ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรทุก/ขนถ่าย เฉพาะสินค้าในระบบตู้สินค้าเท่านั้น หาก TOC ประสงค์ที่จะดำเนินการดังกล่าว สำหรับสินค้าอื่นจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก PMB ก่อน และ TOC จะต้องใช้ท่าเทียบเรือ A3 เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ โดยให้สามารถขนส่งตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป

3.3.14 การเข้าไปในท่าเทียบเรือ

ในเวลาใดๆ ก็ตาม PMB และผู้ได้รับมอบอำนาจจาก PMB มีสิทธิที่จะเข้าไปยังบริเวณท่าเทียบเรือของ TOC ได้ตลอดเวลา เพื่อตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และการปฏิบัติงานของ TOC ตามสัญญา

TOC ต้องจัดให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเข้าตรวจสอบตามที่ PMB ต้องการ โดยพลัน และไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ จากการดำเนินการดังกล่าว

บุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าไปในท่าเทียบเรือได้จะต้องมีบัตรอนุญาตให้ผ่านเข้าท่าเรือซึ่งออกให้โดย PMB

3.3.15 เงื่อนไขสิ่งแวดล้อม

TOC จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และในอนาคตอย่างเคร่งครัด

3.3.16 ทรัพย์สินทางปัญญา

ในการก่อสร้าง บริหารและประกอบการ TOC จะต้องดำเนินการป้องกันให้ PMB พ้นจากการเรียกร้องใดๆ ทั้งปวงที่เกิดจากการละเมิดลิขสิทธิ์หรือสิทธิบัตรรวมทั้งทรัพย์สินทางปัญญาอื่นๆ ทุกชนิดของผู้อื่น ในกรณีที่บุคคลภายนอกกล่าวอ้างหรือใช้สิทธิเรียกร้องว่าการละเมิดสิทธิดังกล่าว TOC จะต้องดำเนินการทั้งปวงเพื่อให้การกล่าวอ้างหรือการเรียกร้องดังกล่าวระงับสิ้นไปโดยเร็ว และหากต้องมีการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากผลแห่งการละเมิดดังกล่าว TOC ต้องเป็นผู้ชำระค่าเสียหายและค่าใช้จ่าย รวมถึงค่าฤชาธรรมเนียม และค่าทนายความแทน PMB ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB

3.4 เงื่อนไขประกอบ

นอกเหนือจากเงื่อนไขข้อบังคับต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการประกอบการท่าเทียบเรือ TOC ต้องเสนอมาตรการสำหรับการดำเนินการด้านต่างๆ เพื่อให้ PMB ทราบ ซึ่งรวมถึง:-

- 3.4.1 แผนการก่อสร้าง และแผนการตลาด
- 3.4.2 แผนระยะยาวในการบริหารท่าเทียบเรือ
- 3.4.3 แผนการรักษาสัมพันธภาพอันดีกับภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 3.4.4 แผนการซ่อมและบำรุงรักษาเพื่อป้องกันการชำรุดเสียหาย
- 3.4.5 แผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหาร และการประกอบการท่าเทียบเรือผู้สินค้าให้แก่บุคคลสัญชาติไทยที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- 3.4.6 รายการบัญชีทรัพย์สินที่ TOC จัดทำขึ้น

..... ฯลฯ.....

3.5 ข้อพิพาทกับบุคคลภายนอก

3.5.1 TOC ต้องรับรองว่า ในการปฏิบัติตามภาระผูกพันของ TOC ภายใต้สัญญา TOC จะต้องรับผิดชอบในการกระทำของ TOC ผู้แทน พนักงานของ TOC ตัวแทนช่วงหรือผู้ที่ TOC อ้างมา หากการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก TOC จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายความเสียหายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว

กรณีเป็นทรัพย์สินสาธารณะหรือสาธารณูปโภคของประชาชน TOC จะต้องซ่อมแซมปรับปรุง แก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดีดั้งเดิมโดยเร็วด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC เองทั้งสิ้น

3.5.2 การปฏิบัติตามสัญญานี้ TOC ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายโดยตรงที่ เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของ TOC ซึ่งรวมถึงกรณีที่ TOC ไม่สามารถบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด หากมีการเรียกร้องหรือการ ฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายดังกล่าว TOC จะต้องจัดการแก้ต่างหรือว่าต่างให้แก่ PMB เกี่ยวกับการเรียกร้องเช่นนั้นด้วยค่าใช้จ่ายของ TOC เองทั้งสิ้น รวมทั้งจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ให้แก่ PMB หากผลของการเรียกร้องหรือการฟ้องร้องดังกล่าวมีผลทำให้ PMB ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามอย่างไรก็ดี PMB จะต้องไม่ทำการใดๆ อันเป็นการยอมรับผิดโดยไม่ได้รับความยินยอมจาก TOC

3.5.3 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบทันทีถึงกรณีที่บุคคลภายนอกเรียกร้องหรือฟ้องร้อง หรือเรียกร้องหรือฟ้องร้องที่ฟังคดีหมายได้ในเรื่องที่อยู่สัญญามีสิทธิที่จะเรียกให้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาทันทีที่ได้ทราบถึงการเรียกร้องหรือ

ฟ้องร้องเช่นนั้น คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งในการต่อสู้ข้อเรียกร้องหรือการฟ้องร้องเช่นนั้น

3.5.4 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะตกลงประนีประนอมยอมความต่อการเรียกร้องหรือ ฟ้องร้องตามที่กล่าวถึงในข้อนี้โดยปราศจากความยินยอมเป็นหนังสือจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้

3.6 การละสิทธิในความคุ้มกัน

คู่สัญญาแต่ละฝ่ายตกลงกันดังนี้

- (ก) ในการระงับข้อพิพาทระหว่าง TOC กับ PMBให้นำบทบัญญัติของกฎหมายไทยมาใช้บังคับและให้คดีพิพาทดังกล่าวอยู่ในเขตอำนาจของศาลไทย โดย TOC จะไม่อ้างสิทธิอื่นใดที่ก่อตั้งตามกฎหมายสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคี
- (ข) หากมีการดำเนินการทางกฎหมายเกิดขึ้นต่อคนหรือสินทรัพย์ของคนตามสัญญาหรือธุรกรรมใดๆ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะไม่เรียกร้องขอความคุ้มกันทางอธิปไตยหรือโดยประการอื่นใดจากการดำเนินการทางกฎหมายดังกล่าวสำหรับ สินทรัพย์ของคนเว้นแต่ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้
- (ค) คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยอมรับการออกคำขอบังคับหรือการออกหมายที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการพิจารณาใด ๆ ของศาลในการบังคับคดีตามคำพิพากษาดำเนินการตามกฎหมายบัญญัติไว้

3.7 ภาษา

3.7.1 สัญญานี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย

3.7.2 คำบอกกล่าว คำสั่ง หนังสือโต้ตอบ หรือเอกสารใด ๆ ที่ทำเป็นหนังสือ เกี่ยวกับสัญญาดังกล่าวระหว่าง PMB กับ TOC จะใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษก็ได้ แล้วแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกัน

3.8 คำบอกกล่าว

คำบอกกล่าวต่าง ๆ ทั้งหมดภายในข้อกำหนดของสัญญา ต้องทำเป็นหนังสือและจะมีผลบังคับใช้เมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้รับคำบอกกล่าวแล้วเท่านั้น โดยต้องส่งไปยังสถานที่ตั้งที่ทำการของคู่สัญญา

ฝ่าย PMB :

.....

✓

ฝ่าย TOC :

.....

.....

.....

หากคู่สัญญาฝ่ายใดมีการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งที่ทำการตามที่กำหนดไว้ จะต้องแจ้งสถานที่ตั้งที่
ทำการใหม่ให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบก่อนการเปลี่ยนแปลงล่วงหน้าเป็นเวลา 30 (สามสิบ) วัน

✓

ส่วนที่ 4 : รายละเอียดของข้อเสนอการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

4.1 บทนำ

เอกสารขอบเขตโครงการในส่วนนี้ได้กำหนดถึงรายละเอียดของข้อเสนอฯ ได้แก่ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และแผนการดำเนินธุรกิจในการประกอบการ ท่าเทียบเรือ รวมไปถึงผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ที่จะนำไปใช้ในการพิจารณาผลการคัดเลือก

ข้อเสนอฯ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ยื่นเสนอมาไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดจะไม่ได้รับการพิจารณา

4.2 คุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

- 4.2.1 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ต้องไม่เป็นผู้ได้รับเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย เว้นแต่รัฐบาลของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ได้มีหนังสือแสดงการสละเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันเช่นนั้น
- 4.2.2 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย หากนิติบุคคลใดประสงค์จะ ดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า (Joint Venture) จะต้องแนบบันทึกข้อตกลงร่วมค้า (Memorandum of Joint Venture Agreement) ซึ่งลงนามร่วมกัน โดยนิติบุคคลทุกฝ่าย รวมทั้ง วัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้ามาแสดงด้วย
- 4.2.3 ในกรณีที่ เป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศหากประสงค์จะยื่นข้อเสนอฯ จะต้องดำเนินการร่วมกันในลักษณะร่วมค้ากับนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยอย่างน้อย 1 (หนึ่ง) ราย และหากได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการคัดเลือกจะต้องจดทะเบียนเป็นนิติ บุคคลตามกฎหมายไทย โดยมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วตามข้อ 4.2.4 ก่อนวันลงนามใน สัญญา และมีส่วนของผู้อื้อหุ้นรายใหญ่ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2.14

“**นิติบุคคลไทย**” (Thai Juristic Person) หมายถึง นิติบุคคลที่จัดตั้งเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือบริษัทจำกัด โดยถูกต้องตามกฎหมายและจดทะเบียนนิติบุคคลภายใต้กฎหมายไทย

“**นิติบุคคลต่างชาติ**” (Foreign Juristic Person) หมายถึง นิติบุคคลที่จัดตั้งเป็นบริษัทโดย ถูกต้องตามกฎหมายและที่จดทะเบียนภายใต้กฎหมายต่างประเทศ

- 4.2.4 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่เป็นนิติบุคคลหรือเป็นกิจการร่วมค้า จะต้องมีทุนจดทะเบียน รวมกันไม่น้อยกว่า 1,000,000,000- บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) ในวันที่ยื่นข้อเสนอฯ
- 4.2.5 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ หรือนิติบุคคลผู้อื้อหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ของผู้ยื่น ข้อเสนอฯ จะต้องมีความสามารถในการประกอบการด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ไม่น้อย กว่า 10 (สิบ) ปี

ในกรณีที่ เป็นกิจการร่วมค้า อย่างน้อยผู้ร่วมค้ารายหนึ่งต้องมีคุณสมบัติตามวรรคหนึ่ง

- 4.2.6 นิติบุคคลที่ยื่นข้อเสนอจะต้องเป็นนิติบุคคลรายเดียวกับที่ลงชื่อชื่อเอกสารขอบเขตโครงการจาก PMB ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอเป็นกิจการร่วมค้าจะต้องมีนิติบุคคลรายใดรายหนึ่งที่มีรายชื่ออยู่ในกิจการร่วมค้าดังกล่าวเป็นผู้ลงชื่อชื่อเอกสารขอบเขตโครงการรวมอยู่ด้วย ทั้งนี้ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องแสดงหนังสือมอบอำนาจจากนิติบุคคลหรือกิจการร่วมค้านั้นในวันยื่นข้อเสนอ
- 4.2.7 นิติบุคคลที่ยื่นข้อเสนอต้องไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่นที่เข้ายื่นข้อเสนอให้แก่ PMB ณ วันยื่นข้อเสนอหรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรมในการประกวดราคาครั้งนี้เว้นแต่ผู้ถือหุ้นเป็นหน่วยงานของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจ
- 4.2.8 ผู้ยื่นข้อเสนอต้องไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการ หรือห้ามเข้าเสนอราคากับทางราชการ

4.3 ส่วนประกอบของข้อเสนอ

ผู้ยื่นข้อเสนอจำเป็นต้องจัดเตรียมข้อเสนอ โดยมีส่วนประกอบดังนี้-

- 4.3.1 เอกสารแนบ ก. แบบแสดงสถานะของผู้ยื่นข้อเสนอประกอบด้วย
- 1) ชื่อและที่อยู่ผู้ยื่นข้อเสนอหรือผู้ร่วมกิจการร่วมค้า, หลักฐานการยื่นข้อเสนอ และคำยืนยัน
 - 2) หนังสือคำประกันการยื่นข้อเสนอ
 - 3) คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ
- 4.3.2 เอกสารแนบ ข. แบบแสดงการยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด
- ผู้ยื่นข้อเสนอแต่ละราย ต้องยื่นแบบแสดงการยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด ในกรณีเป็นกิจการร่วมค้า ผู้ร่วมลงทุนต้องลงนามด้วยทุกราย
- 4.3.3 เอกสารแนบ ค.
- เอกสารแนบ ค.1 แบบแสดงประสิทธิภาพฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน ตามข้อ 4.4.3.1
- เอกสารแนบ ค.2 แบบแสดงแผนการดำเนินธุรกิจ ตามที่จะได้กำหนดไว้ในข้อ 4.6
- 4.3.4 เอกสารแนบ ง. แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินตามแบบที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 4.7

4.4 หลักเกณฑ์การคัดเลือก

4.4.1 การคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณา 3 ข้อ ดังนี้

4.4.1.1 ความน่าเชื่อถือของผู้ยื่นข้อเสนอฯโดยรวม

4.4.1.2 รายละเอียดข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอฯในการดำเนินการตามเงื่อนไขบังคับ รายละเอียดที่เสนอการปรับปรุงหรือข้อเสนอทางเลือกอื่นๆ รวมทั้งเงื่อนไขที่พึงประสงค์ เช่น วัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า (หากมี) พร้อมรายละเอียดเพิ่มเติม

4.4.1.3 ข้อเสนอทางเทคนิค และข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ

4.4.2 การพิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯจะเริ่มพิจารณาในด้านคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯตามข้อ 4.2 และความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารยื่นข้อเสนอฯตามข้อ 4.3 หากรายละเอียดไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับที่กำหนดถือว่าไม่ผ่านการพิจารณาคัดเลือกในเบื้องต้น

4.4.3 หากผู้ยื่นข้อเสนอฯผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 4.4.2 แล้ว ขั้นตอนต่อไป PMB จะพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิค ที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯเสนอว่ามีความเหมาะสมผลและน่าเชื่อถือ โดยจะให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยย่อในด้านต่างๆดังนี้

4.4.3.1 ด้านประสบการณ์ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน (Experience , Financial Position and Results of Operations) 10 ปีย้อนหลัง

ก. ประสบการณ์

- ของผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน
- ประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และโครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัยและมีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการให้บริการแก่บริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลที่หลากหลายและมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) โดยพิจารณาจาก
 - จำนวนเรือที่ให้บริการ
 - จำนวนท่าเรือที่บริหาร
 - เครือข่ายของบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลที่เป็นพันธมิตรระหว่างประเทศ
 - จำนวนผู้สินค้าและจำนวนสินค้าที่ผ่านท่าที่ให้บริการ
 - อัตราการขนถ่ายผู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ ต่อหนึ่งชั่วโมง ต่อหนึ่งปี
 - ความทันสมัยและการบำรุงรักษาของเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่ใช้

ในการให้บริการ รวมไปถึงการรักษาความปลอดภัย

ข. ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

- ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว
- สภาพคล่องทางการเงิน เช่น อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio), อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)
- สินทรัพย์รวม หนี้สินรวม ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น
- มีแหล่งที่มาของเงินทุนที่ชัดเจน
- ความสามารถในการทำกำไร
- อัตราการเติบโตของรายได้รวม

4.4.3.2 ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (Business Plan)

ก. แผนการตลาด (Marketing Plan)

- กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด
- ประมาณการปริมาณเรือเทียบท่า ปริมาณผู้โดยสาร
- ประมาณการรายรับทั้งหมดของกิจการ

ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ

- แบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานที่ใช้ในการดำเนินงาน
- การวางแผนงานการก่อสร้าง (Construction Plan) การติดตั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ รวมทั้งแผนการเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือ
- มาตรการรักษาความปลอดภัย (Safety Control) มาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Control) และควบคุมคุณภาพ (Quality Control) ระหว่างการก่อสร้างและตลอดระยะเวลาดำเนินงาน รวมถึงการทำความเข้าใจกับชุมชน
- แผนงานการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน

ค. แผนการเงินและการลงทุน (Financial and Investment Plan)

- แสดงแหล่งที่มาและทางใช้ไปของเงินทุน
- ผลตอบแทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)
- การวางแผนการลงทุน ประมาณการเงินลงทุนและแผนการระดมทุนในอนาคต

- ประมาณการงบดุล งบกำไรขาดทุนและงบกระแสเงินสด รวมทั้ง สมมติฐานที่ใช้ และที่มาของสมมติฐาน ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานที่ กำหนดไว้

จ. งานด้านบุคลากร (Human Resources Plan)

- โครงสร้างบริษัทและจำนวนบุคลากร
- คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก

จ.แนวทางการแก้ปัญหากรณีที่การดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้

ผู้ยื่นข้อเสนอฯที่ได้คะแนนทางด้านเทคนิคในข้อ 4.4.3.1 หรือ 4.4.3.2 ต่ำกว่าร้อยละ 70 (เจ็ดสิบ) ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อ หรือคะแนนรวมทั้ง 2 ข้อต่ำกว่าร้อยละ 80 (แปดสิบ) ของคะแนนรวมทั้งหมดทางด้านเทคนิค จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาและจะไม่มี การเปิดซองหมายเลข 2 คือข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ซึ่งจะส่งกลับคืนให้แก่ ผู้ยื่นข้อเสนอฯพร้อมกับหลักประกันของการยื่นข้อเสนอฯ

4.4.4 หากผู้ยื่นข้อเสนอฯผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 4.4.3 แล้ว ขั้นตอนต่อไป PMB จะพิจารณาคูสมบัตินทางด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่ให้ PMB และจะพิจารณา เฉพาะผู้ที่ผ่านการพิจารณาคูสมบัตินตามข้อ 4.4.2 และข้อ 4.4.3 แล้วเท่านั้นโดยนำผลประโยชน์ ตอบแทน ซึ่งได้คำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value - NPV) ในอัตราส่วนลดที่ กำหนดไว้ร้อยละ 10 (สิบ) ต่อปี ที่เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯแต่ละรายมาเปรียบเทียบกัน โดยจะ ให้เป็นคะแนนจากหลักเกณฑ์ ที่กำหนดไว้

4.4.5 คะแนนเต็มที่ใช้ในการพิจารณาในข้อ 4.4.3 และ 4.4.4 มีดังนี้

คะแนนเต็มด้านประสบการณ์ ฐานะทางการเงิน	40(สี่สิบ) คะแนน

และผลการดำเนินงาน

คะแนนเต็มด้านแผนการดำเนินงาน	40(สี่สิบ) คะแนน

คะแนนเต็มด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน	20(ยี่สิบ) คะแนน

คะแนนเต็มรวมทั้งหมดในการพิจารณา	100(หนึ่งร้อย)คะแนน

PMB จะจัดลำดับของผู้ยื่นข้อเสนอฯตามคะแนนรวมด้านเทคนิคและผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน และจะเชิญผู้ยื่นข้อเสนอฯที่ได้คะแนนสูงสุดอันดับแรกมาเจรจาต่อรอง หาก ไม่สามารถเจรจาต่อรองกันได้ PMB จะเรียกผู้ยื่นข้อเสนอฯที่ได้คะแนนอันดับถัดไปมาเจรจา ตามลำดับ

4.5 การสงวนสิทธิ์

PMB สงวนไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะไม่รับราคาสูงสุด หรือราคาหนึ่งราคาใด หรือราคาที่เสนอทั้งหมดก็ได้ และอาจพิจารณายกเลิกการคัดเลือกตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอรายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจขาดของ PMB ให้ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ รวมทั้ง PMB จะพิจารณายกเลิกการยื่นข้อเสนอและลงโทษผู้ยื่นข้อเสนอเสมือนเป็นผู้ที่จ้างงานหากมีเหตุที่เชื่อได้ว่าการยื่นข้อเสนอจะกระทำไปโดยไม่สุจริตหรือมีการสมยอมในการเสนอราคา

ในกรณีที่ PMB ได้เสนอขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติโครงการนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

ผู้ยื่นข้อเสนอซึ่ง PMB ได้คัดเลือกแล้วไม่ไปทำสัญญาหรือข้อตกลงภายในเวลาที่ PMB กำหนด PMB จะริบหลักประกันของหรือเรียกร้องจากผู้ออกหนังสือค้ำประกันของทันที และอาจพิจารณาเรียกร้องให้ชดใช้ความเสียหายอื่น (หากมี) รวมทั้งจะพิจารณาให้เป็นผู้ทำงานตามระเบียบของทางราชการ

PMB สงวนสิทธิ์ที่จะแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในแบบสัญญาให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

4.6 แผนการดำเนินงานธุรกิจ

แผนการดำเนินงานธุรกิจ ควรมีรายละเอียดว่าผู้ยื่นข้อเสนอจะดำเนินการเกี่ยวกับการก่อสร้าง การบริหาร การประกอบการท่าเทียบเรือ การตลาดและการพัฒนาท่าเทียบเรืออย่างไร รายละเอียดเหล่านี้ควรจัดเตรียมในลักษณะประมาณการโดยแสดงในแบบที่กำหนดตามเอกสารแนบ ค.2 ซึ่งมีสาระครอบคลุมตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

- 4.6.1 ความสามารถทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ แสดงรายละเอียดในการเสนอโดยครอบคลุมหลักเกณฑ์ทั้งหมด ตามหัวข้อในแบบฟอร์ม 3
- 4.6.2 การจัดการด้านธุรกิจของบริษัท ในฐานะที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ควรระบุรายละเอียดว่าบริษัทจะมีความสามารถในการบริหารงาน และประกอบการท่าเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพได้อย่างไร และโครงสร้างการร่วมลงทุนของกิจการร่วมค้าใหม่ที่จัดตั้งขึ้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในข้อ 3.2.14
- 4.6.3 การจัดทำรายละเอียดแผนการดำเนินงานในการบริหารท่าเทียบเรือ ให้กำหนดแผนการดำเนินงานการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ และรายละเอียดในการควบคุมการประกอบการ
- 4.6.4 การประมาณการปริมาณผู้สินค้า แสดงรายละเอียดการประมาณการปริมาณผู้สินค้า วิธีดำเนินการทางด้านการตลาด ประเภทของเรือ สายการเดินเรือ ขนาดของเรือ ความถี่ในการเข้าเทียบท่าและอื่นๆ ที่ได้ประมาณการไว้

- 4.6.5 การประมาณการรายได้ แสดงรายละเอียดในการดำเนินงานที่จะมีรายได้ ในทุกกิจการตาม การคิดคำนวณจากอัตราค่าภาระที่กำหนด ตลอดจนรายได้อื่นๆ จากการดำเนินธุรกิจภายในท่าเทียบเรือ
- 4.6.6 บุคลากรที่บริหารงาน ให้แสดงรายละเอียดโครงสร้างอัตราค่าจ้างของบุคลากร ที่จะมาบริหารงานและจำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงานในหน้าที่ต่างๆ ทั้งในเวลาปกติและนอกเวลาปกติ
- 4.6.7 เครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงาน ให้กำหนดจำนวนและรูปแบบของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการตามแผนงาน โครงการ และปริมาณงานที่ต้องปฏิบัติภายในท่าเทียบเรือ ซึ่งแจ้งการจัดหาเครื่องมือที่นำมาใช้ดำเนินงานในลักษณะการซื้อหรือการเช่า และเครื่องมือที่นำมาใช้งานจะต้องกำหนดรูปแบบ ชัดความสามารถให้เหมาะสมกับจำนวนผู้สินค้าตามที่ได้ประมาณการไว้
- 4.6.8 แผนการลงทุน การจัดหาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกและอื่นๆ ให้จัดทำค่าใช้จ่ายในการลงทุน ระบุราคาต่อหน่วยของเครื่องมือและราคารวมของเครื่องมือ
- 4.6.9 ฐานะการเงิน ให้แสดงรายละเอียดสัดส่วนของการลงทุนที่เป็นเงินลงทุนของผู้ถือหุ้นและเงินกู้ โดยกำหนดว่าเป็นเงินกู้ระยะยาวหรือเงินกู้ระยะสั้น (การเบิกเงินเกินบัญชี) และกำหนดด้วยว่า ส่วนใดเป็นเงินกู้ภายในประเทศหรือเงินกู้ต่างประเทศ ระยะเวลาปลอดหนี้ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และระยะเวลาการใช้คืนหนี้เงินกู้
- 4.6.10 ค่าใช้จ่ายในการประกอบการ ให้แสดงรายละเอียดของค่าใช้จ่ายในการ ดำเนินงานทั้งหมดในท่าเทียบเรือ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าเครื่องมือเครื่องใช้ ค่าดำเนินงาน ค่าบำรุงรักษา ภาษีนิติบุคคลและอื่นๆ
- 4.6.11 งบกำไรขาดทุน โดยสรุปจากรายได้รวมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือ ค่าเสื่อมราคา ค่าดอกเบี้ยและต้นทุนเงินกู้ที่ต้องชำระ ค่าตอบแทนประจำปีที่ต้องชำระแก่ PMB และค่าภาษีนิติบุคคล ค่าเสื่อมราคาจะต้องแยกตามประเภทของเครื่องมือและโครงสร้างพื้นฐาน
- 4.6.12 งบเงินสดหมุนเวียน แสดงฐานะทางการเงินและการจัดสรรเงินทุนเป็นรายปี ตลอดระยะเวลาของการลงทุน บริหารและประกอบการ
- 4.6.13 งบดุล แสดงงบดุล โครงสร้างเงินทุนและประเมินฐานะการเงินของกิจการเป็นรายปี ตลอดระยะเวลาของการลงทุน บริหารและประกอบการ
- 4.6.14 ผลการดำเนินงานด้านการเงิน แสดงการคำนวณอัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return - IRR) ซึ่งประกอบด้วยผลตอบแทนจากการลงทุนทั้งโครงการ (Project IRR) และผลตอบแทนจากการลงทุนเฉพาะส่วนของเจ้าของ (IRR to Equity)
- 4.6.15 รายการอื่นๆตามข้อ 4.4.3.2 

4.7 ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน

ปรากฏตามตารางในแบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของการยื่นข้อเสนอฯ เอกสารแนบ ง.

ผู้ยื่นข้อเสนอฯต้องจัดทำรายละเอียดผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมเพื่อชำระให้ PMB โดยกำหนดจำนวนผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมในแต่ละปี ตลอดอายุสัญญาและนำเอา ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมทั้งหมดมาคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value - NPV) โดยนับผลประโยชน์ตอบแทนของแต่ละปีทุกปีย้อนหลังมาถึงวันเริ่มต้นของสัญญา โดยใช้อัตราส่วนลดร้อยละ 10 (สิบ) ต่อปี ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินดังกล่าวนี้จะต้องปรากฏในแผนการดำเนินธุรกิจที่เสนอด้วย

เอกสารแนบ ก

แบบแสดงสถานะของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

เอกสารแนบ ก

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ

ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

แบบแสดง

สถานะของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

ระบุชื่อ ที่อยู่ และประเทศที่ได้จดทะเบียนนิติบุคคลของผู้ยื่นข้อเสนอฯ หรือของผู้ยื่นข้อเสนอฯแต่
ละราย

กรณีที่มีการร่วมทุนเป็นกิจการร่วมค้าตามรายละเอียดในแบบฟอร์ม 1 ซึ่งได้จัดไว้สำหรับแสดงข้อมูล
ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ เนื้อหาที่กำหนดไว้ในแบบฟอร์ม 1 จะช่วยให้ PMB ทำการประเมินขีดความสามารถ
ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ในการดำเนินงานตามข้อเสนอ

ผู้ยื่นข้อเสนอฯที่เป็นกลุ่มของกิจการร่วมค้าที่มีนิติบุคคล 2 (สอง) ฝ่าย หรือมากกว่าจะต้องลงนาม โดย
นิติบุคคลของแต่ละฝ่ายหรือผู้รับมอบอำนาจ หรือพิสูจน์ได้ว่าเป็นผู้มีอำนาจในการร่วมยื่นข้อเสนอฯหรือ
บุคคลผู้ซึ่งได้รับมอบหมายในการกระทำการทั้งหมด รวมทั้งวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามใน
การดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า ตลอดจนความรับผิดชอบต่อสมาชิกของกิจการร่วมค้า และต้องแนบ
บันทึกข้อตกลงร่วมค้ามาพร้อมกันนี้ด้วย

ผู้ยื่นข้อเสนอฯต้องแสดงเอกสารหลักฐานอย่างชัดเจนว่าจะมีการจัดตั้งบริษัทขึ้นใหม่เพื่อการลงนาม
ในสัญญากับ PMB ในเอกสารยื่นข้อเสนอฯขณะยื่นข้อเสนอฯและต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.2.14
อย่างเคร่งครัด

2. หลักฐานการยื่นข้อเสนอฯ

ผู้ยื่นข้อเสนอฯจะต้องเสนอเอกสารหลักฐานแนบมาพร้อมกับข้อเสนอฯดังนี้

- 2.1 เอกสารของกระทรวงพาณิชย์แสดงสถานภาพการจดทะเบียนบริษัทจริงของผู้ยื่นข้อเสนอฯหรือ
ของแต่ละกลุ่มของผู้ร่วมลงทุนแต่ละฝ่าย และลายมือชื่อผู้มีอำนาจในการลงนามในแต่ละฝ่าย
- 2.2 หนังสือมอบอำนาจซึ่งปิดอากรแสตมป์ตามกฎหมายในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯมอบอำนาจให้
บุคคลอื่นลงนามในใบเสนอราคาแทน
- 2.3 บัญชีรายการเอกสารทั้งหมดที่ได้ยื่นพร้อมข้อเสนอฯ

3. คำยืนยัน

ข้าพเจ้าได้ยื่นข้อเสนอประกอบด้วยเอกสารแนบ ก, ข, ค.1, ค.2 และ ง มาพร้อมกัน เพื่อขอเข้าร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ ข้าพเจ้าได้ลงนามในเอกสารแนบ ข แล้ว และขอยืนยันว่าเอกสารการยื่นข้อเสนอนี้ จะคงมีผลบังคับและยอมรับได้เป็นเวลา 300 (สามร้อย) วัน นับจากวันยื่นข้อเสนอฯ

ประทับตราสำคัญ (หากมี)

* (ชื่อ และ ตำแหน่ง)

ประทับตราสำคัญ (หากมี)

* (ชื่อ และ ตำแหน่ง)

วันที่

หมายเหตุ * กลุ่มกิจการร่วมค้าทั้งหมด หรือหุ้นส่วนที่จัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทใหม่จะต้องลงนาม

✓

แบบฟอร์ม 1**รูปแบบโครงสร้างและการจัดองค์กรของผู้ยื่นข้อเสนอฯ**

1. ชื่อบริษัท
2. ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ (จดหมาย, เคเบิ้ล, เทลีสกซ์และหมายเลขโทรศัพท์)
3. สถานภาพทางกฎหมาย (ประเภทของบริษัท: บริษัทจำกัด, ห้างหุ้นส่วนจำกัด ฯลฯ)
4. ประเทศที่จดทะเบียนบริษัท
5. ประเภทและลักษณะของการจดทะเบียน รวมทั้งวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า
6. ปีที่ก่อตั้งบริษัท
7. จำนวนปีการดำเนินงาน

ให้ระบุประสบการณ์ในสาขาต่างๆ ประเทศที่ดำเนินกิจการ และจำนวนปี

8. บริษัทแม่

ถ้าผู้ยื่นข้อเสนอฯเป็นบริษัทในเครือ ให้ระบุชื่อและที่อยู่ของบริษัทแม่ พร้อมทั้งรายละเอียดสถานภาพความสัมพันธ์กับบริษัทแม่ ถ้าไม่ใช่บริษัทในเครือให้ระบุว่า “ไม่ใช่”

9. จำนวนลูกจ้างประจำ แยกเป็น

- ฝ่ายบริหาร
- ฝ่ายธุรการ
- ช่างเทคนิค
- คนงาน

10. สรุปประวัติโดยย่อของบริษัท

แนบเอกสารเผยแพร่ และรายงานประจำปีของบริษัท

11. ขอบเขตหรือลักษณะการร่วมยื่นข้อเสนอฯ (ยื่นข้อเสนอฯรายเดียว, ในฐานะกิจการร่วมค้าหรือร่วมทุน)

12. ข้อกำหนดของการร่วมค้า

ถ้าเป็นการยื่นข้อเสนอฯในฐานะเป็นผู้ร่วมค้า ให้ระบุรายละเอียดข้อมูลตามที่กำหนด ต่อไปนี้ มิฉะนั้น จะถือว่าข้อเสนอฯหรือเอกสารไม่สมบูรณ์

ก. สถานภาพของผู้ร่วมค้า

ข. ชื่อและที่อยู่ของผู้ร่วมค้า

ค. ชื่อของบริษัทที่เป็นผู้นำหรือผู้สนับสนุน

ง. ระบุการแบ่งความรับผิดชอบงานส่วนต่างๆ ระหว่างผู้มีส่วนร่วมค้า

หมายเหตุ : ในกรณีเป็นกิจการร่วมค้าผู้ร่วมค้าแต่ละฝ่ายจะต้องจัดเตรียมเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติที่ต้องการให้สมบูรณ์ รวมทั้งเอกสารแสดงความประสงค์จะเข้าร่วมค้าอันแสดงถึงความเป็นกลุ่มเดียวกัน และวัตถุประสงค์ของนิติบุคคลที่ไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมค้า ระบุผู้สนับสนุน สถานที่ตั้งที่ทำการที่ผู้ร่วมค้าใช้ติดต่อลงนามโดยผู้มีอำนาจของผู้ร่วมค้าแต่ละฝ่าย เอกสารนี้จะต้องระบุข้อความว่าสมาชิกทั้งหมดมีส่วนร่วมรับผิดชอบในกิจการทั้งปวง ในการเข้าร่วมทำสัญญาต่อไป

แบบฟอร์ม 2**แบบหนังสือคำประกัน**

(หลักประกันของ)

เลขที่

วันที่

ข้าพเจ้า.....(ธนาคาร).....สำนักงานตั้งอยู่เลขที่.....ถนน.....ตำบล/
แขวง.....อำเภอ/เขต.....จังหวัด.....โดย.....ผู้มีอำนาจลงนาม
ผูกพันธนาคาร ขอทำหนังสือคำประกันให้ไว้ต่อการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งต่อไปในหนังสือคำประกัน
ฉบับนี้เรียกว่า “PMB” ดังมีข้อความต่อไปนี้

ข้อ 1. ตามที่.....(ผู้ยื่นข้อเสนอฯ).....ได้ยื่นข้อเสนอฯ โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง
บริหาร และ ประกอบการทำเทียบเรือ A3 ,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง โดย.....(ผู้
ยื่นข้อเสนอฯ).....จะต้องวาง หลักประกันของตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในเอกสารการยื่น
ข้อเสนอฯดังกล่าวต่อPMB เป็นจำนวนเงินเท่ากับ.....บาท (.....)
นั้น

ข้าพเจ้าขอมผูกพันตนโดยไม่มีเงื่อนไขที่จะคำประกันชนิดเพิกถอนไม่ได้ เช่นเดียวกับ
ลูกหนี้ชั้นต้น ต่อ PMB เป็นเงินไม่เกิน.....บาท (.....) ในกรณีที่
.....(ผู้ยื่นข้อเสนอฯ).....

- ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขการยื่นข้อเสนอฯอันเป็นเหตุให้ PMB มีสิทธิริบหลักประกันของ
ข้อเสนอฯหรือให้ชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ รวมทั้งกรณีที่.....(ผู้ยื่นข้อเสนอฯ).....ได้ถอน
ข้อเสนอฯของตนภายในระยะเวลาที่ข้อเสนอฯยังมีผลอยู่ หรือ
- มิได้ไปลงนามในสัญญาเมื่อได้รับแจ้งให้ทำสัญญา หรือ
- มิได้วางหลักประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา หรือ
หลักประกันการก่อสร้าง ภายในระยะเวลาที่กำหนดในเอกสารขอบเขตโครงการ

โดยข้าพเจ้าขอมชำระเงินหรือหนึ่งดังกล่าวข้างต้นโดยไม่ได้แย้งหรืออ้างสิทธิใดๆ ให้แก่ PMB ทันทีที่ได้รับ
แจ้งเป็นหนังสือจาก PMB โดย PMB ไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าหรือไม่ต้องใช้สิทธิทางศาลก่อน ทั้ง PMB
ไม่มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ถึงข้อบกพร่องของ.....(ผู้ยื่นข้อเสนอฯ).....แต่ประการใดอีกด้วย

ข้อ 2. หนังสือคำประกันนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่.....ถึงวันที่.....และข้าพเจ้าจะไม่เพิกถอนการ
คำประกันนี้ภายในระยะเวลาที่ระบุไว้ (ระยะเวลาการคำประกันจะต้องไม่น้อยกว่า 300 (สามร้อย) วัน

ข้อ 3. ถ้า.....(ผู้ยื่นข้อเสนอฯ).....ขยายกำหนดเวลาการยื่นข้อเสนอฯออกไปอีก 120 (หนึ่งร้อยยี่สิบ)
วัน ข้าพเจ้ายินยอมที่จะขยายกำหนดระยะเวลาการคำประกันนี้ออกไปตลอดระยะเวลาการยื่นข้อเสนอฯที่ได้
ขยายออกไปดังกล่าว

ข้าพเจ้าได้ลงนามและประทับตราไว้ต่อหน้าพยานเป็นสำคัญ

ลงชื่อ.....ผู้ค้าประกัน

ลงชื่อ.....พยาน

ลงชื่อ.....พยาน



แบบฟอร์ม 3

ความสามารถทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

1. ทุน

ก. ทุนจดทะเบียน (ระบุสกุลเงินตรา)

ข. ทุนที่เรียกชำระแล้ว (ระบุสกุลเงินตรา)

2. ทรัพย์สินรวมปัจจุบัน (ระบุสกุลเงินตรา)

3. มูลค่าของการดำเนินงานประจำปีใน 10 (สิบ) ปี สุดท้าย และ โครงการสำหรับปีปัจจุบัน

(ระบุสกุลเงินตราและหน่วย)

กรุณาเติมข้อความในตารางข้างล่างนี้เพื่อแสดงมูลค่าของงานแต่ละปี แยกตามธุรกิจหลักของบริษัท

ประเภทธุรกิจ	2546 (โครงการ)	2545	2544	2543	2542

ประเภทธุรกิจ	2541	2540	2539	2538	2537

4. มูลค่าโดยประมาณของงานที่กำลังดำเนินการ สำหรับธุรกิจหลักที่เกี่ยวกับกิจการท่าเรือ

5. ประวัติบริษัท

คำถามแต่ละข้อข้างล่างนี้จะต้องเขียนคำตอบด้วยคำว่า "เคย" หรือ "ไม่เคย" ลงในช่อง คำตอบ
เครื่องหมายอื่นใด หากเขียนลงไปจะถือว่าเป็นคำตอบ "เคย"

คำถาม	คำตอบ
ผู้ยื่นข้อเสนอฯเคยถูกฟ้องเป็นผู้ล้มละลายมาก่อนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 หรือไม่	
ผู้ยื่นข้อเสนอฯเคยกระทำความผิดสัญญาใดๆ มาก่อนปี พ.ศ. 2537 หรือไม่	

6. โปรดแนบสำเนาเอกสารงบการเงิน

งบดุล และงบกำไรขาดทุนที่ตรวจสอบแล้ว และการเปลี่ยนแปลงสถานะทางการเงินแต่ละปี ตั้งแต่ปี 2537 ถึงปี 2546 รวมทั้งคำอธิบายในรายการ เปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ โดยจะต้องแสดง จำนวนทุนหมุนเวียน (Working Capital) เงินทุนดำเนินการ (Capital Employed) ผลกำไรรวม (Gross Profits) และกำไรสุทธิหลังชำระภาษีแล้ว (Net Profit After Taxes) อย่างชัดเจน

7. โปรดระบุ ชื่อ และที่อยู่ดังต่อไปนี้

ก. นักบัญชี และผู้ตรวจสอบบัญชีของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

ข. ธนาคารที่สนับสนุนผู้ยื่นข้อเสนอฯ(รวมทั้งสาขา หรือ สาขาผู้ถือบัญชีหลักของผู้ยื่นข้อเสนอฯ)

8. เอกสารอ้างอิงเกี่ยวกับสถานะการเงิน

ให้แนบหนังสือรับรองของแต่ละธนาคารตามรายการที่ได้กำหนดไว้ในข้อ 7 ข. ดังกล่าวข้างต้น และการประเมินสถานะทางการเงินปัจจุบันของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

9. ความรับผิดชอบทางการเงินตามกฎหมายของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

(ระบุสกุลเงินตรา และข้อมูลอื่นที่จำเป็น)

✓

เอกสารแนบ ข

แบบแสดงการยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด

เอกสารแนบ ข**ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย****ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ****ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง****แบบแสดง****การยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด**

ข้าพเจ้าขอยืนยันการยอมรับเงื่อนไขบังคับ (Mandatory Conditions) โดยปราศจากข้อโต้แย้งใดๆ และขอเสนอรายละเอียดตามที่แนบมาด้วยนี้

(*) นอกเหนือจากการที่ข้าพเจ้ายอมรับต่อเงื่อนไขบังคับ (Mandatory Conditions) ดังกล่าวแล้วข้าพเจ้าขอเสนอทางเลือกอื่น (Alternative Options) ที่แตกต่างจากเงื่อนไขเดิม ตามที่แสดงไว้โดยละเอียดข้างล่าง โดยได้เพิ่มข้อเสนออย่างชัดเจนในแผนการดำเนินธุรกิจ (Business Plan) ของข้าพเจ้าด้วยแล้ว

ข้าพเจ้าขอแนบคำชี้แจงถึงเงื่อนไขประกอบ (Desirable Condition) ที่ข้าพเจ้าคิดว่าน่าจะทำให้การพัฒนาท่าเรือมีความเจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นมาด้วยแล้ว

(ให้เพิ่มรายละเอียดที่จำเป็นสำหรับการขยายความชัดเจนของเงื่อนไขบังคับ (Mandatory Conditions) ทางเลือกอื่น (Alternative Options) และเงื่อนไขที่พึงประสงค์ (Desirable Condition) นอกนั้นจะไม่มีเปลี่ยนแปลงข้อความข้างต้น)

ลงชื่อ

(.....)

วันที่

(*) กรณีไม่มีข้อเสนอทางเลือกอื่นที่เพิ่มเติม, ให้ลบข้อความย่อหน้านี้ออก

เอกสารแนบ ค

แบบแสดงประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงานและแผนการดำเนินงานธุรกิจ

เอกสารแนบ ค
ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย
ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

เอกสารแนบ ค.1

แบบแสดง

ประสบการณ์ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

1. ประสบการณ์

1.1 ประสบการณ์ของผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน

1.2 ประสบการณ์ในการบริหารจัดการทำเทียบเรือโดยแบ่งเป็น

- จำนวนเรือที่ให้บริการ
- จำนวนท่าเรือที่บริหาร
- เครือข่ายของบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลที่เป็นพันธมิตรระหว่างประเทศ
- จำนวนตู้สินค้าและจำนวนสินค้าที่ผ่านท่าที่ให้บริการ
- อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ ต่อหนึ่งชั่วโมง ต่อหนึ่งปี
- ความทันสมัยและการบำรุงรักษาของเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่ใช้ในการให้บริการ รวมไปถึงการรักษาความปลอดภัย

2. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

- ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว
- สภาพคล่องทางการเงิน เช่น อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio), อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)
- สินทรัพย์รวม หนี้สินรวม ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น
- แหล่งที่มาของเงินทุนที่ชัดเจน
- ความสามารถในการทำกำไร
- อัตราการเติบโตของรายได้รวม

เอกสารแนบ ค.2**แบบแสดง****แผนการดำเนินงานธุรกิจ**

1. ตารางการจัดทำแผนการดำเนินงานธุรกิจควรแสดงเป็นสถิติตัวเลขแต่ละปี (แสดงทุนจดทะเบียน และ ต้นทุนก่อนการดำเนินการ) จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา
2. โครงการต่าง ๆ ควรมีการเตรียมการเป็นรายปี
3. การยื่นข้อเสนอควรแสดงข้อมูลอย่างน้อยที่สุดตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4.6 ของข้อเสนอซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ยื่นข้อเสนอในการชี้แจงรายละเอียดต่อไป
4. ข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคาดการณ์เกี่ยวกับการเงิน ควรพิสูจน์รายละเอียดให้เห็นว่า ถูกต้อง
5. ตัวเลขเกี่ยวกับการเงินทั้งหมดจะต้องเป็นหน่วยละ 1,000.- บาท (หนึ่งพันบาทถ้วน)
6. อัตราแลกเปลี่ยน ให้ใช้อัตราขายซึ่งเป็นอัตราอ้างอิงของธนาคารแห่งประเทศไทย เฉลี่ยย้อนหลัง ในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วัน ก่อนวันยื่นของข้อเสนอ หากวันดังกล่าวตรงกับวันหยุดราชการ ให้เลื่อนไปเป็นวันแรกของวันทำงานต่อไป
7. การประมาณการทางการเงินในแผนการดำเนินงานธุรกิจ ให้พิจารณาผลประโยชน์ทางภาษีที่จะได้รับ จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน (ภาคผนวก 3)

✍

เอกสารแนบ ง

แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

เอกสารแนบ ง

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

**ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง**

แบบแสดง

การเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

- การจ่ายค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) TOC จะต้องชำระให้แก่ PMB ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบ ง. ซึ่งอยู่ในช่อง “ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) กำหนดโดย PMB”
- ให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ที่จะให้ PMB ไว้ในเอกสารแนบ ง. ซึ่งอยู่ในช่อง “ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ”

ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB

ข้าพเจ้าขอเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีให้ PMB โดยไม่มีเงื่อนไข ตามตารางข้างล่างนี้

หน่วย : ล้านบาท

ปีที่ดำเนินการ	ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) กำหนดโดย PMB	ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ	รวม
1	-		
2	-		
3	170		
4	270		
5	360		
6	500		
7	720		
8	820		
9	990		
10	1,000		
11	1,300		
12	1,300		
13	1,300		
14	1,300		
15	1,690		
16	1,690		
17	1,690		
18	1,690		
19	2,200		
20	2,200		
21	2,200		
22	2,200		
23	2,860		
24	2,860		
25	2,860		
26	2,860		
27	3,720		
28	3,720		
29	3,720		
30	3,720		
รวมทั้งหมด	51,910		

การคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี ประมาณการจากรายได้ ผลการดำเนินงานตาม
แผนการดำเนินธุรกิจที่เสนอ และเป็นไปตามฐานของจำนวนปีที่ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ

๕

ส่วนที่ 5 : ขั้นตอนการยื่นและพิจารณาข้อเสนอฯ**5.1 บทนำ**

เอกสารขอบเขตโครงการส่วนนี้ได้กำหนดถึงขั้นตอนในการดำเนินการยื่นข้อเสนอฯตลอดจนตารางเวลาดำเนินการดังกล่าว รวมไปถึงการตัดสินผู้ชนะการคัดเลือก ตลอดจนคำแนะนำสำหรับผู้ยื่นข้อเสนอฯ

5.2 การประชุมชี้แจงก่อนยื่นข้อเสนอฯ

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะได้รับเชิญให้เข้าร่วมประชุมชี้แจงรายละเอียดที่ทำเรือแหลมฉบัง ในวันและเวลาที่กำหนดไว้ในประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนฯ

วัตถุประสงค์ของการประชุมชี้แจง เพื่อพิจารณาคำถามของผู้ยื่นข้อเสนอฯ และชี้แจงรายละเอียดสาระสำคัญเกี่ยวกับการยื่นข้อเสนอฯ ให้ชัดเจนขึ้น

คำถามต่างๆ ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องแจ้งเป็นหนังสือล่วงหน้า ตามที่อยู่ที่กำหนดไว้ในข้อ 5.4 ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 (เจ็ด) วัน ก่อนวันประชุมชี้แจง สำหรับการตอบคำถามจะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทุกรายทราบเช่นกัน

5.3 การจัดเตรียมเอกสารข้อเสนอฯ

เอกสารข้อเสนอฯ จะต้องจัดทำเป็นภาษาไทยเท่านั้น

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ต้องยื่นเอกสารต่างๆ โดยแยกเป็นเอกสารนอกซองและในซองดังนี้

5.3.1 เอกสารนอกซอง จะต้องบรรจุเอกสารประกอบด้วย

- สถานะของผู้ยื่นข้อเสนอฯ และหลักประกันของ (เอกสารแนบ ก)
- การยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนดการยื่นข้อเสนอฯ (เอกสารแนบ ข)
- รายการเอกสารที่กำหนดไว้ในข้อ 4.2 ของส่วนที่ 4 (คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอฯ) เพื่อให้มั่นใจว่าผู้ยื่นข้อเสนอฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขข้อกำหนด
- เอกสารนอกซองดังกล่าวข้างต้นระบุหน้าของดังนี้:-

**“ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง”**

เอกสารนอกซอง

เรียน

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ห้องประชุม 1601 ชั้น 16

อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

5.3.2 เอกสารในซอง

5.3.2.1 ซองหมายเลข 1 โดยบรรจุข้อเสนอทางเทคนิค จะต้องประทับตราปิดผนึก และระบุหน้าซองดังนี้:-

**“ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง”**

ซองหมายเลข 1

เรียน

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ห้องประชุม 1601 ชั้น 16

อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

5.3.2.2 ซองหมายเลข 2 โดยบรรจุข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน จะต้องประทับตราปิดผนึกด้วยเช่นกัน และระบุหน้าซองดังนี้:-

**“ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง”**

ซองหมายเลข 2

เรียน

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ห้องประชุม 1601 ชั้น 16

อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

หรือกล่าวโดยสรุป

ซองหมายเลข 1 จะต้องบรรจุข้อเสนอทางเทคนิคซึ่งประกอบด้วย

- ประสิทธิภาพ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน (เอกสารแนบ ค.1)
- แผนการดำเนินธุรกิจ (เอกสารแนบ ค.2)

ซองหมายเลข 2 จะต้องบรรจุข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินซึ่งประกอบด้วย

- ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (เอกสารแนบ ง)

ข้อเสนอฯ จะต้องลงนามโดยบุคคล หรือคณะบุคคลที่มีอำนาจผูกพันผู้ยื่นข้อเสนอฯ และมีอำนาจเต็มในการตัดสินใจในการยื่นข้อเสนอฯ ครั้งนี้ หนังสือมอบอำนาจในการดำเนินการดังกล่าวต้องแนบมาพร้อมข้อเสนอฯ หากเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ต้องมีหนังสือรับรองการมอบอำนาจจากสถานทูตไทยที่ประจำอยู่ในประเทศนั้นๆ ✓

ข้อเสนอฯ ที่จัดทำโดยกลุ่มที่เป็นนิติบุคคลตั้งแต่ 2 (สอง) รายขึ้นไป ซึ่งรวมตัวกันจัดตั้งเป็นกิจการร่วมค้า ต้องลงนามโดยผู้มีอำนาจทุกฝ่าย โดยต้องแนบหนังสือมอบอำนาจ รวมทั้งหนังสือบันทึกข้อตกลงร่วมค้า มาด้วย

5.4 การยื่นขอเสนอฯ

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ต้องยื่นต้นฉบับ 1 (หนึ่ง) ชุด และสำเนา 14 (สิบสี่) ชุด ของข้อเสนอฯ โดยให้แยกบรรจุอยู่ในซอง 3 (สาม) ซอง และระบุหน้าซองตามข้อ 5.3 โดยข้อเสนอฯ นี้จะต้องมาขึ้นโดยตรงที่ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร ตามวัน เวลาที่กำหนดไว้ในเอกสารประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนฯ

ข้อเสนอฯ เมื่อยื่นแล้วขอถอนคืนภายหลังไม่ได้

เอกสารใดๆ ที่มาขึ้นหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาการรับซองแล้วจะไม่ได้รับการพิจารณา

5.5 หลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ

หลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ มีมูลค่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) ต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 300 (สามร้อย) วัน นับตั้งแต่วันยื่นซองข้อเสนอฯ โดยจะต้องแนบมาด้วยข้อเสนอฯ (แบบฟอร์ม 2 เอกสารแนบ ก)

หลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ ดังกล่าวจะต้องเป็นหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ระบุเป็นสกุลเงินบาท ออกให้โดยธนาคารที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่ง PMB เชื่อถือได้ หรือ พันธบัตรรัฐบาลไทยหรือพันธบัตรรัฐวิสาหกิจไทย ในกรณีที่ PMB จำเป็นจะต้องขยายระยะเวลาหลักประกันของออกไปเกิน 300 (สามร้อย) วัน ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องนำหลักประกันของใหม่มาขึ้นให้กับ PMB โดยมีมูลค่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) เท่าเดิม การขยายระยะเวลาหลักประกันของครั้งที่ 2 นี้จะไม่เกิน 120 (หนึ่งร้อยยี่สิบ) วัน

สำหรับผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ไม่ผ่านการพิจารณา PMB จะคืนหลักประกันของให้ภายใน 10 (สิบ) วัน นับแต่วันที่คณะกรรมการพิจารณาตัดสินผลการคัดเลือก หรือผู้ชนะการคัดเลือกได้ทำสัญญากับ PMB เรียบร้อยแล้ว

ในกรณีที่ผู้ชนะการคัดเลือกไม่มาทำสัญญาตามที่ PMB กำหนด หรือไม่สามารถนำหลักประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาหรือหลักประกันการก่อสร้างมามอบให้ PMB ได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ไม่ว่ากรณีใดๆ PMB จะยึดหลักประกันของดังกล่าวทันที

5.6 การเปิดซองข้อเสนอฯ

การเปิดซองหมายเลข 1

จะเปิดซองหมายเลข 1 ต่อหน้าผู้ยื่นข้อเสนอฯทุกรายหรือผู้แทน ในวันเวลาและสถานที่ ตามเอกสาร ประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนฯ ทั้งนี้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อ 5.3 ครบถ้วน แล้ว โดยหลังจากที่ได้มีการเปิดซองหมายเลข 1 แล้ว PMB จะประกาศให้ทราบเบื้องต้น ดังนี้.-

- รายชื่อผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทุก ราย
- จำนวนซองที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ยื่นในแต่ละราย
- หลักประกันซอง

การเปิดซองหมายเลข 2

ผู้ที่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกตามข้อ 4.4.3 จะได้รับหนังสือแจ้งผลการพิจารณาและเชิญ มาร่วมประชุมเพื่อเปิดซองหมายเลข 2 ต่อหน้าผู้ผ่านการพิจารณาคัดเลือกดังกล่าวในวันเวลาและสถานที่ ซึ่ง จะได้แจ้งให้ทราบ โดยหลังจากที่ได้มีการเปิดซองหมายเลข 2 แล้ว PMB จะประกาศให้ทราบเบื้องต้น ดังนี้.-

- ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯเสนอมา

ข้อเสนอฯของผู้ยื่นข้อเสนอฯรายใดที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขข้อกำหนด ข้อ 5.3 จะไม่ได้รับการ พิจารณา และจะดำเนินการพิจารณาข้อเสนอฯ รายอื่นๆ ต่อไปตามข้อ 4.4

5.7 การตัดสินผู้ชนะการคัดเลือก

5.7.1 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายใดที่ได้คะแนนสูงที่สุดตามข้อ 4.4.5 จะได้รับเชิญมาเจรจาต่อรองใน รายละเอียด ผู้ชนะการคัดเลือกจะต้องมาลงนามในสัญญาหลังจากได้มีการตกลงซึ่งกันและกัน เรียบร้อยแล้วภายในเวลาที่ PMB กำหนด หากไม่มาลงนามภายในเวลาที่กำหนดจะถือว่าเป็นผู้ ทิ้งงานและจะถูกลงโทษตามระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทยว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2543

5.7.2 หากการเจรจาจะต้องหยุดชะงักลงไม่ว่ากรณีใดก็ตามผู้เข้ายื่นข้อเสนอฯ จะเรียกร้องค่าเสียหายใน กรณีดังกล่าวจาก PMB มิได้

5.8 คำแนะนำสำหรับผู้ยื่นข้อเสนอฯ

5.8.1 บรรดาข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการยื่นข้อเสนอฯ ในครั้งนี้จะต้องได้รับจากผู้อำนวยการท่าเรือ แหลมฉบัง โดยตรงเท่านั้น

5.8.2 คำถามจากผู้ยื่นข้อเสนอฯ ไม่ว่าจะเป็นโทรพิมพ์หรือเป็นหนังสือหรือสื่อใดๆ ก็ตาม PMB จะแจ้งเวียนคำถามรวมทั้งคำตอบเหล่านั้นให้ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทราบทั่วกันทุกราย

- 5.8.3 ผู้ยื่นข้อเสนอฯ สามารถขอรับข้อมูลเกี่ยวกับการก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยแจ้งเป็นหนังสือถึงผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
- 5.8.4 ในการดูสถานที่อาณานิคมท่าเรือระหว่างการยื่นข้อเสนอฯ ให้ทำหนังสือ ขออนุญาตถึงผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง โดยระบุวันเวลา และรายชื่อผู้เข้าดูสถานที่เป็นการล่วงหน้า
- 5.8.5 ข้อมูลต่างๆ ที่อยู่ในเอกสารฉบับนี้ หรือที่จะเกิดขึ้นระหว่างการยื่นข้อเสนอฯ จะเป็นแนวทางกว้างๆ ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงในภายหลังได้
- 5.8.6 เอกสารต่างๆ เกี่ยวกับการยื่นข้อเสนอฯ ในครั้งนี้ จะต้องเป็นภาษาไทยในกรณีที่มีการเสนอเอกสารบางอย่างเป็นภาษาอังกฤษ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องส่งคำแปลเป็นภาษาไทยพร้อมรับรองคำแปลถูกต้องแนบมาด้วย
- 5.8.7 PMB จะไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายในการเตรียมการยื่นข้อเสนอฯ และการดูสถานที่ ตลอดจนการที่ไม่สามารถลงนามในสัญญาได้ ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น
- 5.8.8 การยื่นข้อเสนอฯ นี้ได้ยื่นเสนอโดยบริสุทธิ์ยุติธรรม และปราศจากกลฉ้อฉลหรือการสมรู้ร่วมคิดกันโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายกับบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกับห้างหุ้นส่วนบริษัทใดๆ ที่ได้ยื่นเสนอราคาในคราวเดียวกัน ✓

สำเนาฉบับ

๕

ที่ ทลจ 02/ ๒๕๖



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๑๓ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ
2. ข้อความย่อ ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุนบริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติประกาศจากกรมไปรษณีย์โทรเลข โปรดออกประกาศทางวิทยุกระจายเสียง ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลจ 02/ ๒๙๔

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๒๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน ผู้อำนวยการกองข่าวในประเทศ กรมประชาสัมพันธ์

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ
2. ข้อความย่อ ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุน
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติประกาศจากกรมไปรษณีย์โทรเลข โปรดออก
ประกาศทางวิทยุกระจายเสียง ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย
ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ/ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลจ 02/ ๒๙๖

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๒๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ประกาศโฆษณา

เรียน ประธานสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุน
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขอความอนุเคราะห์จากสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือ
กรุงเทพ โปรดปิดประกาศ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย
ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ/ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลณ 02/ ๒๙๖

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๑๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน ผู้อำนวยการกองการสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ
2. ข้อความย่อ ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุน
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติจากองค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย
ไทย โปรดออกประกาศทางวิทยุกระจายเสียง ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย
ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ/ ทูมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลจ 02/ ๑๖

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๑๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน ผู้อำนวยการสถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง 11 กรมประชาสัมพันธ์

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ
2. ข้อความย่อ ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุน
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติจากสถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย
ช่อง 11 กรมประชาสัมพันธ์ โปรดออกประกาศทางวิทยุกระจายเสียง ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 ให้
ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย
ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ

ที่ ทลจ 02/ ๒๙๔



การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๒๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน เลขาธิการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุน
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิด
ประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย โปรด
ออกประกาศ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย
ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลณ 02/ ๑๙๖

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๑๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขออนุมัติประกาศโฆษณา

เรียน บรรณาธิการวารสาร Logistics Manager

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุนบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขออนุมัติจากวารสาร Logistics Manager โปรดออกประกาศ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน
ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146

สำเนาฉบับ



ที่ ทลณ 02/ ๑๑๖

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๑๖ มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ประกาศโฆษณา

เรียน ประธานสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)

สิ่งที่ส่งมาด้วย ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย 1 ฉบับ

ด้วยการทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะเรียกประกวดราคาให้เอกชน ลงทุนบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

เพื่อเป็นการเผยแพร่ข่าวสารไปสู่บริษัทเอกชนผู้สนใจอย่างทั่วถึง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทางราชการ จึงขอความอนุเคราะห์จากสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) โปรดออกประกาศ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ให้ทราบโดยทั่วกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการ และหวังว่าคงได้รับความร่วมมือด้วยดีเช่นเคย ขอขอบคุณล่วงหน้ามา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง ปฏิบัติการแทน

ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

โทรศัพท์ 0-3840-9136

โทรสาร 0-3849-0146



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : 66-3840-9136
Fax : 66-3849-0146

NO. LCP 02/297

June 23, 2004

Commercial Attache of
British Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Teerayudh Dummanonda", written in a cursive style.

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๓ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of Sweden
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ 297

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

23 June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of Taiwan
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)

Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๖ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of Hongkong
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Teerayudh Dummanonda", written over a horizontal line.

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๕๔๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๖ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of the Philipines
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)

Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

No. LCP 02/ ๒๙๗

๒๖ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of Malaysia
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๓ June , 2004

Commercial Attache of
The Royal Netherlands Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

No. LCP 02/397

23 June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of the Republic of Singapore
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/๒๕๔๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๕ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of the Republic of Korea
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

No. LCP 02/ ๒๕๔๗

๒๖ June , 2004

Commercial Attache of :
The Australian Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

No. LCP 02/ ๒๕๔๗

๒๖ June , 2004

Commercial Attache of
Embassy of the people's Republic of China
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๕๔๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๕ June , 2004

Commercial Attache of
Embassy of Japan
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๑๓ June , 2004

Commercial Attache of
The Canadian Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ 297

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

25 June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of New Zealand
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand

No. LCP 02/ ๒๕๔๗



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๕ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of Switzerland
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๕ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of the United States of America
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๕๔๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๑๖ June , 2004

Commercial Attache of
The French Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand



No. LCP 02/ ๒๙๗

Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๒๓ June , 2004

Commercial Attache of
The Embassy of the Federal Republic of Germany
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and
Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for
"The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and
D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached
annoucement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)

Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand

No. LCP 02/ ๑๙๗



Laem Chabang Port
Toongsukha, Sriracha,
Chonburi 20230 Thailand.
Tel : (038) 490000
Fax : (038) 490149

๑๓ June , 2004

Commercial Attache of
The Belgian Embassy
Bangkok, Thailand.

Subject : Invitation to Tender for the "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Dear sir,

Port Authority of Thailand would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port." at Laem Chabang Port, Sri Racha, Chonburi, Thailand.

Accordingly, we would be most grateful if you would circulate the attached announcement to the interested private sectors in your country for their attention.

Thank you very much for your kind cooperation and assistance.

Yours faithfully,

(Mr. Teerayudh Dummanonda)
Managing Director Laem Chabang Port, for
Director General,
Port Authority of Thailand

ไทยโพสต์

อสรภาพแห่งความคิด

วันศุกร์ที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2547 ขึ้น 9 ค่ำ เดือน 8 ปีวอก



โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทยมีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชนฯ (TOR) ได้ที่ กองท่าเรือแหลมฉบัง 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในเวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด

ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9136-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0136

การทำเรือฯ ของสวนสิทธิที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศของทาง โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอรายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์ผู้ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ และในกรณีที่การทำเรือฯ เสนอขออนุมัติผู้ชนะการคัดเลือกจากคณะกรรมการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้แล้ว คณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

ไทยโพสต์

อิสระภาพแห่งความคิด

วันเสาร์ที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2547 ปีที่ 10 ฉบับที่ 8 มิถุนายน



โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริษัทฯ-ป.ก.ก.ก.ร. ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทยมีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการ ของรัฐ พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชนฯ (TOR) ในราคา ชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในวัน เวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด

ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9196-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0122

การทำเรือฯ ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศเงื่อนไข โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอรายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นซอง ข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์ผู้ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจขาดของคณะกรรมการคัดเลือก เอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ถือเป็น ข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ และในกรณีที่การพิจารณา เสนอของอนุมัติผู้ชนะการคัดเลือกจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะ รัฐมนตรีไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

อิสรภาพแห่งความคิด

ไทยโพสต์

วันอาทิตย์ที่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2547 ปีที่ 11 ฉบับที่ 8 ปีวอก

2



โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชนฯ (TOR) ในราคา ชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในเวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด

ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9136-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0146

การทำเรือฯ ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอรายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์ผู้ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ให้ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ และในกรณีการทำเรือฯ เสนอขออนุมัติผู้ชนะการคัดเลือกจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

ไทยโพสต์

อิสระภาพแห่งความคิด

วันจันทร์ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2547 ปี 12 ฉบับที่ 8 ปีออก

6

เศรษฐกิจ

ไทยโพสต์

อิสระภาพแห่งความคิด



โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชนฯ (TOR) ในราคา ชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในเวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด

ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9136-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0146

การทำเรือฯ ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอรายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์ผู้ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ให้ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ และในกรณีที่การทำเรือฯ เสนอขายอนุมัติผู้ชนะการคัดเลือกจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

international

**INVITATION TO APPLY FOR ELIGIBILITY AND TO BID
CONTRACTING OF INVESTMENT FOR
MANAGEMENT AND OPERATION OF TERMINAL A3, C1, C2, D1,
D2, AND D3, LAEM CHABANG PORT.**

Given the annual capacity of 1.8-million TEUs in Basin I project, Laem Chabang Port (LCP) has successfully registered a promising performance in the past years. Even so, due to a drastic surge in throughput volume, LCP is now facing the traffic congestion in the port, subject to capacity limit. Consequently, in compliance with the Government's policy, Port Authority of Thailand (PAT) is developing the new projects of LCP, namely Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, in an effort to increase the throughput capacity to serve an increasing demand for international transport activities of the country. In doing so, PAT therefore would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Bidding documents (Terms of Reference and Standard Conditions of Contract) would be secured personally, upon payment of a non-refundable amount of Thai Baht Five Hundred Thousand (THB 500,000), from the following address:

General Affairs Division, Laem Chabang Port, Port Authority of Thailand
Toongsukhla, Sriracha, Chonburi, 20230 Thailand. Telephone Number +66 (038) 409133
Facsimile Number +66 (038) 490146

International companies are encouraged to appoint and authorize Thai-based counterparts to secure the bidding documents and submit proposals on their behalf.

The above mentioned Bidding Documents will be released to all interested parties strictly from July 1, 2004 to July 30, 2004 only (from 8.30 to 16.30). The bidding documents shall contain all instructions on the rules, procedures, bid opening dates, other schedules and requirements. Only those who purchase the bid and register are entitled to submit a bid. Payments for the bidding document shall be received in the form of cash.

PAT reserves the right to reject any or all bids, waive any defect or informality therein, accept the bid and award the contract to the most advantageous offer based on PAT criteria. PAT assumes no obligation or responsibility whatsoever to compensate or indemnify the bidder for any expense or loss that may be incurred in the preparation of bids, nor does it guarantee that an award will be made for this contract.

home

INVITATION TO APPLY FOR ELIGIBILITY AND TO BID CONTRACTING OF INVESTMENT FOR MANAGEMENT AND OPERATION OF TERMINAL A3, C1, C2, D1, D2, AND D3, LAEM CHABANG PORT.

Given the annual capacity of 1.8-million TEUs in Basin I project, Laem Chabang Port (LCP) has successfully registered a promising performance in the past years. Even so, due to a drastic surge in throughput volume, LCP is now facing the traffic congestion in the port, subject to capacity limit. Consequently, In compliance with the Government's policy, Port Authority of Thailand (PAT) is developing the new projects of LCP, namely Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, in an effort to increase the throughput capacity to serve an increasing demand for international transport activities of the country. In doing so, PAT therefore would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Bidding documents (Terms of Reference and Standard Conditions of Contract) would be secured personally, upon payment of a non-refundable amount of Thai Baht Five Hundred Thousand (THB 500,000), from the following address:

General Affairs Division, Laem Chabang Port, Port Authority of Thailand
Toongsukhla, Sriracha, Chonburi, 20230 Thailand. Telephone Number +66 (038) 409133
Facsimile Number +66 (038) 490146

International companies are encouraged to appoint and authorize Thai-based counterparts to secure the bidding documents and submit proposals on their behalf.

The above mentioned Bidding Documents will be released to all interested parties strictly from July 1, 2004 to July 30, 2004 only (from 8.30 to 16.30). The bidding documents shall contain all instructions on the rules, procedures, bid opening dates, other schedules and requirements. Only those who purchase the bid and register are entitled to submit a bid. Payments for the bidding document shall be received in the form of cash.

PAT reserves the right to reject any or all bids, waive any defect or informality therein, accept the bid and award the contract to the most advantageous offer based on PAT criteria. PAT assumes no obligation or responsibility whatsoever to compensate or indemnify the bidder for any expense or loss that may be incurred in the preparation of bids, nor does it guarantee that an award will be made for this contract.

home

**INVITATION TO APPLY FOR ELIGIBILITY AND TO BID
CONTRACTING OF INVESTMENT FOR
MANAGEMENT AND OPERATION OF TERMINAL A3, C1, C2, D1,
D2, AND D3, LAEM CHABANG PORT.**

Given the annual capacity of 1.8-million TEUs in Basin 1 project, Laem Chabang Port (LCP) has successfully registered a promising performance in the past years. Even so, due to a drastic surge in throughput volume, LCP is now facing the traffic congestion in the port, subject to capacity limit. Consequently, in compliance with the Government's policy, Port Authority of Thailand (PAT) is developing the new projects of LCP, namely Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, in an effort to increase the throughput capacity to serve an increasing demand for international transport activities of the country. In doing so, PAT therefore would like to invite potential private operators to tender for "The Investment for Management and Operation of Terminal A3, C1, C2, D1, D2, and D3, Laem Chabang Port."

Bidding documents (Terms of Reference and Standard Conditions of Contract) would be secured personally, upon payment of a non-refundable amount of Thai Baht Five Hundred Thousand (THB 500,000), from the following address:

General Affairs Division, Laem Chabang Port, Port Authority of Thailand
Toongsukhla, Sriracha, Chonburi, 20230 Thailand. Telephone Number +66 (038) 409133
Facsimile Number +66 (038) 490146

International companies are encouraged to appoint and authorize Thai-based counterparts to secure the bidding documents and submit proposals on their behalf.

The above mentioned Bidding Documents will be released to all interested parties strictly from July 1, 2004 to July 30, 2004 only (from 8.30 to 16.30). The bidding documents shall contain all instructions on the rules, procedures, bid opening dates, other schedules and requirements. Only those who purchase the bid and register are entitled to submit a bid. Payments for the bidding document shall be received in the form of cash.

PAT reserves the right to reject any or all bids, waive any defect or informality therein, accept the bid and award the contract to the most advantageous offer based on PAT criteria. PAT assumes no obligation or responsibility whatsoever to compensate or indemnify the bidder for any expense or loss that may be incurred in the preparation of bids, nor does it guarantee that an award will be made for this contract.

การศึกษา - อบรมสัมมนา - ประกาศ

**โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร
และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2
และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง**

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง
บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเทียบเรือแหลมฉบัง
ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ
พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชน (TOR) ในราคาชุดละ
500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา
จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในเวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด

ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง
หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9136-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0146

การทำเรือฯ ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศเชิญชวน
โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอรายใดเลยก็ได้หรือไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอที่ให้
ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตาม
พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ให้ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียก
หรือค่าเสียหายใดๆ มิได้ และในกรณีที่การทำเรือฯ เสนอขออนุมัติผู้ชนะการคัดเลือกจากคณะกรรมการ
ตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะกรรมการไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกหรือค่าเสียหายใดๆ มิได้



โครงการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

การทำเรือแห่งประเทศไทย มีความประสงค์ในการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ผู้สนใจสามารถติดต่อขอซื้อเอกสารเงื่อนไขการคัดเลือกเอกชน (TOR) ในราคาต่อละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ได้ที่กองกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ตั้งแต่วันที่ 1 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในเวลาราชการ โดยชำระเป็นเงินสด
ผู้สนใจสามารถขอรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ เพิ่มเติมได้ที่ กองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง หมายเลขโทรศัพท์ 0-3840-9136-7 หมายเลขโทรสาร 0-3849-0146

การพิจารณาเลือกผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอรายใดเลยก็ได้หรือไม่คัดเลือกผู้ยื่นซองข้อเสนอที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ. 2535 ให้ถือเป็นข้อยุติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ ไม่ได้ และในกรณีการทำเรือฯ เสนอของเอกชนมีคุณสมบัติการคัดเลือกจากคณะกรรมการตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะกรรมการไม่อนุมัติ ผู้ยื่นข้อเสนอจะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ ไม่ได้

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ

(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 6/2547

ในวันอังคารที่ 29 มิถุนายน 2547 เวลา 13.30 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายสุรารักษ์ วีร์จันทิก	กรรมการ
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจรรวรรณ เสงตระกุล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. ร้อยตำรวจเอกโชคชัย สิทธิผลกุล	กรรมการ
อัยการจังหวัดประจักษ์ศิลปาคม สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงบประมาณ	
7. นายณสินธุ์ มรกต	กรรมการ
8. รศ.ดร. สากล สติติวิทยานันท์	กรรมการ
9. นายธีรยุทธ ทุมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้ไม่มาประชุม

1. นายณอดุล สิริพิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
2. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	

3. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นาย योगยศ ปาละนิติเสนา
กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 4. นาย ไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
 5. นาวาโท วิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
 6. นาย สาธิต ศรีเกษมวงษ์ ที่ปรึกษา
 7. นาย วสุตม์ บุญชะลิกษ์ ที่ปรึกษา
 8. นางสาว ภคินี พรหมมณฑลเทศ ที่ปรึกษา
 9. นาย วินิจ ปิณฑวนิช
- ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 10.00 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม
เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก
เอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 5/2547 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2547

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 5/2547 เมื่อวันจันทร์ที่ 21 มิถุนายน 2547 โดยไม่มีการแก้ไข

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

3.1 การประกาศเชิญชวนเอกชน

เลขานุการฯ แจ้งที่ประชุมว่า ประธานกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ได้ลงนามในประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนฯ แล้ว เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2547 โดยสรุปสาระสำคัญในประกาศเชิญชวนได้ดังนี้

3.1.1 หลักประกันการยื่นข้อเสนอ

ในวันยื่นข้อเสนอ ผู้ยื่นข้อเสนอ จะต้องวางหลักประกันเป็นจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) หลักประกันนี้จะคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอ ที่ไม่ได้รับการคัดเลือกภายใน 10 (สิบ) วัน นับแต่วันที่การทำเรื่องแห่งประเทศไทย ได้ประกาศผลการคัดเลือกหรือผู้ชนะการคัดเลือกได้ทำสัญญากับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่ผู้ชนะการคัดเลือกไม่ได้มาทำสัญญาตามเวลาที่กำหนด การทำเรื่องแห่งประเทศไทย จะรับหลักประกันจากผู้ยื่นข้อเสนอ รายนั้นทันที

3.1.2 การซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR)

นิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคล ที่สนใจเข้ายื่นข้อเสนอ ข้างต้นให้แสดงความจำนงขอลงทะเบียนซื้อ และซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ในราคาชุดละ 500,000 บาท (ห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว 7% ที่กองกลาง ทำเรื่องแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 ในวันและเวลาราชการ

3.1.3 กำหนดดูสถานที่และชี้แจงรายละเอียด

การทำเรื่องแห่งประเทศไทย กำหนดนัดผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) เพื่อดูสถานที่ทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการทำเรื่องแหลมฉบังขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 9.00 น. ณ ห้องประชุม ทำเรื่องแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และเพื่อชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอ ในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุม ทำเรื่องแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี หากผู้ยื่นข้อเสนอ รายใดไม่ไปฟังคำชี้แจงตามวันเวลาที่กำหนดข้างต้น การทำเรื่องแห่งประเทศไทยถือว่าผู้ยื่นข้อเสนอ รายนั้นได้ทราบและเข้าใจรายละเอียดต่างๆ ในการจัดทำของข้อเสนอ ดีแล้ว หากมีความผิดพลาดให้ถือเป็นความผิดพลาดของผู้ยื่นข้อเสนอ

3.1.4 กำหนดยื่นและเปิดข้อเสนอ

ให้ยื่นซองข้อเสนอ ทั้งเอกสารนอกซอง เอกสารในซองหมายเลข 1 และเอกสารในซองหมายเลข 2 ในวันที่ 1 กันยายน 2547 ระหว่างเวลา 9.00 น. ถึง 12.00 น. ที่ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

กำหนดการเปิดซองหมายเลข 1 ในวันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 14.00 น. ที่ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ การทำเรื่องแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

กำหนดการเปิดซองหมายเลข 2 จะแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิคทราบ หลังจากที่คณะกรรมการฯ พิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคเรียบร้อยแล้ว

3.1.5 หลักเกณฑ์การคัดเลือก

จะพิจารณาคคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ และความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารข้อเสนอฯ หากรายละเอียดไม่เป็นไปตามเงื่อนไขบังคับที่กำหนดจะถือว่าไม่ผ่านการพิจารณาคัดเลือกในเบื้องต้น

ในขั้นต่อไป จะพิจารณารายละเอียดต่างๆ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ เสนอว่ามีความสมเหตุสมผลและน่าเชื่อถือเพียงใด โดยจะให้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ ดังนี้

ข้อเสนอทางเทคนิค (ซองหมายเลข 1)

1. ประสิทธิภาพ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	40	คะแนน
2. แผนการดำเนินธุรกิจ	40	คะแนน

ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2)

3. ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน	20	คะแนน

ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนทางด้านเทคนิคในข้อ 1 หรือ 2 ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อ หรือคะแนนรวมทั้ง 2 ข้อต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมในข้อเสนอทางเทคนิค จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค และจะไม่มี การเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2) โดยจะส่งกลับคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอฯ พร้อมกับหลักประกันการยื่นข้อเสนอฯ

3.1.6 การสงวนสิทธิ์

การทำเรือแห่งประเทศไทย สงวนไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะไม่รับราคาสูงสุด หรือราคาหนึ่งราคาใด หรือราคาที่เสนอทั้งหมดก็ได้ และอาจจะพิจารณายกเลิกการคัดเลือกตามประกาศเชิญชวน โดยไม่พิจารณาคัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯ รายใดเลยก็ได้ หรือจะไม่คัดเลือกผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่เสนอให้ผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดก็ได้ การตัดสินใจขาดของการทำเรือแห่งประเทศไทยให้ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้ รวมทั้งการทำเรือแห่งประเทศไทยจะพิจารณายกเลิกการยื่นข้อเสนอฯ และลงโทษผู้เสนอราคาเสมือนเป็นผู้ที่ทำงาน หากมีเหตุที่เชื่อได้ว่าการยื่นข้อเสนอฯ กระทำไปโดยไม่สุจริตหรือมีการสมยอมในการเสนอราคา

ในกรณีที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้เสนอขออนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรีตามที่กฎหมายบัญญัติ หากคณะรัฐมนตรีไม่อนุมัติโครงการนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ มิได้

การทำเรือแห่งประเทศไทยสงวนสิทธิ์ที่จะแก้ไขเพิ่มเติมเงื่อนไขหรือข้อกำหนดในแบบสัญญาให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

มติที่ประชุม รับทราบ การประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ลงวันที่ 23 มิถุนายน 2547 ตามรายละเอียดที่ฝ่ายเลขานุการฯ เสนอ

3.2 การนำประกาศเชิญชวนเอกชนฯ แจ้งประชาสัมพันธ์ตามสื่อสิ่งพิมพ์ สถานทูตและหน่วยงานต่าง ๆ

เลขานุการฯ เรียนที่ประชุมว่า การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้นำประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุนฯ เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2547 ออกเผยแพร่ทางหนังสือพิมพ์ ประกอบด้วย หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ และหนังสือพิมพ์บางกอกโพสต์ และแจ้งไปยังสถานทูตต่างๆ ประกอบด้วย ประเทศสวีเดน ไต้หวัน ฮังการี ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เนเธอร์แลนด์ สิงคโปร์ เกาหลี ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น แคนาดา นิวซีแลนด์ สวิสเซอร์แลนด์ อเมริกา ฝรั่งเศส เยอรมัน เบลเยียม และประเทศอังกฤษ รวมทั้งแจ้งประกาศไปยังหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย กองข่าวในประเทศ กรมประชาสัมพันธ์ สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ องค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย สถานีวิทยุโทรทัศน์แห่งประเทศไทย ช่อง 11 กรมประชาสัมพันธ์ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย วารสาร Logistics Manager และ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) เป็นต้น เพื่อให้ผู้สนใจเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการฯ รับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึง

มติที่ประชุม รับทราบ การประชาสัมพันธ์ประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2547 ทางสื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุโทรทัศน์ สถานทูตและหน่วยงานต่างๆ ตามรายละเอียดที่เลขานุการฯ เสนอ

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

การพิจารณาหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอผลประโยชน์
ตอบแทนด้านการเงิน (ช่องหมายเลข 2)

ที่ปรึกษาฯ เสนอหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงิน (ช่องที่ 2) ซึ่งในการประชุมที่ผ่านมาคณะกรรมการฯ ได้มีมติให้มีสัดส่วนคะแนนเต็มเป็น 20 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน โดยพิจารณาจากผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) โดยได้เสนอทางเลือกประกอบการพิจารณา ดังนี้

ทางเลือกที่ 1

Co.	Fixed Fee	Add. Fee	Weight
A	8,732	2,000	20.0
B	8,732	1,000	18.1
C	8,732	500	17.2
D	8,732	250	16.7
E	8,732	-	16.3

เป็นการนำเอา Fixed Fee และ Additional Fee มารวมกัน ผู้ที่เสนอ Fixed Fee และ Additional Fee สูงที่สุดจะได้คะแนนเต็ม 20 คะแนน ส่วนรายที่เสนอรองลงมา จะได้คะแนนลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยเทียบจากสัดส่วนยอดรวม Fixed Fee และ Additional Fee ของรายที่เสนอ สูงสุดให้เท่ากับ 100% ของคะแนน 20 คะแนน

ทางเลือกที่ 2

Co.	Fixed Fee 50%	Add. Fee 50%	Total
A	10.0	10.0	20.0
B	10.0	5.0	15.0
C	10.0	2.5	12.5
D	10.0	1.3	11.3
E	10.0	-	10.0

เป็นการกำหนดสัดส่วนคะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee เป็น 50 : 50 โดย ผู้ที่เสนอ Fixed Fee ตามจำนวนที่กำหนดไว้ใน TOR จะได้คะแนนในส่วนนี้ไป 10 คะแนน สำหรับ ในส่วนของ Additional Fee นั้น รายที่เสนอสูงสุดก็จะได้คะแนนเต็ม 10 คะแนน ส่วนรายที่เสนอ รองลงมา จะได้คะแนนลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยเทียบจากสัดส่วนของยอด Additional Fee ของ รายที่สูงสุดให้เป็น 100% ของคะแนน 10 คะแนน ส่วนผู้ที่ไม่เสนอ Additional Fee เลยจะได้คะแนน เป็น 0 คะแนน

ทางเลือกที่ 3

Co.	Fixed Fee 60%	Add. Fee 40%	Total
A	12.0	8.0	20.0
B	12.0	4.0	16.0
C	12.0	2.0	14.0
D	12.0	1.0	13.0
E	12.0	-	12.0

เป็นการกำหนดสัดส่วนคะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee เป็น 60 : 40 โดยผู้ที่เสนอ Fixed Fee ตามจำนวนที่กำหนดไว้ใน TOR จะได้คะแนนในส่วนนี้ไป 12 คะแนน สำหรับในส่วนของ Additional Fee นั้น รายที่เสนอสูงสุดก็จะได้คะแนนเต็ม 8 คะแนน ส่วนรายที่เสนอรองลงมา จะได้คะแนนลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยเทียบจากสัดส่วนของยอด Additional Fee ของรายที่สูงสุดให้เป็น 100% ของคะแนน 8 คะแนน ส่วนผู้ที่ไม่เสนอ Additional Fee เลยจะได้คะแนนเป็น 0 คะแนน

ทางเลือกที่ 4

Co.	Fixed Fee	Add. Fee	Total
	70%	30%	
A	14.0	6.0	20.0
B	14.0	3.0	17.0
C	14.0	1.5	15.5
D	14.0	0.8	14.8
E	14.0	-	14.0

เป็นการกำหนดสัดส่วนคะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee เป็น 70 : 30 โดยผู้ที่เสนอ Fixed Fee ตามจำนวนที่กำหนดไว้ใน TOR จะได้คะแนนในส่วนนี้ไป 14 คะแนน สำหรับในส่วนของ Additional Fee นั้น รายที่เสนอสูงสุดก็จะได้คะแนนเต็ม 6 คะแนน ส่วนรายที่เสนอรองลงมา จะได้คะแนนลดหลั่นกันไปตามลำดับ โดยเทียบจากสัดส่วนของยอด Additional Fee ของรายที่สูงสุดให้เป็น 100% ของคะแนน 6 คะแนน ส่วนผู้ที่ไม่เสนอ Additional Fee เลยจะได้คะแนน เป็น 0 คะแนน

ที่ประชุมได้ร่วมกันพิจารณาหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงิน (ของหมายเลข 2) ตามทางเลือกต่างๆ ที่ที่ปรึกษาฯ เสนอ โดยมีความเห็นเป็น 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่ 1 เห็นควรกำหนดสัดส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อ Additional Fee เป็นร้อยละ 70 ต่อ 30 ตามทางเลือกแบบที่ 4 โดยมีเหตุผล คือ

(1) การให้น้ำหนักคะแนนระหว่าง Fixed Fee กับ Additional Fee ในครั้งนี้ เป็นไปในลักษณะเช่นเดียวกันกับตัวอย่างของโครงการให้เอกชนร่วมพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงโรงภาษีร้อยชักสามของกรมธนารักษ์ที่กำหนดให้ หากผู้ประมูลเสนอผลประโยชน์ตอบแทนมาให้เท่ากับผลตอบแทนขั้นต่ำที่ระบุไว้ในเงื่อนไข TOR จะได้เฉพาะคะแนนขั้นต่ำ 60 คะแนน และสำหรับผู้ที่ไม่เสนอผลประโยชน์ตอบแทนรวมสูงสุดจะได้คะแนนขั้นต่ำ 60 คะแนน รวมกับคะแนนส่วนที่เพิ่มอีก 40 คะแนน รวมเป็น 100 คะแนน ซึ่งเท่ากับว่าสัดส่วนระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ต่อผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม เป็น 60 ต่อ 40 แต่สำหรับโครงการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ควรปรับสัดส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ ต่อ

ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม ให้เป็น 70 ต่อ 30 เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ที่ให้พิจารณาคัดเลือกเอกชน โดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดแต่ประการเดียว ทั้งนี้ หากให้ความสำคัญต่อผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมเป็นหลัก ผู้ที่ได้รับการคัดเลือกก็จะผลัดภาระไปยังผู้ใช้บริการ จะทำให้ค่าบริการสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งจะทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันกับท่าเรือต่างประเทศลดลง

(2) ตามนโยบายของรัฐบาล ไม่ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุด เพราะอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการการขนส่งของประเทศในภาพรวม ประกอบกับส่วนของภาครัฐได้คิดกำไรเบื้องต้นไว้แล้วจำนวน 10% จากเงินลงทุน ซึ่งเป็นระดับที่สูงพอสมควรสำหรับการลงทุนและดำเนินกิจการโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะแล้ว และยังใช้อัตราส่วนลด (Discount Factor) ในการกระจายค่าเงินรายปี ในอัตรา 10% เพื่อรักษามูลค่าเงินปัจจุบันไว้ด้วยอีกทางหนึ่ง ซึ่งเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูงในสภาพเศรษฐกิจปัจจุบันเช่นกัน เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานโครงการพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงโรงภาษีร้อยชักสามที่ใช้ Discount Factor 5.125% ดังนั้น สัดส่วนน้ำหนักของ Fixed Fee ที่ร้อยละ 70 จึงเหมาะสมพอเพียงแล้ว ส่วน Additional Fee ที่เอกชนจะเสนอเข้ามาอีกจึงสมควรให้น้ำหนักที่ 30% เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดตามข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ที่ไม่ต้องการให้มุ่งเน้นการหารายได้สูงสุดจนเกินไป

(3) เกณฑ์การคัดเลือกในส่วนของข้อเสนอทางด้านการเงินที่มีสัดส่วน Fixed Fee ต่อ Additional Fee ร้อยละ 70 ต่อ 30 เป็นเกณฑ์ที่สามารถอธิบายได้โดยมีข้อสนับสนุนที่เป็นเหตุเป็นผล สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี และสามารถเทียบเคียงได้กับโครงการซึ่งใช้หลักเกณฑ์คล้ายคลึงกัน ได้แก่ โครงการให้เอกชนร่วมพัฒนาที่ราชพัสดุแปลงโรงภาษีร้อยชักสามของกรมธนารักษ์

แนวทางที่ 2 เห็นควรกำหนดสัดส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อ Additional Fee เป็นร้อยละ 50 ต่อ 50 ตามทางเลือกแบบที่ 2 โดยมีเหตุผล คือ

(1) การให้คะแนนผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ไม่ควรมีน้ำหนักมากกว่าส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ซึ่งหลักเกณฑ์เช่นนี้ก็ยังถือว่ามีความสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี ที่ไม่ให้มุ่งเน้นที่ผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงินสูงสุดเพียงประการเดียว

(2) โครงการสรรหาเอกชนเข้ามาลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ ทั้ง 6 ท่า ในครั้งนี้ ภาครัฐได้ลงทุนในปัจจัยพื้นฐานต่างๆ ไปเป็นจำนวนมาก ดังนั้น จึงควรพิจารณาหาผู้ประกอบการที่มีความสามารถที่จะเสนอผลตอบแทนทางการเงินที่สูงกว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่นด้วย

ที่ประชุม ได้ร่วมกันพิจารณาแล้ว สรุปได้ดังนี้

ที่ประชุมได้ยกประเด็นของโครงการให้เอกชนร่วมพัฒนาที่ราชพัสดุแปลง โรงภาษีร้อยชักสามของกรมธนารักษ์ ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกันกับโครงการสรรหาเอกชน มาลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ รวม 6 ท่า ในครั้งนี้ มาเทียบเคียง ซึ่งโครงการ ของกรมธนารักษ์ดังกล่าว กำหนดน้ำหนักการให้คะแนนระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมในอัตรา 60 ต่อ 40 แต่ในส่วน ของโครงการสรรหาเอกชน มาลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือในครั้งนี้ คณะรัฐมนตรีมีมติให้รับข้อสังเกตไป ดำเนินการในประเด็นที่ว่า คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์ การคัดเลือกโดยไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐ เป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทน เป็นตัวเงินสูงสุด อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจาก ผู้ใช้บริการทำเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุด จะส่งผลกระทบไปถึงประชาชนส่วนรวม ตลอดจน ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ที่ประชุมจึงเห็นควร กำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงิน โดยมีสัดส่วน ของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เป็นร้อยละ 70 ต่อ 30 โดยมีกรรมการฯ ไม่เห็นด้วย จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์ และนายสุธารักษ์ ชีร์จันทิก

มติที่ประชุม ที่ประชุมเห็นชอบให้กำหนดสัดส่วนการให้คะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงิน ระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ในสัดส่วน 70 ต่อ 30

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ
 - ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 16.30 น.

(ลงชื่อ)



(นายภุชงค์ ศรีพาเพลิน)

หัวหน้าแผนกโครงการและงบประมาณ กองแผนงาน

ผู้จตุรยงนการประชุม

29 มิถุนายน 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ) ทุมมานนท์

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

3 กรกฎาคม 2547

द्विमात्रा

หน้า 1

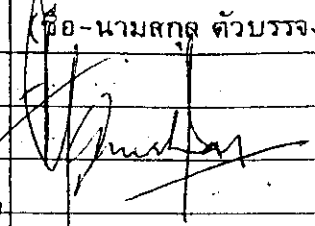
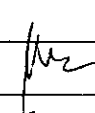
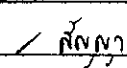
วันที่ ใบเสร็จเลขที่	รายชื่อนิติบุคคลผู้ซื้อเอกสารประกวดราคา ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์	ลงนามผู้รับเอกสาร (ชื่อ-นามสกุล ตัวบรรจง)	ลงนาม ผู้จ่ายเอกสาร

โปรดพลิก

บัญชีรายชื่อผู้ซื้อเอกสารประกวดราคา

หน้า 2

เรื่อง ประกวดราคาจ้างเหมา ดำเนินการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย, บ้านเดี่ยว 4 ห้องนอน 2 ห้องน้ำ A3, C1, C2, D1, D2

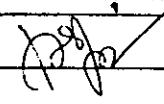
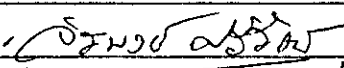
ราย ที่	วันที่ ใบเสร็จเลขที่	รายชื่อนิติบุคคลผู้ซื้อเอกสารประกวดราคา ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์	ลงนามผู้รับเอกสาร (ชื่อ-นามสกุล ตัวบรรจง)	ลงนาม ผู้จ่ายเอกสาร
5.	15 ก.ค. 47	DUBAI PORTS INTERNATIONAL T. 2547-00000861 PORTS, CUSTOMS & FREE ZONE CORPORATION P.O. BOX 17000, Dubai - United Arab Emirates T. 02-6553553 (K. สมศักดิ์) F. 02-6553553-9		ช.บ.
6.	15 ก.ค. 47	PSA CORPORATION LIMITED T. 2547-00000818 38th Floor PSA Building 460 Alexandra Road Singapore T. 038-490107 (Mr. Michael) F. 038-490087		ช.บ.
7.	23 ก.ค. 47	SMILESUN COMPANY LIMITED T. 2547-00000881 No. 3256/52 GREEN TOWER RAMA 9 ROAD KWAENG KLONTOY KHET KLONTOEY BANGKOK 10110 T. 038-490107 (Mr. Michael) F. 038-490087		ช.บ.
8.	16 ก.ค. 47	AP MOLLER FINANCE S.A. T. 2547-00000888 9 Rue de la Gabelle Post office Box 1368 Carouge CH-1227 Switzerland T. 02-7529000 (K. สนิท) F. 02-7529560		ช.บ.

-ทำเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

บัญชีรายชื่อผู้ซื้อเอกสารการประกวดราคา

หน้า ๕

เรื่อง ประกาศราคาจ้างเหมา ก่อสร้างถนนในหมู่บ้านคลองวัง, หมู่ ๖ ตำบลคลองวังใต้ อำเภอ A3, C1, C2, D1, D2

ราย ที่	วันที่ ใบเสร็จเลขที่	รายชื่อนิติบุคคลผู้ซื้อเอกสารประกวดราคา ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์	ลงนามผู้รับเอกสาร (ชื่อ-นามสกุล ด้วยบรรจง)	ผู้จ่ายเอกสาร
๑.	๒๘ ก.ค. ๔๙ T. ๒๕๔๙-๐๐๐๐๐๘๙๑ เลขที่ ๑	HUTCHISON PORT HOLDINGS LIMITED TERMINAL 4 CONTAINER PORT ROAD SOUTH. KWAI CHUNG HONG KONG T. ๐๓๘-๔๐๘๗๐๐ (K. หลง) F. ๐๓๘-๔๐๘๗๑๑		๗๖.
๒๐.	๒๘ ก.ค. ๔๙ T. ๒๕๔๙-๐๐๐๐๐๙๐๔ เลขที่ ๑๑	บริษัท ซี ซี เคที จำกัด ๑๙/๔๖ หมู่ ๑ ต. ชะนาบือ หมู่บ้านจิราภรณ์ อ. ชะนาบือ ต. ชะนาบือ พ.ม. ๑๐๒๓๐ T. ๐๒- ๖๒๘๖๘๗๖, ๐๒-๓๐๕๙๐๓๔ (K. พงษ์) F. (K. อรุณ)		๗๖.
	๒๙ ก.ค. ๔๙ T. ๒๕๔๙-๐๐๐๐๐๙๑๔ เลขที่ ๑๒	บริษัท เจริญพร จำกัด เลขที่ ๑๒๑ ๔๔๒/๑๔๒*๓ ต. ชะนาบือ อ. ชะนาบือ อ. ชะนาบือ ๔ พ.ม. ๑๐๒๓๐ T. ๐๒-๒๓๓-๐๐๕๕, ๐๑-๕๖๕-๕๖๙ (K. ชาติ) F. ๐๒-๒๓๖-๖๖๘๑, ๐๒-๒๓๓-๐๒๒๙		๗๖.

โปรดพลิก

รายงานการประชุม
คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน
ครั้งที่ 7/2547

ในวันศุกร์ที่ 30 กรกฎาคม 2547 เวลา 10.00 น.

ณ ห้องประชุม 4 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายสุรารักษ์ วีร์จันทิก	กรรมการ
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง	
3. นางสาวจารุวรรณ เสงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. ร้อยตำรวจเอกโชคชัย สิทธิผลกุล	กรรมการ
อัยการจังหวัดประจำกรม สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายวรพงศ์ นิภาพรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงบประมาณ	
7. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
8. รศ.ดร. สาภล สถิตวิทยานันท์	กรรมการ
9. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
10. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้ไม่มาประชุม

1. นายณอคุณ สิทธิพงศ์ กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน
2. นายณาสรินทร์ มรกต กรรมการ
ผู้ทรงคุณวุฒิ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
 2. นาวาโทวิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
 3. นายสาธิต ศรีเกษมวงษ์ ที่ปรึกษา
 4. นายวสุตม์ บุญชะลิกษ์ ที่ปรึกษา
 5. นางสาวภคินี พราหมณ์เทศ ที่ปรึกษา
 6. นายวินิจ ปิณฑวนิช
- ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ทำเรื่องแหลมฉบัง
7. นายบัญชา อภัย
- ผู้อำนวยการกองแผนงาน ทำเรื่องแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 10.00 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก
เอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันอังคารที่ 29 มิถุนายน 2547

นายชาญวิทย์ เจียรธรวานิช ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ขอแก้ไขรายงานการประชุม โดยขอเพิ่มย่อหน้าใหม่ ด้วยข้อความ “นายชาญวิทย์ เจียรธรวานิช ได้แจ้งให้ที่ประชุมทราบในเรื่องนี้ว่า นางสาวจรรุวรรณ เองตระกูล ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งมีภารกิจสำคัญและไม่อยู่ในที่ประชุมขณะนั้น ได้ฝากความเห็น ว่า ควรให้คะแนนผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) สูงกว่าผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee)” ก่อนข้อความ “ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ฯลฯ” ในย่อหน้าสุดท้ายของหน้าที่ 9

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 6/2547 เมื่อวันอังคารที่ 29 มิถุนายน 2547 ตามที่ได้แก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

เลขานุการฯ แจ้งรายชื่อผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 นับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดขายเอกสารฯ ในวันที่ 1 กรกฎาคม ถึงวันที่ 29 กรกฎาคม 2547 มีผู้มาซื้อเอกสารขอบเขตโครงการรวมทั้งสิ้น 11 ราย ตามบัญชีรายชื่อที่ฝ่ายเลขฯ ได้แจกจ่ายให้แก่กรรมการฯ ทุกท่านแล้ว (เอกสารแนบ) อย่างไรก็ตาม ยังมีระยะเวลาในการขายเอกสารอีก 1 วัน คือวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 เป็นวันสุดท้าย ซึ่งจะมีผู้มาซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ เพิ่มเติมหรือไม่ ฝ่ายเลขฯ จะรายงานให้กรรมการฯ ทราบอีกครั้งหนึ่ง

มติที่ประชุม รับทราบ รายชื่อผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ณ วันที่ 29 กรกฎาคม 2547 จำนวน 11 ราย ตามที่ฝ่ายเลขฯ รายงาน

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา -ไม่มี-

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ

ที่ประชุมเห็นว่า เพื่อประโยชน์ในการดำเนินโครงการคัดเลือกเอกชน ในครั้งนี้ ควรจัดให้มีการชมสถานที่ทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพื่อให้คณะกรรมการฯ ได้รับทราบข้อมูลทางด้านกายภาพของโครงการจากสถานที่จริง ในช่วงเช้าของวันที่ 10 สิงหาคม 2547 และให้มีการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 8/2547 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงบ่ายของวันเดียวกัน เพื่อพิจารณาคำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ จากการประชุมชี้แจงการจัดทำของข้อเสนอย ที่จัดทำขึ้นในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 ก่อนแจ้งเวียนคำถาม-คำตอบให้แก่ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ ทุกราย อย่างเป็นทางการต่อไป โดยให้ฝ่ายเลขฯ จัดทำกำหนดการโดยละเอียดและแจ้งให้คณะกรรมการฯ ทุกท่านทราบต่อไป

มติที่ประชุม เห็นชอบให้มีการชมสถานที่ของโครงการฯ เพื่อให้คณะกรรมการฯ ได้รับทราบข้อมูลทางด้านกายภาพของโครงการจากสถานที่จริง ในช่วงเช้าของวันที่ 10 สิงหาคม 2547 และให้มีการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ 8/2547 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ในช่วงบ่ายของวันเดียวกัน เพื่อพิจารณาคำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ จากการประชุมชี้แจง

การจัดทำของข้อเสนอยุ่ ที่จัดทำขึ้นในวันที่ 9 สิงหาคม 2547 ก่อนแจ้งเวียน
คำถาม-คำตอบให้แก่ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ ทุกรายอย่างเป็นทางการ
การต่อไป โดยให้ฝ่ายเลขานุการ จัดทำกำหนดการโดยละเอียดและมีหนังสือเชิญ
คณะกรรมการฯ ประชุมและคู่สถานที่โครงการในวันดังกล่าวต่อไป

เลิกประชุมเวลา 11.00 น.

(ลงชื่อ)



(นายปัญญา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

30 กรกฎาคม 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ) ทุมมานนท์

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจงานการประชุม

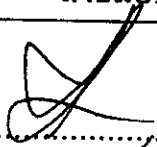
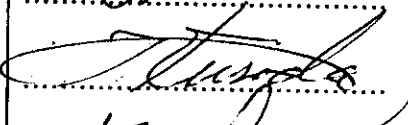
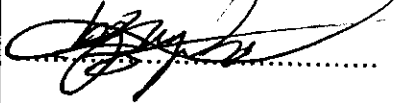
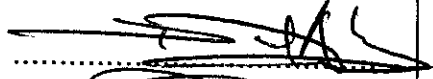
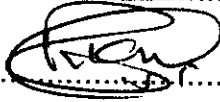
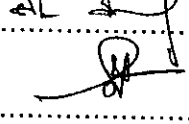
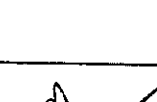
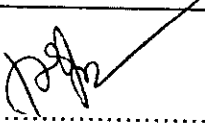
6 สิงหาคม 2547

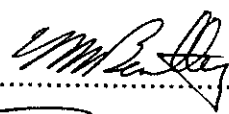
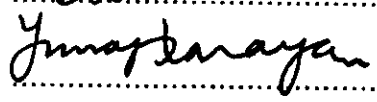
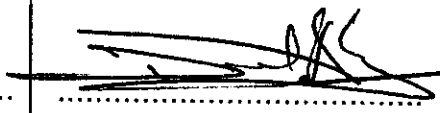
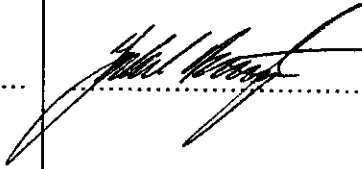
รายชื่อผู้เข้าร่วมเพื่อชี้แจง-ตอบข้อซักถาม และนำดูสถานที่
การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ
A3, C1, C2, D1, D2, และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
ในวันจันทร์ที่ 9 สิงหาคม 2547

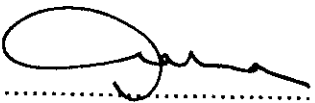
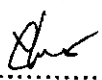
เวลา 09.00 - 14.00 น.

ณ ห้องโถงนิทรรศการ ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง

.....

รายชื่อ	ลายมือชื่อ
1. บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (สาขา 1) 1) CHATCHAWAN GHETHMAG 2) CAPT. Tomiharu KURODA 3) DEM (PENGKONG) KENZUKE M.R.	  
2. PSA INTERNATIONAL PTE LTD. 1) DAVID YANG 2) RICHARD CHONG 3)	 
3. บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด 1) พงศ์วัฒน์ อนิธิรักษ์ 2) ภาณุ ลังทอง 3) สันติ สุวรรณรักษ์	  
4. บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด 1) ภาณุ ลังทอง 2) 3)	

รายชื่อบริษัท	ลายมือชื่อ
5. DUBAI PORT INTERNATIONAL 1) MICHAEL BENTLEY 2) PAUL HAET 3) YUVRAJ NARAYAN	  
6. PSA CORPORATION LIMITED. 1) DAVID YANG 2) 3)	
7. SMILESUN COMPANY LIMITED 1) 2) 3)	
8. AP MOLLER FINACE S.A. 1) JAKOB BERGHOLDT 2) 3)	

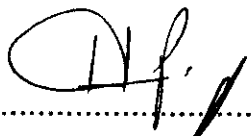
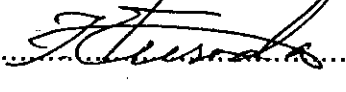
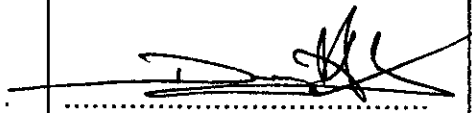
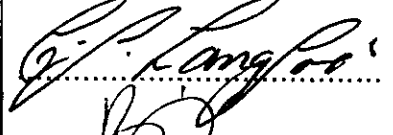
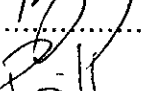
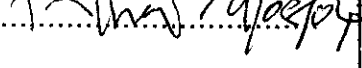
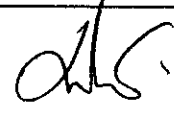
รายชื่อบริษัท	ลายมือชื่อ
9. HUTCHISON PORT HOLDINGS LIMITED. 1).....ALASTAIR MACLEOD..... 2).....CHRIS LI..... 3).....	 
10. บริษัท บี ที เอส เค จำกัด 1)..... 2)..... 3).....	
11. บริษัท เดชอุดม แอนด์ แอสโซซิเอทส์ จำกัด 1)..... 2)..... 3).....	

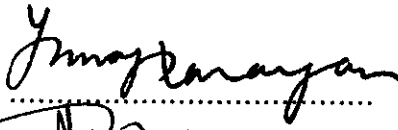
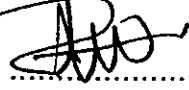
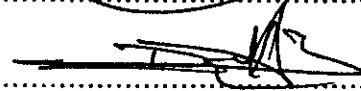
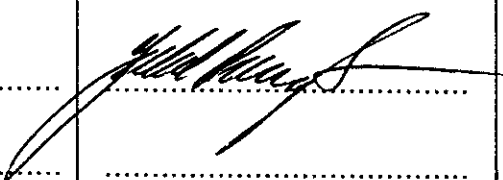
รายชื่อผู้เข้าร่วมเพื่อชี้แจง-ตอบข้อซักถาม และนำดูสถานที่
การให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ
A3, C1, C2, D1, D2, และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
ในวันจันทร์ที่ 9 สิงหาคม 2547

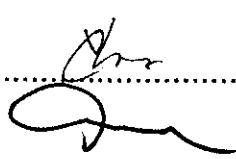
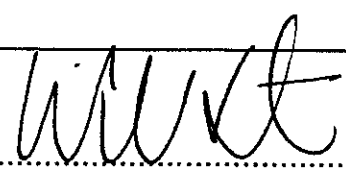
เวลา 09.00 - 14.00 น.

ณ ห้องโถงนิทรรศการ ศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง

.....

รายชื่อ	ลายมือชื่อ
1. บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (สาขา 1) 1) ... <i>สรุจ ปรจิตรพงศ์</i> 2) ... <i>ธิดาพร เกตุท.:10</i> 3) ... <i>CAPT. Tami HARU KURODA</i>	  
2. PSA INTERNATIONAL PTE LTD. 1) ... <i>DAVID YANG</i> 2) ... <i>Suparek Auychai</i> 3)	 
3. บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด 1) ... <i>C.J. Langford</i> 2) ... <i>พณรัตน์ อรรถกวี</i> 3) ... <i>พิทยา ไชยสิทธิ์</i>	  
4. บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด 1) ... <i>อานันท์ งามใจ</i> 2) 3)	

รายชื่อบริษัท	ลายมือชื่อ
5. DUBAI PORT INTERNATIONAL 1) YUWRAJ NARAYAN 2) PAUL HART 3) MICHAEL BENTLEY	  
6. PSA CORPORATION LIMITED. 1) Pichay Oubong 2) DAVID YANG 3)	 
7. SMILESUN COMPANY LIMITED 1) 2) 3)	
8. AP MOLLER FINACE S.A. 1) JAKOB BERGHOLT 2) 3)	

รายชื่อบริษัท	ลายมือชื่อ
9. HUTCHISON PORT HOLDINGS LIMITED. 1).....Chris Li 2).....Alastair Macleod 3).....	
10. บริษัท บี ที เอส เค จำกัด 1).....จันทวัฒน์ เอดงกุล 2)..... 3).....	
11. บริษัท เดชอุดม แอนด์ แอสโซซิเอทส์ จำกัด 1)..... 2)..... 3).....	

คำถาม-คำตอบในการประชุมชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอโครงการให้เอกชนร่วมลงทุน
ก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
ในวันจันทร์ที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 14.00 น.
ณ ห้องโถงนิทรรศการ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง

.....

ลำดับ	คำถาม	คำตอบ	หมายเหตุ
1.	- หากผู้ยื่นข้อเสนอชนะการประมูล เท่ากับว่าผู้ชนะการประมูล มีคุณสมบัติครบที่จะได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรตามมาตรา 28, 31 และ 34 และทางคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จะอนุมัติในหลักการให้ผู้ชนะการประมูลได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าวโดยอัตโนมัติ ใช่หรือไม่	- โครงการนี้ได้รับอนุมัติในหลักการภายใต้เงื่อนไขตามข้อ 2 ในหนังสือของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ ออก 0908/000586 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2547 (รายละเอียดตามภาคผนวก 3 ของ TOR) ซึ่งผู้ชนะการประมูลจะต้องยื่นเรื่องขอรับการส่งเสริมตามขั้นตอนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนต่อไป	ถามโดย PSA Corporation Limited
2.	- กำหนดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้งานในข้อนี้ใช้ในการโอนทรัพย์สินในกรณีบอกเลิกสัญญา ในทางบัญชี (ซึ่งไม่ใช่กรณีนำมาคำนวณค่าชดเชยในการเลิกสัญญา) ตามกฎหมายด้านภาษีของไทยสามารถใช้การคำนวณค่าเสื่อมราคาเพื่อคำนวณหาค่าเสื่อมอุปกรณ์ตามอายุการใช้งาน ได้หรือไม่	- อายุการใช้งานที่ใช้ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินทางภาษีอากร ต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในประมวลรัษฎากร แต่ในกรณีกำหนดค่าเสื่อมราคา เพื่อคำนวณราคาต้นทุนสินทรัพย์ของ TOC ในกรณีที่ PMB ดัดสินใจซื้อเครื่องมืออุปกรณ์และทรัพย์สินอื่นๆ ให้เป็นไปตาม TOR 3.2.20	"
3.	- แหล่งที่มาของเงินทุนหมายถึงแหล่งที่มาเงินทุนของผู้ยื่นข้อเสนอหรือของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ	- ผู้ยื่นข้อเสนอที่ได้รับการคัดเลือก จะเข้าทำสัญญากับ PMB เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ยกเว้นกรณีผู้ยื่นข้อเสนอเป็นกลุ่มผู้ร่วมค้า (Joint Venture) ที่ประสงค์จะตั้งบริษัทใหม่เพื่อเป็นคู่สัญญากับ PMB ดังนั้นแหล่งเงินทุนที่ชัดเจน จึงหมายถึง	"

		ความรวมถึงผู้ยื่นข้อเสนอและผู้ประกอบการทำเทียบเรือ - หลักฐานเอกสารที่แสดงถึงแหล่งเงินทุนที่ชัดเจนกรณีแหล่งเงินทุนมาจากการระดมทุน ได้แก่ เอกสารแสดงทุนชำระแล้วจากกระทรวงพาณิชย์ หนังสือแสดงเจตจำนงการเข้าร่วมทุน (Letter of Intent) จากนักลงทุนที่สามารถแสดงฐานะทางการเงินที่มั่นคง เป็นต้น กรณีแหล่งเงินทุนมาจากการก่อหนี้ ได้แก่ หนังสือแสดงเจตจำนงให้การสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงิน เป็นต้น	ถามโดย PSA Corporation Limited
4.	- ต้องใช้หลักฐานเอกสารประเภทใดในการแสดงถึงแหล่งที่มาของเงินทุนที่ชัดเจน	- หลักฐานเอกสารที่แสดงถึงแหล่งเงินทุนที่ชัดเจนกรณีแหล่งเงินทุนมาจากการระดมทุน ได้แก่ เอกสารแสดงทุนชำระแล้วจากกระทรวงพาณิชย์ หนังสือแสดงเจตจำนงการเข้าร่วมทุน (Letter of Intent) จากนักลงทุนที่สามารถแสดงฐานะทางการเงินที่มั่นคง เป็นต้น กรณีแหล่งเงินทุนมาจากการก่อหนี้ ได้แก่ หนังสือแสดงเจตจำนงให้การสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงิน เป็นต้น	ถามโดย PSA Corporation Limited
5.	- จำเป็นต้องแสดงเอกสารหลักฐานเป็นหนังสือ Term Sheet หรือหนังสือรับรอง (Commitment letter) ที่ออกโดยธนาคารของผู้ประกอบการทำเทียบเรือหรือไม่	- ถ้าสามารถแสดงหลักฐานเป็นหนังสือจากธนาคารที่มีฐานะการเงินดีได้ (ไม่ว่าจะเป็นสถาบันการเงินไทยหรือไม่) จะทำให้แผนการดำเนินธุรกิจมีน้ำหนักและน่าเชื่อถือยิ่งขึ้น	"
6.	- หากได้รับความสนับสนุนทางการเงินจากสถาบันการเงินไทยจะเป็นที่ชื่นชอบของ PMB มากกว่าหรือไม่	- คำตอบเช่นเดียวกับข้อ 5	"
7.	- เอกสารภาษาไทยกับเอกสารฉบับภาษาอังกฤษไม่ตรงกัน (คือในฉบับภาษาอังกฤษใช้คำว่า "Legal Limit of Liabilities" ซึ่งไม่ตรงกับภาษาไทย) กรุณาให้รายละเอียดเพิ่มเติมว่า ความรับผิดชอบทางการเงินตามกฎหมาย หมายถึงความรับผิดชอบใดบ้าง	- กรณีที่ข้อความใน TOR ภาษาไทยและภาษาอังกฤษไม่ตรงกัน ให้ใช้ภาษาไทยเป็นหลัก - ความรับผิดชอบทางการเงินตามกฎหมาย หมายถึงความถึงภาระผูกพัน (Obligation) ทางการเงินและทางกฎหมาย และหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น (Contingent Liabilities) เช่น ภาระค้ำประกัน หรือ หนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นจากการถูกดำเนินการฟ้องร้องตาม	"

		กฎหมาย เป็นต้น ซึ่งถ้ามีรายการดังกล่าวควรยื่นเอกสารที่สามารถประเมินความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้	
8.	- ความรับผิดชอบทางการเงินตามกฎหมาย จะหมายความว่ารวมถึงหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (Contingent Liabilities) ด้วยหรือไม่	- ใช่	ถามโดย PSA Corporation Limited
9.	- หากยื่นเฉพาะเอกสารงบการเงินจะเป็นหลักฐานที่เพียงพอหรือไม่	- เพียงพอ แต่ถ้ามีเอกสารประกอบอื่นใดเพิ่มเติม จะเป็นประโยชน์ในการพิจารณามากขึ้น	
10.	- การเริ่มประกอบการทำเทียบเรือชุด D1, D2, D3 ต้องเริ่มพร้อมกันทั้งสามแห่งเมื่อทำเทียบเรือ A3, C1, C2 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือมากกว่า 75% หรือให้ทยอยเปิดกล่าวคือ เริ่มประกอบการทำเทียบเรือ D1 เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1, C2 เท่ากับ 75% เริ่มประกอบการทำเทียบเรือ D2 เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1 เท่ากับ 75% ดังนี้ เป็นต้น ใช่หรือไม่	- เป็นไปตาม TOR ข้อ 3.3.1.3 คือจะต้องเริ่มประกอบการทำเทียบเรือชุด D เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้ว มากกว่า 75% ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น แต่ไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่สัญญาจะมีผลบังคับ	"
11.	- หลังจากลงนามในสัญญาแล้ว ผู้ประกอบการทำเทียบเรือสามารถเปลี่ยนแปลงข้อมูลจำเพาะของสิ่งก่อสร้างเหล่านี้โดยมีการหารือกับทาง PMB ก่อน ได้หรือไม่ เพราะจากประสบการณ์ที่ผ่านมา อาจต้องมีการปรับเปลี่ยนดังกล่าว (โดยเฉพาะในกรณีของท่าเทียบเรือชุด D ที่จะเริ่มประกอบการในภายหลัง)	- ข้อ 2.2.4 ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ ที่ TOC จะต้องก่อสร้างมิได้ระบุรายละเอียดในสัญญาอยู่แล้ว แต่ให้ผู้ยื่นข้อเสนอระบุรายละเอียดไว้ในแผนธุรกิจ ซึ่งจะส่งผลต่อการให้คะแนนและการปฏิบัติตามสัญญาในอนาคต ข้อ 3.3.13 หากต้องการใช้ท่าเทียบเรือแตกต่างจากข้อจำกัดการใช้ท่าเทียบเรือต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก	"

12.	- TOC ต้องมีความรับผิดชอบที่เกิดจากความบกพร่องของโครงสร้างพื้นฐานแม้ว่าจะไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างเอง PMB ตั้งใจจะดำเนินการในกรณีนี้อย่างไรให้ผู้รับเหมาก่อสร้างรับประกันผลงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โอนสิทธิให้กับ TOC หรือไม่อย่างไร	PMB ก่อน (ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3.3.13) - PMB จะส่งมอบโครงสร้างพื้นฐานตามสภาพที่เป็นอยู่ ตามที่ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการฯ ได้ดูสถานที่จริงแล้ว	ถามโดย PSA Corporation Limited
13.	- จะมีการให้คำรับประกันว่าผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามภาระหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมหรือไม่	- เป็นไปตาม TOR ข้อ 3.3.12.1(ค)	"
14.	- ผู้ประกอบการทำเทียบเรือต้องเสนอรายละเอียดแผนการดำเนินงานภายในสามสิบวันนับจากวันลงนามในสัญญา จากประสบการณ์การดำเนินงานที่ผ่านมา การดำเนินงานจริงอาจแตกต่างไปจากรายละเอียดแผนการดำเนินงานที่ยื่นเสนอ หากต้องปรับเปลี่ยนแผนให้สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง ทั้งนี้ โดยได้รับอนุมัติจาก PMB สามารถกระทำได้หรือไม่	- หากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในรายละเอียดแผนการดำเนินงาน (Work Plan) TOC จะต้องเสนอขอความเห็นชอบและได้รับอนุมัติจาก PMB เป็นลายลักษณ์อักษรก่อน	"
15.	- นอกจากตัวบุคคลและงบทำไรชาดทุนแล้ว จำเป็นต้องยื่นหมายเหตุประกอบงบการเงินพร้อมคำแปลด้วยหรือไม่	- จำเป็นต้องยื่น	"
16.	- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโรงบำบัดน้ำเสียเป็นภาระของผู้ใด	- เป็นภาระของ TOC เป็นไปตามสัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันตาม TOR ข้อ 3.1.12	"

17.	- จำนวนเงินในหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาเท่ากับค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ประจำปีหรือเท่ากับค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ประจำปีบวกกับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี	- จำนวนเงินในหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติตามสัญญาเท่ากับค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ประจำปีบวกกับผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Fixed Fee + Additional Fee)	ถามโดย PSA Corporation Limited
18.	- ต้องยื่นแผนงานในลักษณะใด เป็นแผนดำเนินงานในกรณีฉุกเฉินใช่หรือไม่ (Contingency Business Plan) (เช่น แผนการดำเนินธุรกิจในกรณีเกิดเหตุการณ์ที่เลวร้ายที่สุด)	- ใช่	ถามโดย บริษัท บี ที เอส เค จำกัด
19.	- ฝ่ายใดจะเป็นผู้รับผิดชอบถึงสภาพของสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ก่อนที่ผู้ชนะการประมูลจะเข้าทำสัญญา (กรณีเป็นสภาพที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม)	- เป็นไปตามคำตอบข้อ 12 และ 13	"
20.	- ได้มีการทำการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมไว้แล้วหรือไม่ และทาง PMB จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการทำเทียบเรือเข้าทำการศึกษาทางด้านสิ่งแวดล้อมในสถานที่ของการท่าเรือฯ ได้หรือไม่	- ในกรณีท่าเทียบเรือชุด C และ D ได้ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมไว้แล้ว ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการ ทลจ. ชั้นที่ 2 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ส่วนกรณีท่าเทียบเรือ A3 มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ทำเทียบเรือแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการ ทลจ. ชั้นที่ 1 ซึ่งผู้ชนะการประกวดราคาจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	"

21.	- ผู้ประกอบการทำเทียบเรือต้องชำระค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันในโครงการชั้นที่ 2 เท่ากับร้อยละ 75 สำหรับทำเทียบเรือชุด C และ D ของค่าบริการทั้งหมดที่เรียกเก็บสำหรับโครงการชั้นที่ 2 และในโครงการชั้นที่ 1 เท่ากับร้อยละ 9 สำหรับทำเทียบเรือ A3 ของค่าบริการทั้งหมดที่เรียกเก็บสำหรับโครงการชั้นที่ 1 ใช่หรือไม่ ทางการทำเรือฯ ใช้หลักเกณฑ์อะไรในการคำนวณอัตราส่วนค่าบริการที่เรียกเก็บดังกล่าว	- ใช่	ถามโดย บริษัท บี ที เอส เค จำกัด
22.	- ใน TOR ระบุว่าจะมีการให้คำบอกกล่าวการผิดสัญญาล่วงหน้า 90 วัน ก่อนจะบอกเลิกสัญญา หากทาง TOC สามารถดำเนินการแก้ไขกรณีผิดสัญญาได้ สัญญาสัมปทานจะยังคงมีผลต่อไปหรือไม่	- หาก TOC ไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญ PMB จะแจ้งให้ TOC ดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 90 (เก้าสิบ) วัน นับตั้งแต่วันที่ TOC ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก PMB หาก TOC ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขให้เป็นไปตามสัญญาได้ภายใน 90 (เก้าสิบ) วันดังกล่าว PMB มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากทาง TOC สามารถดำเนินการแก้ไขกรณีผิดสัญญาได้ สัญญาสัมปทานจะยังคงมีผลต่อไป	"
23.	- สภาพของทรัพย์สินเมื่อสัญญาสิ้นสุดลง TOC ต้องรับผิดชอบในบรรดาทรัพย์สินที่โอนให้แก่ PMB หมายความว่า TOC มีภาระผูกพันที่จะซ่อมแซมบรรดาทรัพย์สินที่โอนให้ PMB เป็นระยะเวลา 1 ปี หรือ TOC ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นหากเกิดความชำรุดบกพร่องในทรัพย์สินดังกล่าว ภายในระยะเวลา 1 ปี	- จะเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยจะส่งร่างสัญญาให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่างอีกครั้งหนึ่งก่อนลงนามในสัญญา	"

24.	- ต้องมีการจัดทำหนังสือหนังสือสัญญาฉบับประกันสามฉบับ คือ หนังสือฉบับประกันการก่อสร้าง หนังสือฉบับประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา และหลักประกันของแบบฟอร์มของหนังสือฉบับประกันดังกล่าวเป็นอย่างไร	- ในเอกสารแนบ ก.แบบฟอร์ม 2 แสดงแบบฟอร์มของหนังสือฉบับประกัน-หลักประกันของ ส่วนแบบฟอร์มหนังสือฉบับประกันที่เหลืออีก 2 ฉบับจะส่งให้เอกชนที่ได้รับการคัดเลือกต่อไป	ถามโดย บริษัท บี ที เอส เค จำกัด
25.	- ธนาคารต่างชาติที่ประกอบธุรกิจในประเทศไทยโดยผ่านสาขาในประเทศไทย สามารถเป็นผู้ออกหนังสือฉบับประกันได้หรือไม่	- หนังสือฉบับประกันต้องออกให้โดยธนาคารที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทย	"
26.	- PMB ต้องการธนาคารไทยเป็นผู้ออกหนังสือฉบับประกันเป็นพิเศษหรือไม่	- คำตอบตามข้อ 25 ชัดเจนแล้ว ไม่มีความต้องการธนาคารไทยเป็นผู้ออกหนังสือฉบับประกันเป็นพิเศษ	"
27.	- การให้คำรับรองหรือคำประกันการดำเนินงานของบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่โดยผู้ยื่นข้อเสนอ มีแบบฟอร์มหรือข้อกำหนดใดเป็นพิเศษหรือไม่	- ไม่มี	"
28.	- เฉพาะผู้ยื่นข้อเสนอหรือบริษัทในกิจการร่วมค้าทั้งหมดต้องให้การรับรองหรือคำประกันดังกล่าว	- บริษัทในกิจการร่วมค้าทั้งหมดต้องให้การรับรองหรือคำประกันการดำเนินงานของบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ตามบันทึกข้อตกลงร่วมค้า (Joint Venture Agreement) อยู่แล้ว	"
29.	- มีข้อกำหนดใดเป็นพิเศษสำหรับกรณีการพิสูจน์ว่าปราศจากเอกสิทธิ์พิเศษหรือความคุ้มครองอื่นใดหรือไม่	- ต้องมีหนังสือรับรองของสถานทูตว่าปราศจากเอกสิทธิ์พิเศษหรือความคุ้มครองอื่นใด	"
30.	- บันทึกข้อตกลงร่วมค้า เป็น (Memorandum of Joint Venture Agreement หรือ สัญญากิจการร่วมค้า JV Agreement)	- เป็นไปตาม TOR ข้อ 4.2.2 ชัดเจนแล้ว	"

31.	- มีแบบฟอร์มเฉพาะของบันทึกข้อตกลงร่วมคำหรือไม่ PMB ต้องการให้มีการระบุข้อสัญญาเฉพาะใดๆ ลงในสัญญาร่วมคำดังกล่าวหรือไม่	- ไม่มีแบบฟอร์มเฉพาะ ข้อตกลงใดๆ ขึ้นอยู่กับการพิจารณาเห็นชอบโดยผู้ร่วมคำทุกราย	ถามโดย บริษัท บี ที เอส เค จำกัด
32.	- “วัตถุประสงค์ของนิติบุคคลทุกฝ่ายไม่ต้องห้ามในการดำเนินการในลักษณะกิจการร่วมคำ” ต้องดำเนินการอย่างไรให้เป็นไปตามเงื่อนไขอย่างถูกต้อง เช่น ข้อบังคับ หรือวัตถุประสงค์บริษัทมีข้อที่ระบุว่าบริษัทสามารถเข้าทำสัญญากิจการร่วมคำได้เท่านี้เพียงพอหรือไม่	- ไม่มีแบบฟอร์มเฉพาะ	"
33.	- “ผู้ยื่นข้อเสนอต้องไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการ หรือห้ามเข้าเสนอราคากับทางราชการ” หลักฐานใดบ้างที่ต้องนำมายืนยันในกรณีนี้	- ให้ผู้ร่วมคำทุกฝ่ายยื่นหนังสือยืนยันว่าไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการ	"
34.	- การลงนามในการประมูล ข้อ 5.3.2.2 ระบุว่า ทุกฝ่ายในกิจการร่วมคำต้องลงนามในข้อเสนอ ส่วนข้อ 1 ของเอกสารแนบ ก. ระบุว่าให้ฝ่ายหนึ่งในกิจการร่วมคำลงนามโดยมีหนังสือมอบอำนาจให้กระทำการแทนในนามของสมาชิกในกิจการร่วมคำทั้งหมดก็ได้ ดังนั้น ผู้ร่วมทุนในกิจการร่วมคำจะต้องลงนามทุกฝ่ายหรือเพียงแค่ผู้ที่ได้รับมอบอำนาจลงนามแทนกิจการร่วมคำรายอื่นได้	- บุคคลผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการทั้งหมดที่ระบุในข้อ 1 เอกสารแนบ ก. หมายถึงบุคคลในแต่ละฝ่ายในกิจการร่วมคำ ดังนั้นทุกฝ่ายในกิจการร่วมคำต้องลงนามในข้อเสนอหรือมอบอำนาจให้ผู้อื่นกระทำการแทน	"
35.	- เอกสารข้อเสนอใดๆ ที่ทำขึ้นในต่างประเทศ เช่น หนังสือรับรองงบการเงินของบริษัทและรายงานประจำปี (Annual Report) ของนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องจัดให้มีการรับรองเอกสารโดยโนตารี	- ต้องจัดให้มีการรับรองเอกสารทุกกรณี	"

40.	- The last sentence envisages PMB operations at TOC terminal. Are there specific instances where TOC operated terminal will be used by PMB for simultaneous operations.	- เรื่องนี้จะเกี่ยวข้องเฉพาะเวลาที่ PMB มีความประสงค์ที่จะพัฒนาหรือขยายท่าเรือซึ่งอยู่ติดกับท่าเทียบเรือของ TOC และอาจจะจำเป็นที่จะต้องเข้าไปปฏิบัติงานหรือดำเนินการบางส่วน ณ บริเวณท่าเทียบเรือของ TOC เป็นครั้งคราวตามที่จำเป็นเท่านั้น	ถามโดย Dubai Ports International
41.	- Please confirm that the operator will have the right to take out mortgages / loans against any investment in fixed / moveable assets supplied by the TOC.	- ไม่มีสิทธิ์	"
42.	- What is the frequency of tariff review, Can the tariff be USD denominated and can TOC request for review?	- อัตราค่าภาระมีหน่วยเป็นบาท และอัตราค่าภาระที่ใช้อยู่ในปัจจุบันใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ยังไม่มีการปรับ TOC สามารถเรียกร้องให้ PMB พิจารณาปรับค่าภาระได้ แต่การจะปรับหรือไม่นั้นเป็นอำนาจของ PMB ซึ่งต้องเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีด้วย ในกรณีที่มีการปรับอัตราขึ้นสูง หรืออัตราขั้นต่ำที่ต่างไปจากที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบไว้	"
43.	- Is the TOC afforded any protections in the event that the PMB reduces the maximum allowable tariffs? Any protection that maximum tariffs will be regularly adjusted to account for actual inflation?	- ไม่มีหลักประกันใดๆ	"

44.	- The bid document does not have provisions for change of law. What if the change of law as a direct consequence has a material adverse effect?	- จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายที่เปลี่ยนแปลงไป	ถามโดย Dubai Ports International
45.	- Please clarify if the TOC will be entitled to collect any revenues other than stevedoring, storage, etc (ie port dues,...)	- TOC จะเป็นผู้เรียกเก็บค่าภาระทั้งหมดจากผู้ให้บริการอันเกิดจากการให้บริการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้า การฝากเก็บสินค้า และบริการอื่นๆ ที่ TOC ให้บริการภายในท่าเทียบเรือตาม TOR ข้อ 3.2.5	"
46.	- Please confirm that the Construction Guarantee shall only be applicable during the initial "Phase I" portion of construction.	- ไม่ใช่ รวมถึงการก่อสร้างท่าซูด D ด้วย เพราะได้ระบุไว้ชัดเจนแล้วว่า PMB จะลดวงเงินค้ำประกันดังกล่าวให้ตามสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนของ TOC ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ	"
47.	-Please provide a list of the current rates for electricity, water and telecommunications as charged by PMB.	- PMB จะเรียกเก็บค่าใช้บริการสาธารณูปโภคได้แก่ ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และ โทรศัพท์ ในอัตราที่เรียกเก็บจริงจากหน่วยงานที่ให้บริการบวกด้วยค่าดำเนินการอีกร้อยละ 15	"
48.	- Please provide estimates of the current / expected facility service charges for Terminals A, C and D. Are these payable throughout the contract, or just during the period of actual occupancy / operation?	- อัตราสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เป็นไปตามคำตอบ ข้อ 47 โดยจะต้องชำระตลอดอายุสัญญา	"

49.	- What will be the form of guarantee of the bidder for the new company? Will they be required to be a signatory to the concession?	- เป็นเพียงการยืนยันว่าจะค้ำประกันการดำเนินงานของบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ส่วนแบบฟอร์มหรือหนังสือค้ำประกันคงจะต้องมีการตกลงกันในระหว่างการเจรจารายละเอียดของสัญญาระหว่าง PMB และ TOC	ถามโดย Dubai Ports International
50.	- What provisions will the PMB include in termination to ensure that the project will be acceptable to lending institutions, ie. Guarantees that debt due will always be paid back to lenders?	- ไม่มีมาตรการใดๆ	"
51.	- Any disputed, including alleged breach of contract by TOC leading to termination, should be referable to dispute settlement mechanism.	- ยืนยันที่จะใช้ขั้นตอนของศาลไทยเท่านั้น	"
52.	- It is proposed that the rules and bodies of the International Chamber of Commerce be used - location could be in a neutral venue such as Singapore.	- ยืนยันที่จะใช้ขั้นตอนของศาลไทยเท่านั้น	"
53.	- 30 days is insufficient time to remove quay cranes, after receiving notice that PMB does not purchase same-propose 90 days	- ให้ใช้ระยะเวลา 30 วัน เป็นไปตามที่ระบุไว้ใน TOR	"

54.	- Would propose life for QC to be 20 years, life for RTGs / RMGs to be 15 years, and other handling equipment 10 years	- ให้เป็นไปตาม TOR ข้อ 3.2.20	ถามโดย Dubai Ports International
55.	- If TOC does not have control of rail operation, what assurances will TOC have as to efficiency, etc. of the rail operation?	- ผู้ที่เข้ามาบริการกิจกรรมการขนส่งตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟในท่าเรือ แลมนับจะต้องทำสัญญากับการทำเรือ ซึ่งจะมีการควบคุมประสิทธิภาพของการปฏิบัติงานขั้นต่ำเอาไว้ด้วย	"
56.	- The penalty appears excessive - there should be a period of notices and opportunity for correction before fines start being applicable.	- ตามปกติให้มีการให้โอกาสในการปรับปรุงแก้ไขก่อนที่จะมีการปรับอยู่แล้ว และค่าปรับที่กำหนดมีความเหมาะสมแล้ว	"
57.	- Fines should not be applicable for the period when any matter has been referred to the dispute mechanism procedure.	- ในทางกฎหมายทั่วไป หากคู่กรณีแพ้คดีความจะต้องถูกนับค่าเสียหายตั้งแต่เริ่มเกิดเหตุอยู่ดี คงจะยกเว้นค่าปรับไม่ได้	"
58.	- The "force majeure" clause needs to be expanded, to outline obligations of both parties in event of force majeure, and resulting actions, including potential of termination.	- นิยามของเหตุสุดวิสัยที่กำหนดไว้ใน TOR มีความชัดเจนแล้ว	"
59.	- Instead of handing over terminal 15 days after signing, would appear logical that terminal be handed over on the "effective date", as defined in 3.2.11	- ให้เป็นไปตามเงื่อนไข TOR ข้อ 3.3.1.1	"

60.	- If PMB is to approve construction drawings, there should be a maximum period by which PMB must reply, or the drawings be deemed as having been accepted.	- ไม่สามารถกำหนดระยะเวลาการอนุมัติแบบไว้ล่วงหน้าได้ ขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ของแบบ แต่ PMB จะพิจารณาอนุมัติแบบก่อสร้างโดยเร็วที่สุดเพื่อประโยชน์ของทุกฝ่าย	ถามโดย Dubai Ports International
61.	- Given that A3 berth has not been constructed, but C1/C2 berth has been completed, it would make more sense to start operations on C1/C2 within 18 months, and then A3 within 36 months.	- ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน TOR ข้อ 3.3.1.3	"
62.	- Phasing of development at D1 / D2 / D3 should not all occur at once - addition of 1700 m of quay (3.5 M TEU capacity) would be excessive.	- ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน TOR ข้อ 3.3.1.3	"
63.	- The requirement of minimum 35 moves per qc per hour appears excessive, particularly given that other terminals are offering lower levels of service: LCB1 - 28.5 - 33.6 mph over past years TIPS - minimum 30 mph	- ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน TOR ข้อ 3.3.1.3 และข้อ 3.3.1.4	"
64.	- The productivity levels actually achievable will vary markedly depending on the design and size of the vessel, stowage planning, etc. - for purposes of this section, productivity targets should be measured on an bi-annual or annual basis.	- ประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้า โดยพิจารณาที่ Crane Productivity เป็นไปตามหลักสากลแล้ว	"

65.	- In the event that TOC provides a (Value-added) service that is not covered in the PMB tariff, are there any restrictions on the setting of tariff?	- การให้บริการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในเงื่อนไขสัญญาจะต้องขอความเห็นชอบจาก PMB ก่อน เป็น กรณีๆ ไป	ถามโดย Dubai Ports International
66.	- TOC should be the beneficiary of insurance policies, with PMB listed as a co-assured. TOC may require the insurance funds in order to pay for required repairs, if it is a large damage.	- ไม่ได้	"
67.	- Insurance cover cannot be for "any losses or damages" some catastrophic events are simply too expensive to economically insure against.	- ตามที่กำหนดไว้เหมาะสมแล้ว	"
68.	- PMB should seek TOC's approval before settling any third party claims, as it will be TOC's insurance that is affected.	- ไม่ได้	"
69.	- Same comment as 3.3.1.3 above	- เช่นเดียวกับข้อ 60	"
70.	- Instead of in accordance with "Operation and Maintenance Manuals of Manufacturer, maintenance should be in accordance with "good industry practice"	- มาตรฐานที่ PMB ใช้อยู่ ใกล้เคียงกับ "Good Industry Practice" อยู่แล้ว	"

71.	- Maintenance of infrastructure and equipment should be done in accordance with "good industry practice", not to "give PMB an entire satisfaction".	- เหมือนข้อ 70	ถามโดย Dubai Ports International
72.	- Same comment as 3.3.10	- เหมือนข้อ 70	"
73.	- Propose at least 72 hours for submittal, considering weekends, holidays, etc. and the fact that management may be occupied dealing with the incident at hand.	- ให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้มีความเหมาะสมแล้ว	"
74.	- This clause is not required, if the TOC has been maintaining the equipment and infrastructure in accordance with "good industry practice"	- เหมือนข้อ 70	"
75.	- Again, services provided by TOC should be in accordance with "good industry practice"	- เหมือนข้อ 70	"
76.	- The Port shall remain in compliance with ISPS or any other international safety / security regulations for the duration of the contract.	- เป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการให้เป็นไปเช่นนั้นอยู่แล้ว	"
77.	- TOC should be allowed to perform any ancillary services related to the core activity of loading / unloading / storing / delivering of containers and general cargo, including any	- การให้บริการอื่นๆ นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในเงื่อนไขสัญญา จะต้องขอความเห็นชอบจาก PMB ก่อน เป็นกรณีๆ ไป	"

	value-added services to the shipping lines, shippers or receivers		
78.	- PMB to confirm that all environmental approvals for construction of the terminals has been obtained.	- ในกรณีทำเทียบเรือชุด C และ D ได้ทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมไว้แล้ว ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการ ทลจ. ขั้นที่ 2 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ส่วนกรณีทำเทียบเรือ A3 มีการเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์ทำเทียบเรือแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ของโครงการ ทลจ. ขั้นที่ 1 ซึ่งผู้ชนะการประกวดราคาจะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อขอความเห็นชอบก่อนดำเนินการก่อสร้างต่อไป	ถามโดย Dubai Ports International
79.	- Section 4.2.3, which says that a foreign juristic person may submit a bid, contradicts with 4.2.2, which says that the bidder must be a Thai juristic person. Please confirm that 4.2.3 shall prevail.	- TOR กำหนดไว้ชัดเจนแล้วว่า หากเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนต่างประเทศ จะต้องร่วมกับนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยอย่างน้อย 1 ราย ในลักษณะของกิจการร่วมค้า	"
80.	- Is a Power of Attorney required by the Bidder / joint venture partners for power to sign the bid? What is the prescribed form of this POA, if any?	- ต้องมีหนังสือมอบอำนาจให้ลงนามข้อเสนอจากผู้ร่วมเสนอทุกฝ่าย ไม่มีแบบฟอร์มมาตรฐานของ PMB	"
81.	- Has PMB already applied to / received cabinet approval for the project	- คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 เห็นชอบในหลักการของโครงการ อย่างไรก็ตามคณะรัฐมนตรีจะต้องให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนอีกครั้งหนึ่ง	"

82.	- Appendix 1 1. Are the layouts provided in the bid document mandatory or can the TOC propose others? 2. The layouts for the C and D terminals show the terminals set out as one unit, and as individual units with facilities duplicated, eg CFS, office and maintenance buildings, which is to apply? Or does the TOC have the choice? 3. Is there any geo-technical information available for the three sites? 4. Does the port authority have any preference for the type of quay structure to be built, eg piles, caissons? 5. Has ground improvement been performed on the areas on which the new terminals are to be built? 6. From where are the access roads to the terminals to be built?	- ได้ ขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานธุรกิจที่เสนอด้วย - ได้ ขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานธุรกิจที่เสนอด้วย - มี แจกเพิ่มเติมแล้ว - เป็นไปตามข้อเสนอของ TOC ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุนที่เสนอด้วย - ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 ใช้ทรายคุณภาพดีถมไว้นานประมาณ 4 ปี ไม่มีการปรับปรุงคุณภาพดินเพิ่มเติม ส่วนท่า A3 มีบางส่วนที่เป็น Fine Material ที่ได้จากงานขุดลอก Basin1 ที่ยังไม่ได้ปรับปรุงคุณภาพ - ถนนเข้าโครงการสร้างไว้โดย PMB แล้ว	ถามโดย Dubai Ports International " " " " "

	7. Does the TOC have to obtain building permits, environmental clearances, etc for the construction of the terminals and from whom? 8. Additional fill material will have to be obtained for filling behind the quay walls, is this available locally? 9. Is the port authority responsible for maintaining the dredged depths alongside the quays? 10. Who will provide the rail link to D terminals and when and at whose expense?	- จะต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเอง - ขึ้นอยู่กับข้อเสนอของผู้ยื่นซองตามแผนธุรกิจ - ใช่ - เป็นความรับผิดชอบของท่าเรือแหลมฉบัง	ถามโดย Dubai Ports International " " "
83.	- การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีแผนที่จะปิดหรือลดจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพหรือไม่ ถ้ามี เมื่อไหร่	- กรณีปิดท่าเรือกรุงเทพหรือไม่ยังไม่มีแผนที่ชัดเจน ส่วนแผนลดจำนวนตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพนั้น ยังคงดำเนินการตามมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพไม่ให้เกิน 1 ล้านที่อู่ต่อปี เพื่อลดปัญหาการจราจรและส่งเสริมให้มีผู้ไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น	ถามโดย บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
84.	- ท่าเทียบเรือ A3 จะสามารถถือว่าเป็นท่าเทียบเรือเนกประสงค์ได้อย่างไร เมื่อประมาณการความสามารถไว้ 400,000 ที่อู่ต่อปี	- ถือว่าเป็นท่าเรือเนกประสงค์	"
85.	- ท่าเทียบเรือ A3 สามารถที่จะประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro ได้หรือไม่	- สามารถที่จะประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro ได้ ขึ้นอยู่กับแผนธุรกิจของผู้ยื่นข้อเสนอ	"

86.	- จะสามารถพัฒนาท่าเทียบเรือ A3 เป็นท่าสุดท้ายได้หรือไม่	- ไม่ได้	ถามโดย บริษัท แหลมฉบ้ง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
87.	- ท่าเทียบเรือ C และ D จะพัฒนาขยายตามลำดับ คือ C2, C1, D1, D2 และ D3 หรือต้องพัฒนาท่าเทียบเรือ C พร้อมกัน และท่าเทียบเรือ D พร้อมกันหลังจากนั้น	- เป็นไปตาม TOR ข้อ 3.3.1.3	
88.	- กิจกรรมการขอมตู่และล้างตู้เป่า สามารถที่จะดำเนินการในท่าเทียบเรือได้หรือไม่	- ไม่ได้	
89.	- ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบการก่อสร้างรางรถไฟและลานรถไฟสำหรับท่าเทียบเรือฝั่ง D และ A3	- PMB จะพิจารณาดำเนินการก่อสร้างรางรถไฟและลานรถไฟสำหรับท่าเทียบเรือฝั่ง D และ A3 ต่อไป	
90.	- ผู้ชนะการประมูลจะต้องติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักตู้สินค้าที่ทำใหม่ด้วยหรือไม่	- ไม่จำเป็น	
91.	- ขนาดของแรงดันไฟฟ้าที่จ่ายให้กับท่าเทียบเรือ A3, D1, D2 และ D3 มีขนาดเท่าไร	- สำหรับท่าเทียบเรือ A3 ให้ทำการติดต่อกับไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ส่วนท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 มีแรงดันไฟฟ้า 22 kv	
92.	- จำนวนของสายส่งที่จะป้อนให้กับท่าเทียบเรือ D1, D2, D3 และ A3 รวมถึง C1, C2 มีจำนวนเท่าไร	- ให้ประสานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	
93.	- ใครเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและอุปกรณ์สำหรับจ่ายไฟที่จะใช้สำหรับท่าเทียบเรือ D1, D2, D3 รวมถึง A3	- TOC เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและอุปกรณ์สำหรับจ่ายไฟที่อยู่ภายในท่าเทียบเรือของตนเองทุกท่า	

94.	- ทำเรื่องจะเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับศูนย์กลางการบำบัดน้ำเสีย สำหรับ D1, D2, D3 หรือไม่	- เป็นภาระของ TOC เป็นไปตามสัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันตาม TOR ข้อ 3.1.12	ถามโดย บริษัท แพลมมิ่ง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
95.	- คำจำกัดความของ “ผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm)” ซึ่งต้องมีการประสบการณ์ในการประกอบการด้านการบริหารจัดการทำเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี คืออะไร	- ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอเป็นนิติบุคคล ผู้ประกอบการหลักอาจมิใช่ผู้ถือหุ้นหลักแต่เป็นผู้ที่มีอำนาจควบคุมและบริหารหลักและในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอ เป็นกิจการร่วมค้า ผู้ประกอบการหลักหมายถึงนิติบุคคลหลักในกิจการร่วมค้านั้น	"
96.	- ในกรณี บริษัทฯ ที่ยื่นประกวดราคา มีผู้ถือหุ้น 3 ราย คือ ก, ข, ค โดยบริษัท ก และ ข เป็นบริษัทลูก 100% ของบริษัท ง และถือหุ้นรวมกันมากกว่า บริษัท ค แต่บริษัท ค ถือหุ้นมากกว่าบริษัท ก และบริษัท ข จะถือว่าบริษัท ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทได้หรือไม่	- บริษัท ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	"
97.	- ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอเป็นกิจการร่วมค้า มีนิติบุคคลหนึ่งในกิจการร่วมค้า เป็นผู้ซื้อเอกสาร นิติบุคคลนั้นจำเป็นต้องเป็นผู้ยื่นข้อเสนอหรือไม่ หรือ นิติบุคคลรายอื่นในกิจการร่วมค้าสามารถเป็นผู้ยื่นข้อเสนอได้ ซึ่ง TOR ข้อ 3.2.14 ระบุให้ผู้ยื่นข้อเสนอต้องเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่	- กิจการร่วมค้าเป็นผู้ยื่น โดยจะต้องมีนิติบุคคลรายใดรายหนึ่งในกิจการร่วมค้านั้นเป็นผู้ซื้อแบบ	"
98.	- กรุณาขยายความ “มูลค่าโดยประมาณของงานที่กำลังดำเนินการสำหรับธุรกิจหลักที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือ” ที่ปรากฏในแบบฟอร์ม 3	- สินทรัพย์รวม หนี้สินรวม รายได้รวม ฯลฯ ของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการทำเรือที่กำลังดำเนินการ	"

99.	- คำจำกัดความของ “ผลกำไรรวม (Gross Profits)” คืออะไร	- กำไรก่อนดอกเบี้ยจ่ายและภาษี	ถามโดย
100.	- “อัตราแลกเปลี่ยน ให้ใช้อัตราขายซึ่งเป็นอัตราอ้างอิงของธนาคารแห่งประเทศไทย เฉลี่ยย้อนหลังในระยะเวลา 60 วัน ก่อนวันยื่นของข้อเสนอย หากวันดังกล่าวตรงกับวันหยุดราชการ ให้เลื่อนไปเป็นวันแรกของวันทำงานต่อไป” ในกรณีที่วันยื่นของข้อเสนอย เป็นวันที่ 1 กันยายน 2547 ดังนั้น อัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ต้องเป็นอัตราขายถัวเฉลี่ย ณ สิ้นวันทำการประจำวันที่ 5 กรกฎาคม 2547 ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศ ณ วันที่ 6 กรกฎาคม 2547 ถูกต้องหรือไม่ ถ้าไม่ถูกต้องกรุณาระบุวันที่ถูกต้องด้วย	- ไม่ถูกต้อง ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ประกาศในวันที่ 5 ก.ค. 2547 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยย้อนหลัง 60 วัน	บริษัท แพลมฉบับัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด
101.	- ผู้ชนะการคัดเลือกโครงการนี้ สามารถใช้สัญญาร่วมลงทุนเป็นส่วนหนึ่งของหลักประกันการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินได้ตามปกติหรือไม่	- ไม่มีการห้ามการใช้สัญญาเป็นหลักประกันในเงื่อนไขสัญญา	"
102.	- ในเรื่องของการจัดเก็บภาษีโรงเรือนและที่ดิน จะมีการดำเนินการและแบ่งการคำนวณอย่างไร	- เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	"
103.	- การเรียกเก็บค่าสาธารณูปโภค จะเรียกเก็บอย่างไร คิดเป็นยอดรวมหรือแยกเก็บแต่ละฝั่ง และจะเริ่มเมื่อไหร่	- แยกเก็บแต่ละฝั่งตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ใน TOR ข้อ 3.2.12 และจะเริ่มเก็บภายหลังจากสัญญาจะมีผลบังคับ	"
104.	- การดูแลเรื่องจราจร ในกรณีที่มีการประกอบการเพิ่มมากขึ้น ปริมาณรถจะมากขึ้นตามไปด้วย ทางท่าเรือจะดำเนินการเรื่อง	- ท่าเรือมีแผนงานก่อสร้างถนนเชื่อมต่อท่าเทียบเรือในโครงการ ทลจ. ชั้นที่ 2 ไปยังถนนสุขุมวิท อีก 2 เส้นทางเพื่อให้มีความ	"

105.	จรรยาให้มีความคล่องตัวและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วของการขนส่งได้อย่างไร - ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้คะแนนทางเทคนิคในข้อ 4.4.3.1 หรือ 4.4.3.2 ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อ หรือ คะแนนรวมทั้ง 2 ข้อ ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมทั้งหมด ทางด้านเทคนิค จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาและจะไม่มีการเปิดซองหมายเลข 2 การพิจารณาที่ว่านี้พิจารณาอย่างไร มีหลักเกณฑ์การให้คะแนนอย่างไร	คล่องตัวและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วของการขนส่ง - ข้อเสนอทางเทคนิคมีคะแนนเต็ม 80 คะแนน แบ่งเป็นส่วนของ ประสิทธิภาพ ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานย้อนหลัง (TOR ข้อ 4.4.3.1) 40 คะแนน และแผนการดำเนินธุรกิจ (TOR ข้อ 4.4.3.2) อีก 40 คะแนน โดยจะมีการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอทางเทคนิคในรายละเอียดตามประเด็นพิจารณาปลีกย่อย ที่กำหนดไว้ใน TOR ข้อดังกล่าวอีกครั้งหนึ่งภายหลังการรับซองข้อเสนอ ก่อนทำการเปิดซอง ข้อเสนอทางด้านเทคนิค ส่วนหลักเกณฑ์การให้คะแนนของ ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินนั้นมีคะแนนเต็ม 20 คะแนนโดยมีสัดส่วนการให้คะแนนระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ต่อผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ในสัดส่วน 70 ต่อ 30	ถามโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
106.	- ส่วนที่ 3 เงื่อนไขสัญญา อนุ 3.2.18.2 การบอกเลิกโดยเหตุผลพิเศษ วรรคแรก บรรทัดที่ 2 ได้กำหนดไว้ว่า PMB อาจบอกเลิกสัญญาตามคำสั่งของรัฐ เหตุใดจึงต้องกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว เพราะการประกวดราคาที่ผ่านมาทุกครั้งไม่เคยมีเงื่อนไขเช่นนี้ และเงื่อนไขการบอกเลิกสัญญาที่ระบุไว้ก็ครอบคลุมทุกกรณีอยู่แล้ว	- เงื่อนไขสัญญาที่จะระบุในสัญญา ผู้ชนะการประมูลมีสิทธิที่จะเจรจาต่อรองภายหลัง แต่อย่างไรก็ตาม สัญญาจะต้องผ่านการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดและอาจมีการแก้ไขให้เป็นไปตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุดอีกครั้งหนึ่ง	”

107.	- ส่วนที่ 5 ขั้นตอนการยื่นและพิจารณาข้อเสนอฯ อนุ 5.8.6 กำหนดว่าเอกสารเกี่ยวกับการยื่นข้อเสนอฯ จะต้องเป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีการเสนอเอกสารบางอย่างเป็นภาษาอังกฤษ ผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องส่งคำแปลเป็นภาษาไทยพร้อมรับรองคำแปล ถูกต้องแนบมาด้วย ข้อนี้รวมถึงหลักฐานการจัดตั้งนิติบุคคลและ หนังสือรับรองการจดทะเบียนจากนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท และ หนังสือมอบอำนาจของนิติบุคคลที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ต้องได้รับการรับรองจากสถานเอกอัครราชทูตไทยหรือสถานกงสุลไทยประจำประเทศนั้นเป็นผู้ออกหนังสือรับรองดังกล่าวหรือไม่ เพราะเอกสารดังกล่าวเป็นเอกสารด้านกฎหมาย นอกจากนี้ หมายรวมถึงเอกสารเผยแพร่และรายงานประจำปีของนิติบุคคลที่จดทะเบียนในต่างประเทศด้วยหรือไม่	- เอกสารทางด้านกฎหมายในการจัดตั้งบริษัทไม่จำเป็นต้องแปลเป็นภาษาไทย แต่ต้องได้รับการรับรองจากสถานทูต / Notary Public	ถามโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
108.	- ส่วนที่ 3 เงื่อนไขสัญญา ข้อ 3.2.9 ภาษีศุลกากรสำหรับอุปกรณ์ที่ส่งเข้ามาใช้งาน เนื่องจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้อนุมัติในหลักการให้การส่งเสริมแก่เอกชนที่จะร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรตามมาตรา 28 เหตุใดจึงยังกำหนดเงื่อนไขว่า TOC ต้องรับภาระชำระค่าภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าสำหรับอำนวยความสะดวกสิ่งของ อุปกรณ์และเครื่องมือต่าง ๆ ทั้งหมดที่นำเข้าจากต่างประเทศ	- การได้รับการส่งเสริมจาก BOI มีระยะเวลาจำกัด	"

109.	- ส่วนที่ 3 เงื่อนไขสัญญา ข้อ 3.2.14 โครงสร้างของบริษัท วรรค 7 TOC ต้องไม่โอนหรือขายกิจการหรือทรัพย์สิน จะโดยทั้งหมดหรือบางส่วนโดยมิได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก PMB หมายรวมถึงการขายหุ้นด้วยหรือไม่	- การโอนหรือขายกิจการ หมายความว่ารวมถึงการขายหุ้นด้วย	ถามโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
110.	- ส่วนที่ 3 เงื่อนไขสัญญา ข้อ 3.2.19 การระงับข้อพิพาท วรรค 2 กำหนดว่า กรณี คู่กรณีฝ่าย TOC ไม่พอใจคำวินิจฉัยของ คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณีฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลภายในกำหนดเวลา 60 วัน นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัย เงื่อนไขดังกล่าวจะขัดแย้งกับข้อเท็จจริงที่สามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลปกครองภายในเวลา 1 ปี เนื่องจากเป็นสัญญาระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชนหรือไม่	- อายุความการฟ้องคดีเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้	"
111.	- ส่วนที่ 4 รายละเอียดของข้อเสนอการให้เอกชนที่จะร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ข้อ 4.2.5 วรรค 1 กำหนดว่า ผู้ยื่นข้อเสนอฯ หรือนิติบุคคลผู้ถือหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลักของผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องมีความสามารถในการประกอบการด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี ข้อนี้ไม่ได้ระบุว่าต้องประกอบการด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือในประเทศหรือต่างประเทศ แต่คำแปลภาษาอังกฤษระบุไว้ว่า "10 years minimum experience in domestic and international maritime transportation" ดังนั้น หากเป็นผู้ประกอบการด้านการบริหาร	- ให้ยึด TOR ฉบับภาษาไทยเป็นหลัก ซึ่งมีได้กำหนดว่าเป็นการบริหารท่าเทียบเรือในหรือต่างประเทศ	"

	จัดการท่าเทียบเรือในประเทศไม่น้อยกว่า 10 ปี ก็ถือว่าคุณสมบัติตามเงื่อนไขข้างต้นใช่หรือไม่		
112.	- การจ่ายค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในโครงการนี้จ่ายที่อัตราใด	- ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	ตามโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
113.	- ส่วนที่ 2 ข้อที่ 2.2.4 ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ เช่น - รูปแบบ (Layout) ของแต่ละท่าที่กำหนดไว้ในผนวกที่ 1 ต้องก่อสร้างตามนี้หรือดัดแปลงให้เหมาะสมได้หรือไม่ - ประตูทางเข้าท่าเรือ (Terminal Entrance Gate) โรงพักสินค้า (CFS) อาคารสำนักงาน (Terminal Office) โรงซ่อม (Repair Shop) จำเป็นต้องมีทุกท่าหรือไม่ สามารถออกแบบให้ใช้ร่วมกันได้หรือไม่	- สามารถดัดแปลงให้เหมาะสมได้ โดยให้เสนอมาในแผนธุรกิจ และสามารถออกแบบให้ใช้ร่วมกันได้ในกรณีที่มีการเสนอแผนว่าใช้ร่วมกัน	
114.	- โครงสร้างคอนกรีตหน้าท่า ที่ได้ก่อสร้างไว้แล้วเพื่อรองรับปั้นจั่นหน้าท่าของท่าเทียบเรือ C1 และ C2 มีน้ำหนักสูงสุดที่สามารถยอมรับได้ที่เท่าไร	- 3 ตัน/ตรม. (ให้พิจารณาจากแบบที่ได้แจกเพิ่มเติม)	
115.	- มีการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศของแต่ละโครงการไว้อย่างไร	- PMB มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศโดยการเครือข่ายเชื่อมโยง(Fiber Optic) ระหว่างท่าเทียบเรือต่างๆ กับ PMB ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาจัดทำ Master Plan สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศดังกล่าว	

116.	- การกำหนดวิสัยสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าของท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 เท่ากับ 400,000 1,400,000 และ 1,000,000 ตันต่อปี ใช้หลักเกณฑ์อะไรเป็นตัวกำหนด	- ใช้ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้าที่เป็นอยู่ปัจจุบันของท่าเทียบเรือตู้สินค้าต่างๆ ในโครงการ ทลน. ชั้นที่ 1 เป็นฐาน	ถามโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด
117.	- การกำหนดที่จะต้องก่อสร้างท่าเทียบเรือชุด D ภายในระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี ใช้หลักเกณฑ์อะไรเป็นตัวกำหนด	- ใช้ประมาณการตู้สินค้าในอนาคตตามรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการเป็นเกณฑ์	"
118.	- การกำหนดว่าท่าเทียบเรือทั้งหกท่า ต้องประกอบการด้วยผู้ประกอบการรายเดียว ใช้หลักเกณฑ์อะไรเป็นตัวกำหนด	- เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547	"

หมายเหตุ การตอบคำถามในครั้งนี้อาจเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขในขอบเขตของโครงการ (TOR) แต่เป็นการชี้แจงเพื่อให้เกิดความเข้าใจเพิ่มขึ้นเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจขั้นการคัดเลือกฯ ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นซองข้อเสนอฯ จะยกเอาการตอบคำถามมาเรียกร้องใดๆ มิได้

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 8/2547

ในวันอังคารที่ 10 สิงหาคม 2547 เวลา 13.30 น.

ณ ห้องประชุมศูนย์สวัสดิการ ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
3. นางสาวจรรุวรรณ เสงตระกูล	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักหลักนิติบัญญัติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
4. ร้อยตำรวจเอกไชยชัย สิทธิผลกุล	กรรมการ
อัยการจังหวัดประจักษ์ศิลปาคม สำนักงานอัยการสูงสุด	
5. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
6. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
7. รศ.ดร. สากล สถิติวิทยานันท์	กรรมการ
8. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์	กรรมการและเลขานุการ
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	

ผู้ไม่มาประชุม

1. นางพรพิมล จุฑพันธ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจ การกระทรวงการคลัง	
2. นายชาญวิทย์ เจียรธรวาณิช	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 สำนักงานงบประมาณ	

3. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิ

กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายชนิสร์ คล้ายสังข์
นักกฎหมายกฤษฎีกา 7ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
2. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
3. นาวาโทวิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
4. นายสาริต ศรีเกษมวงษ์ ที่ปรึกษา
5. นายวสุตม์ บุญชะลิกษ์ ที่ปรึกษา
6. นางสาวภคินี พราหมณ์เทศ ที่ปรึกษา
7. นายวินิจ ปิณฑวนิช
ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ทำเรือแหลมฉบัง
8. นายธงชัย ธรรมปรีดี
ผู้อำนวยการกองการทำ ทำเรือแหลมฉบัง
9. เรือโทยุทธนา โมกขาว
ผู้อำนวยการกองการช่าง ทำเรือแหลมฉบัง
10. นายบัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม
เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก
เอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 7/2547 เมื่อวันศุกร์ที่ 30 กรกฎาคม 2547

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 7/2547 เมื่อวันศุกร์ที่ 30 กรกฎาคม 2547
โดยไม่มีการแก้ไข

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

การพิจารณาคำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR)

เลขานุการฯ เรียนที่ประชุมว่า ตามที่ได้จัดประชุมเพื่อให้ผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ดูสถานที่ทำเทียบเรือในโครงการฯ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2547 เวลา 09.00 น. และเพื่อชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอ เวลา 14.00 น. ในวันเดียวกัน ณ ห้องประชุมท่าเรือแหลมฉบัง นั้น ปรากฏว่ามีผู้ซื้อเอกสาร TOR มาร่วมดูสถานที่โครงการ จำนวน 9 ราย ไม่มา 2 ราย และในช่วงบ่ายมีผู้ซื้อเอกสาร TOR ร่วมเข้าประชุมชี้แจงรายละเอียดการจัดทำของข้อเสนอ 8 ราย ไม่เข้าร่วม 3 ราย มีรายซื้อตามเอกสารที่แนบ และที่ปรึกษาร่วมกับฝ่ายเลขานุการฯ ได้ร่วมกันจัดทำสรุปคำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) เสนอคณะกรรมการฯ เพื่อทราบรายละเอียดตามเอกสารที่แนบ ก่อนนำเสนอให้กับผู้ซื้อเอกสาร TOR ทุกรายต่อไป

ที่ประชุมรับทราบคำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสาร TOR ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ และที่ปรึกษาฯ เสนอ โดยให้ข้อสังเกตว่า การตอบคำถามในครั้งนี้ ไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขในขอบเขตของโครงการ (TOR) แต่เป็นการชี้แจงเพื่อให้เกิดความเข้าใจเพิ่มขึ้นเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจผู้ชนะการคัดเลือกฯ ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นของข้อเสนอย่อย จะยกเอาการตอบคำถามมาเรียกร้องใดๆ มิได้

มติที่ประชุม รับทราบ คำถาม-คำตอบของผู้ซื้อเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ตามที่ฝ่ายเลขานุการฯ และที่ปรึกษาฯ เสนอ โดยมีข้อสังเกตว่า การตอบคำถามในครั้งนี้ ไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไขในขอบเขตของโครงการ (TOR) แต่เป็นการชี้แจงเพื่อให้เกิดความเข้าใจเพิ่มขึ้นเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจผู้ชนะการคัดเลือกฯ ของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ถือเป็นข้อยุติเด็ดขาด ผู้ยื่นของข้อเสนอย่อย จะยกเอาการตอบคำถามมาเรียกร้องใดๆ มิได้

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

- ไม่มี -

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 16.30 น.

(ลงชื่อ)



(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

10 สิงหาคม 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ / ทูมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

26 สิงหาคม 2547

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ๒๕๓๗/๒๕๓๘

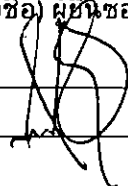
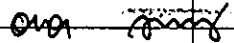
ทะเบียนรับของข้อเสนอโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

กำหนดทำการรับซองข้อเสนอ วันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 09.00 น. ถึงเวลา 12.00 น. ณ ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

ลำดับ ที่	เวลายื่น เอกสาร	รายชื่อผู้ยื่นของข้อเสนอ	หลักประกันของ		หลักฐานรับ หลักประกันของ	เอกสารประกอบการยื่นของ	(ลงชื่อ) ผู้ยื่นของ
			เงินสด/เช็ค	หนังสือค้ำประกัน			
1	09.25 น.	HUTCHISON PORT HOLDINGS LTD. บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บริษัท เล็กส์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด		อ. อ่องวราณ อ. เชื้อฉวี อ. ธีระเกียรติ อ. รุ่งเรือง ชัยกิจ เลขที่ 042400 ณ. 1ก.ค.47	1/2547 ณ. 1ก.ค.47	เอกสารแนบซอง 2 ฉบับ เอกสารแนบซอง 1 5 ฉบับ เอกสารแนบซอง 2 1 ฉบับ	
2	09.50 น.	The joint venture consortium comprising PSA Corporation limited, singathai co.ltd, Bangkok success co.ltd and meechai Planter (Thailand) co.ltd)		อ. ABN.AMRO Bank N.V. เลขที่ B04015 ณ. 31/ค.47	2/2547 ณ. 1ก.ค.47	เอกสารแนบซอง 4 ฉบับ เอกสารแนบซอง 1 4 ฉบับ เอกสารแนบซอง 2 1 ฉบับ	
				ซองซอง 2		ซองซอง 2	ประธานกรรมการ กรรมการ กรรมการ กรรมการ

ทะเบียนรับของข้อเสนอโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
กำหนดทำการรับของข้อเสนอฯ วันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 09.00 น. ถึงเวลา 12.00 น. ณ ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

ลำดับ ที่	เวลายื่น เอกสาร	รายชื่อผู้ยื่นของข้อเสนอ	หลักประกันของ		หลักฐานรับ หลักประกันของ	เอกสารประกอบการยื่นของ	(ลงชื่อ) ผู้ยื่นของ
			เงินสด/เช็ค	หนังสือค้ำประกัน			
3	09.46 น	บริษัท อารี ซี แอ็ค จำกัด (มหาชน) เลข. บริษัท อารี ซี แอ็ค จำกัด เลข. Dubai Ports International FZE เลขที่ ก. 01000000013902 (ถือการร่วมกัน)		5.7 พ.ค. 2547 จ. 1 (ค. 4)	3/ 2547	เอกสารแนบข้อ 2 1 ก่อ เอกสารแนบข้อ 1 1 ก่อ เอกสารแนบข้อ 2 1 ก่อ	
กรรมการ  ประธานกรรมการ  กรรมการ  กรรมการ  กรรมการ นางสาว -							

ทะเบียนรับของข้อเสนอโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
กำหนดทำการรับของข้อเสนอฯ วันที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 09.00 น. ถึงเวลา 12.00 น. ณ ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร

[illegible]

(ลงชื่อ) ประธานกรรมการ
(นางอารยา สุระประเสริฐ) นบ.13 ทลณ.

(ลงชื่อ) กรมการ
(นายณรงค์ศักดิ์ โจรนชัยศรี) อกบด.

(ลงชื่อ) กรรมการและเลขานุการ
(นางสาวนันทนา ทองศรี) พลจ.

รายงานการประชุม
คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน
ครั้งที่ 9/2547

ในวันพุธที่ 1 กันยายน 2547 เวลา 13.30 น.
ณ ห้องประชุม 1601 ชั้น 16 อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์ รองปลัดกระทรวงคมนาคม	ประธานกรรมการ
2. นายณอคุณ สิทธิพงศ์ รองปลัดกระทรวงพลังงาน	กรรมการ
3. นางพรพิมล จุฑพันธ์ ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาธุรกิจ การคลัง	กรรมการ
4. นางสาวจิรภัทร์ การประเสริฐกิจ นักกฎหมายกฤษฎีกา ๖ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	กรรมการ
5. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
6. นายรัชชัย เครือเวทย์ ผู้อำนวยการส่วนงบประมาณรัฐวิสาหกิจ 2 สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ สำนักงบประมาณ	กรรมการ
7. นายวิริยะ รามสมภพ	กรรมการ
8. รศ.ดร. สากล สถิตยวิทยานันท์	กรรมการ
9. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ
10. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์ ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง	กรรมการและเลขานุการ

- ## ผู้เข้าร่วมประชุม

- เริ่มประชุมเวลา 13.30 น.**

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

1.1 ประชาชนฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า คณะกรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ในการประชุม เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2547 ได้มีมติแต่งตั้งนายวิริยะ รามสมภพ เป็นกรรมการในคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน แทนนายณสิทธิ์ มรกต ซึ่งประธานกรรมการ

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ลงนามในคำสั่ง คณะกรรมการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ 19/2547 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2547 โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 26 สิงหาคม 2547 เป็นต้นไป

1.2 ประธานฯ แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า สำนักงานประมาณ ได้มีหนังสือ ที่ นร 0710/17582 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2547 ขอเปลี่ยนผู้แทนสำนักงานประมาณใน คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ จากนายชาญวิทย์ เจียรธราวานิช เจ้าหน้าที่ วิเคราะห์งบประมาณ 8 เป็นเจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8 ส่วนงบประมาณรัฐวิสาหกิจ กองทุนและเงินทุนหมุนเวียน 2 กลุ่มจัดทำงบประมาณรัฐวิสาหกิจ กองทุนและเงินทุน หมุนเวียน สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ เป็นผู้แทน และนายวิจารณ์ จันทรดาประดิษฐ์ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 7 ส่วนงบประมาณ รัฐวิสาหกิจ กองทุนและเงินทุนหมุนเวียน 2 กลุ่มจัดทำงบประมาณรัฐวิสาหกิจ กองทุนและ เงินทุนหมุนเวียน สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ เป็น ผู้แทนสำรอง เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหน้าที่ความรับผิดชอบของข้าราชการ ภายในสำนักงานประมาณใหม่

ที่ประชุม รับทราบ

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก เอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 8/2547 เมื่อวันอังคารที่ 10 สิงหาคม 2547

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 8/2547 เมื่อวันอังคารที่ 10 สิงหาคม 2547 โดยไม่มีการแก้ไข

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

รายชื่อผู้ยื่นซองข้อเสนอ

เลขานุการฯ ขอให้นางอารยา สุระประเสริฐ นักบริหาร 13 ทำเรือแหลมฉบัง ประสานกรรมการรับซองข้อเสนอฯ รายงานที่ประชุมเพื่อรับทราบรายชื่อผู้ยื่นข้อเสนอ โดย นางอารยาฯ รายงานว่า จากการเปิดรับซองข้อเสนอฯ ตั้งแต่เวลา 09.00 น. –12.00 น. ของ วันที่ 1 กันยายน 2547 ตามประกาศเชิญชวนฯ ในครั้งนี้ นั้น ปรากฏว่า มีผู้มายื่นข้อเสนอ จำนวน 3 ราย ได้แก่

1. กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT)
2. กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด

3. กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูมิภาคนาวี จำกัด และ ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแซดอี

ซึ่งคณะกรรมการรับของข้อเสนอยฯ ได้จัดทำทะเบียนรับเอกสารและหลักประกันของฯ ไว้เรียบร้อยแล้ว โดยจะนำเอกสารทั้งหมดมอบให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ภายหลังจากเสร็จสิ้นการพิจารณาในวาระที่ 4.1 เรื่องการพิจารณาวิธีการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิคในรายละเอียดต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 การพิจารณาวิธีการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิคในรายละเอียด

เลขานุการฯ ขอให้ที่ปรึกษาฯ นำเสนอหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอยฯ ด้านเทคนิคในรายละเอียดให้ที่ประชุมพิจารณาเพื่อให้ได้ข้อยุติก่อนจะทำการเปิดพิจารณาของข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอยฯ ต่อไป ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้นำเสนอหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค (คะแนนเต็ม 80 คะแนน) ประกอบไปด้วย

1) การพิจารณาให้คะแนนด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน

2) การพิจารณาให้คะแนนแผนการดำเนินธุรกิจ มีคะแนนเต็ม 40 คะแนน

โดยแยกเป็นการพิจารณาให้คะแนนในประเด็นปลีกย่อยต่างๆ สรุปได้ดังนี้

1. การพิจารณาด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน (คะแนนเต็ม : 40 คะแนน)

รายละเอียด	ร้อยละ	
ก. ด้านประสิทธิภาพ		
ก.1 ประสิทธิภาพผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน	10	
ก.2 ประสิทธิภาพบริหารท่าเรือ		
☐ จำนวนเรือที่ให้บริการ	10	
☐ จำนวนเครือข่ายของบริษัทขนส่งทางทะเล	7	
☐ จำนวนตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่า	10	
☐ อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าต่อชั่วโมง	8	
☐ ความทันสมัยของอุปกรณ์และระบบ	5	
☐ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการท่าเทียบเรือ	10	
รวมด้านประสิทธิภาพ		60

ข. ฐานะทางการเงินในปัจจุบัน		
ข.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	5	
ข.2 สภาพคล่องทางการเงิน	5	
• อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio)		
• อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)		
ข.3 สินทรัพย์รวมหนี้สินรวม ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น	5	
ข.4 แหล่งเงินทุนรวมถึงกระแสเงินสด	5	
รวมด้านฐานะทางการเงินในปัจจุบัน		20
ค. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา		
ค.1 ความสามารถในการทำกำไร	10	
• Net Profit / Gross Profit Margin		
• Return on Assets		
• Return on Equity		
ค.2 อัตราการเติบโตของรายได้รวม	10	
รวมด้านผลการดำเนินงานที่ผ่านมา		20
รวมคะแนนข้อ 1 ด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน		100

2 การพิจารณาคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (คะแนนเต็ม : 40 คะแนน)

รายละเอียด	ร้อยละ	
ก. แผนการตลาด		
ก.1 กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด	12	
ก.2 ประมาณการปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า	8	
ก.3 ประมาณการรายรับทั้งหมดของกิจการ	5	
รวมด้านแผนการตลาด		25
ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ		
ข.1 แบบเบื้องต้นของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	4	
ข.2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	4	
ข.3 แผนการเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือ	4	
ข.4 มาตรการรักษาความปลอดภัย	2	
ข.5 มาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพการทำความเข้าใจกับชุมชน ในระหว่างการก่อสร้าง	4	
ข.6 แผนการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	2	
รวมด้านแผนการก่อสร้างและประกอบการ		20

รายละเอียด	ร้อยละ	
ค. แผนการเงินและการลงทุน		
ค.1 แหล่งที่มาและการใช้ไปของเงินทุน	10	
ค.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)	5	
ค.3 การวางแผนการลงทุน ประมาณการเงินลงทุนและการระดมทุน	10	
ค.4 ประมาณการงบการเงินและสมมติฐานทางการเงิน	5	
รวมด้านแผนการเงินและการลงทุน		30
ง. แผนงานด้านบุคลากร		
ง.1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของบริษัทที่เสนอ	8	
ง.2 คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก	7	
รวมด้านแผนงานด้านบุคลากร		15
จ. แผนงานและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ		
จ.1 Cash Deficiency	3	
จ.2 Cost Overrun	3	
จ.3 Project Delay	2	
จ.4 เหตุสุดวิสัย	2	
รวมด้านแผนงานและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ		10
รวมคะแนนข้อ 2 ด้านแผนการดำเนินงานธุรกิจ		100

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาแล้ว มีความเห็นสรุปได้ว่า

1. การพิจารณาข้อมูลในเอกสารข้อเสนอ จำเป็นต้องพิจารณาทั้งในแง่ของข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data) และข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) ประกอบกันไป โดยในส่วนของข้อมูลเชิงปริมาณที่สามารถนำตัวเลขสถิติผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการมาเทียบเรือในระดับ World Class มาเป็นตัวเปรียบเทียบ (Benchmark) ได้ด้วย ก็จะเป็นประโยชน์ในลักษณะที่ว่า นอกจากจะเป็นการเปรียบเทียบเพื่อให้ได้เอกชนรายที่ดีที่สุดแล้ว ยังคำนึงถึงมาตรฐานของเอกชนจะต้องไม่ต่ำกว่าผู้ประกอบการเทียบเรือในระดับ World Class ตามนโยบายของรัฐบาลด้วย โดยประเด็นข้อมูลเชิงปริมาณในส่วนนี้ ได้แก่

- 1.1 จำนวนเรือที่ให้บริการ จะต้องไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ/ปี
- 1.2 จำนวนตู้สินค้าผ่านท่า จะต้องไม่น้อยกว่า 4 ล้าน TEU/ปี
- 1.3 อัตราการขนถ่ายตู้สินค้า จะต้องไม่น้อยกว่า 35 ตู้/ชม.

สำหรับในส่วนของข้อมูลเชิงปริมาณอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ฐานะทางการเงิน ซึ่งประกอบไปด้วย ทุนจดทะเบียน สภาพคล่องทางการเงิน (อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน, อัตราส่วนสภาพคล่อง) ทรัพย์สินรวม หนี้สินรวม ตลอดจนความสามารถในการทำกำไร และอัตราการเติบโตของรายได้รวมนั้น ที่ประชุมเห็นว่า ไม่จำเป็นต้องนำตัวเลขสถิติของผู้ประกอบการมาเทียบเรือในระดับ World Class อื่นๆ หรือค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมอื่นๆ มาเป็นตัวเปรียบเทียบ เนื่องจากตัวชี้วัดฐานะทางการเงินของหน่วยธุรกิจที่ต่างกันไป ไม่อาจชี้ชัดถึงความแข็งแกร่งทางการเงินที่ต่างกันได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่นๆ ที่เชื่อมโยงและมีอิทธิพลต่อกัน จึงต้องพิจารณาในภาพรวม (Holistic Approach) ของผู้ยื่นข้อเสนอแต่ละราย และมีคำอธิบายประกอบการพิจารณาให้คะแนนในแต่ละหัวข้ออย่างชัดเจนตามหลักวิชาการทางด้านการวิเคราะห์ทางการเงิน (Financial Analysis) ประกอบไปด้วย

ส่วนข้อมูลในเชิงคุณภาพเช่นเรื่องของความทันสมัยของอุปกรณ์ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการทำเทียบเรือ แผนการตลาด แผนการก่อสร้างและประกอบการ แผนการเงินและการลงทุน แผนงานด้านบุคลากร ตลอดจนแผนงานและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน เป็นต้น จะพิจารณาเปรียบเทียบกับเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสาร TOR ว่ามีการเสนอมาตรฐานและเป็นไปตามที่กำหนดหรือไม่ (check point) และจะพิจารณาในเชิงเปรียบเทียบระหว่างผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย (Comparative Method) เพื่อให้ได้แผนธุรกิจที่ดีที่สุด โดยจะมีคำอธิบายประกอบการให้คะแนนในแต่ละประเด็นที่ชัดเจนด้วย

2. การให้คะแนนในแต่ละหัวข้อย่อย จะให้เป็นเกรด A, B และ C ก่อน แล้วจึงแปลงเป็นร้อยละของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อย่อยนั้นๆ โดยจะมีการพิจารณาว่า เกรด A, B และ C จะคิดเป็นร้อยละเท่าใดของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อย่อยอีกครั้งหนึ่งในคราวหน้า

3. ที่ประชุมมีการแก้ไขคะแนนเต็มในหัวข้อย่อยของการพิจารณาด้านแผนการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้เหมาะสมยิ่งขึ้น ดังนี้

3.1 ข้อ ข. 1 แบบเบื้องต้นของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก จาก 4 คะแนน เป็น 5 คะแนน

3.2 ข้อ ข. 2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก จาก 4 คะแนน เป็น 2 คะแนน

3.3 ข้อ ข. 6 แผนการบำรุงรักษาทำเทียบเรือ เครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก จาก 2 คะแนน เป็น 3 คะแนน

3.4 ข้อ ง. 1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของบริษัทที่เสนอ จาก 8 คะแนน เป็น 5 คะแนน

3.5 ข้อ ง. 2 คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก จาก 7 คะแนน เป็น 10 คะแนน

ภายหลังจากการแก้ไขคะแนนเต็มในบางหัวข้อย้อยดังกล่าวแล้ว สรุปเป็นตารางหลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ในรายละเอียดได้ดังนี้

1. การพิจารณาด้านประสบการณ์ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน (คะแนนเต็ม : 40 คะแนน)

รายละเอียด	ร้อยละ	
ก. ด้านประสบการณ์		
ก.1 ประสบการณ์ผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน	10	
ก.2 ประสบการณ์บริหารท่าเรือ		
☐ จำนวนเรือที่ให้บริการ (ไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ/ปี)	10	
☐ จำนวนเครือข่ายของบริษัทขนส่งทางทะเล	7	
☐ จำนวนตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่า (ไม่น้อยกว่า 4 ล้าน TEU/ปี)	10	
☐ อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าต่อชั่วโมง (ไม่น้อยกว่า 35 ตู้/ชม.)	8	
☐ ความทันสมัยของอุปกรณ์และระบบ	5	
☐ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการท่าเทียบเรือ	10	
รวมด้านประสบการณ์		60
ข. ฐานะทางการเงินในปัจจุบัน		
ข.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	5	
ข.2 สภาพคล่องทางการเงิน	5	
• อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio)		
• อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)		
ข.3 สินทรัพย์รวมหนี้สินรวม ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น	5	
ข.4 แหล่งเงินทุนรวมถึงกระแสเงินสด	5	
รวมด้านฐานะทางการเงินในปัจจุบัน		20

ค. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา		
ค.1 ความสามารถในการทำกำไร ● Net Profit / Gross Profit Margin ● Return on Assets ● Return on Equity	10	
ค.2 อัตราการเติบโตของรายได้รวม	10	
รวมด้านผลการดำเนินงานที่ผ่านมา		20
รวมคะแนนข้อ 1 ด้านประสิทธิภาพฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน		100

2 การพิจารณาคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (คะแนนเต็ม : 40 คะแนน)

รายละเอียด	ร้อยละ	
ก. แผนการตลาด		
ก.1 กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด	12	
ก.2 ประมาณการปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า	8	
ก.3 ประมาณการรายรับทั้งหมดของกิจการ	5	
รวมด้านแผนการตลาด		25
ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ		
ข.1 แบบเบื้องต้นของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	5	
ข.2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	2	
ข.3 แผนการเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือ	4	
ข.4 มาตรการรักษาความปลอดภัย	2	
ข.5 มาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพการทำความเข้าใจกับชุมชน ในระหว่างการก่อสร้าง	4	
ข.6 แผนการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	3	
รวมด้านแผนการก่อสร้างและประกอบการ		20
ค. แผนการเงินและการลงทุน		
ค.1 แหล่งที่มาและการใช้ไปของเงินทุน	10	
ค.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)	5	
ค.3 การวางแผนการลงทุน ประมาณการเงินลงทุนและการระดมทุน	10	
ค.4 ประมาณการงบการเงินและสมมติฐานทางการเงิน	5	
รวมด้านแผนการเงินและการลงทุน		30

รายละเอียด	ร้อยละ	
ง. แผนงานด้านบุคลากร		
ง.1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของบริษัทที่เสนอ	5	
ง.2 คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก	10	
รวมด้านแผนงานด้านบุคลากร		15
จ. แผนงานและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ	10	
รวมด้านแผนงานและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ		10
รวมคะแนนข้อ 2 ด้านแผนการดำเนินงาน		100

มติที่ประชุม เห็นชอบหลักเกณฑ์การให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ในรายละเอียด ตามที่ที่ประชุมได้แก้ไขแล้ว

4.2 การเปิดและพิจารณาของเอกสารข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

นางอารยา สุระประเสริฐ ประธานกรรมการรับของข้อเสนอฯ ได้นำเอกสารข้อเสนอฯ ของผู้ยื่นของทั้ง 3 ราย มามอบให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ซึ่งประธานฯ เป็นผู้รับมอบไว้ ประกอบด้วย

1. กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) มีเอกสารนอกของ จำนวน 2 กล่อง เอกสารของหมายเลข 1 จำนวน 5 กล่อง และเอกสารของหมายเลข 2 จำนวน 1 ของ
2. กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซัดเซส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด มีเอกสารนอกของ จำนวน 4 กระเป๋า เอกสารของหมายเลข 1 จำนวน 4 กระเป๋า และเอกสารของหมายเลข 2 จำนวน 1 กระเป๋าเล็ก
3. กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูรีมาศ นาวิ จำกัด และ ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแซดอี มีเอกสารนอกของ จำนวน 2 กล่อง เอกสารของหมายเลข 1 จำนวน 1 กล่อง และเอกสารของหมายเลข 2 จำนวน 1 กล่องเล็ก

ต่อจากนั้นที่ประชุมได้เชิญผู้แทนของผู้ยื่นของข้อเสนอฯ ทั้ง 3 ราย มาร่วมเปิดของข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) โดยได้ให้ผู้แทนของผู้ยื่นของข้อเสนอฯ ตรวจสอบสภาพเอกสารข้อเสนอของตนเองอีกครั้งหนึ่งก่อนทำการเปิดของ ซึ่งผู้แทนของผู้ยื่นของข้อเสนอฯ แต่ละรายมีความพอใจในสภาพของของข้อเสนอของตน จากนั้นฝ่ายเลขฯ ได้

ทำการเปิดซองข้อเสนอแต่ละรายต่อหน้าคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ และผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอฯ แล้วทำการตรวจนับเอกสารต้นฉบับและสำเนา เป็นดังนี้

1. กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) มีเอกสารประกอบด้วย

- เอกสารนอกซอง ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 (แฟ้มคำแปลงบการเงิน) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 (แฟ้มงบการเงิน) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 (แผนการดำเนินธุรกิจ) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด

2. กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซัคเซส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด มีเอกสารประกอบด้วย

- เอกสารนอกซอง ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารนอกซอง (ความสามารถทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 (แผนการดำเนินธุรกิจ) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 (ความสามารถทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด

3. กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด และ ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแซดอี มีเอกสารประกอบด้วย

- เอกสารนอกซอง ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารนอกซอง (งบการเงิน) ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด
- เอกสารของหมายเลข 1 ต้นฉบับ 1 ชุด สำเนา 14 ชุด

เมื่อเห็นว่าครบถ้วนดีแล้วจึงทำการแจกจ่ายสำเนาเอกสารนอกซองและเอกสารของหมายเลข 1 ให้กรรมการแต่ละท่าน ท่านละ 1 ชุด และที่ปรึกษา 2 ชุด เพื่อนำไปพิจารณาในรายละเอียดก่อนนัดประชุมพิจารณาคุณสมบัติ และพิจารณาให้คะแนนข้อเสนอในของหมายเลข 1 ต่อไป

สำหรับเอกสารของข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) นั้น ประธานฯ ได้ส่งมอบให้แก่ผู้อำนวยการกองคลัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งมารับมอบเอกสารหมายเลข 2 ในห้องประชุม ต่อหน้ากรรมการทุกท่าน และผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทุกราย เพื่อนำไปเก็บรักษาไว้ในห้องมั่นคง ของกองคลัง การท่าเรือฯ จนกว่าประธานฯ จะสั่งการให้นำออกมาเปิดพิจารณาต่อหน้าผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านเกณฑ์การพิจารณา ข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ต่อไป

มติที่ประชุม ให้ที่ปรึกษาพิจารณาคุณสมบัติเบื้องต้นตามเอกสารนอกของและพิจารณาให้คะแนนข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ตามหลักเกณฑ์การให้คะแนนซึ่งที่ประชุมได้เห็นชอบไว้แล้ว พร้อมเสนอความเห็นประกอบ ซึ่งมีรายละเอียดคำอธิบายที่ชัดเจนเป็นไปตามหลักวิชาการ แล้วนำเสนอที่ประชุมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ในการประชุมครั้งต่อไป

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ
 - ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 16.30 น.

(ลงชื่อ) 
(นายบัญชา อภัย)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
ผู้จัดรายงานการประชุม
1 กันยายน 2547

(ลงชื่อ) 
(นายธีรยุทธ / ทุมมานนท์)
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
กรรมการและเลขานุการ
ผู้ตรวจรายงานการประชุม
8 กันยายน 2547

รายงานการประชุม
คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน
ครั้งที่ 10/2547
ในวันพุธที่ 15 กันยายน 2547 เวลา 09.30 น.
ณ ห้องประชุม 1 กระทรวงคมนาคม

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายณอคุณ สิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
3. นางพรพิมล จุฑพันธ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนารัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง	
4. นางสาวจิรภัทร์ การประเสริฐกิจ	กรรมการ
นักกฎหมายกฤษฎีกา ๖ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
5. ร้อยตำรวจเอกโชคชัย สิทธิผลกุล	กรรมการ
อัยการจังหวัดประจักษ์ศิลปาคม สำนักงานอัยการสูงสุด	
6. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
7. นายวิจารณ์ จันทรดาประดิษฐ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 7ว	
สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ	
สำนักงบประมาณ	
8. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
9. นายวิริยะ รามสมภพ	กรรมการ
10. รศ.ดร. สากล สติตวิทยานันท์	กรรมการ
11. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ

12. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นาย योग ศ ปาละนิตินา
กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
2. นายสุรารักษ์ ชีร์จันทิก
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง
3. นายชินีสร คัลยสังข์
นักกฎหมายกฤษฎีกา 7ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
4. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
5. นาวาโทวิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
6. นางสาวภคินี พรหมมณฑลเทศ ที่ปรึกษา
7. นายปัญญา ส่งเจริญ ที่ปรึกษา
8. นายวินิจ ปิณฑวนิช
ผู้อำนวยการกองนิติการและการจัดการทรัพย์สิน ท่าเรือแหลมฉบัง
9. นายบัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 09.45 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2547

ที่ประชุมขอแก้ไขรายงานการประชุมโดยเพิ่มความในหน้าที่ 11 ก่อนย่อหน้าสุดท้ายว่า เนื่องจากในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ไม่ได้กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการลงลายมือชื่อกำกับ

ในเอกสารข้อเสนอ จึงเห็นควรให้ใช้หลักเกณฑ์ในระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2543 โดยอนุโลม ซึ่งกำหนดให้กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 2 คน ลงลายมือชื่อกำกับไว้ในเอกสารประกอบทุกแผ่น ส่วนใบเสนอราคาให้กรรมการทุกคนลงลายมือชื่อกำกับไว้ทุกแผ่น ที่ประชุมจึงมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ นำเอกสารต้นฉบับของเอกสารนอกซองและเอกสารข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้ง 3 ราย ให้กรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ไม่น้อยกว่า 2 คน ลงนามกำกับไว้ทุกแผ่น สำหรับเอกสารข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) นั้น จะนำให้กรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ทุกคนลงลายมือชื่อกำกับไว้ทุกแผ่นในวันเปิดซอง ซึ่งจะมีขึ้นต่อไปในภายหน้า

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 9/2547 เมื่อวันที่พุธที่ 1 กันยายน 2547 ตามที่มีการแก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอฯ

เลขานุการฯ ขอให้ที่ปรึกษาฯ เสนอผลการตรวจสอบเอกสารแสดงคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ พร้อมทั้งความเห็นประกอบเพื่อให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ พิจารณา ซึ่งที่ปรึกษาได้นำเสนอการพิจารณาด้านความครบถ้วนของเอกสารในซองและนอกซองตามเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ข้อ 4.3 และผลการพิจารณาด้านคุณสมบัติเบื้องต้นตามเอกสารขอบเขตโครงการข้อ 4.2 สรุปได้ดังนี้

1. การพิจารณาด้านความครบถ้วนของเอกสารนอกซองและในซอง(ตาม TOR ข้อ 4.3)

เอกสาร		รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
		Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวิ	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ตัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยแพลงเนอร์, บจก. บางกอก ซัคเซส และ บจก. สิงคโปร์
เอกสารแนบ ก. แบบแสดง สถานะของผู้ยื่นข้อเสนอ	มี / ไม่มี	มี	มี	มี

เอกสาร		รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
		Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวี	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เลิศรัตน์ (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยเพเลนเนอร์, บจก. บางกอก ซัคเซส และ บจก. สิงคโปร์
-บันทึกข้อตกลงร่วมค้า	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
-หลักฐานการจัดตั้งบริษัทใหม่	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
-หลักฐานการยื่นข้อเสนอ 1. เอกสารแสดงการจดทะเบียน ของกระทรวงพาณิชย์ปัจจุบัน และลายมือชื่อผู้มีอำนาจลงนาม 2. หนังสือมอบอำนาจปิดอากร แสตมป์ตามกฎหมาย สำหรับ การมอบอำนาจให้บุคคลอื่น ลงนามในใบเสนอราคาแทน 3. บัญชีรายการเอกสารทั้งหมดที่ ได้ยื่นพร้อมข้อเสนอ	มี / ไม่มี มี / ไม่มี มี / ไม่มี	มี มี มี	มี มี มี	มี มี มี
แบบฟอร์ม 1 : รูปแบบ โครงสร้างและการจัดองค์กร ของผู้ยื่นข้อเสนอ	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
แบบฟอร์ม 2 : แบบหนังสือ คำประกัน (หลักประกันซอง)	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
แบบฟอร์ม 3 : ความสามารถ ทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอ	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
เอกสารแนบ -สำเนาเอกสารงบการเงิน ปี 2537 ถึงปี 2546 พร้อมคำ อธิบาย -หนังสือของแต่ละธนาคารที่ สนับสนุนผู้ยื่นข้อเสนอ	มี / ไม่มี มี / ไม่มี	มี มี	มี มี	มี มี
เอกสารแนบ ข. แบบแสดง การยอมรับเงื่อนไขข้อกำหนด	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
เอกสารแนบ ค. ข้อเสนอ ทางเทคนิค (ของหมายเลข 1)				
เอกสารแนบ ค.1 ประสิทธิภาพ	มี / ไม่มี	มี	มี	มี

ฐานะทางการเงินและผลการ

เอกสาร		รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
		Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภิรมาศ นาวิ	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. อัทชีสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ตัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยแพลนเนอร์, บจก. บางกอก ซัคเซส และ บจก. สิงคไทย
ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน				
เอกสารแนบ ค.2 แผนการดำเนินงาน	มี / ไม่มี	มี	มี	มี
เอกสารแนบ ง. ข้อเสนอทางการเงิน(ของหมายเลข 2)				
ข้อเสนอผลตอบแทนทางการเงิน	มี / ไม่มี	มี	มี	มี

2. การพิจารณาด้านคุณสมบัติเบื้องต้น (ตาม TOR ข้อ 4.2)

คุณสมบัติเบื้องต้น	รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
	Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภิรมาศ นาวิ	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. อัทชีสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ตัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยแพลนเนอร์, บจก. บางกอกซัคเซส และ บจก. สิงคไทย
4.2.1 ผู้ยื่นข้อเสนอต้องไม่เป็น ผู้ได้รับสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ไม่ต้องขึ้นศาลไทย พร้อม หนังสือแสดงการสละ เอกสิทธิ์	ไม่พบหนังสือแสดงการไม่ เป็นผู้ได้รับสิทธิ์และความคุ้มกันไม่ต้องขึ้นศาลไทย	ไม่พบหนังสือแสดงการ ไม่เป็นผู้ได้รับสิทธิ์และ ความคุ้มกันไม่ต้องขึ้น ศาลไทย	มีจดหมายยืนยันว่าไม่ได้ รับเอกสิทธิ์คุ้มกัน ตามเอกสารแนบ 4/1
4.2.2 ผู้ยื่นข้อเสนอต้องเป็นนิติ บุคคลที่จดทะเบียนใน ประเทศไทย หรือ หากเป็น กิจการร่วมค้า Joint Venture จะต้องแนบบันทึกข้อตกลง ร่วมค้า MOU of JVA ที่ลงนามร่วมกันทุกฝ่าย	เป็นกิจการร่วมค้าที่ทุกฝ่าย ได้มีการลงนามในบันทึก ความเข้าใจ (MOU) ร่วม กัน ตาม "บันทึกความ เข้าใจ"	เป็นกิจการร่วมค้าที่ทุกฝ่าย ได้มีการลงนามในบันทึก ความเข้าใจ (MOU) ร่วมกัน ตาม "บันทึก ข้อตกลงร่วมค้า"	เป็นกิจการร่วมค้าที่ทุกฝ่าย ได้มีการลงนามในบันทึกข้อ ตกลงร่วมค้า (MOU) ร่วม กัน ตาม "บันทึกข้อตกลง ร่วมค้า" ตามเอกสารแนบ ก.2
4.2.3 กรณีเป็นนิติบุคคลต่าง ประเทศต้องดำเนินการร่วม	ตาม MOU กำหนดว่า "ในกรณีที่ข้อเสนอของคุณ"	ตาม MOU กำหนดว่า "หากกิจการร่วมค้าของคุณ"	ตาม MOU กำหนดว่า "เมื่อได้รับการคัดเลือกให้"

คุณสมบัติเบื้องต้น	รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
	Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวิ	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. อัททิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ ดัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยแพนเนอร์, บจก. บางกอกซัคเซส และ บจก. สิงคไทย
กันในลักษณะกิจการร่วมค้า และเมื่อได้รับการคัดเลือกจะต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย โดยจะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท ก่อนวันลงนามในสัญญาและบริษัทใหม่ต้องมีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51	สัญญานั้นได้รับการยอมรับจากพีเอ็มบีว่าเป็นข้อเสนอที่ดี คู่สัญญาต่างๆ จะก่อตั้งบริษัทกิจการร่วมค้า ("เจวีซี") ตามเงื่อนไขต่างๆ ที่ระบุไว้ในที่โออาร์เกี่ยวกับการถือหุ้น และ เจวีซี จะมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท และได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นใน JVC ดังนี้ -Dubai 49% (ต่างชาติ) -อาร์ซีแอล 26% (ไทย และ ต่างชาติ) -ภูมิศาสตร์ 25% (ไทย)	สัญญาทั้งสามได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ชนะการคัดเลือก คู่สัญญาทั้งสามตกลงจะจัดตั้งบริษัทจำกัดซึ่งจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย โดยมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วของบริษัทไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท และได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นใน JV ดังนี้ -HPH 49% (ต่างชาติ) -HPT 31% (ไทย) -LEX 20% (ไทย)	เป็นผู้ดำเนินโครงการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย สมาชิกกิจการร่วมค้าตกลงจะดำเนินการจัดตั้งบริษัทจำกัดขึ้นในประเทศไทย (บริษัทร่วมทุน) เพื่อลงทุนและดำเนินการในโครงการ โดยให้บริษัทร่วมทุนมีทุนจดทะเบียนชำระเต็มเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นอย่างน้อย 1,000 ล้านบาท ภายในวันที่บริษัทร่วมทุนลงนามในสัญญาสัมปทานสำหรับโครงการ" และได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นใน JV ดังนี้ - PSA 49 % (ต่างชาติ) -บจก.บางกอกซัคเซส 20 % (ไทย) - บจก.มีชัยแพนเนอร์ 30 % (ไทย) - บจก.สิงคไทย 1 % (ไทย)
4.2.4 ผู้ยื่นข้อเสนอที่เป็นนิติบุคคลหรือกิจการร่วมค้าจะต้องมีทุนจดทะเบียนรวมกันไม่น้อยกว่า 1,000 ล้านบาท ในวันที่ยื่นข้อเสนอ	ตามหนังสือรับรองของแต่ละบริษัท มีรายละเอียดดังนี้ -อาร์ซีแอล ทุนจดทะเบียน 663 ล้านบาท -ภูมิศาสตร์ ทุนจดทะเบียน 350 ล้านบาท -Dubai ทุนจดทะเบียน 1,751 ล้านดอลลาร์สหรัฐอาหรับเอมิเรต (ตามแบบฟอร์ม 3)	ตามหนังสือรับรองของแต่ละบริษัท มีรายละเอียดดังนี้ -HPH ทุนจดทะเบียน 26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ -HPT ทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท -LEX ทุนจดทะเบียน 40 ล้านบาท	ตามหนังสือรับรองของแต่ละบริษัท มีรายละเอียดดังนี้ -PSA ทุนจดทะเบียน 10,000 ล้านดอลลาร์สิงคโปร์ (ประมาณ 240,000 ล้านบาท) -บจก.บางกอกซัคเซส ทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท

คุณสมบัติเบื้องต้น	รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
	Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวิ	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ ดัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก.มีชัยแพลนเนอร์, บจก.บางกอกกซ์เชส และ บจก.สิงคไทย
			-บจก.มีชัยแพลนเนอร์ ทุนจดทะเบียน 300 ล้านบาท -บจก.สิงคไทย ทุนจดทะเบียน 0.1 ล้านบาท
4.2.5 ผู้ถือหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลักต้องมีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการท่าเทียบเรือไม่น้อยกว่า 10 ปี ในกรณี JV อย่างน้อยผู้ร่วมค้ารายหนึ่งต้องมีคุณสมบัติดังกล่าว	-Dubai Port International จดทะเบียนจัดตั้งปี 2542 เป็นหน่วยงานระหว่างประเทศที่ถือหุ้น 100% โดย DPA ประกอบกิจการบริการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ในประเทศอื่นๆ ทั่วโลก (DPA จดทะเบียนจัดตั้งปี 2534 ประกอบกิจการบริหารจัดการท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์) -อาร์ซีแอล จดทะเบียนจัดตั้งปี 2523 ประกอบกิจการบริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลแบบฟิเตอร์และการค้าระหว่างประเทศ เป็นระยะเวลา 24 ปี -ภูมิศาสตร์ จดทะเบียนจัดตั้งปี 2543 ประกอบกิจการบริการรับขนส่งสินค้าทางทะเลแบบฟิเตอร์ในระบบตู้คอนเทนเนอร์ เป็นระยะเวลา 4 ปี	-Hutchison Port Holdings Limited จดทะเบียนจัดตั้งปี 2536 ประกอบกิจการพัฒนาและประกอบกิจการท่าเทียบเรือการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เป็นระยะเวลา 11 ปี -บจก. ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จดทะเบียนจัดตั้งเดือนสิงหาคม 2547 วัตถุประสงค์เพื่อขยายการลงทุนและพัฒนากิจการท่าเรือและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทั้งหมดของ HPH ในประเทศไทย -บจก. เล็กซ์ดัน (ประเทศไทย) จดทะเบียนจัดตั้งเดือนสิงหาคม 2547 วัตถุประสงค์เพื่อลงทุนบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่าของท่าเรือแหลมฉบัง	-PSA Corporation Limited เริ่มดำเนินการเมื่อ 29 กันยายน 2540 โดยได้รับการโอนกรรมสิทธิ์ของสินทรัพย์และหนี้สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อ วันที่ 1 ตุลาคม 2540 ทั้งนี้ท่าเรือแห่งประเทศไทยเริ่มดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2515 -บจก. บางกอกกซ์เชส จดทะเบียนจัดตั้งปี 2547 มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อลงทุนเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทอื่น -บจก. มีชัยแพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จดทะเบียนจัดตั้งปี 2544 มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อลงทุนเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทอื่น -บจก. สิงคไทย จดทะเบียนจัดตั้งปี 2547 มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อลงทุนในโครงการนี้โดยเฉพาะ
4.2.6 ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องเป็นนิติบุคคลรายเดียวกับที่ลงชื่อซื้อ TOR ในกรณีเป็นกิจการ	ผู้ลงทะเบียนชื่อ TOR คือ Dubai Port International ยื่นข้อเสนอในลักษณะกิจ	ผู้ลงทะเบียนชื่อ TOR คือ Hutchison Port Holdings Limited	ผู้ลงทะเบียนชื่อ TOR คือ PSA Corporation Limited ยื่นข้อเสนอในลักษณะกิจ

คุณสมบัติเบื้องต้น	รายละเอียดผู้ยื่นข้อเสนอ		
	Dubai port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวี	Hutchison Port Holdings Limited, บจก. ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) และ บจก. เล็กซ์ ดัน (ประเทศไทย)	PSA Corporation Limited, บจก. มีชัยแพนเนอร์, บจก. บางกอกซัดเชส และ บจก. สิงคโปร์
รวมคำจะต้องมีนิติบุคคลรายใดรายหนึ่งในกิจการร่วมค้าเป็นผู้ลงชื่อ TOR ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องแสดงหนังสือมอบอำนาจจากนิติบุคคลหรือกิจการร่วมค้าในวันยื่นข้อเสนอ	การร่วมค้า ที่ลงลายมือชื่อทุกฝ่าย	ยื่นข้อเสนอในลักษณะกิจการร่วมค้า ที่ลงลายมือชื่อทุกฝ่าย	การร่วมค้า ที่ลงลายมือชื่อทุกฝ่าย ตามเอกสารแนบ 4/2
4.2.7 ผู้ยื่นข้อเสนอแต่ละรายจะต้องไม่มีผล ประโยชน์ร่วมกันในวันที่ยื่นข้อเสนอ หรือ ไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรมในการประกวดราคาครั้งนี้	จากการสอบทานบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นของแต่ละบริษัทในกิจการร่วมค้าพบว่าไม่มีผู้ถือหุ้นรายใดมีผลประโยชน์ร่วมกัน		
4.2.8 ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการหรือห้ามเสนองานกับทางราชการ	ไม่พบหนังสือแสดงการไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการหรือห้ามเสนองานกับทางราชการ	ไม่พบหนังสือแสดงการไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการหรือห้ามเสนองานกับทางราชการ	มีหนังสือยืนยันว่าไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการหรือห้ามเสนองานกับทางราชการตามเอกสารแนบ 4/2

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาความครบถ้วน ของเอกสารในซองและนอกซองแล้ว เห็นว่า ผู้ยื่นซองข้อเสนอ ทั้ง 3 ราย ยื่นเอกสารประกอบการพิจารณาด้านคุณสมบัติเบื้องต้น ครบถ้วนทุกราย ส่วนการพิจารณาคุณสมบัติเบื้องต้นในรายละเอียดนั้น ผู้ยื่นซองข้อเสนอทั้ง 3 ราย มีคุณสมบัติถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ทุกประการ แต่ที่ปรึกษามีข้อสังเกตว่าในรายชื่อของกลุ่มบริษัทร่วมค้า Dubai Port International FZE, บมจ. อาร์ซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวี นั้น ในหนังสือมอบอำนาจให้นายสุเทพ ธรรมันท์สิน เป็นผู้ยื่นซองข้อเสนอ มีการลงนามโดยผู้มีอำนาจกระทำการแทนในนามของบริษัท Dubai Port International FZE และประทับตราเป็นสำคัญ ซึ่งมีการรับรองลายมือชื่อ โดยสถานทูตไทยในดูไบแล้ว แต่ไม่พบเอกสารของบริษัท Dubai Port International FZE ที่ ระบุรายนามของผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัทฯ ซึ่งที่ประชุมมีความเห็นว่าเนื่องจาก Dubai Port International FZE เป็นหน่วยงานที่รัฐบาลดูไบเป็นเจ้าของและถือหุ้น 100%

ประกอบกับหลักกฎหมายของประเทศดูไปอาจมีข้อแตกต่างไปบ้าง อย่างไรก็ตามได้มีการรับรองรายชื่อผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัท โดยสถานทูตด้วยแล้ว จึงเห็นว่าประเด็นดังกล่าวไม่เป็นสาระสำคัญ ที่จะทำให้ขาดคุณสมบัติ ที่ประชุมจึงเห็นชอบให้ผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ผ่านเกณฑ์คุณสมบัติเบื้องต้น

มติที่ประชุม เห็นชอบให้ผู้ยื่นของข้อเสนอทั้ง 3 ราย ผ่านเกณฑ์การพิจารณาด้านคุณสมบัติเบื้องต้น

4.2 การให้คะแนนข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอ

ประธานฯ ขอให้ที่ประชุมพิจารณาเกณฑ์การแปลงคะแนนในหัวข้อย่อยจากเกรด A, B, C เป็นร้อยละ ของคะแนนเต็มในแต่ละข้อย่อยนั้น ๆ ว่าควรจะเป็นเท่าใดจึงจะเหมาะสม

ที่ปรึกษาฯ เสนอว่า ควรจะให้คะแนนในแต่ละหัวข้อย่อยที่ได้เกรด A, B, C เป็นร้อยละ 100, 85 และ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อย่อยตามลำดับ และสำหรับผู้เสนอที่ไม่ให้รายละเอียดในประเด็นหัวข้อย่อยใด ๆ มาเลย ก็จะพิจารณาให้เป็นเกรด D ซึ่งจะให้คะแนน 0 คะแนน ในข้อนั้นๆ

ที่ประชุมพิจารณาแล้ว เห็นชอบให้คิดคะแนนในหัวข้อย่อยจากเกรด A, B, C เป็นร้อยละ 100, 85 และ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อย่อยนั้นๆ และให้พิจารณาให้เกรด D ซึ่งมีคะแนนเป็น 0 สำหรับหัวข้อย่อยใด ๆ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอไม่ได้ให้รายละเอียดประกอบการพิจารณา ซึ่งทำให้คณะกรรมการไม่มีข้อมูลเพียงพอในการพิจารณาให้คะแนนได้

ต่อจากนั้นที่ปรึกษาฯ ได้นำเสนอผลการพิจารณาเอกสารข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ โดยลำดับ สรุปได้ดังนี้

4.2.1 ผลการพิจารณาด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน (คะแนนเต็ม 40 คะแนน) แยกออกเป็น

4.2.1.1 ด้านประสิทธิภาพ (มีคะแนนรวม คิดเป็นร้อยละ 60 ของคะแนนเต็ม 40 คะแนน) มีรายละเอียดการพิจารณา สรุปได้ดังนี้

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
ก.1 ประสิทธิภาพผู้ถือหุ้นผู้บริหาร และทีมงาน (ต้องมีประสบการณ์ด้านการบริหารท่าเรือไม่ต่ำกว่า 10 ปี)	DPI ตั้งขึ้นในปี 2542 (มีอายุ 5 ปี) เป็นหน่วยงานระหว่างประเทศของ DPA ถือหุ้น 100 % โดย DPA ก่อตั้งขึ้นเพื่อร่วมใช้ทักษะและความรู้ของ DPA ในท่าเรือและกิจการท่าเทียบ	PSAC ตั้งขึ้นในปี 2540 (มีอายุ 7 ปี) เป็นบริษัทลูก 100% ของ PSA International PTE LTD สำหรับ PTEI เริ่มดำเนินงานท่าเทียบเรือในประเทศ	HPH ก่อตั้งบริษัทในปี 2536 (มีอายุ 11 ปี) ถือหุ้น 100% โดย Hutchison Whampoa LTD ซึ่งประกอบการท่าเทียบเรือในฮ่องกงมาตั้ง

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	เรือคอนเทนเนอร์กับประเทศ อื่นๆ ทั่วโลก สำหรับ DPA ก่อตั้งขึ้นในปี 2534 (มีอายุ 13 ปี) ถือหุ้น 100% โดยรัฐบาลสหรัฐอาหรับ เอมิเรตส์	สิงคโปร์เมื่อปี 2515 (32 ปี) PTEI ถือหุ้น 100% โดย Temasek Holdings	แต่ปี 2409 (มีอายุมากกว่า 100 ปี)
ก.2 ประสบการณ์บริหาร ท่าเรือ			
☐ จำนวนเรือที่ให้ บริการ (ไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ/ปี)	DPA ดำเนินการกับเรือเกือบ 12,000 ลำต่อปี รวมทั้งการ แวะจอดของเรือคอนเทนเนอร์ ประมาณ 5,000 ครั้ง	PSA ให้บริการกับเรือมาก กว่า 30,000 ลำต่อปี	HPH ให้บริการกับเรือ มากกว่า 49,000 ลำต่อปี
☐ จำนวนเครือข่ายของ บริษัทขนส่งทางทะเล	มีความสัมพันธ์ที่ดีกับสายการ เดินเรือมากกว่า 120 ราย	มีบริษัทเดินเรือชั้นนำกว่า 200 รายให้บริการขนส่งสิน ค้าสู่ท่าเรือต่างๆ ทั่วโลก	บริหารท่าเรือที่อยู่ใน ระดับชั้นนำ 10 อันดับ แรกของโลกเป็นส่วน ใหญ่ โดยเฉพาะที่ฮ่องกง เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร เซี่ยงไฮ้ และเกาหลีใต้ จึงมีความสัมพันธ์อันดี กับสายการเดินเรือชั้นนำ ของโลกจำนวนมาก
☐ จำนวนตู้สินค้าและ สินค้าผ่านท่า (ไม่น้อย กว่า 4 ล้าน TEU/ปี)	ในปี 2546 มีจำนวนตู้สินค้า ผ่านท่าประมาณ 6.4 ล้าน TEU	ในปี 2546 มีจำนวนตู้สินค้า ผ่านท่าประมาณ 28 ล้าน TEU	ในปี 2546 มีจำนวนตู้สิน ค้าผ่านท่าประมาณ 41.5 ล้าน TEU
☐ อัตราการขนถ่าย ตู้สินค้าต่อชั่วโมง (ไม่ น้อยกว่า 35 ตู้/ชม.)	แจ้งว่าจะสามารถดำเนินการ ให้ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตรา การขนถ่ายตู้สินค้าต่อชั่วโมง ได้ตามข้อกำหนดคือ 35 ตู้/ ชั่วโมง แต่ไม่มีสถิติเดิมที่ DPA เคยทำได้แจ้งมาด้วย	แจ้งว่าจะสามารถดำเนินการ ให้ท่าเรือแหลมฉบังมี อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าต่อ ชั่วโมง ได้ตามข้อกำหนด คือ 35 ตู้/ชั่วโมง แต่แจ้งว่า สถิติสูงสุดที่ PSA เคยทำ ได้อยู่ที่ 29.9 ตู้ต่อชั่วโมง	แจ้งว่าจะสามารถดำเนินการ ให้ท่าเรือแหลมฉบังมี อัตราการขนถ่ายตู้สิน ค้าต่อชั่วโมง ได้ตามข้อ กำหนดคือ 35 ตู้/ชั่วโมง แต่แจ้งสถิติที่ HPH ได้ ทำไว้เป็น World Record ณ ท่าเรือ YICT ที่ประเทศจีน ซึ่ง ทำสถิติไว้ 51 ตู้ต่อชั วโมง
☐ ความทันสมัยของ อุปกรณ์และระบบ	DPA ใช้อุปกรณ์และเครื่องมือ ที่ทันสมัยเทียบเท่าของ HPH และ PSA ใช้ระบบบริหาร ท่าเรือที่ชื่อ SPARCS ของ บริษัท Navis	HPH และ PSA ใช้อุปกรณ์ ระบบเดียวกัน แต่ PSA ใช้ ระบบการผ่านด่านแบบ อัตโนมัติของรถบรรทุกตู้ สินค้า และระบบพาณิชย์ ธุรกิจแบบออนไลน์ ที่เรียก	HPH และ PSA ใช้ อุปกรณ์ระบบเดียวกัน แต่ HPH ใช้ระบบบริหาร ท่าที่เรียกว่า Productivity Plus Programme (3P) ซึ่ง

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
		Portnet ซึ่งทำให้ท่าเรือของสิงคโปร์สามารถทำสถิติตู้สินค้าผ่านท่าเรือเดียวสูงที่สุดในโลกในปี 2546 คือได้จำนวนถึง 18 ล้าน TEU	สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของ Throughput ได้ 30% โดยไม่ต้องเพิ่มจำนวนท่าหรือความยาวหน้าท่า
☐ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการท่าเทียบเรือ	ให้บริการบริการและบริหารท่าเรือทั่วโลกจำนวน 6 แห่ง ใน 5 ประเทศ (สหรัฐอเมริกา 2 แห่ง อิตาลี 2 แห่ง จีน 1 แห่ง อินเดีย 1 แห่ง และโรมาเนีย 1 แห่ง)	ให้บริการและบริหารท่าเรือทั่วโลกจำนวน 17 แห่ง ใน 11 ประเทศ (สิงคโปร์ 1 แห่ง เบลเยียม 2 แห่ง บรูไน 1 แห่ง จีน 4 แห่ง อินเดีย 1 แห่ง อิตาลี 2 แห่ง ญี่ปุ่น 1 แห่ง โปรตุเกส 1 แห่ง เกาหลีใต้ 1 แห่ง ไทย 1 แห่ง และเนเธอร์แลนด์ 1 แห่ง)	ให้บริการและบริหารท่าเรือทั่วโลกจำนวน 35 แห่ง ใน 18 ประเทศ (ฮ่องกง 2 แห่ง จีน 10 แห่ง เกาหลีใต้ 2 แห่ง ปากีสถาน 1 แห่ง พม่า 1 แห่ง มาเลเซีย 1 แห่ง อินโดนีเซีย 1 แห่ง ไทย 1 แห่ง ซาอุดีอาระเบีย 1 แห่ง แทนซาเนีย 1 แห่ง เม็กซิโก 4 แห่ง ปานามา 2 แห่ง บาฮาม่า 1 แห่ง อาร์เจนตินา 1 แห่ง สหราชอาณาจักร 3 แห่ง เนเธอร์แลนด์ 1 แห่ง เยอรมันนี 1 แห่ง และเบลเยียม 1 แห่ง)

ที่ประชุมพิจารณาในส่วนนี้ตามหลักเกณฑ์การให้คะแนนที่ได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว ปรากฏผลการให้เกรดของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
การพิจารณาด้านประสิทธิภาพ				
ก. ด้านประสิทธิภาพ				
ก.1 ประสิทธิภาพผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน	10.00	C	B	A
ก.2 ประสิทธิภาพบริหารท่าเรือ				
☐ จำนวนเรือที่ให้บริการ (ไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ/ปี)	10.00	C	B	A
☐ จำนวนเรือขายของบริษัทขนส่งทางทะเล	7.00	C	B	A
☐ จำนวนตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่า (ไม่น้อยกว่า 4 ล้าน TEU/ปี)	10.00	C	B	A
☐ อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าต่อชั่วโมง (ไม่น้อยกว่า 35 ตู้/ชม.)	8.00	C	B	A
☐ ความทันสมัยของอุปกรณ์และระบบ	5.00	C	B	A
☐ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการท่าเทียบเรือ	10.00	C	B	A

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
รวมด้านประสบการณ์	60.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
การพิจารณาด้านประสบการณ์ (สัดส่วนร้อยละ 60 ของคะแนนเต็ม 40 คะแนน)				
ก. ด้านประสบการณ์				
ก.1 ประสบการณ์ผู้ถือหุ้น ผู้บริหารและทีมงาน	10.00	7.00	8.50	10.00
ก.2 ประสบการณ์บริหารท่าเรือ				
☐ จำนวนเรือที่ให้บริการ (ไม่น้อยกว่า 5,000 ลำ/ปี)	10.00	7.00	8.50	10.00
☐ จำนวนเครือข่ายของบริษัทขนส่งทางทะเล	7.00	4.90	5.95	7.00
☐ จำนวนตู้สินค้าและสินค้าผ่านท่า (ไม่น้อยกว่า 4 ล้าน TEU/ปี)	10.00	7.00	8.50	10.00
☐ อัตราการขนถ่ายตู้สินค้าต่อชั่วโมง (ไม่น้อยกว่า 35 ตู้/ชม.)	8.00	5.60	6.80	8.00
☐ ความทันสมัยของอุปกรณ์และระบบ	5.00	3.50	4.25	5.00
☐ ภาพรวมการบริหารและการดำเนินการท่าเทียบเรือ	10.00	7.00	8.50	10.00
รวมคะแนนด้านประสบการณ์	60.00	42.00	51.00	60.00

4.2.1.2 การพิจารณาด้านฐานะทางการเงินในปัจจุบัน มีรายละเอียดการพิจารณา สรุปได้ดังนี้

	หน่วย	DUBAI	PSA		HUTCHISON
			กลุ่มบริษัท	เฉพาะ PSA	
ข.1 ทุนจดทะเบียน (ณ 31 ธ.ค. 2546)	ล้านบาท	Unlimited	29,034.86	242,159.00	1,074.15
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	ล้านบาท	<u>27,014.22</u>	<u>90,762.62</u>	<u>44,958.90</u>	<u>77,685.68</u>
- ทุนชำระแล้ว	ล้านบาท	20,708.77	14,708.06	12,107.95	50,599.12
- สำรองและกำไรสะสม	ล้านบาท	6,292.08	68,692.06	32,850.95	27,059.56
บวก ส่วนของผู้ถือหุ้น	ล้านบาท	13.37	7,362.50	-	

	หน่วย	DUBAI	PSA		HUTCHISON
			กลุ่มบริษัท	เฉพาะ PSA	
ส่วนน้อย					
การพิจารณา	พิจารณาจากส่วนของผู้ถือหุ้นโดยรวมเป็นเกณฑ์ โดยพบว่ากลุ่มบริษัท PSA มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมมากกว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น				
ข.2 สภาพคล่องทางการเงิน (ณ 31 ธ.ค. 2546)					
-อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio)	เท่า	1.44	1.06	1.53	6.36
-อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	เท่า	1.44	1.65	1.07	1.55
การพิจารณา	การพิจารณาด้านสภาพคล่องทางการเงิน จะพิจารณาจากอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) และอัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) ของแต่ละกลุ่มธุรกิจรวมค่า โดยพบว่ากลุ่มบริษัท PSA มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ 1.06 เท่า และมีอัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 1.65 เท่า ดังนั้นจึงจัดเป็นกลุ่มธุรกิจรวมค่าที่มีสภาพคล่องทางการเงินดีกว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น				
ข.3 สินทรัพย์รวมสุทธิ (ณ 31 ธ.ค. 2546)	ล้านบาท	<u>27,000.85</u>	<u>83,400.12</u>	<u>44,958.90</u>	<u>50,599.12</u>
-สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	51,769.79	179,089.97	113,703.55	399,509.10
-หนี้สินรวม	ล้านบาท	(24,755.57)	(88,327.35)	(68,744.65)	(321,850.42)
-ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	ล้านบาท	(13.37)	(7,362.50)	-	(27,059.56)
การพิจารณา	การพิจารณาด้านสินทรัพย์และหนี้สิน จะพิจารณาจากสินทรัพย์รวมสุทธิ (NAV) ของแต่ละกิจการรวมค่า เพื่อแสดงให้เห็นมูลค่าสุทธิของทรัพย์สินหลังหักหนี้สินรวมของกิจการ ซึ่งจะเห็นว่ากลุ่มบริษัท PSA มีมูลค่าสินทรัพย์รวมสุทธินอกจากผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น				
ข.4 กระแสเงินสดสุทธิ (ปี 2537 - 2546)	ล้านบาท	<u>3,898.64</u>	<u>40,234.16</u>	<u>39,288.48</u>	<u>37,835.33</u>
-กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน	ล้านบาท	84,175.22	265,876.75	256,732.01	175,468.30
-กระแสเงินสดจากการลงทุน	ล้านบาท	(50,841.31)	(18,916.71)	(8,256.29)	(239,582.10)
-กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน	ล้านบาท	(29,435.27)	(206,725.88)	(209,187.24)	101,949.13
การพิจารณา	การพิจารณาด้านกระแสเงินสดสุทธิ จะพิจารณาจากกระแสเงินสดสุทธิรวม 10 ปี ตั้งแต่ปี				

	หน่วย	DUBAI	PSA		HUTCHISON
			กลุ่มบริษัท	เฉพาะ PSA	
	2537 – 2546 ของแต่ละกิจการร่วมค้า ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน กิจกรรมการลงทุนและกิจกรรมการจัดหาเงินของกิจการตลอดระยะเวลาย้อนหลัง 10 ปี ซึ่งจะเห็นว่ากลุ่มบริษัท PSA มีกระแสเงินสดสุทธิมากกว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น				

หมายเหตุ

- Dubai : พิจารณาจากงบการเงินรวมของ Dubai Port International และงบการเงินของ บมจ. อารีซีแอล และ บจก. ภูมิศาสตร์ นาวิ
- PSA : พิจารณาจากงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัท PSA Corporation Limited (โดยในวันที่ 1 ธันวาคม 2546 กลุ่มบริษัท PSA ได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทโดยให้บริษัท PSA Corporation ไปเป็นบริษัทลูกของบริษัท PSA International ซึ่งเดิมบริษัท PSA International เป็นบริษัทลูกของ PSA Corporation)
- Hutchison : พิจารณาจากงบการเงินรวมของ Hutchison Port Holdings Limited

ที่ประชุมพิจารณาในส่วนนี้ตามหลักเกณฑ์การให้คะแนนที่ได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว ปรากฏผลการให้เกรดของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ข. ฐานะทางการเงินในปัจจุบัน				
ข.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	5.00	C	A	B
ข.2 สภาพคล่องทางการเงิน				
☐ อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio)	2.50	B	A	C
☐ อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	2.50	C	A	B
ข.3 สินทรัพย์รวมหนี้สินรวม ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น	5.00	C	A	B
ข.4 แหล่งเงินทุนรวมถึงกระแสเงินสด	5.00	C	A	B
รวมด้านฐานะทางการเงินในปัจจุบัน	20.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ข. ฐานะทางการเงินในปัจจุบัน				

ข.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว	5.00	3.50	5.00	4.25
ข.2 สภาพคล่องทางการเงิน				
☐ อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio)	2.50	2.13	2.50	1.75
☐ อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	2.50	1.75	2.50	2.13
ข.3 สินทรัพย์รวมหนี้สินรวม ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น	5.00	3.50	5.00	4.25
ข.4 แหล่งเงินทุนรวมถึงกระแสเงินสด	5.00	3.50	5.00	4.25
รวมคะแนนด้านฐานะทางการเงินในปัจจุบัน	20.00	14.38	20.00	16.63

4.2.1.3 ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา มีรายละเอียดการพิจารณา สรุปได้ดังนี้

	หน่วย	DUBAI	PSA		HUTCHISON
			กลุ่มบริษัท	เฉพาะ PSA	
ค.1 ความสามารถในการทำกำไร (ปี 2537 – 2546)					
-Net Profit Margin	%	6.92%	30.85%	33.55%	25.43%
-Return on Assets	%	4.05%	9.97%	10.35%	6.38%
-Return on Equity	%	12.00%	14.07%	14.52%	24.94%
การพิจารณา	การพิจารณาความสามารถในการทำกำไร จะพิจารณาจากภาพรวมของอัตราส่วนทางการเงิน Net Profit Margin, Return on Assets และ Return on Equity เป็นเกณฑ์ ซึ่งจะเห็นว่าการร่วมค้าของ Hutchison เป็นกิจการกำลังเจริญเติบโตและขยายการลงทุนอย่างสูงในช่วง 3 – 5 ปี ที่ผ่านมา ซึ่งจะเห็นได้จากกระแสเงินสดจากกิจกรรมการลงทุนของกิจการที่สูงถึง 239,582.10 ล้านบาท และการขยายตัวของภาระหนี้สินโดยรวมที่สูงถึง 321,850.43 ล้านบาท ในช่วงระยะเวลา 10 ปี ที่ผ่านมา ดังนั้นจึงถือได้ว่า Hutchison เป็นกิจการร่วมค้าที่มีโอกาสในการทำกำไรมากกว่า PSA และ Dubai ตามลำดับ				
ค.2 อัตราการเติบโตของรายได้รวม (CAGR ปี 2537 - 2546)	%	9.25%	8.13%	(1.20%)	13.83%
การพิจารณา	การพิจารณาด้านอัตราการเติบโตของรายได้ จะพิจารณาด้วยวิธี Compound Annual Growth Rate ของรายได้รวมของแต่ละกิจการร่วมค้า เป็นระยะเวลาย้อนหลัง 10 ปี ตั้งแต่ปี 2537 – 2546 ซึ่งจะ				

	หน่วย	DUBAI	PSA		HUTCHISON
			กลุ่มบริษัท	เฉพาะ PSA	
	เห็นว่า Hutchison มีอัตราการเติบโตของรายได้สูงกว่าผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น				

ที่ประชุมพิจารณาในส่วนนี้ตามหลักเกณฑ์การให้คะแนนที่ได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว ปรากฏผลการให้เกรดของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ค. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา				
ค.1 ความสามารถในการทำกำไร	10.00	C	B	A
☐ Net Profit / Gross Profit Margin ☐ Return on Assets ☐ Return on Equity				
ค.2 อัตราการเติบโตของรายได้รวม	10.00	B	C	A
รวมด้านผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	20.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ค. ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา				
ค.1 ความสามารถในการทำกำไร	10.00	7.00	8.50	10.00
☐ Net Profit / Gross Profit Margin ☐ Return on Assets ☐ Return on Equity				
ค.2 อัตราการเติบโตของรายได้รวม	10.00	8.50	7.00	10.00
รวมด้านผลการดำเนินงานที่ผ่านมา	20.00	15.50	15.50	20.00

รวมคะแนนในส่วนของประสบการณ์ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน
ได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
รวมคะแนนด้านประสบการณ์ ฐานะทางการเงิน และผลดำเนินงาน	100.00	71.88	86.50	96.63
คิดเป็นคะแนนทั้งหมด	40.00	28.75	34.60	38.65
คิดเป็นคะแนนร้อยละ	100%	71.88%	86.50%	96.63%

4.2.2. ด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (คะแนนเต็ม 40 คะแนน) ประกอบไปด้วยแผนการตลาด แผนการก่อสร้างและประกอบกิจการ แผนการเงินและการลงทุน แผนงานด้านบุคลากร และแผนและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ สรุปได้ดังนี้

ก. แผนการตลาด

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
เป้าหมายการตลาด	การขยายเส้นทางการเดินเรือใหม่ๆ ไปยังพื้นที่เป้าหมายในการเปิดเสรีทางการค้าของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในแถบตะวันออกกลาง เอเชียใต้ แอฟริกาและออสเตรเลีย	การพัฒนา ทลณ. ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลระดับโลก	การให้บริการต่อคู่สินค้าทุกประเภททั้งนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ ทลณ. เป็น HUB ของอินโดจีนและจีนตอนใต้
ก.1 กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด	- มีนโยบายที่จะคงระดับราคาการให้บริการไว้ในระดับที่ต่ำกว่าราคาตามพิกัดอัตราค่าภาระที่ ทลณ. ประกาศใช้อยู่ในปัจจุบัน - ด้านการรักษารฐานลูกค้าเดิมของบริษัทและหาลูกค้าเพิ่มเติม - ด้านการให้บริการที่มีคุณภาพ - ด้านการพัฒนาบุคลากรของบริษัท	- การชักนำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่บนเส้นทางหลักมาใช้บริการเทียบท่าโดยตรง (Direct Call) - พัฒนา ทลณ. เป็นศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้า (Consolidation Hub) ทางเรือสำหรับในภูมิภาคเอเชีย	- ทำการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกกับกลุ่มเป้าหมายให้เข้าใจถึงการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีอยู่ - ให้บริการที่มีมาตรฐานระดับสากล ในอัตราค่าบริการที่เป็นธรรมต่อทุกฝ่าย - ติดตามตรวจสอบความพึงพอใจของผู้ใช้บริการหลังจากเข้ามาใช้บริการแล้ว - ปรับปรุงพัฒนาการบริการให้ได้ตามที่ใช้บริการต้องการเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
			(ระบุในเงื่อนไขประกอบ ของแบบแสดงการยอมรับ เงื่อนไขข้อกำหนด-เอกสาร แนบ ข)
การพิจารณา	จากการพิจารณาแนวทางของแผนการตลาดของแผนการดำเนินธุรกิจที่กำหนดไว้ ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 รายข้างต้น จะเห็นได้ว่าผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 รายมีแผนการตลาดที่คล้ายคลึงกัน เพื่อพัฒนา ทลจ. ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยแผนการตลาดของ Hutchison จะสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนา ทลจ. ให้เป็น Hub ของอินโดจีนและจีนตอนใต้ และส่งเสริมให้เป็น Original - Destination Port มากกว่าการเป็น Transshipment Port นโยบายของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาให้ท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยและศูนย์กลางการขนส่งของประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกทันสมัยและเพียงพอ ขยายขีดความสามารถเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของประเทศในการรองรับสินค้าเข้า – ออกที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต		
ก.2 ประมาณการ ปริมาณเรือและ ปริมาณตู้สินค้า	ปริมาณตู้สินค้า - ประมาณตู้สินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีอัตราการเติบโต 12 % ในปีที่ 1 และ 2 แล้วลดลงตามลำดับจนถึง 5 % ในปีที่ 11 หลังจากนั้นเติบโต 5 % จนถึงปีที่ 30 - หักประมาณการตู้สินค้าข้างต้นออกจากขีดความสามารถรวมปัจจุบันที่ 4.5 ล้าน TEU/ปี เหลือเป็นจำนวนตู้สินค้าที่จะเข้าท่าซูด C และท่าซูด D - ประเภทของตู้สินค้ามี 2 ประเภทหลักได้แก่ ตู้สินค้าขาเข้าและตู้สินค้าขาออก ปริมาณตู้สินค้าเข้าออก รวม 132,034,675 TEU	ปริมาณตู้สินค้า - ประมาณตู้สินค้าเฉพาะท่า A3 ท่าซูด C และท่าซูด D เท่ากับ 0.87 ล้าน TEU ในปี 2550 แล้วเพิ่มขึ้นจนถึง 6.20 ล้าน TEU ในปี 2558 หลังจากนั้นคงที่จนถึงปี 2577 คิดเป็นอัตราเติบโตทบต้นระหว่างปี 2550-2558 เท่ากับ 27.8 % - ประเภทของตู้สินค้ามี 3 ประเภทหลักได้แก่ ตู้สินค้าขาเข้า, ตู้สินค้าขาออกและตู้สินค้าถ่ายลำ ปริมาณตู้สินค้าเข้าออก รวม	ปริมาณตู้สินค้า - ประมาณตู้สินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีอัตราการเติบโต 10% ในปีที่ 1-9 หลังจากนั้นเติบโต 5% - หักประมาณการตู้สินค้าข้างต้นออกจากขีดความสามารถรวมปัจจุบันที่ 4.5 ล้าน TEU/ปี เหลือเป็นจำนวนตู้สินค้าที่จะเข้าท่า A3 ท่าซูด C และท่าซูด D - อย่างไรก็ตามตัวเลขดังกล่าวข้างต้นไม่ได้นำไปใช้ในสมมติฐานกลับใช้ตัวเลขที่ประมาณการขึ้นมาเองซึ่งหาที่มาไม่ได้ - ประเภทของตู้สินค้ามี 2 ประเภทหลักได้แก่ ตู้สินค้าขาเข้าและตู้สินค้าขาออก ปริมาณตู้สินค้าเข้าออก รวม 137,765,000 TEU

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ รวม - TEU ปริมาณตู้สินค้าทั้งหมด รวม 132,034,675 TEU <u>ปริมาณสินค้าทั่วไป</u> - เริ่มที่ 200,000 Revenue Ton/ปีในปีที่ 2 แล้วเพิ่มขึ้นจนถึง 2,000,000 Revenue Ton/ปี ในปีที่ 9 หลังจากนั้นคงที่ รวมเป็น 51,400,000 Revenue Ton หรือคิดเป็น 5,140,000 TEU <u>ปริมาณสินค้ารถยนต์</u> -เริ่มที่ 960,000 Revenue Ton/ปีในปีที่ 4 แล้วเพิ่มขึ้นจนถึง 2,000,000 Revenue Ton/ปี ในปีที่ 20 หลังจากนั้นคงที่ รวมเป็น 44,711,191 Revenue Ton หรือคิดเป็น 4,471,119 TEU <u>ปริมาณเรือ</u> - ชนิดของเรือตู้สินค้าเข้าเทียบท่ามี 5 ขนาด 7,000/14,000/18,000/54,000/63,000 GRT ปริมาณเรือรวม 104,396 เที่ยว ปริมาณบรรทุกเฉลี่ย 1,265 TEU/เที่ยว เรือขนาด 18,000 GRT มากที่สุด (43%) - ไม่มีที่มาของประมาณการดังกล่าว	108,085,000 TEU ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ รวม 42,765,000 TEU ปริมาณตู้สินค้าทั้งหมด รวม 150,850,000 TEU <u>ปริมาณสินค้าทั่วไป</u> -ไม่มีในประมาณการ <u>ปริมาณสินค้ารถยนต์</u> -ไม่มีในประมาณการ <u>ปริมาณเรือ</u> - ชนิดของเรือตู้สินค้าเข้าเทียบท่ามี 2 ขนาดได้แก่ Post-Panamax และ Ultra Large ขนาดตั้งแต่ 3,500-7,000 TEU/ลำ -เรือ Post-Panamax มี GRT 66,000 GRT ส่วนเรือ Ultra Large ไม่มีข้อมูล ปริมาณเรือรวม 111,268 เที่ยว ปริมาณบรรทุกเฉลี่ย 1,356 TEU/เที่ยว - ไม่มีที่มาของประมาณการดังกล่าว	ปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ รวม - TEU ปริมาณตู้สินค้าทั้งหมด รวม 137,765,000 TEU <u>ปริมาณสินค้าทั่วไป</u> -100,000 Revenue Ton/ ปี รวมเป็น 2,850,000 Revenue Ton หรือคิดเป็น 285,000 TEU <u>ปริมาณสินค้ารถยนต์</u> -ไม่มีในประมาณการ <u>ปริมาณเรือ</u> - ชนิดของเรือตู้สินค้าเข้าเทียบท่ามี 4 ขนาด คือขนาด 9,000/15,000/60,000/80,000 GRT ปริมาณเรือรวม 87,664 เที่ยว ปริมาณบรรทุกเฉลี่ย 1,572 TEU/เที่ยว เรือขนาด 15,000 GRT มากที่สุด (79%) - ไม่มีที่มาของประมาณการดังกล่าว
การพิจารณา	<u>ปริมาณตู้สินค้า</u> - พิจารณาจากประเภทของตู้สินค้า เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังมุ่งเน้นที่จะเป็นท่าเรือ Destination Port หรือท่าเรือที่เน้นการนำเข้าและส่งออกเป็นหลัก มิได้เน้นเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้าถ่ายลำ ดังนั้นจะพิจารณาปริมาณตู้สินค้านำเข้าและส่งออกเป็นหลัก <u>ปริมาณสินค้าทั่วไปและสินค้ารถยนต์</u> - ท่าเรือ A3 มีวัตถุประสงค์ให้เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ โดยสามารถขนส่งตู้สินค้า, สินค้าทั่วไปและสินค้ารถยนต์ ซึ่งจะพิจารณาว่ามีประมาณการของสินค้าดังกล่าวหรือไม่		

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	ดังนั้นจำนวนตู้สินค้านำเข้าและส่งออก (แปลงสินค้าทั่วไป-สินค้ารถยนต์เป็น TEU ที่ 10 Ton/TEU และไม่รวม Transshipment) ของผู้ยื่นซองฯ ทั้ง 3 รายภายใน 30 ปี เป็นดังนี้ Dubai 141,645,794 TEU PSA 108,085,000 TEU Hutchison 138,050,000 TEU <u>ปริมาณเรือ</u> - พิจารณานาขนาดและปริมาณของเรือที่เข้าเทียบท่า ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับปริมาณบรรทุกเฉลี่ยต่อเที่ยว		
ก.3 ประมาณการ รายรับทั้งหมด ของกิจการ	รายได้รวมประกอบด้วย 1.ค่าภาระจากตู้สินค้า ซึ่งมาจาก 1.1 ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า 1.2 ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า 1.3 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า 1.4 ค่าภาระฝากสินค้า 1.5 ค่าบริการตู้สินค้าห้องเย็น 2.ค่าภาระการใช้ท่าเรือ 3.รายได้จากสินค้าทั่วไป รวมตลอดอายุสัญญา 267,134 ล้านบาท คิดเป็น 1,886 บาท / TEU	รายได้รวมประกอบด้วย 1.ค่าภาระจากตู้สินค้า ซึ่งมาจาก 1.1 ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า 1.2 ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า 1.3 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า 1.4 ค่าภาระฝากสินค้า 1.5 ค่าบริการตู้สินค้าห้องเย็น 1.6 ค่าภาระตู้สินค้าถ่ายลำ 2.ค่าภาระการใช้ท่าเรือ 3.รายได้อื่นๆ รวมตลอดอายุสัญญา 265,344 ล้านบาท คิดเป็น 1,759 บาท / TEU	รายได้รวมประกอบด้วย 1.ค่าภาระจากตู้สินค้า ซึ่งมาจาก 1.1 ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า 1.2 ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า 1.3 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า 2.รายได้จากสินค้าทั่วไป 3.รายได้อื่นๆ - คิดเป็น 9% ของรายได้จากตู้สินค้า รวมตลอดอายุสัญญา 272,135 ล้านบาท คิดเป็น 1,971 บาท / TEU
การพิจารณา	คำนึงถึงโครงสร้างของรายได้ว่าเป็นไปตามอัตราค่าภาระที่การทำเรือแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ พร้อมกับปริมาณตู้สินค้าที่ประมาณการไว้ในข้อ ก.2 เพื่อให้ได้มาซึ่งรายรับของกิจการ รวมไปถึงรายรับเฉลี่ย / TEU		

ที่ประชุมพิจารณาให้เกรดของข้อเสนอในส่วนนี้ เป็นดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ก. แผนการตลาด				
ก.1 กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด	12.00	B	C	A
ก.2 ประมาณการปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า	8.00	A	C	B
ก.3 ประมาณการรายรับทั้งหมดของกิจการ	5.00	B	C	A

รวมด้านแผนการตลาด	25.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปเป็นคะแนนได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ก. แผนการตลาด				
ก.1 กลยุทธ์และแผนงานทางการตลาด	12.00	10.20	8.40	12.00
ก.2 ประเมินการปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า	8.00	8.00	5.60	6.80
ก.3 ประเมินการรายรับทั้งหมดของกิจการ	5.00	4.25	3.50	5.00
รวมด้านแผนการตลาด	25.00	22.45	17.50	23.80

ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
ข.1 แบบเบื่องตันของเชื่อนเทียบเรือเครื่องจักรอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	- แบบเบื่องตันยังไม่ค่อยละเอียด แบบ lay out ที่มีเพียง 3 แผ่น โดยเฉพาะท่า A3 ไม่มีรายละเอียดของแบบชัดเจนเท่าของรายอื่นๆ - ในส่วนของเครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นส่วนของ ship operation เช่น Gantry Cranes นั้นมีจำนวน 32 ตัว เท่ากันทั้ง 3 บริษัท และใช้อุปกรณ์ที่มีความทันสมัยเท่าเทียมกันกับของ PSA และ HPH คือสามารถให้บริการได้กับเรือที่มีขนาดถึง Superpost Panamax - ส่วนอุปกรณ์ที่เป็นเครื่องมือสำหรับขนย้ายตู้สินค้า (transfer operation) เช่นหัวลากและหางลาก ของ DPI เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวน 176 ชุด (น้อยกว่าของ HPH	- แบบเบื่องตันมีครบถ้วน โดยได้จัดเขียนแบบขึ้นมาใหม่ แต่ไม่มีแบบแนวทางในการก่อสร้างเชื่อนเทียบเรือมาเช่นของ HPH - ในส่วนของเครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นส่วนของ ship operation เช่น Gantry Cranes นั้นมีจำนวน 32 ตัว เท่ากันทั้ง 3 บริษัท และใช้อุปกรณ์ที่มีความทันสมัยเท่าเทียมกันกับของ HPH และ DPI คือสามารถให้บริการได้กับเรือที่มีขนาดถึง Superpost Panamax - ส่วนอุปกรณ์ที่เป็นเครื่องมือสำหรับขนย้ายตู้สินค้า (transfer operation) เช่นหัวลากและหางลาก ของ PSA	- แบบเบื่องตันครบ โดยทำการจัดเขียนขึ้นมาใหม่ พร้อมทั้งมีแบบแนวทางในการก่อสร้างเชื่อนเทียบเรือแต่ละท่าประกอบมาด้วย - ในส่วนของเครื่องจักรอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เป็นส่วนของ ship operation เช่น Gantry Cranes นั้นมีจำนวน 32 ตัว เท่ากันทั้ง 3 บริษัท และใช้อุปกรณ์ที่มีความทันสมัยเท่าเทียมกันกับของ PSA และ DPI คือสามารถให้บริการได้กับเรือที่มีขนาดถึง Superpost Panamax - ส่วนอุปกรณ์ที่เป็นเครื่องมือสำหรับขนย้ายตู้สินค้า (transfer operation) เช่นหัวลาก

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	แต่มากกว่าของ PSA) ● เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บตู้สินค้าในบริเวณลานกองตู้สินค้า (storage operation) DPI เสนอใช้ RTG Crane ที่มีสมรรถนะเทียบเท่ากับของ HPH แต่สูงกว่าของ PSA คือเสนอใช้แบบ 1 over 6 หมายความว่า สามารถกองตู้สินค้าในแต่ละแถวได้ถึงจำนวน 6 ชั้น (PSA เสนอใช้แบบ 1 over 5) ● อุปกรณ์สนับสนุนในบริเวณลานกองตู้สินค้า เช่น Forklift, Top Loader, Reach Stacker ของ DPI เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวน 28 ชุด (มากกว่าของ PSA ที่เสนอมาเพียง 9 ชุด แต่น้อยกว่าของ HPH ที่เสนอมาถึง 52 ชุด) ● มีแบบรายละเอียดและคุณสมบัติทั่วๆ ไป ของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอมาด้วย	เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวนเพียง 160 ชุด (น้อยกว่าของ HPH และของ DPI) ● เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บตู้สินค้าในบริเวณลานกองตู้สินค้า (storage operation) PSA เสนอใช้ RTG Crane ที่มีสมรรถนะด้อยกว่าของ HPH และ DPI คือเสนอใช้แบบ 1 over 5 หมายความว่า สามารถกองตู้สินค้าในแต่ละแถวได้เพียงจำนวน 5 ชั้น (HPH และ DPI เสนอใช้แบบ 1 over 6) ● อุปกรณ์สนับสนุนในบริเวณลานกองตู้สินค้า เช่น Forklift, Top Loader, Reach Stacker ของ PSA เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวนเพียง 11 ชุด (น้อยกว่าของ DPI ที่เสนอมา 28 ชุด และของ HPH ที่เสนอมาถึง 52 ชุด) ● มีแบบรายละเอียดและคุณสมบัติทั่วๆ ไป ของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอมาด้วย	และทางลาก ของ HPH เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวนถึง 224 ชุด (มากกว่าของ PSA และของ DPI) ● เครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บตู้สินค้าในบริเวณลานกองตู้สินค้า (storage operation) HPH เสนอใช้ RTG Crane ที่มีสมรรถนะเท่ากับของ DPI แต่สูงกว่าของ PSA คือเสนอใช้แบบ 1 over 6 หมายความว่า สามารถกองตู้สินค้าในแต่ละแถวได้ถึงจำนวน 6 ชั้น (PSA เสนอใช้แบบ 1 over 5) ● อุปกรณ์สนับสนุนในบริเวณลานกองตู้สินค้า เช่น Forklift, Top Loader, Reach Stacker ของ PSA เสนอที่จะจัดเตรียมไว้จำนวนถึง 52 (มากกว่าของ DPI ที่เสนอมา 28 ชุด และของ PSA ที่เสนอมาเพียง 9 ชุด) ● มีแบบรายละเอียดและคุณสมบัติอย่างละเอียด พร้อมแนบแค็ตตาล็อกของเครื่องจักรและอุปกรณ์ทั้งหมดมาด้วย
ข.2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก	กำหนดแนวทางและวิธีการก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก มาทั่วๆ ไป ไม่ค่อยละเอียด ไม่มีตารางกำหนดขอบเขตของการดำเนินงานในแต่ละหัวข้องานที่ชัดเจน	กำหนดแนวทางและวิธีการก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ในแต่ละขั้นตอนมาโดยรวมของทุกท่า แต่ไม่ละเอียดเท่าของ HPH และไม่ได้แบ่งงานออกเป็นงานของท่าแต่ละชุดที่แยกจากกัน พร้อมกับมีตารางกำหนดขอบเขตของการ	กำหนดแนวทางและวิธีการก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวก ในแต่ละขั้นตอนมาอย่างละเอียด โดยแบ่งออกเป็นงานของท่าแต่ละชุดที่แยกจากกัน พร้อมกับมีตารางกำหนดขอบเขตของการดำเนินงานในแต่ละหัวข้องาน

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
		ดำเนินงานในและหัวข้องาน แต่ ไม่ละเอียดเท่าของ HPH	อย่างละเอียด
ข.3 แผนการเริ่ม ประกอบการ ทำเทียบเรือ	กำหนดให้ทำเรือ A3 เริ่ม ประกอบการใน 18 เดือน ทำเรือ ชุด C เริ่มประกอบการใน 36 เดือน และทำเรือชุด D เริ่ม ประกอบการใน 7 ปี แต่จะ ประกอบการเต็มพื้นที่ทำเรือชุด D ทั้งหมดในปีที่ 10	กำหนดให้ทำเรือ A3 เริ่ม ประกอบการใน 18 เดือน ทำ เรือชุด C เริ่มประกอบการใน 36 เดือน และทำเรือชุด D เริ่มประกอบการทั้งหมดภายใน 5 ปี	กำหนดให้ทำเรือ A3 เริ่ม ประกอบการใน 18 เดือน ทำ เรือชุด C เริ่มประกอบการใน 36 เดือน และทำเรือชุด D ทำ การก่อสร้างเสร็จทั้งหมดภายใน 7 ปี
ข.4 มาตรการ รักษาความ ปลอดภัย	เขียนตามหัวข้อที่กำหนดไว้ใน เอกสารขอบเขตของโครงการ ไม่มีอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติม	เขียนตามมาตรฐานรักษา ความปลอดภัยของท่าเรือ แต่ มีคำอธิบายในแต่ละหัวข้อโดย ละเอียด	เขียนตามมาตรฐานรักษา ความปลอดภัยของท่าเรือ แต่ คำอธิบายไม่ละเอียดเท่ากับ ของ PSA
ข.5 มาตรการ ควบคุมทางด้าน สิ่งแวดล้อม และ การควบคุมคุณภาพ การทำ ความเข้าใจกับ ชุมชน ใน ระหว่าง การก่อสร้าง	เขียนตามหัวข้อที่กำหนดไว้ใน เอกสารขอบเขตของโครงการ ไม่มีอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติม	เขียนตามมาตรฐานของมาตรการ การควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพ ต่างๆ ไป แต่มีคำอธิบายในแต่ละ หัวข้อโดยละเอียด	เขียนตามมาตรฐานของมาตรการ การควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพ ต่างๆ ไป แต่คำอธิบายไม่ ละเอียดเท่ากับของ PSA
ข.6 แผนการ บำรุงรักษา ทำเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และ อื่นๆ	เขียนตามหัวข้อที่กำหนดไว้ใน เอกสารขอบเขตของโครงการ ไม่มีอธิบายรายละเอียดเพิ่มเติม	เขียนตามมาตรฐานการบำรุง รักษาทำเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และอื่นๆ ซึ่งเป็น มาตรฐานที่ใช้กันทั่วไป แต่มี คำอธิบายในแต่ละหัวข้อโดย ละเอียด	เขียนตามมาตรฐานการบำรุง รักษาทำเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และอื่นๆ ซึ่งเป็น มาตรฐานที่ใช้กันทั่วไป แต่คำ อธิบายไม่ละเอียดเท่ากับของ PSA

ที่ประชุมพิจารณาให้เกรดของข้อเสนอในส่วนนี้ เป็นดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ				
ข.1 แบบเบื้องต้นของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่ง อำนวยความสะดวก	5.00	B	C	A
ข.2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ และสิ่ง อำนวยความสะดวก	2.00	C	B	A
ข.3 แผนการเริ่มประกอบการทำเทียบเรือ	4.00	C	A	B
ข.4 มาตรการรักษาความปลอดภัย	2.00	C	A	B

ข.5 มาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพ การทำความเข้าใจกับชุมชน ในระหว่างการก่อสร้าง	4.00	C	A	B
ข.6 แผนการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และอื่นๆ	3.00	C	A	B
รวมด้านแผนการก่อสร้างและประกอบการ	20.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้ว
สรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ข. แผนการก่อสร้างและประกอบการ				
ข.1 แบบเบื้องต้นของเขื่อนเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และสิ่ง อำนวยความสะดวก	5.00	4.25	3.50	5.00
ข.2 การวางแผนงานก่อสร้าง การติดตั้งเครื่องจักร และอุปกรณ์ และสิ่ง อำนวยความสะดวก	2.00	1.40	1.70	2.00
ข.3 แผนการเริ่มประกอบการท่าเทียบเรือ	4.00	2.80	4.00	3.40
ข.4 มาตรการรักษาความปลอดภัย	2.00	1.40	2.00	1.70
ข.5 มาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อม และการควบคุมคุณภาพ การทำความเข้าใจกับชุมชน ในระหว่างการก่อสร้าง	4.00	2.80	4.00	3.40
ข.6 แผนการบำรุงรักษาท่าเทียบเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และอื่นๆ	3.00	2.10	3.00	2.55
รวมด้านแผนการก่อสร้างและประกอบการ	20.00	14.75	18.20	18.05

ค. แผนการเงินและการลงทุน

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
ค.1 แหล่งที่มา และการใช้ไป ของเงินทุน	<i>แหล่งใช้ไปของเงินทุน</i> - ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน 18,437 ล้านบาท รวม 18,437 ล้านบาท <i>แหล่งที่มาของเงินทุน</i> - ทุน 3,000 ล้านบาท 16.3% - เงินกู้ 6,080 ล้านบาท 33.0%	<i>แหล่งใช้ไปของเงินทุน</i> - ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน 21,074 ล้านบาท - Working Capital 858 ล้านบาท รวม 21,932 ล้านบาท <i>แหล่งที่มาของเงินทุน</i> - ทุน 8,666 ล้านบาท 39.5%	<i>แหล่งใช้ไปของเงินทุน</i> - ค่าใช้จ่ายเพื่อการลงทุน 20,340 ล้านบาท - Working Capital 443 ล้านบาท รวม 20,783 ล้านบาท <i>แหล่งที่มาของเงินทุน</i> - ทุน 4,453 ล้านบาท 21.4%

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	- เงินเบิกเกินบัญชี 3,776 ล้านบาท 20.5% - Internal Cash flow 5,581 ล้านบาท 30.2% - รวม 18,437 ล้านบาท 100% - อัตราส่วนหนี้ต่อทุน N/A - ต้นทุนของเงินกู้ N/A - ต้นทุนของส่วนของผู้ถือหุ้น N/A - ต้นทุนทางการเงิน N/A	- เงินกู้ 12,999 ล้านบาท 59.3% - Internal Cash flow 267 ล้านบาท 1.2% - รวม 21,932 ล้านบาท 100% - อัตราส่วนหนี้ต่อทุน 1.5 : 1 - ต้นทุนของเงินกู้ 6.5 % - ต้นทุนของส่วนของผู้ถือหุ้น 13.1 % - ต้นทุนทางการเงิน ** 8.0 %	- เงินกู้ 10,358 ล้านบาท 49.8% - Internal Cash flow 5,973 ล้านบาท 28.8% - รวม 20,783 ล้านบาท 100% - อัตราส่วนหนี้ต่อทุน * 3 : 1 - ต้นทุนของเงินกู้ 6.3 % - ต้นทุนของส่วนของผู้ถือหุ้น 14.7 % - ต้นทุนทางการเงิน ** 9.6 %
การพิจารณา	พิจารณาแผนนโยบายการจัดหาเงิน (Source of Fund) สำหรับโครงการ ซึ่งสมควรจะต้องสอดคล้อง (Matching) กับการใช้ไปของเงินทุน (Use of Fund) และควรก่อให้เกิดความมั่นคงทางการเงินและต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม		
หมายเหตุ	* ไม่รวมทุนเริ่มต้น 1,000 ล้านบาท ** ต้นทุนทางการเงินคำนวณจาก (ต้นทุนของเงินกู้หลังหักภาษี x น้ำหนักเงินกู้) + (ต้นทุนของส่วนของผู้ถือหุ้น x น้ำหนักทุนและน้ำหนัก Internal Cash Flow)		
ค.2 ผลตอบ แทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)	- Project IRR N/A*** - Equity IRR N/A*** *** ในข้อเสนอระบุว่า Project IRR เท่ากับ 27.6% และ Equity IRR เท่ากับ 19.2% ซึ่งตัวเลขดังกล่าวยังไม่ได้รวมค่าใช้จ่ายบางส่วน	- Project IRR 11.5 % - Equity IRR 13.1 %	- Project IRR 11.9 % - Equity IRR 14.7 %
การพิจารณา	พิจารณากระแสเงินสดสุทธิก่อนกิจกรรมจัดหาเงินเพื่อหา Project IRR และพิจารณาถึงกระแสเงินสดจ่ายสำหรับเงินปันผลผู้ถือหุ้นเพื่อหา Equity IRR		
ค.3 การวางแผนการลงทุน ประมาณการ เงินลงทุนและ การระดมทุน	จำนวนเครื่องจักรอุปกรณ์ที่สำคัญ 1.Quay Crane 32 ตัว ติดตั้งปีที่ 2-11 2.RTGC 96 ตัว ติดตั้งปีที่ 2-11 3.Tractor 176 ตัว 4.Chassis 192 ตัว - มีการเปลี่ยน Quay Crane ตามอายุการใช้งาน 20 ปี - ราคา Quay Crane ตัวละ 224 ล้านบาท	จำนวนเครื่องจักรอุปกรณ์ที่สำคัญ 1.Quay Crane 32 ตัว ติดตั้งปีที่ 1-5 2.RTGC 96 ตัว ติดตั้งปีที่ 1-5 3.Tractor 160 ตัว 4.Chassis 176 ตัว - มีการเปลี่ยน Quay Crane ตามอายุการใช้งาน 20 ปี - ราคา Quay Crane ตัวละ	จำนวนเครื่องจักรอุปกรณ์ที่สำคัญ 1.Quay Crane 32 ตัว ติดตั้งปีที่ 2-14 2.RTGC 82 ตัว ติดตั้งปีที่ 2-14 3.Tractor 224 ตัว 4.Chassis 224 ตัว - ไม่มีการเปลี่ยน Quay Crane - ราคา Quay Crane ตัวละ

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
	- ราคา RTGC ตัวละ 35 ล้านบาท - ระบบคอมพิวเตอร์ รวมเป็นมูลค่า 841 ล้านบาท - อุปกรณ์สำนักงาน รวมเป็นมูลค่า 30 ล้านบาท	222 ล้านบาท - ราคา RTGC ตัวละ 42 ล้านบาท - ระบบคอมพิวเตอร์ รวมเป็นมูลค่า 2,400 ล้านบาท	230 ล้านบาท - ราคา RTGC ตัวละ 47 ล้านบาท - ระบบคอมพิวเตอร์ รวมเป็นมูลค่า 2,290 ล้านบาท - อุปกรณ์สำนักงาน รวมเป็นมูลค่า 51 ล้านบาท
การพิจารณา	พิจารณาจำนวนและราคาของเครื่องจักรอุปกรณ์ที่สำคัญและเวลาที่ติดตั้งตลอดจนระยะเวลาในการทดแทนเครื่องจักรดังกล่าว		
ค.4 ประเมินการรับการเงินและสมมติฐานทางการเงิน	ประมาณการและสมมติฐานส่วนใหญ่จะระบุอยู่ในหัวข้อ ก.2, ก.3, ค.1, ค.2 และ ค.3		
การพิจารณา	คำนึงถึงความสอดคล้องของแต่ละสมมติฐานที่ใช้ในประมาณการเป็นหลัก		

ที่ประชุมพิจารณาให้เกรดในส่วนนี้ เป็นดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ค. แผนการเงินและการลงทุน				
ค.1 แหล่งที่มาและการใช้ไปของเงินทุน	10.00	C	A	B
ค.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)	5.00	C	B	A
ค.3 การวางแผนการลงทุน ประมาณการเงินลงทุนและการระดมทุน	10.00	C	A	B
ค.4 ประมาณการรับการเงินและสมมติฐานทางการเงิน	5.00	C	A	B
รวมด้านแผนการเงินและการลงทุน	30.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ค. แผนการเงินและการลงทุน				
ค.1 แหล่งที่มาและการใช้ไปของเงินทุน	10.00	7.00	10.00	8.50
ค.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (Project IRR and Equity IRR)	5.00	3.50	4.25	5.00
ค.3 การวางแผนการลงทุน ประมาณการเงินลงทุนและการระดมทุน	10.00	7.00	10.00	8.50
ค.4 ประมาณการรับการเงินและสมมติฐานทางการเงิน	5.00	3.50	5.00	4.25

รวมด้านแผนการเงินและการลงทุน	30.00	21.00	29.25	26.25

ง. แผนงานด้านบุคลากร

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
ง.1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของ บริษัทที่เสนอ	ระบุโครงสร้างของบุคลากร ในบริษัท JV ที่เสนอใหม่ แต่ไม่ละเอียดเท่าของ PSA และ HPH	ระบุโครงสร้างของบุคลากร และตำแหน่งหน้าที่ในบริษัท JV ที่เสนอใหม่อย่างละเอียด ครบถ้วน โดยแบ่งบุคลากร ออกเป็น 2 ชุด ได้แก่บุคลากร ในระหว่างช่วงก่อสร้าง และ บุคลากรในช่วงดำเนินการทำ เทียบเรือ	ระบุโครงสร้างของบุคลากร และตำแหน่งหน้าที่ในบริษัท JV ที่เสนอใหม่ครบถ้วน แต่ ในตารางโครงสร้างได้ขาด ตำแหน่งทางด้านการตลาดไป
ง.2 คุณสมบัตินี้ และประสบการณ์ของผู้บริหาร และบุคลากรหลัก	เสนอประวัติ คุณสมบัติ และประสบการณ์ของบุคลากรในตำแหน่ง สำคัญๆ มา แต่ส่วนใหญ่จะมีประสบการณ์ที่เกี่ยวกับสายการเดินเรือมากกว่าสายบริหารท่าเรือ	ไม่ได้นำเสนอประวัติ คุณสมบัติ และประสบการณ์ของ บุคลากรในตำแหน่งสำคัญๆ มาเลย เพียงแต่ระบุหน้าที่ที่ จะต้องรับผิดชอบในแต่ละ ตำแหน่งงานที่เสนอมาเท่านั้น โดยแจ้งไว้ว่าตัวบุคลากรที่จะ บรรจุลงในแต่ละตำแหน่งจะ ทำการคัดเลือกตามความ สามารถที่เหมาะสมเมื่อ PSA ได้รับการพิจารณาคัดเลือกให้ เป็นผู้ดำเนินการจากการท่า เรือฯ แล้ว	เสนอประวัติ คุณสมบัติ และ ประสบการณ์ของบุคลากรใน ตำแหน่งสำคัญๆ มาครบถ้วน และส่วนใหญ่จะเป็นผู้มี ประสบการณ์ในการบริหารท่า เทียบเรือมาแล้ว

ที่ประชุมพิจารณาให้เกรดในส่วนนี้ เป็นดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ง. แผนงานด้านบุคลากร				
ง.1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของบริษัทที่เสนอ	5.00	C	A	B
ง.2 คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก	10.00	B	C	A
รวมด้านแผนงานด้านบุคลากร	15.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
ง. แผนงานด้านบุคลากร				
ง.1 จำนวนบุคลากร และโครงสร้างของบริษัทที่เสนอ	5.00	3.50	5.00	4.25
ง.2 คุณสมบัติและประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรหลัก	10.00	8.50	7.00	10.00
รวมด้านแผนงานด้านบุคลากร	15.00	12.00	12.00	14.25

จ. แนวทางการแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินธุรกิจที่กำหนดไว้

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
สรุปสาระสำคัญของข้อเสนอ	<u>ผู้ยื่นข้อเสนอเห็นว่า</u> ■ ไม่น่าจะเกิดกรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนธุรกิจที่จัดทำไว้ <u>แนวทางการแก้ปัญหา</u> ■ หากเกิดสุดวิสัยขึ้น ผู้ประกอบการจะทำการแก้ไขปัญหาโดยไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการทำงาน และจะไม่ทำให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติโดยรวม โดยจะประสานงานให้การทำงานราบรื่นอย่างต่อเนื่อง	<u>ผู้ยื่นข้อเสนอเห็นว่า</u> ■ PSA มีประสบการณ์กับกรณีวิกฤติ เช่น การก่อการร้าย โรคระบาด (SARS) หรือการสูญเสียลูกค้ารายสำคัญ <u>แนวทางการแก้ปัญหา</u> ■ จะดำเนินการเพื่อรักษาผลประโยชน์ในระยะยาวของอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือของบริษัทและพนักงาน ■ กลยุทธ์ในการแก้ไขวิกฤติ 4 ประการ 1) การดำรงอยู่ของธุรกิจอย่างยั่งยืน : โดยการสร้างพันธมิตรกับบริษัทเดินเรือ เพื่อหามาตรการแก้ปัญหาที่ก่อเกิดประโยชน์ร่วมกัน 2) การปฏิบัติงาน : ความสามารถในการควบคุมค่าใช้จ่ายในการประกอบการได้ ซึ่งช่วยในการบริหารงานในช่วงวิกฤติ 3) การบริหารบุคลากร : ลงทุนเพื่อฝึกอบรมพนักงานให้ประสิทธิภาพการทำงานสูง อันจะเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับการทำงานในช่วงวิกฤติ 4) การบริหารการเงิน :	<u>ผู้ยื่นข้อเสนอเห็นว่า</u> ■ ปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับโครงการมีน้อยมาก <u>แนวทางการแก้ปัญหา</u> ■ มี 3 ขั้นตอน คือ 1.รวบรวมปัญหา 2.วิเคราะห์ปัญหาเพื่อหาสาเหตุ 3. กำหนดวิธีแก้ปัญหา ■ วิธีแก้ปัญหา ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อ หรือมีผลกระทบต่อการทำงาน เรือ และคงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ของการท่าเรือทุกประการ ☐ คณะกรรมการและผู้บริหารระดับสูง จะแก้ปัญหาอย่างใกล้ชิด และผู้บริหารระดับสูงมีประสบการณ์ในช่วงวิกฤติของท่า A2 (TLT) มาแล้ว

	DUBAI	PSA	HUTCHISON
		กลยุทธ์หลัก ■ ท่างบดุลและกระแสเงินสดให้มั่นคงเพื่อรองรับวิกฤติ ■ รักษาสภาพคล่อง ■ ดำรง D/E Ratio อย่างระมัดระวังเพื่อเพิ่มระดับการกู้ยืมวิกฤติ ■ ลดและป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน □ สร้างความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับสถาบันการเงินไทย	

ที่ประชุมพิจารณาให้เกรดในส่วนนี้ เป็นดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
จ. แผนและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ	10.00	C	A	B
รวมคะแนนด้านแผนการดำเนินงานธุรกิจ	100.00			

เมื่อแปลงค่าจากเกรดที่ได้เป็นคะแนนตามหลักเกณฑ์ร้อยละที่ได้กำหนดไว้แล้วสรุปได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
จ. แผนและแนวทางแก้ปัญหากรณีการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผนฯ	10.00	7.00	10.00	8.50

รวมคะแนนในส่วนของแผนการดำเนินงานธุรกิจ ได้ดังนี้

รายละเอียด	ร้อยละ	DUBAI	PSA	HUTCH
รวมคะแนนด้านแผนการดำเนินงานธุรกิจ	100.00	77.20	86.95	90.85
คิดเป็นคะแนนทั้งหมด	40.00	30.88	34.78	36.34
คิดเป็นคะแนนร้อยละ	100%	77.20%	86.95%	90.85%

ดังนั้นเมื่อรวมคะแนนด้านประสิทธิภาพ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน (คะแนนเต็ม 40 คะแนน) ตามข้อ 4.2.1 และคะแนนด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (คะแนนเต็ม 40 คะแนน) ตามข้อ 4.2.2 เข้าด้วยกัน ได้ผลคะแนนรวมของข้อเสนอทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ดังนี้

รายละเอียด	คะแนน	DUBAI	PSA	HUTCH
รวมคะแนนข้อเสนอของหมายเลข 1	80.00	59.63	69.38	74.99
คิดเป็นคะแนนร้อยละทั้งหมด	100%	74.54%	86.73%	93.74%

จากผลคะแนนรวมของผู้ยื่นข้อเสนอกับทั้ง 3 ราย ปรากฏว่า มีผู้ได้รับคะแนนรวมเกินกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) จำนวน 2 ราย คือ กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซัดเซส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด ได้คะแนน 69.38 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 86.73 และกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และ บริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) ได้คะแนน 74.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 93.74 ซึ่งผ่านเกณฑ์การพิจารณาของข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1)

ส่วนกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด และ ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแซดอี ได้คะแนน 59.63 จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 74.54 จึงไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาของข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตโครงการ (TOR) ข้อ 4.4.3.2 วรรคสุดท้าย ที่กำหนดไว้ว่า ผู้ยื่นข้อเสนอกับที่ได้คะแนนทางด้านเทคนิคในด้านประสิทธิภาพ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน (ข้อ 4.4.3.1) หรือในด้านแผนการดำเนินธุรกิจ (ข้อ 4.4.3.2) ต่ำกว่าร้อยละ 70 (เจ็ดสิบ) ของคะแนนรวมในแต่ละข้อ หรือคะแนนรวมทั้ง 2 ข้อต่ำกว่าร้อยละ 80 (แปดสิบ) ของคะแนนรวมทั้งหมดทางด้านเทคนิค จะถือว่าไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณา และจะไม่มี การเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ซึ่งจะส่งกลับคืนให้แก่ผู้ยื่นข้อเสนอ พร้อมกับหลักประกันซองต่อไป

มติที่ประชุม ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีมติดังนี้

1. เห็นชอบให้คิดคะแนนในหัวข้อย่อยจากเกรด A, B, C เป็นร้อยละ 100, 85 และ 70 ของคะแนนเต็มในแต่ละหัวข้อย่อยนั้นๆ และให้พิจารณาให้เกรด D ซึ่งมีคะแนนเป็น 0

สำหรับหัวข้อย่อยใดๆ ที่ผู้ยื่นข้อเสนอไม่ได้ให้รายละเอียดประกอบการพิจารณา ซึ่งทำให้คณะกรรมการฯ ไม่มีข้อมูลเพียงพอในการพิจารณาให้คะแนนได้

2. เห็นชอบผลการให้คะแนนของข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 3 ราย ดังนี้

2.1 กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด และ ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแชด ได้คะแนนรวม 59.63 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน หรือคิดเป็นร้อยละ 74.54

2.2 กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด ได้คะแนน 69.38 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 86.73

2.3 กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) ได้คะแนน 74.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 80 คะแนน คิดเป็นร้อยละ 93.74

3. เห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด, บริษัท สิงคไทย จำกัด และกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) ผ่านเกณฑ์ข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1)

4. เห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด (มหาชน), บริษัท ภูริมาศ นาวิ จำกัด ดูไบพอร์ท อินเตอร์เนชั่นแนล แอฟแชด ไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) เนื่องจากได้คะแนนรวมต่ำกว่าร้อยละ 80 ของคะแนนรวมทั้งหมดของข้อเสนอทางเทคนิค ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารขอบเขตของโครงการ (TOR) ข้อ 4.4.3.2 วรรคสุดท้าย

5. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ มีหนังสือเชิญผู้ผ่านเกณฑ์การพิจารณาทางด้านเทคนิค ทั้ง 2 ราย มาร่วมทำการเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ในวันศุกร์ที่ 17 กันยายน 2547 และแจ้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอที่ไม่ผ่านหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) มารับซองข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) และหลักประกันของคืนต่อไป

วาระที่ 5 เรื่องอื่น ๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 12.30 น.

(ลงชื่อ)



(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

15 กันยายน 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจงานการประชุม

16 กันยายน 2547

รายงานการประชุม

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ที่เหลือ
(ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน

ครั้งที่ 11/2547

ในวันศุกร์ที่ 17 กันยายน 2547 เวลา 09.30 น.

ณ ห้องประชุม 1601 อาคารที่ทำการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพฯ

.....

ผู้มาประชุม

1. นายสามารถ ยลภักย์	ประธานกรรมการ
รองปลัดกระทรวงคมนาคม	
2. นายณอดุล ลิทธิพงศ์	กรรมการ
รองปลัดกระทรวงพลังงาน	
3. นางพรพิมล จุฑพันธุ์	กรรมการ
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง	
4. นางสาวจิรภัทร์ การประเสริฐกิจ	กรรมการ
นักกฎหมายกฤษฎีกา ๖ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา	
5. ร้อยตำรวจเอกโชคชัย สิทธิผลกุล	กรรมการ
อัยการจังหวัดประจักษ์ศิลปาคม สำนักงานอัยการสูงสุด	
6. นายวรพงศ์ นิภากรพันธ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 7 สวค.	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
7. นายวิจารณ์ จันทร์ดาประดิษฐ์	กรรมการ
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 7ว	
สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและวิสาหกิจ	
สำนักงบประมาณ	
8. นายสุทธิพร จีระพันธุ์	กรรมการ
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร	
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
9. นายวิริยะ รามสมภพ	กรรมการ
10. รศ.ดร. สาภ สติติวิทยานันท์	กรรมการ
11. ผศ.ดร. ภูมิศักดิ์ อินทนนท์	กรรมการ

12. นายธีรยุทธ ทูมมานนท์
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายสุทธารักษ์ ชีร์จันทิก
นักวิชาการคลัง 6 กระทรวงการคลัง
2. นายชนิสร์ คล้ายสังข์
นักกฎหมายกฤษฎีกา 7ว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
3. นายไพโรจน์ วงศ์สมิทธิ์ ที่ปรึกษา
4. นาวาโทวิรุฬห์ โชติบุตร ที่ปรึกษา
5. นางสาวภคินี พราหมณ์เทศ ที่ปรึกษา
6. นายสาธิต ศรีเกษมวงศ์ ที่ปรึกษา
7. นายปัญญา ส่งเจริญ ที่ปรึกษา
นายพลเชษฐ์ โกมลสิทธิเวช ที่ปรึกษา
8. นายวินิจ ปิณฑวนิช
ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ท่าเรือแหลมฉบัง
9. นายบัญชา อภัย
ผู้อำนวยการกองแผนงาน ท่าเรือแหลมฉบัง

เริ่มประชุมเวลา 09.30 น.

ประธานฯ กล่าวเปิดประชุม และเสนอที่ประชุมพิจารณาเรื่องตามระเบียบวาระ ดังนี้

วาระที่ 1 เรื่องที่ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ
- ไม่มี -

วาระที่ 2 เรื่องรับรองรายงานการประชุม

เลขานุการฯ เสนอที่ประชุมฯ รับรองรายงานการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก
เอกชนร่วมลงทุนฯ ครั้งที่ 10/2547 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2547

นายวรพงศ์ ขอแก้ไขรายงานการประชุม หน้า 12 จากตัวเลข รวมส่วนของ
ผู้ถือหุ้น กลุ่มบริษัท Hutchison Port Holdings Limited จาก 77,685.680.0 เป็น 77,685.68
ล้านบาท

ที่ประชุม รับรองรายงานการประชุม ครั้งที่ 10/2547 เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2547
ตามที่แก้ไขแล้ว

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อทราบ

- ไม่มี -

วาระที่ 4 เรื่องเพื่อพิจารณา

4.1 การเปิดพิจารณาของเอกสารข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ของผู้ยื่นข้อเสนอ ที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกในข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1)

ประธานแจ้งที่ประชุมว่า จากการประชุมในครั้งที่ผ่านมา ที่ประชุมมีมติให้ กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ชัคเชส จำกัด, บริษัท สิงคไทย จำกัด และกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX), และบริษัท Hutchison Port (Thailand) จำกัด (HPT) ผ่านเกณฑ์ข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) และมีมติให้เชิญผู้ผ่านเกณฑ์ข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) มาร่วมทำการเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ในวันนี้ นั้น ก่อนที่จะมีการเชิญผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย มาร่วมเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ในลำดับต่อไป จึงขอให้ที่ประชุมซักซ้อมความเข้าใจในประเด็นที่อาจมีข้อสงสัย เพื่อให้มีความเข้าใจที่ตรงกัน

ที่ปรึกษาเสนอความเห็นว่ เพื่อให้การดำเนินการเปิดซองเอกสารข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ในครั้งนี้เป็นไปอย่างโปร่งใสในทุกขั้นตอน เห็นควรเชิญผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย ร่วมกับผู้แทนคณะกรรมการคัดเลือกเอกชน และตัวแทนที่ปรึกษา ไปร่วมนำซองเอกสารฯ ออกจากห้องมั่นคงของกองคลัง การท่าเรือฯ มายังห้องประชุมด้วย เพื่อให้ทุกฝ่ายรับรู้สภาพการจัดเก็บซองเอกสารฯ

นายสุรารักษ์ฯ ขอซักซ้อมความเข้าใจว่า หลังจากทำการเปิดซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) เพื่อทำการขานตัวเลขข้อเสนอด้านการเงินต่อหน้าตัวแทนของทุกฝ่ายที่พร้อมอยู่ในห้องประชุม เพื่อรับทราบ และให้ผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย ยืนยันความถูกต้องของตัวเลขทางการเงินที่เสนอมาว่าถูกต้องตรงกับที่ได้ขานในที่ประชุม แล้ว ในขั้นต่อไปจะต้องให้กรรมการทุกท่านลงลายมือชื่อกำกับไว้ในเอกสารข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ทุกแผ่น ต่อหน้าผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย หลังจากนั้นต้องให้ที่ปรึกษาทำการตรวจสอบด้วยว่า ตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่ปรากฏในของหมายเลข 2 ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย ถูกต้องตรงกับตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่จ่ายให้แก่การท่าเรือฯ ที่ปรากฏในแผนธุรกิจด้วยหรือไม่ ซึ่งที่ประชุมเห็นพ้องด้วยกับที่นายสุรารักษ์ฯ เสนอแนะ

ต่อจากนั้น ประธานฯ ได้มอบหมายให้กรรมการ ซึ่งเป็นผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, กรรมการและเลขานุการ พร้อมด้วยที่ปรึกษา ร่วมกับผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอ ทั้ง 2 ราย ไปร่วมนำซองเอกสารฯ ออกจากห้องมั่นคงของกองคลัง มายังห้องประชุมด้วย และได้ให้ฝ่ายเลขานุการฯ บันทึกภาพการนำเอกสารซองข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2) ออกจากห้องมั่นคง เพื่อมาทำการเปิดในห้องประชุมด้วย

เมื่อพร้อมแล้ว ประธานฯ ได้ให้ฝ่ายเลขานุการฯ เชิญผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย ไปร่วมนำซองเอกสารหมายเลข 2 ออกจากห้องมั่นคงของกองคลัง มายังห้องประชุม แล้วทำการตรวจสอบสภาพของซองข้อเสนอฯ ซึ่งผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย มีความพอใจในสภาพของซองข้อเสนอฯ จากนั้นได้ทำการเปิดซองฯ และประธานฯ ได้ทำการขานตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย เพื่อให้ทุกฝ่ายในที่ประชุมรับทราบพร้อมๆ กัน ดังนี้

1) กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซัดเซส จำกัด, บริษัท สิงคไทย จำกัด เสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.1 ล้านบาท ซึ่งถูกต้องตรงกับที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขขอบเขตของโครงการ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญารวมเป็นเงิน 6,236 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,000.3 ล้านบาท

ประธานฯ ได้สอบถามผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ว่าตัวเลขที่ได้ขานให้ที่ประชุมทราบ ถูกต้องตรงกันกับที่ได้เสนอมาหรือไม่ ซึ่งผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ยืนยันว่าถูกต้อง

2) กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX), และบริษัท Hutchison Port (Thailand) จำกัด (HPT) เสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910 ล้านบาท ซึ่งถูกต้องตรงกับที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขขอบเขตของโครงการ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญารวมเป็นเงิน 8,898.00 ล้านบาท

ประธานฯ ได้สอบถามผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ว่าตัวเลขที่ได้ขานให้ที่ประชุมทราบ ถูกต้องตรงกันกับที่ได้เสนอมาหรือไม่ ซึ่งผู้แทนของกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ยืนยันว่าถูกต้อง

เมื่อได้รับการยืนยันตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอมาในซองหมายเลข 2 จากตัวแทนของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 ราย ต่อหน้าทุกฝ่ายที่อยู่พร้อมกันในที่ประชุมแล้ว ประธานฯ พร้อมด้วยกรรมการทุกท่าน ได้ทำการลงลายมือชื่อกำกับไว้ในเอกสารข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 ราย ในทุกแผ่น ต่อหน้าผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 ราย

หลังจากนั้น ที่ประชุมได้เชิญผู้แทนของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 ราย ออกจากห้องประชุม เพื่อให้ที่ประชุมได้ใช้เวลาในการพิจารณาให้คะแนนข้อเสนอด้านผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ซองหมายเลข 2) ตามหลักเกณฑ์ที่ได้วางไว้ โดยให้ที่ปรึกษา ทำการตรวจสอบตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอมาว่าถูกต้องตรงกันกับที่ปรากฏในแผนธุรกิจ ซึ่งอยู่ในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ซองหมายเลข 1) ที่ได้ทำการเปิดพิจารณาไปแล้ว หรือไม่ พร้อมทั้งให้ที่ปรึกษาทำการคำนวณตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน ให้เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ณ ต้นสัญญา ในอัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่ 10% เพื่อทำการเปรียบเทียบให้คะแนนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้แล้ว

หลังจากที่ปรึกษาได้ใช้เวลาตรวจสอบและคำนวณตัวเลขแล้วเสร็จ จึงได้รายงานที่ประชุมดังนี้

1) ได้ตรวจสอบแล้ว ตัวเลขข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอมาในซองหมายเลข 2 ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 ราย ถูกต้องตรงกันกับตัวเลขผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินที่เสนอจ่ายให้การทำเรือฯ ที่ปรากฏในแผนธุรกิจ ซึ่งอยู่ในซองข้อเสนอทางเทคนิค (ซองหมายเลข 1) ที่ได้ทำการเปิดพิจารณาไปแล้ว

2) ได้ทำการคำนวณตัวเลข ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินให้เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ ต้นสัญญา ในอัตราส่วนลด (Discount Rate) ที่ 10% ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ทั้ง 2 รายแล้ว ปรากฏผลดังนี้ :-

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited เสนอเสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในขอบเขตโครงการฯ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญารวมเป็นเงิน 6,236.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,000.31 ล้านบาท

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited เสนอผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในขอบเขตโครงการฯ (TOR) และเสนอผลประโยชน์ตอบแทน

เพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญารวมเป็นเงิน 8,898.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,381.02 ล้านบาท

(3) เมื่อทำการให้คะแนนข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงิน (ของหมายเลข 2) ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ได้คะแนนในส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) จำนวน 14 คะแนน และได้คะแนนในส่วนของ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) อีก 6 คะแนน รวมเป็น 20 คะแนน ในขณะที่กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ได้คะแนนในส่วนของผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) จำนวน 14 คะแนน และได้คะแนนในส่วนของ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) อีก 4.35 คะแนน รวมเป็น 18.35 คะแนน

ดังนั้น เมื่อรวมคะแนนทั้งในส่วนของการข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) และ ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) แล้ว ปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ได้คะแนนรวม 94.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน ในขณะที่กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ได้คะแนนรวม 87.73 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน

ที่ประชุมพิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบ ผลการให้คะแนนรวม ในส่วนของข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) และ ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ของกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX), และบริษัท Hutchison Port (Thailand) จำกัด (HPT) ได้คะแนนรวม 94.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน และกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัยแพลงเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซิตี้เซส จำกัด, บริษัท สิงคไทย จำกัด ได้คะแนนรวม 87.73 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน

มติที่ประชุม เห็นชอบผลการให้คะแนนรวม ในส่วนของข้อเสนอทางเทคนิค (ของหมายเลข 1) และ ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน (ของหมายเลข 2) ของผู้ยื่นข้อเสนอฯ ดังนี้ :-

1) กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Port (Thailand) จำกัด (HPT) ได้คะแนนรวม 94.99 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน

2) กลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited, บริษัท มีชัย แพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด, บริษัท บางกอก ซัดเซส จำกัด และบริษัท สิงคไทย จำกัด ได้คะแนนรวม 87.73 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน

4.2 การพิจารณาตัดสินผู้ชนะการคัดเลือก และการเจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของประเทศ

ที่ประชุมพิจารณาคะแนนรวมของผู้ยื่นข้อเสนอทั้ง 2 ราย เพื่อทำการจัดลำดับ แล้ว เห็นควรจัดลำดับกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ซึ่งมีคะแนนรวมสูงสุด เป็นลำดับที่ 1 และกลุ่มกิจการร่วมค้า PSA Corporation Limited ซึ่งมีคะแนนรวมรองลงมา เป็นลำดับที่ 2 เพื่อเชิญผู้ยื่นข้อเสนอ ที่ได้รับการจัดลำดับที่ 1 มาทำการเจรจาต่อรอง ตามที่กำหนดไว้ในขอบเขตของโครงการ (TOR) ข้อ 5.7.1 ต่อไป

ก่อนที่จะมีการเชิญกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ผู้ยื่นข้อเสนอ ที่ได้รับการจัดลำดับเป็นที่ 1 มาทำการเจรจาต่อรอง ที่ประชุมได้ร่วมกันกำหนดประเด็นข้อต่อรองที่จะเสนอให้ผู้แทนของกิจการร่วมค้าฯ พิจารณา สรุปได้ดังนี้ :-

1) ขอให้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เพิ่มขึ้น จากเดิมที่เสนอจ่ายให้ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 8,898.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,381.02 ล้านบาท ให้เพิ่มเป็นจ่ายตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท

2) ขอให้ปรับระยะเวลา การเริ่มจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) จากเดิมที่เริ่มจ่ายในปีที่ 11 ของสัญญาเป็นต้นไป เป็นให้เริ่มจ่ายตั้งแต่ปีที่ 8 ซึ่งเป็นปีแรกที่มีรายได้จากการประกอบการทำงานเรือชุด D เป็นต้นไป

3) ขอให้จัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้า ทดแทนของเดิมที่หมดอายุใช้งาน ตามอายุการใช้งานจริง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Gantry Crane) ขอให้จัดซื้อทดแทนภายใน 20 ปี หลังจากเริ่มใช้งาน

4) ขอให้เสนอรายละเอียด คุณสมบัติของบุคลากรด้านการ ตลาดเพิ่มเติม เพื่อให้การทำเรือฯ มีความมั่นใจยิ่งขึ้นว่าจะสามารถดำเนินการตามแผนธุรกิจที่เสนอไว้ได้เป็นอย่างดี

5) ขอให้หนังสือยืนยัน ในลักษณะเป็นการรับรองตนเองว่าไม่เป็นผู้ได้รับ เอกสิทธิ์หรือความคุ้มกันซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย และไม่เป็นผู้ถูกแจ้งเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการ หรือห้ามเข้าเสนอราคากับทางราชการ

ต่อจากนั้น ที่ประชุมได้เชิญผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ผู้ยื่นข้อเสนอฯ ที่ได้รับการจัดลำดับเป็นที่ 1 มาทำการเจรจาต่อรอง โดยประธานฯ ได้ให้ที่ปรึกษาตรวจสอบว่าผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ที่มาทำการเจรจาต่อรองในครั้งนี้ มีอำนาจเต็มที่จะทำการเจรจาต่อรองหรือไม่ ซึ่งจากการตรวจสอบปรากฏว่า ผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้าฯ มีหนังสือมอบอำนาจถูกต้องระบุว่าเป็นผู้มีอำนาจในการเจรจาต่อรองในครั้งนี้ในนามกลุ่มกิจการร่วมค้าได้

ต่อจากนั้น ที่ประชุมได้ยื่นข้อต่อรองทั้ง 5 ประเด็น ตามที่ได้พิจารณาเตรียมการกันไว้แล้ว เพื่อให้ผู้แทนกลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited พิจารณา ซึ่งปรากฏว่า กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited ยินยอมจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เพิ่มขึ้น รวมทั้งยินยอมตามเงื่อนไขการต่อรองอื่นๆ ทุกประการ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ยื่นข้อเสนอดังกล่าวข้างต้น และจะทำหนังสือยืนยันการยอมรับเงื่อนไขการเจรจาต่อรองในครั้งนี้ เสนอคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ไว้เป็นหลักฐานต่อไป

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาแล้ว จึงมีมติเป็นเอกฉันท์ ให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ และให้ฝ่ายเลขานุการฯ เตรียมเรื่องสรุปผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำงานเรือทั้ง 6 ท่า ในครั้งนี้ เพื่อให้กรรมการทุกท่านลงนาม เสนอ รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 90 วัน นับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ต่อไป

มติที่ประชุม

1. เห็นชอบให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ โดยให้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV 10%) ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท และ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท รวมเป็นผลประโยชน์ตอบแทนที่การทำเรือฯ จะได้รับทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงิน 61,924.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน

10,132.31 ล้านบาท และปฏิบัติตามข้อเสนอต่างๆ ตามที่ได้เสนอมาในแผนธุรกิจและตามผลการเจรจาต่อรองกับคณะกรรมการฯ ในครั้งนี้ด้วย

2. ให้ฝ่ายเลขานุการฯ เตรียมเรื่องสรุปผลการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ เพื่อให้กรรมการทุกท่านลงนาม เสนอ รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 90 วัน นับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2535 ต่อไป

วาระที่ 5 เรื่องอื่นๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุมเวลา 12.30 น.

(ลงชื่อ)



(นายบัญชา อภัย)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

ผู้ตรวจงานการประชุม

17 กันยายน 2547

(ลงชื่อ)



(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจงานการประชุม

17 กันยายน 2547

WORLD CLASS HUB PORT PARTNERSHIP

ความร่วมมือเพื่อพัฒนาศูนย์กลางท่าเรือระดับโลก

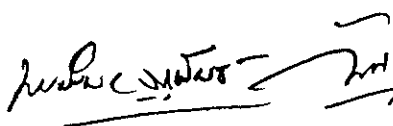
ท่าเรือแหลมฉบัง
การทำเรือแห่งประเทศไทย
เอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุน
ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

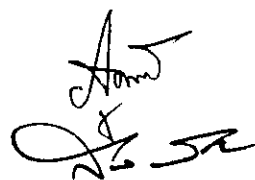
ของหมายเลข 2

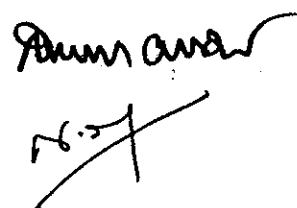
เอกสารแนบ ง

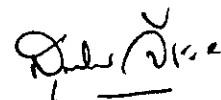
ยื่นโดย:

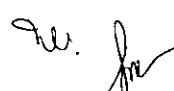
PSA Corporation Limited
บริษัท บางกอก ซิตี้เชส จำกัด
บริษัท มีชัยแพนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด
บริษัท สิงคไทย จำกัด









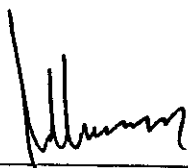




ท่าเรือแหลมฉบัง
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3
ข้อเสนอการร่วมลงทุนจัดทำโดย
กิจการร่วมค้าฯ โดย
PSA Corporation Limited

ของหมายเลข 2
ข้อเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน

ข้อเสนอการร่วมลงทุนจัดทำและลงนามโดยกิจการร่วมค้าดังต่อไปนี้:

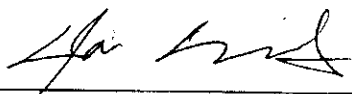


ชื่อบริษัท: PSA Corporation Limited
ผู้มีอำนาจลงนาม:



ชื่อบริษัท: บริษัท มีชัยพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด
ผู้มีอำนาจลงนาม:

Meechai Planner (Thailand)
บริษัท มีชัยพลนเนอร์ (ไทยแลนด์) จำกัด Co., Ltd.

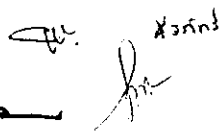
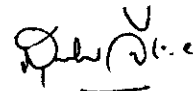
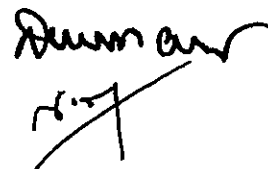


ชื่อบริษัท: บริษัท บางกอก ซัคเซส จำกัด
ผู้มีอำนาจลงนาม:

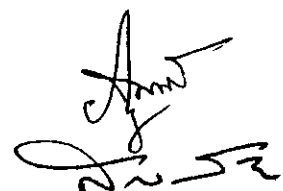
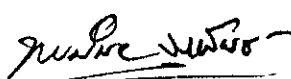


ชื่อบริษัท: บริษัท สิงคไทย จำกัด
ผู้มีอำนาจลงนาม:

Singathai Ltd.

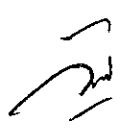
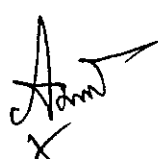
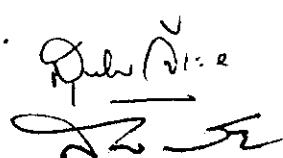
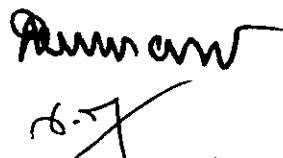
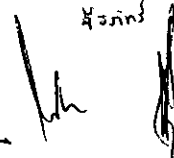


 **BANGKOK
SUCCESS** CO., LTD.



เอกสารแนบ ง

แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน
ของผู้ยื่นข้อเสนอมหา

นายประสิทธิ์  
นายประสิทธิ์  
 

เอกสารแนบ ง

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ

ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

แบบแสดง

การเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอม

คุณหญิงกมล คุณ คุณ
คุณ คุณ คุณ
คุณ คุณ คุณ

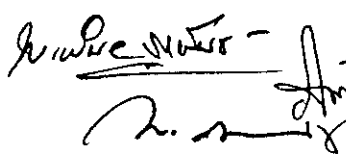
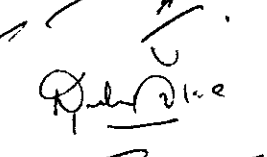
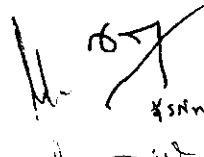
ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB

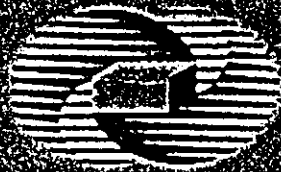
ข้าพเจ้าขอเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB โดยไม่มีเงื่อนไข ตามตารางข้างล่างนี้

หน่วย : ล้านบาท

ปีที่ ดำเนินการ	ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) กำหนดโดย PMB	ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนองาน	รวม
1	-	0	0
2	-	0	0
3	170	0	170
4	270	0	270
5	360	0	360
6	500	61	561
7	720	88	808
8	820	100	920
9	990	121	1,111
10	1,000	122	1,122
11	1,300	159	1,459
12	1,300	159	1,459
13	1,300	159	1,459
14	1,300	159	1,459
15	1,690	206	1,896
16	1,690	206	1,896
17	1,690	206	1,896
18	1,690	206	1,896
19	2,200	268	2,468
20	2,200	268	2,468
21	2,200	268	2,468
22	2,200	268	2,468
23	2,860	349	3,209
24	2,860	349	3,209
25	2,860	349	3,209
26	2,860	349	3,209
27	3,720	454	4,174
28	3,720	454	4,174
29	3,720	454	4,174
30	3,720	454	4,174
รวมทั้งหมด	51,910	6,236	58,146
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	8,732.1	1,000.3	9,732.5

การคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี ประมาณการจากรายได้ ผลการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานธุรกิจที่เสนอ และเป็นไปตามฐานของจำนวนปีที่ลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ

 Ruman
 R. Sany
 R. Sany
 R. Sany



ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้างบริหาร และ
ประกอบการท่าเทียบเรือ
A3, C1, C2, D1, D2 และ D3
ของท่าเรือแหลมฉบัง

โดย

HUTCHISON PORT HOLDINGS LIMITED

บริษัท ฮัทชิสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท เลิกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด



เอกสารของหมายเลข 2

ต้นฉบับ

(Handwritten signatures and stamps)
The bottom section of the document contains several handwritten signatures and stamps. On the left, there is a signature that appears to be "นาย...". In the center, there is a signature that looks like "นาย...". To the right of that, there is a signature that looks like "นาย...". Further right, there is a signature that looks like "นาย...". On the far right, there is a signature that looks like "นาย...". There are also some stamps and other markings, including a date "16/11/97" and a signature "นาย...".

เอกสารแนบ ง

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ข้อเสนอการร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ

ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

แบบแสดง

การเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอ



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including "Am", "Rum", and "Rum am".

ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB

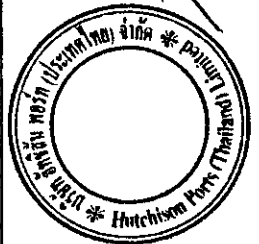
ข้าพเจ้าขอเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB โดยไม่มีเงื่อนไข ตามตารางข้างล่างนี้

หน่วย : ล้านบาท

ปีที่ดำเนินการ	ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) กำหนดโดย PMB	ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม รายปี (Additional Fee) เสนอโดยผู้ยื่นข้อเสนอฯ	รวม
1	-	-	-
2	-	-	-
3	170	-	170
4	270	-	270
5	360	-	360
6	500	-	500
7	720	-	720
8	820	-	820
9	990	-	990
10	1,000	-	1,000
11	1,300	294	1,594
12	1,300	328	1,628
13	1,300	362	1,662
14	1,300	398	1,698
15	1,690	436	2,126
16	1,690	472	2,162
17	1,690	472	2,162
18	1,690	472	2,162
19	2,200	472	2,672
20	2,200	472	2,672
21	2,200	472	2,672
22	2,200	472	2,672
23	2,860	472	3,332
24	2,860	472	3,332
25	2,860	472	3,332
26	2,860	472	3,332
27	3,720	472	4,192
28	3,720	472	4,192
29	3,720	472	4,192
30	3,720	472	4,192
รวมทั้งหมด	51,910	8,898.00	60,808.00

การคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี ประมาณการจากรายได้ ผลการดำเนินงาน ตามแผน
การดำเนินธุรกิจที่เสนอ และเป็นไปตามฐานของจำนวนปีที่ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ

[Handwritten signatures and notes]



[Handwritten signatures and notes]

ด่วนที่สุด

20 กันยายน 2547

เรื่อง การยืนยันผลการเจรจาต่อรองด้านราคา

เรียน ประธานคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ตารางการชำระผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปีที่ตกลงไว้ในการเจรจาต่อรองด้านราคา เมื่อ 17 กันยายน 2547
2. ประวัติบุคคลากรที่รับผิดชอบด้านการตลาดของโครงการ

ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการทำงานเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบังได้เชิญ กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท อัทฉิตัน พอร์ตโฮลดิ้ง จำกัด , บริษัท อัทฉิตัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เล็กซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด ไปทำการเจรจาต่อรองด้านราคาเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2547 ณ ห้องประชุม 1601 ตึกการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งได้ข้อยุติแล้ว และคณะกรรมการฯ ให้กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ทำหนังสือยืนยันผลการเจรจาต่อรองเสนอต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเป็นหลักฐานยืนยันข้อยุตินั้น

กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ขอยืนยันผลการเจรจาต่อรองด้านราคา และข้อตกลงที่ได้ตกลงกับคณะกรรมการฯ เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2547 ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ตกลงชำระผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปีตามที่คณะกรรมการฯ ขอให้ชำระเพิ่มจากข้อเสนอเดิมที่เสนอไว้ในข้อเสนอการประกวดราคา โดยการชำระผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปีรวม 30 ปี เป็นเงิน 10,014,000,000 บาท (หนึ่งหมื่นสิบล้านบาท) เมื่อคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิที่อัตราดอกเบี้ย 10 คิดเป็นมูลค่า 1,400,178,404 บาท (หนึ่งพันสี่ร้อยล้านบาทหนึ่งแสนเจ็ดหมื่นแปดพันสี่ร้อยสี่บาท) รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

2. กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ยืนยันว่า ไม่มีเอกสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย และไม่เป็นผู้ถูกจ้างเวียนชื่อผู้ทำงานของทางราชการหรือห้ามเข้าเสนอราคากับทางราชการ แต่อย่างใด

3. กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ยืนยันว่า จะก่อสร้างท่าเทียบเรือให้แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการดังนี้ คือ ท่าเทียบเรือ A3 ภายใน 18 เดือน ท่าเทียบเรือ C1 และ C2 ภายใน 3 ปี และท่าเทียบเรือ D1, D2 และ D3 ภายใน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา

4. กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ยืนยันว่า จะทำการเปลี่ยนปั้นจั่นหน้าท่าเมื่อมีอายุการใช้งานครบ 20 ปี

5. กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ มีบุคคลากรที่รับผิดชอบด้านการตลาดดังนี้ คือ

5.1 Global Level คือ Mr. Ip Sing Chi (Eric)

5.2 Regional Level คือ Mr. Chai Yune Loong (Roger)

5.3 Local Level คือ เรือโท มาโนช ปาลิไลยก์

สำหรับประวัติบุคคลากรทั้ง 3 นายนี้ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

จึงเรียนมาเพื่อ โปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

บริษัท ฮัทชีสัน พอร์ต โฮลดิ้ง จำกัด

(นาย วิชิต ชุนสูง)

ผู้รับมอบอำนาจ

(นาย มาโนช ปาติไลยกุล)

ผู้รับมอบอำนาจ



บริษัท ฮัทชีสัน พอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด

(นาย วิชิต ชุนสูง)

กรรมการผู้มีอำนาจ

บริษัท เล็กซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด

(นาย มาโนช ปาติไลยกุล)

ผู้รับมอบอำนาจ



ผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรายปีที่จ่ายให้ PMB

ตามที่ตกลงกับคณะกรรมการคัดเลือกเมื่อ 17 กันยายน 2547 ณ ห้องประชุม 1601 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

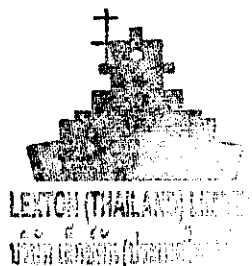
หน่วย : บาท

ปีดำเนินการ	ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) กำหนดโดย PMB	ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม รายปี (Additional Fee)	รวม
1	-	-	-
2	-	-	-
3	170,000,000	-	170,000,000
4	270,000,000	-	270,000,000
5	360,000,000	-	360,000,000
6	500,000,000	-	500,000,000
7	720,000,000	-	720,000,000
8	820,000,000	40,000,000	860,000,000
9	990,000,000	40,000,000	1,030,000,000
10	1,000,000,000	90,000,000	1,090,000,000
11	1,300,000,000	150,000,000	1,450,000,000
12	1,300,000,000	150,000,000	1,450,000,000
13	1,300,000,000	303,000,000	1,603,000,000
14	1,300,000,000	358,000,000	1,658,000,000
15	1,690,000,000	405,000,000	2,095,000,000
16	1,690,000,000	405,000,000	2,095,000,000
17	1,690,000,000	405,000,000	2,095,000,000
18	1,690,000,000	405,000,000	2,095,000,000
19	2,200,000,000	495,000,000	2,695,000,000
20	2,200,000,000	495,000,000	2,695,000,000
21	2,200,000,000	495,000,000	2,695,000,000
22	2,200,000,000	495,000,000	2,695,000,000
23	2,860,000,000	495,000,000	3,355,000,000
24	2,860,000,000	684,000,000	3,544,000,000
25	2,860,000,000	684,000,000	3,544,000,000
26	2,860,000,000	684,000,000	3,544,000,000
27	3,720,000,000	684,000,000	4,404,000,000
28	3,720,000,000	684,000,000	4,404,000,000
29	3,720,000,000	684,000,000	4,404,000,000
30	3,720,000,000	684,000,000	4,404,000,000
รวมทั้งหมด	51,910,000,000	10,014,000,000	61,924,000,000
NPV 10%	8,732,142,239	1,400,178,404	10,132,320,644



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



ประวัติบุคคลากรที่รับผิดชอบด้านการตลาดของโครงการ

1. Ip Sing Chi, Eric, Marketing Director, Hongkong International Terminals

Ip sing Chi, Eric ดำรงตำแหน่ง Managing Director ของ HIT Eric ได้เข้าร่วมงานกับ Hongkong International Terminals (“HIT”) ตั้งแต่ปี 1993 ในตำแหน่ง General Manager-Commercial และในปี 1998 ได้รับการเลื่อนตำแหน่งเป็น Managing Director ซึ่งเป็นตำแหน่งในปัจจุบัน และในปี 2001 ได้รับการแต่งตั้งให้เป็น Managing Director ของบริษัท Hutchison South China Ports, ดูแลท่าเรือ HPH ในบางส่วนของประเทศจีน ในขณะที่ยังคงดำรงตำแหน่ง Managing Director ของ HIT อยู่ด้วยเช่นกัน

Mr. Ip รับผิดชอบดูแลบริษัท HIT , Mid-Stream Holdings, COSCO-HIT, River Trade Terminal, Guanlan Inland Container Depots และ Yantian International Container Terminals. นอกจากนั้นแล้วยังดำรงตำแหน่งเป็น Head of Commercial ในเขตภาคพื้นเอเชียของ HPH อีกด้วย

หลังจากสำเร็จการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต จากประเทศสหราชอาณาจักร ในปี 1980 Mr. Ip ได้เริ่มต้นอาชีพการทำงานใน Shipping Industry. และนับแต่วันนั้นมาเขาได้รับตำแหน่งต่างๆในระดับผู้บริหาร ซึ่งในที่สุดกลายเป็นผู้นำคนสำคัญในด้านการทำธุรกิจการเดินเรือ

หน้าที่นอกเหนือจากการเป็นผู้ให้คำปรึกษาและให้ข้อมูลแล้ว Mr. Ip ยังเป็นสมาชิกใน Hong Kong Port Development Council, Port Development Committee รวมถึง Hong Kong Logistics Development Council อีกด้วย และยังเคยเป็นประธานผู้ก่อตั้งสมาคม Hong Kong Container Terminal Operators ทำหน้าที่ให้องค์กรตั้งแต่ปี 2000 ถึง 2001

Mr. Ip จะรับผิดชอบดูแลด้านการตลาดของโครงการในระดับ Global Level

2. Chai Yune Loong, Roger, Regional Director, HPH

ปัจจุบัน Mr. Roger ดำรงตำแหน่ง Regional Director, Hutchison Port Holdings และ Director ของบริษัท Thai Laemchabang Terminal (“TLT”) รับผิดชอบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ นอกจากนี้แล้ว Roger ยังรับผิดชอบท่าเทียบเรือของ HPH ในประเทศมาเลเซีย และพม่าอีกด้วย ในขณะที่เดียวกันก็ดำรงตำแหน่ง Head of Business Development for South East Asia.

Mr. Roger เคยทำงานกับบริษัท Johnson & Johnson Medical Supplies Division ในตำแหน่ง Regional Senior Vice President ซึ่งตั้งอยู่หาดใหญ่ ประเทศไทย และก่อนหน้านี้เคยดำรงตำแหน่ง General Manager ของบริษัท Private Equity at Peregrine Investments Limited ในฮ่องกง และเคยดำรงตำแหน่ง Finance and Commercial Director ของบริษัท Fujitsu Singapore

Mr. Roger จะเป็นผู้รับผิดชอบดูแลด้านการตลาดของโครงการในระดับ Regional Level




3. เรือโท มาโนช ปาลีโดยก์, Assistant General Manager, Thai Laemchabang Terminal

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง Assistant General Manager ของบริษัท Thai Laemchabang Terminal ดูแลรับผิดชอบในแผนก Commercial , Operations และ IT ทั้งหมด ในด้านการตลาดของ TLT เรือโท มาโนชฯ รับผิดชอบการตลาดทั้งหมดและสามารถเพิ่มปริมาณตู้สินค้าจาก 18,000 TEU ในปีแรกของการประกอบการ เป็น 180,000 TEU ในปีที่สอง และในปีนี้คาดว่าจะปริมาณตู้สินค้าจะมีปริมาณถึง 380,000 – 400,000 TEU

เรือโท มาโนชฯ มีความรู้ความชำนาญพร้อมด้วยประสบการณ์ในท่าเรือ เคยดำรงตำแหน่ง เป็น Documentation Manager ในบริษัทท่าเทียบเรือเอกชนแห่งหนึ่งมาก่อน และก่อนหน้านี้เคยดำรงตำแหน่งเป็น Deputy Director of Marine Division ของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งได้มีส่วนช่วยในการพัฒนาโครงการและแผนการพัฒนาหลักของท่าเรือแหลมฉบังด้วยเช่นกัน

เรือโท มาโนชฯ จะเป็นผู้รับผิดชอบดูแลด้านการตลาดของโครงการในระดับ Local Level



สำเนาฉบับ



ที่ ทลณ 06/ 344

การทำเรือแห่งประเทศไทย

444 ถนนท่าเรือ แขวงคลองเตย
เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

๒ กรกฎาคม 2547

เรื่อง ขออนุมัติโครงการสำรวจร่างสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ เอ.3 ซี.1 ซี.2 ดี.1 ดี.2 และ ดี.3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

เรียน อัยการสูงสุด

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาประกาศ คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และ
ประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
เรื่อง การเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ
A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง
2. เอกสารขอบเขตโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่ง
ประเทศไทย
3. ร่างสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ เอ.3 ซี.1 ซี.2 ดี.1
ดี.2 และ ดี.3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

ด้วย การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกาศประกวดราคาให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง
บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง โดยกำหนด
ยื่นและเปิดข้อเสนอย ในวันที่ 1 กันยายน 2547 และคาดว่าจะพิจารณาผลได้ผู้ผ่านคัดเลือกตลอดจนทำ
สัญญาให้แล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2547 รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1. และ 2.

การทำเรือฯ จึงใคร่ขออนุมัติหรืออัยการสูงสุดได้กรุณาพิจารณาตรวจร่างสัญญา
ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ เอ.3 ซี.1 ซี.2 ดี.1 ดี.2 และ ดี.3 ณ ท่าเรือแหลม
ฉบัง ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.ก่อนลงนามในสัญญา ทั้งนี้ การท่าเรือฯ ได้มอบหมายให้ นายวินิจ ปิณฑวนิช
ผู้อำนวยการกองนิติการและจัดการทรัพย์สิน ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นผู้ประสานในรายละเอียด
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและกรุณาแจ้งผลให้ทราบด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีรยุทธ ทุมมานนท์)
ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ได้รับต้นฉบับหนังสือไว้แล้ว

ชื่อ.....อ.ว.ร.อ.น. ผู้รับ

วันที่ 28 ก.ค. 2547 10.20

ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย

โทร.0-3840-9181

โทรสาร 0-3849-142

กรรมา.....รับแจ้ง.....
.....รับแจ้ง.....

ขอบเขตงานของที่ปรึกษาและระยะเวลาการให้บริการ

ดำเนินการศึกษาและวิเคราะห์โครงการในการให้เอกชนลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบ การทำเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการขั้นที่ 2 ทำเรือแหลมฉบัง โดยกำหนดระยะเวลาการศึกษาให้ แล้วเสร็จภายใน 150 วัน นับตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2546 – วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2547 ดังนี้

- ทำเทียบเรือตู้สินค้า C1
- ทำเทียบเรือตู้สินค้า C2
- ทำเทียบเรือตู้สินค้า C1 และ C2 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน ซึ่งมีความยาวหน้าท่า 1,200 เมตร
- ทำเทียบเรือตู้สินค้า D3, D2 และ D1 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน ซึ่งมีความยาวหน้า ท่า 1,700 เมตร
- ทำเทียบเรือตู้สินค้า D3 และ D2 ซึ่งมีความยาวหน้าท่า ๆ ละ 500 เมตร
- ทำเทียบเรือตู้สินค้า D1 ซึ่งมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร

โดยต้องมีรายละเอียดตามประเด็นหัวข้อที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติกำหนด

**โครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า C1, ทำเทียบเรือตู้สินค้า C2
และโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า C1 และC2 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน**

ขอบเขตงาน	ทำฯ C1	ทำฯ C2	ทำฯ C1+C2
1.ความสอดคล้องของโครงการ 1.1 กรอบนโยบาย: ศึกษาและวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการต่อ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ - นโยบายของรัฐบาล 1.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม : ศึกษาและวิเคราะห์ผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับระบบ เศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยโดยส่วนรวม 1.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นทั้งในสาขาเดียวกันและสาขาอื่น 1.4 ความพร้อมของหน่วยงาน : ศึกษาและวิเคราะห์ความพร้อมทางด้านบุคลากรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานของรัฐที่จะเข้าร่วมงานกับภาคเอกชน			
2. ความเหมาะสมของโครงการ 2.1 ด้านสถานที่ตั้งโครงการ 2.2 ระบบบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ 2.3 ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินโครงการ 2.4 ความเหมาะสมทางเทคนิค 2.5 ความเหมาะสมทางการเงิน เช่น ประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุน แหล่งที่มาของเงินลงทุน การคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ 2.6 ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์หรือผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่รัฐจะได้รับ			
3. ผลกระทบของโครงการ 3.1 สิ่งแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้ให้บริการ 3.2 การเมืองและความมั่นคงของประเทศ 3.3 การดำเนินงานของเจ้าของโครงการในระยะยาว 3.4 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอื่น นอกจาก พ.ร.บ ว่าด้วยให้การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535			

โครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า C1, ทำเทียบเรือตู้สินค้า C2
และโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า C1 และ C2 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน

ขอบเขตงาน	ทำฯ C1	ทำฯ C2	ทำฯ C1+C2
4.บทบาทของเอกชน 4.1 เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ และประโยชน์ที่เจ้าของโครงการจะได้รับจากการร่วมดำเนินการ 4.2 ทางเลือกรูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐกับเอกชนที่เหมาะสม 4.3 เงื่อนไขของเอกชนที่ต้องการให้รัฐดำเนินการให้ เช่น การขอรับการส่งเสริมการลงทุน การจัดหาที่ดิน การขอให้รัฐเข้าร่วมทุน การคุ้มครองจากรัฐ			
5. ศึกษาและวิเคราะห์ประมาณการ ปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า ในระยะเวลา 30 ปี			

โครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า D3, D2 และ D1 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน
และโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า D3 และ D2 และ D1

ขอบเขตงาน	ทำฯ D3+D2+D1	ทำฯ D3	ทำฯ D2	ทำฯ D1
1.ความสอดคล้องของโครงการ 1.1 กรอบนโยบาย: ศึกษาและวิเคราะห์ความสอดคล้องของโครงการต่อ - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ - นโยบายของรัฐบาล 1.2 สภาพเศรษฐกิจและสังคม : ศึกษาและวิเคราะห์ผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นกับระบบ เศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยโดยส่วนรวม 1.3 ความสอดคล้องกับโครงการอื่นทั้งในสาขาเดียวกันและสาขาอื่น 1.4 ความพร้อมของหน่วยงาน : ศึกษาและวิเคราะห์ความพร้อมทางด้านบุคลากรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานของรัฐที่จะเข้าร่วมงานกับภาคเอกชน				
2. ความเหมาะสมของโครงการ 2.1 ด้านสถานที่ตั้งโครงการ 2.2 ระบบบริการพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโครงการ 2.3 ขั้นตอนและระยะเวลาการดำเนินโครงการ 2.4 ความเหมาะสมทางเทคนิค 2.5 ความเหมาะสมทางการเงิน เช่น ประมาณการค่าใช้จ่ายในการลงทุน แหล่งที่มาของเงินลงทุน การคำนวณผลตอบแทนทางการเงินของโครงการ 2.6 ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์หรือผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่รัฐจะได้รับ				
3. ผลกระทบของโครงการ 3.1 สิ่งแวดล้อมและชุมชน ตลอดจนประชาชนผู้ให้บริการ 3.2 การเมืองและความมั่นคงของประเทศ 3.3 การดำเนินงานของเจ้าของโครงการในระยะยาว 3.4 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับอื่น นอกจาก พ.ร.บ ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535				

โครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า D3, D2 และ D1 โดยรวมเป็นโครงการเดียวกัน
และโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า D3 และ D2 และ D1

ขอบเขตงาน	ทำฯ D3+D2+D1	ทำฯ D3	ทำฯ D2	ทำฯ D1
4.บทบาทของเอกชน 4.1 เหตุผลและความจำเป็นที่ต้องให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ และประโยชน์ที่เจ้าของโครงการจะได้รับจากการร่วมดำเนินการ 4.2 ทางเลือกรูปแบบการร่วมดำเนินการระหว่างรัฐกับเอกชนที่เหมาะสม 4.3 เงื่อนไขของเอกชนที่ต้องการให้รัฐดำเนินการให้ เช่น การขอรับการส่งเสริมการลงทุน การจัดหาที่ดิน การขอให้รัฐเข้าร่วมทุน การคุ้มครองจากรัฐ				
5. ศึกษาและวิเคราะห์ประมาณการ ปริมาณเรือและปริมาณตู้สินค้า ในระยะเวลา 30 ปี				

สัญญา
ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ทำเทียบเรือ เอ.3 ซี.1 ซี.2 ดี.1 ดี.2 และ ดี.3
ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

สัญญานี้จัดทำขึ้น เมื่อวันที่ เดือน พ.ศ.2547 ณ ท่าเรือแหลม
 ฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 ระหว่าง การทำเรือแห่งประเทศไทย โดย
 นายขยส ปาละนิติเสนา รักษาการผู้อำนวยการ การทำเรือแห่งประเทศไทย (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้
 เรียกว่า “กทท” หรือ “PMB”) ฝ่ายหนึ่ง กับ บริษัท
 จำกัด ซึ่งจดทะเบียน เป็นนิติบุคคล ณ สำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร มีสำนักงาน
 ตั้งอยู่เลขที่ ถนน แขวง เขต กรุงเทพมหานคร โดย นาย
 ผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันนิติบุคคล ปรากฏตามหนังสือรับรองของสำนักงานทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท
 กรุงเทพมหานคร ที่ ลงวันที่ พ.ศ. แนบท้ายสัญญานี้ (ซึ่งต่อไปในสัญญานี้
 เรียกว่า “บริษัท” หรือ “TOC”) อีกฝ่ายหนึ่ง

กทท. และบริษัท ได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ข้อ 1. เอกสารอันเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

เอกสารผนวกต่างๆ ซึ่งได้แนบท้ายสัญญานี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญานี้
 ด้วย คือ :-

ผนวก ก: เงื่อนไขของสัญญา

ผนวก ข: เงื่อนไขการชำระเงิน

ผนวก ค: อัตราค่าการทำเรือ

ผนวก ง: บุคคลากรหลักที่รับผิดชอบโครงการ

ผนวก จ: แผนการดำเนินธุรกิจ

ผนวก ฉ: หนังสือค้ำประกัน

: หนังสือค้ำประกันการก่อสร้าง (CONSTRUCTION GUARANTEE)
 และหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติงาน (PERFORMANCE
 GUARANTEE)

ผนวก ช: หนังสือค้ำประกัน

: หนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทน (PAYMENT GUARANTEE)

ผนวก ช: โครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือ

ในกรณีที่ข้อความในเอกสารผนวกต่างๆ ขัดแย้งกับข้อความในเอกสารผนวก ก. ให้ใช้ข้อความในเอกสารผนวก ก. บังคับ และในกรณีที่เอกสารผนวกอื่นขัดแย้งกันเอง บริษัทต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของ กทท.

ข้อ 2. กทท. ยินยอมให้บริษัทลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ เอ.3 ซี.1 ซี.2 ดี.1 ดี.2 และ ดี.3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไข ดังระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้ และในเอกสารผนวกต่างๆ แนบท้ายสัญญา และ บริษัทตกลงเข้าดำเนินการดังกล่าว โดยจัดหาพนักงาน และอุปกรณ์ทั้งหมดดังที่ระบุไว้ในสัญญานี้ และในเอกสารผนวกต่างๆ เพื่อให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล และเป็นที่เชื่อถือไว้วางใจได้

บริษัทตกลงเป็นผู้จัดเก็บรายได้จากการให้บริการต่างๆ และจะชำระเงินในส่วนที่ต้องนำส่งให้แก่ กทท. ดังที่ระบุไว้ในข้อกำหนด และเงื่อนไขของสัญญาฉบับนี้ รวมทั้งในเอกสารผนวกต่างๆ

ข้อ 3. คำบอกกล่าว

คำบอกกล่าวต่างๆ ทั้งหมดภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาฉบับนี้ จะมีผลบังคับใช้เมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายได้รับคำบอกกล่าวนั้นๆ แล้วเท่านั้น โดยส่งไปยังสถานที่ที่อยู่ของคู่สัญญาดังต่อไปนี้เท่านั้น เว้นแต่คู่สัญญาจะได้กำหนดเป็นอย่างอื่น

ฝ่าย การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง

ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา

จังหวัดชลบุรี 20230

โทร. (038) 490000-39

โทรสาร (038) 490142

ฝ่ายบริษัท

บริษัท

จำกัด

เลขที่ ถนน

แขวง เขต

กรุงเทพมหานคร

โทร.

โทรสาร

ข้อ 4. ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวของสัญญา

กทท. และบริษัท ตกลงกันว่าสัญญานี้จะใช้แสดงถึงข้อตกลง ความเข้าใจ และข้อตกลงต่างๆ ของคู่สัญญา และสัญญานี้ จะผนวกเข้าด้วยกัน ร่วมกัน และใช้แทนซึ่งการเจรจาทำความเข้าใจ และความตกลงใดๆ ทั้งก่อนหน้านี้นี้ และที่กำลังดำเนินการเจรจาอยู่ ไม่ว่าจะเป็นลายลักษณ์อักษรหรือโดยวาจา และการแก้ไขเพิ่มเติมใดๆ แห่งสัญญานี้ จะไม่มีผลบังคับหรือผูกพันคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่ประการใด เว้นแต่จะได้กระทำเป็นลายลักษณ์อักษร และได้กระทำขึ้นในลักษณะเดียวกันกับการทำสัญญานี้ หรือเว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญานี้โดยเฉพาะ

ข้อ 5. คู่ฉบับ

สัญญานี้จัดทำขึ้นเป็น 2 (สอง) ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน ฉบับหนึ่งมอบให้แก่ กทท. และอีกฉบับหนึ่งมอบให้แก่บริษัท

เพื่อเป็นพยานหลักฐานในการนี้ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ลงลายมือชื่อ และประทับตรา (ถ้ามี) ไว้ต่อหน้าพยานเป็นสำคัญ

กทท. หรือ PMB

บริษัท หรือ TOC

(ลงชื่อ)

(ลงชื่อ)

(นายชยช ปาละนิติเสนา)

(นาย.....)

รักษาการ ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กรรมการผู้จัดการ

พยาน

พยาน

(ลงชื่อ)

(ลงชื่อ)

(นายธีระยุทธ ทุมมานนท์)

(นาย.....)

ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

(ลงชื่อ)

(ลงชื่อ)

(นาย.....)

(นาย.....)

ผู้อำนวยการกองนิติการปลัดกระทรวงพาณิชย์

ผนวก ก : เงื่อนไขของสัญญา

1. บทบัญญัติทั่วไป (GENERAL CONDITION)

1.1 วัตถุประสงค์ของสัญญา (OBJECTIVE OF CONTRACT)

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port : LCP) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 110 กิโลเมตร เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเลตามแผนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และรองรับความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ เริ่มเปิดดำเนินการโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ท่าเทียบเรือด้านเหนือ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือโดยสาร 1 ท่า (A1) ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ 2 ท่า (A2 และ A3) และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง 2 ท่า (A4 และ A5)
2. ท่าเทียบเรือด้านใต้ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือตู้สินค้า 5 ท่า (B1, B2, B3, B4 และ B5)

และในปี 2547 เริ่มเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C3 ของโครงการท่าเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ให้เอกชนลงทุน บริหารและประกอบการไปแล้วรวม 10 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1, A2, A4, A5, B1, B2, B3, B4, B5 และ C3 ปัจจุบันปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าผ่านท่าของท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยมีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามากกว่าความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง จึงก่อให้เกิดปัญหาความแออัดในปัจจุบัน และจากแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจรวมทั้งนโยบายการเปิดการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ในระดับทวิภาคีจะส่งผลให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมท่าเทียบเรือไว้รองรับปริมาณสินค้าทั่วไปและตู้สินค้าให้เพียงพอ โดยได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) แล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนหินกันดิน (Revetment) และท่าเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ก่อสร้างแล้วเสร็จในส่วนของการถมทะเลและเขื่อนเทียบเรือ (Quay wall) พร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานของทั้งโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง อันเป็นโครงการการลงทุนในกิจการของรัฐ โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535 ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 เห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชน

ชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว เพื่อให้ท่าเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็วในอนาคต ซึ่งการพิจารณาหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน ไม่ได้ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการพิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบไปถึงประชาชนส่วนรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควรคัดเลือกเอกชนที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกันในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวมประกอบกันไป

ด้วยเหตุผลดังกล่าว รัฐบาลจึงได้อนุญาตให้มีการทำสัญญาให้บริษัททำการลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 โดยให้บริษัทจัดเก็บรายได้และนำส่งเป็นผลประโยชน์ตอบแทนแก่รัฐบาล

รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้การทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการทำสัญญาและอนุญาตให้บริษัทเอกชนลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ

1.2 คำนิยาม (DEFINITIONS AND TERMS)

ในสัญญานี้ ถ้ามิได้กำหนดรายละเอียดไว้เป็นอย่างอื่น ให้นิยามความหมายของคำต่างๆ ดังต่อไปนี้

สัญญา (THE CONTRACT) หมายถึง สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่าง การท่าเรือแห่งประเทศไทย กับ บริษัท

ท่าเทียบเรือ (TERMINAL) หมายถึง ท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งบริษัทได้รับอนุญาตให้ดำเนินการตามสัญญา

การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือ กทท. หรือ PMB (PORT MANAGEMENT BODY) หมายถึง องค์การของรัฐบาลที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลไทย ให้ควบคุมดูแลท่าเรือแหลมฉบัง และดำเนินการบริหารงานท่าเรือทั้งหมด รวมทั้งดำเนินงานตามสัญญาที่ผูกพันไว้กับบริษัท

บริษัท หรือ TOC (TERMINAL OPERATION COMPANY) หมายถึง บริษัทที่ดำเนินการประกอบกิจการท่าเทียบเรือตามที่ กทท. กำหนด เพื่อดำเนินงานตามภาระผูกพันแห่งสัญญานี้

ท่าเรือ (PORT) หมายถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรวมถึงส่วนที่เป็นพื้นน้ำและพื้นที่ที่ได้ทำการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ไว้แล้ว ดังที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายและระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังหมายถึงหน่วยงานที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งหมดของ กทท. ตามสัญญานี้ด้วย

สิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือ (PORT FACILITIES) หมายถึง บรรดาเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ กทท. หรือบริษัทจัดหาใช้ในการให้บริการเรือ และการบรรทุกขนถ่ายสินค้าของเรือ

พื้นที่ท่าเรือ (PORT PREMISES) หมายถึง ทรัพย์สินทั้งหมดทั้งในส่วนที่อยู่ในน้ำ สะพานเทียบเรือ อุ้งเรือ เชื้อนเทียบเรือ สถานที่เก็บสินค้า อาคาร และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ในอาณาบริเวณท่าเรือ

พื้นที่ท่าเทียบเรือ (TERMINAL PREMISES) หมายถึง สะพานเทียบเรือ เชื้อนเทียบเรือ สถานที่เก็บสินค้า อาคาร และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ในอาณาบริเวณท่าเทียบเรือที่เป็นวัตถุแห่งสัญญา

ข้อบังคับท่าเรือ (PORT REGULATIONS) หมายถึง ระเบียบข้อบังคับของท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีผลบังคับใช้ รวมทั้งระเบียบข้อบังคับที่ออกเปลี่ยนแปลงแก้ไข หรือประกาศใช้เพิ่มเติมภายหลัง

แผนการดำเนินธุรกิจ (BUSINESS PLAN) หมายถึง แผนธุรกิจซึ่งได้จัดทำขึ้นโดยบริษัท เพื่อใช้ในการดำเนินการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ตามข้อกำหนดของสัญญาฯ ดังปรากฏรายละเอียดในผนวก จ

อัตราค่าภาระท่าเรือ (PORT TARIFF) หมายถึง อัตราค่าภาระต่างๆ ที่ กทท. ออกประกาศใช้บังคับ เพื่อเรียกเก็บเป็นค่าบริการสำหรับการใช้อุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ของท่าเรือในการให้บริการเรือและสินค้าในช่วงระยะเวลาต่างๆ

ผู้ใช้ท่าเรือ (PORT USER) หมายถึง บุคคลหรือผู้แทนของบุคคลที่ใช้บริการของท่าเทียบเรือรวมทั้งผู้ตราส่ง/ผู้รับตราส่งสินค้า เจ้าของเรือ ตัวแทนเจ้าของเรือ ลูกเรือ บริษัทผู้ประกอบการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า และบุคคลอื่นๆ ที่เข้ามาในอาณาบริเวณท่าเรือ เพื่อใช้บริการของท่าเทียบเรือ

ค่าภาระหรือค่าบริการ (PORT CHARGES) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ผู้ใช้ท่าเรือชำระให้แก่ กทท. หรือ บริษัท เมื่อได้ใช้บริการต่างๆ ภายในท่าเรือ

ผู้ประกอบการรถไฟ (SINGLE OPERATOR) หมายถึง ผู้ประกอบการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า ขึ้น-ลงรถไฟ ณ สถานีรถไฟ

ภาษี (TAXES, CUSTOM DUTIES AND STAMP DUTIES) หมายถึง ภาษี เงินเรียกเก็บ พิกัดอัตรา อากรหรือค่าธรรมเนียม ประเภทใดก็ตามที่คิด ประเมิน หรือเรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐ ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม รวมถึงภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีการขาย อากรแสตมป์ ภาษีนำเข้า ภาษีหัก ณ ที่จ่าย (ไม่ว่าสำหรับเงินได้ เงินปันผล การจ่ายดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม ค่าเช่าอุปกรณ์ หรืออื่นๆ) ภาษีที่เรียกเก็บจากเงินกู้สกุลต่างประเทศ หรือธุรกรรมในสกุลเงินต่างประเทศ ภาษีสรรพสามิต ภาษีทรัพย์สิน ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนหรือใบอนุญาต ภาษีน้ำ หรือภาษีสิ่งแวดล้อม พลังงานหรือเชื้อเพลิง ไม่ว่าจะมีอยู่ในปัจจุบันหรือที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

1.3 กฎหมายที่ใช้บังคับ (LAW TO BE OBSERVED)

สัญญาฉบับนี้ให้ใช้บังคับและตีความตามกฎหมายไทย และตามระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของรัฐบาลแห่งประเทศไทย

1.4 โครงสร้างของบริษัท (COMPANY STRUCTURE)

บริษัทต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลไทยเป็นผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 (ห้าสิบเอ็ด) ตามกฎหมายไทยตลอดระยะเวลาของสัญญา มีทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนค่าสุดของบริษัทจะต้องไม่น้อยกว่า 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน)

นิติบุคคลผู้ถือหุ้นหลักหรือผู้ประกอบการหลัก (Lead Firm) ตามที่ระบุไว้ในคุณสมบัติเบื้องต้นของผู้ยื่นข้อเสนอฯ จะต้องดำรงไว้ซึ่งสถานะดังกล่าวในบริษัท เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 10 (สิบ) ปี นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ

บริษัทต้องไม่โอนหรือขายกิจการหรือทรัพย์สิน จะโดยทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนก็ตาม โดยมิได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก กทท. และบริษัทต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นให้ กทท. ทราบโดยเร็วที่สุด ทั้งนี้ นอกจากกรณีที่สัญญานี้จะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ความยินยอมของ กทท. ไม่เป็นเหตุให้บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือหน้าที่ตามสัญญา และบริษัทยังคงต้องรับผิดชอบในความผิดหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นของผู้รับโอนหรือผู้รับช่วงกิจการหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของบุคคลดังกล่าวทุกประการ

1.5 การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน (COLLATERAL)

บริษัทมีสิทธินำสิทธิตามสัญญานี้ไปเป็นส่วนหนึ่งของหลักทรัพย์ เพื่อเป็นหลักประกันการขอสินเชื่อจากธนาคารหรือสถาบันการเงินได้ ทั้งนี้ เฉพาะเพื่อนำเงินมาใช้ลงทุนเพื่อพัฒนาและประกอบการทำเทียบเรือตามสัญญา เมื่อได้รับความยินเป็นหนังสือจาก กทท. แล้ว ซึ่งการให้ความยินยอมดังกล่าวจะต้องไม่ถูกยับยั้งหรือล่าช้าโดยไม่มีเหตุผล

ในกรณีที่มีการเลิกสัญญาก่อนวันครบกำหนดสัญญาตามข้อ 1.7 อันเนื่องมาจากความผิดของบริษัท ให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นวัตถุของสัญญานี้ตกเป็นของ กทท. ทันทีที่ กทท. บอกเลิกสัญญา

กรณีบริษัทจะนำทรัพย์สินของบริษัทในอาณัติบริเวณท่าเทียบเรือไปเป็นหลักประกัน เพื่อขอสินเชื่อจากธนาคารหรือสถาบันการเงิน บริษัทจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ธนาคารหรือสถาบันทางการเงินทราบ ว่า ทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ในบังคับตามเงื่อนไขข้อ 7.7 ในกรณีบริษัทผิดสัญญาการขอสินเชื่อกับธนาคารหรือสถาบันการเงินและต้องโอนสิทธิตามสัญญานี้ไปให้ธนาคารหรือสถาบันการเงินหรือบุคคลอื่นที่ธนาคารหรือสถาบันการเงินกำหนด เพื่อดำเนินการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตามสัญญาสืบต่อจากบริษัท แต่ทั้งนี้บริษัทยังคงต้องรับผิดชอบตามเงื่อนไขในสัญญานี้ต่อไปทุกประการด้วย

ในกรณีบริษัทผิดสัญญานี้ จนเป็นเหตุให้ กทท. บอกเลิกสัญญาตามข้อ 4.1.1 ให้ธนาคารหรือสถาบันทางการเงินผู้ให้เงินกู้แก่บริษัท มีสิทธิขอเข้าดำเนินการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือสืบต่อจากบริษัท หรือเสนอให้บุคคลอื่นที่ธนาคารหรือสถาบันการเงินเห็นชอบเป็นหนังสือ เข้ามาดำเนินกิจการสืบ

ต่อจากบริษัท โดยต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันอันกำหนดเป็นพันธะของฝ่ายบริษัทตามสัญญา และต้องรับผิดชอบผูกพันในผลการกระทำของบริษัทผู้ประกอบการเดิมทั้งหมด

1.6 ภาษา (LANGUAGE)

1.6.1 สัญญานี้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย

1.6.2 ถ้าบอกกล่าว คำสั่ง หนังสือโต้ตอบ หรือเอกสารใดๆ ที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับสัญญาดังกล่าว ระหว่าง กทท. กับบริษัทจะใช้ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษก็ได้ แล้วแต่ทั้งสองฝ่ายจะตกลงกัน

1.7 ระยะเวลาของสัญญา (DURATION OF THE CONTRACT)

ระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญามีกำหนด 30 (สามสิบ) ปี นับแต่วันที่สัญญามีผลบังคับ

วันที่สัญญามีผลบังคับ ให้เริ่มนับแต่วันที่ 1 (หนึ่ง) ของเดือนถัดไปจากเดือนที่มีการลงนามในสัญญา เว้นแต่จะลงนามสัญญาในวันที่ 1 (หนึ่ง) ก็ให้ถือวันที่ 1 ของเดือนนั้นเป็นวันที่สัญญามีผลบังคับ ซึ่งตามสัญญานี้วันที่สัญญามีผลบังคับคือวันที่.....เดือน.....พ.ศ..... และสิ้นสุดวันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

หลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง บริษัทสามารถยื่นคำร้องขอให้ต่ออายุสัญญาได้อีก 2 (สอง) ระยะเวลา 10 (สิบ) ปี แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่คู่สัญญายอมรับร่วมกัน โดย กทท. จะพิจารณาจากผลประกอบการของบริษัทในช่วงระยะเวลาของสัญญานี้ ความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของแผนธุรกิจที่บริษัทจะต้องเสนอต่อ กทท. ใหม่ โดยจะต้องมีการตกลงค่าตอบแทนใหม่บนพื้นฐานทรัพย์สินที่ตกเป็นของ กทท. หลังสิ้นสุดสัญญานี้

บริษัทจะต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 (สอง) ปี ก่อนสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการเดิมจะสิ้นสุดลง

กทท. ทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะให้บริษัทต่อสัญญาหรือไม่ก็ได้ หากพิจารณาแล้วเห็นชอบให้บริษัทต่อสัญญา กทท. จะแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรและสงวนสิทธิในการเปลี่ยนแปลง แก้ไขหรือเพิ่มเติมเงื่อนไขสัญญาเดิมทุกประการ

1.8 การตรวจสอบบัญชี (AUDIT)

บริษัท ต้องส่งมอบบัญชีที่ได้ตรวจสอบแล้วตามที่ไต่ถามต่อกรมสรรพากรให้ กทท. หนึ่งชุด อย่างช้าไม่เกินเดือนที่ 5 (ห้า) หลังจากสิ้นสุดของรอบปีทางบัญชีของบริษัท

1.9 ภาษี อากรศุลกากร และอากรแสตมป์ (TAXES, CUSTOM DUTIES AND STAMP DUTIES)

1.9.1 บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการชำระบรรดาภาษี อากรศุลกากร อากรแสตมป์ และค่าธรรมเนียมต่างๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายใต้กฎหมายตามสัญญา

ภาระในการชำระค่าภาษี อากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ต้องจ่ายตามกฎหมายไม่ว่าจะชำระในนามของบริษัทเอง หรือในนามของ กทท. จะตกอยู่กับบริษัททั้งสิ้น ทั้งนี้ให้รวมถึงหนี้สินสำหรับภาษีและค่าธรรมเนียมสำหรับทรัพย์สินใดๆ ของท่าเทียบเรือตามสัญญานี้ด้วย

1.9.2 บริษัทต้องรับภาระเกี่ยวกับการชำระค่าภาษีศุลกากรสินค้าขาเข้าและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้น สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งของ อุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆ ทั้งหมดที่บริษัทนำเข้าจากต่างประเทศเพื่อปฏิบัติงานตามสัญญานี้

1.10 การพัฒนาท่าเรือในอนาคต (PMB FURTHER DEVELOPMENT OF THE PORT)

กทท. มีสิทธิที่จะเข้าไปดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกของบริษัท เพื่อการขยายท่าเรือซึ่งอยู่ติดกับท่าเทียบเรือของบริษัทได้ตามเหตุผลอันสมควร

ในระหว่างดำเนินการขยายท่าเรือดังกล่าว กทท. ต้องพยายามดำเนินการให้มีผลกระทบกระเทือนต่อการประกอบการของบริษัทให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ บริษัทไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าชดเชยใดๆ จากการขาดรายได้ หรือความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างที่ กทท. เข้าไปปฏิบัติงานที่ท่าเทียบเรือของบริษัท เพื่อความมุ่งหมายในการพัฒนาท่าเรือตามสัญญานี้

1.11 ข้อจำกัดในการใช้ท่าเทียบเรือ (LIMITATION OF USE)

บริษัทต้องใช้ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรจุ/ขนถ่าย เฉพาะสินค้าในระบบตู้สินค้าเท่านั้น หากบริษัทประสงค์ที่จะดำเนินการดังกล่าว สำหรับสินค้าอื่นจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน และบริษัทจะต้องใช้ท่าเทียบเรือ A3 เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ โดยให้สามารถขนส่งตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป

1.12 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน (OWNERSHIP OF ASSETS)

1.12.1 กทท. เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินในท่าเรือทั้งหมดที่ กทท. จัดหา

1.12.2 บริษัทเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็น โครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เครื่องมืออุปกรณ์ที่บริษัทจัดหามาใช้งานในท่าเทียบเรือตลอดอายุสัญญา หลังจากสัญญาได้สิ้นสุดลงหรือมีการบอกเลิกสัญญาไม่ว่ากรณีใด ให้บรรดาอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ของบริษัททั้งหมดตกเป็นทรัพย์สินของ กทท. ทันที โดยบริษัทจะเรียกร้องค่าตอบแทนใดๆ จาก กทท. ไม่ได้

1.12.3 ส่วนสังหาริมทรัพย์ของบริษัทนั้น หากสัญญาครบกำหนดอายุหรือมีการบอกเลิกสัญญา กทท. ทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ตามราคามูลค่าทางบัญชี (Current book value) ที่คำนวณได้จากราคาต้นทุนที่ได้หักค่าเสื่อมราคาสะสมตามระยะเวลาอายุการใช้งานแล้ว โดยทั้งสองฝ่ายจะได้ตกลงในรายละเอียดเรื่องราคาและระยะเวลาในการหักค่าเสื่อมราคา ทั้งนี้บริษัทจะต้องมอบเอกสารหลักฐานที่สำแดงราคาต้นทุนแรกเริ่มของทรัพย์สินให้กับ กทท. เช่น เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์โดยสมบูรณ์ ใบแจ้งหนี้หรือเอกสารที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เป็นต้น เพื่อใช้ในการกำหนดราคาสังหาริมทรัพย์ หากบริษัททำให้สังหาริมทรัพย์ที่ต้องส่งมอบให้ กทท. หลุดไปจาก กทท. ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพราะเหตุแห่งการรอนสิทธิหรือเพราะทรัพย์สินนั้นตกอยู่ในบังคับแห่งสิทธิ บริษัทต้องรับผิดชอบต่อกทท. จากการกระทำดังกล่าว

1.13 อำนาจหน้าที่ของ กทท. (FUNCTIONS OF PMB)

กทท. มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1.13.1 ตรวจสอบผลการดำเนินงานในกิจการต่างๆ ของบริษัท เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าบริษัทปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศใดๆ หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหากมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศ หลักเกณฑ์ต่างๆ ใดๆ

1.13.2 ตรวจสอบข้อร้องทุกข์จากผู้ใช้ท่าเรือและประชาชนกรณีที่ไม่ได้รับความสะดวกหรือมีปัญหาในการใช้ท่าเทียบเรือ และแจ้งให้บริษัทแก้ไขปัญหาดังกล่าว ในกรณีจำเป็นเร่งด่วน กทท. อาจแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น โดยบริษัทจะต้องรับผิดชอบ ในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดขึ้น

1.13.3 ติดตามผลการบริหาร และการประกอบการตามสัญญาของบริษัท ที่ทำไว้กับ กทท. โดยเฉพาะอย่างยิ่งประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน การป้องกันสภาพแวดล้อม วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย และการบำรุงรักษาซ่อมแซม รวมทั้งการใช้สอยทรัพย์สินต่างๆ เพื่อให้เป็นที่พอใจของ กทท.

1.13.4 พิจารณาตรวจสอบ ปรับปรุงโครงสร้าง และอัตราค่าภาระเมื่อได้รับการร้องขอจากบริษัท

1.13.5 แจ้งให้บริษัทส่งมอบสถิติการปฏิบัติงานและเอกสารหลักฐานต่างๆ ของบริษัท เพื่อทำการตรวจสอบ เปรียบเทียบกับข้อมูลของศุลกากร และผู้ใช้บริการที่เกี่ยวข้อง และแจ้งให้บริษัท จัดทำรายงานเกี่ยวกับการใช้ทรัพย์สินของท่าเรือ

1.13.6 ควบคุมการจราจรทางบกภายในบริเวณท่าเรือ โดยควบคุมการเข้า-ออกที่ประตูทางเข้าท่าเรือ ทั้งประตูใหญ่และประตูเล็ก ยกเว้นประตูเข้า-ออกท่าเทียบเรือ

1.13.7 ตรวจสอบบรรดาทรัพย์สินตามข้อ 1.12.2 และข้อ 1.12.3 ตามรายการบัญชีทรัพย์สินที่บริษัทจัดทำขึ้น

1.13.8 ตรวจสอบสภาพการใช้งานของบรรดาทรัพย์สินในท่าเรือทั้งหมด ที่ กทท. จัดหา ทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เครื่องมืออุปกรณ์ที่บริษัทจัดหามาใช้งาน ตลอดจนปั่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าและรถคานยกตู้สินค้าทั้งหมดที่ติดตั้งภายในท่าเทียบเรือ

1.13.9 กทท. มีสิทธิในการให้หรือจัดให้มีการบริการเกี่ยวกับร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ เืองจอดเรือ ทางเดินเรือ เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การนำร่อง และการลากจูง

1.14 อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานอื่นๆ ของรัฐบาล

(FUNCTIONS OF THE GOVERNMENTAL AUTHORITIES)

1.14.1 เรือทุกลำจะต้องใช้บริการนำร่องตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใดๆ ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ที่กำหนดให้ใช้นำร่องในการเคลื่อนย้ายเรือภายในท่าเรือ รวมทั้งการเทียบท่าและออกจากท่า ทั้งนี้ ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีจะเป็นผู้จัดเจ้าหน้าที่พนักงานนำร่องและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องให้ โดยที่ กทท. ไม่มีหน้าที่ให้บริการในเรื่องดังกล่าวนี้แต่อย่างใด เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การปฏิบัติเป็นอย่างอื่น

1.14.2 เรือทุกลำจะต้องใช้บริการเรือลากจูงตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือประกาศใดๆ ที่กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีกำหนดในการนำเรือเข้า-ออกจากท่าเรือ รวมทั้งการเทียบท่าและออกจากท่า โดย กทท. หรือบริษัทที่ กทท. มอบหมาย จะเป็นผู้ให้บริการด้านเรือลากจูง

1.15 การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก (DESIGN OF FACILITIES)

บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทุกชนิดที่ กทท. มิได้จัดไว้ ทั้งนี้ จะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. หรือหน่วยงานต่างๆ ของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง

1.16 ใบอนุญาตประกอบการ (OPERATIONAL PERMIT)

บริษัทต้องรับผิดชอบสำหรับการขอรับใบอนุญาตการได้รับอนุมัติหรือการได้รับสัมปทานหรือใบรับรองเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการของตนตลอดระยะเวลาการประกอบการตามสัญญา โดย กทท. จะให้ความช่วยเหลือเท่าที่จะเป็นไปได้ ในกรณีที่บริษัทร้องขอให้ช่วยติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทไม่สามารถเรียกร้องค่าชดเชยใดๆ หรือค่าเสียหายจาก กทท. ในกรณีที่การขออนุญาตดังกล่าวไม่บรรลุผล

เมื่อบริษัทร้องขอ กทท. จะประสานงานกับเอกชนรายอื่นๆ หรือหน่วยงานของรัฐเพื่อให้บริษัทสามารถดำเนินงานตามสัญญาได้ และ/หรือเพื่อให้บริษัทสามารถเข้าไปในทรัพย์สินของหน่วยงานของรัฐ

หรือของเอกชนนั้น เพื่อก่อสร้างระบบการบริหารและการประกอบการตามสัญญา โดยบริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดเองทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญานี้ อนึ่ง ความช่วยเหลือของ กทท. ดังกล่าวจะไม่รวมถึงการเวนคืนทรัพย์สินจากเอกชน แต่ทั้งนี้ หากเอกชนหรือหน่วยงานของรัฐดังกล่าวไม่ให้ความยินยอม กทท. ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ทั้งสิ้น'

1.17 การเรียกร้องค่าเสียหายของบุคคลภายนอก (DAMAGE CLAIM FROM THIRD PARTY)

บริษัทต้องชดเชยค่าเสียหาย และปกป้อง กทท. ให้พ้นจากการถูกฟ้อง หรือถูกเรียกร้องค่าเสียหาย โดยบุคคลที่สามในทุกกรณี ทั้งนี้รวมถึงต้องรับผิดชอบบรรดาค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับ กทท. จากการแก้ไขเรียกร้องนั้นๆ อันเกี่ยวเนื่องหรืออย่างว่าเกี่ยวเนื่องจากการบริหารและการประกอบการทำเทียบเรือของบริษัทเอง

1.18 ทรัพย์สินทางปัญญา (INTELLECTUAL PROPERTY RIGHT)

ในการก่อสร้าง บริหารและประกอบการ บริษัทจะต้องดำเนินการป้องกันให้ กทท. พ้นจากการเรียกร้องใดๆ ทั้งปวงที่เกิดจากการละเมิดลิขสิทธิ์หรือสิทธิบัตรรวมตลอดทั้งทรัพย์สินทางปัญญาอื่นๆ ทุกชนิดของผู้อื่น ในกรณีที่บุคคลภายนอกกล่าวอ้างหรือใช้สิทธิเรียกร้องว่ามีการละเมิดสิทธิดังกล่าว บริษัทจะต้องดำเนินการทั้งปวงเพื่อให้การกล่าวอ้างหรือการเรียกร้องดังกล่าวจะดับสิ้นไปโดยเร็ว และหากต้องมีการรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากผลแห่งการละเมิดดังกล่าว บริษัทต้องเป็นผู้ชำระค่าเสียหาย และค่าใช้จ่าย รวมถึงค่าฤชาธรรมเนียม และค่าทนายความแทน กทท. ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กทท.

1.19 การพัฒนาเชิงพาณิชย์ (COMMERCIAL DEVELOPMENT)

บริษัทสามารถทำการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเองทั้งสิ้น ตามที่บริษัทได้รับอนุญาตให้กระทำได้ตามกฎหมาย ทั้งนี้ การกระทำได้กล่าวจะต้องไม่กระทบต่อหน้าที่ของบริษัทที่มีต่อ กทท. ตามสัญญานี้

บริษัทจะต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ความเสียหาย หรือภัยอันตรายใดๆ อันเกิดจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผลของการพัฒนาเชิงพาณิชย์หรือผลต่อเนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในระบบดังกล่าวตามสัญญานี้ และรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการกระทำของลูกจ้างของบริษัท

บริษัทต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกชนิด อันจะก่อให้เกิดความสูญเสียและความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลทั้งหลายทั้งปวงอันเกิดจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ผลของการพัฒนาเชิงพาณิชย์หรือผลต่อเนื่องจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสัญญานี้ เช่น ความสูญเสียหรือ

ความเสียหายที่เกิดจากการพัฒนาแล้วทำให้เกิดไฟไหม้ หรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ตาย และความเสียหายอื่นๆ ทั้งปวง

หาก กทท. ต้องรับผิดชอบใช้ต่อบุคคลภายนอกในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำความผิดของ บริษัทแล้ว บริษัทจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นพร้อมดอกเบี้ยแก่ กทท. ทั้งนี้ กทท. จะแจ้งให้บริษัททราบเป็นหนังสือในเมื่อได้มีการกล่าวอ้างหรือใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวโดยไม่ชักช้า

2. การบริหาร การพัฒนา และการประกอบการท่าเทียบเรือ

(TERMINAL MANAGEMENT, DEVELOPMENT AND OPERATION)

2.1 ขอบเขตการให้บริการ (SCOPE OF SERVICES)

2.1.1 บริษัทต้องจัดให้มีการบริการที่จำเป็นทุกประเภทแก่ผู้ใช้ท่าเรือเพื่อการประกอบการท่าเทียบเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล และสอดคล้องกับแผนการดำเนินธุรกิจของบริษัท

2.1.2 ตลอดระยะเวลาของสัญญา บริษัทต้องจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ และโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการประกอบการท่าเทียบเรือเพิ่มเติมจากโครงสร้างพื้นฐานที่ กทท. ได้จัดไว้ให้แล้ว

2.2 การใช้ท่าเทียบเรือ (BERTH USE)

บริษัทต้องประกอบการท่าเทียบเรือเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (ยกเว้นท่าเทียบเรือ A3 ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือเนกประสงค์) และให้บริการ ในลักษณะท่าสาธารณะ โดยบริษัทต้องให้บริการแก่เรือเดินทะเลโดยไม่คำนึงว่าเป็นเรือของสัญชาติใด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมของท่าเทียบเรือในการให้บริการและการจัดการในเชิงพาณิชย์โดยทั่วไป

บริษัทต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ กทท. ทราบตลอดเวลา เพื่อขอความเห็นชอบทุกครั้งเกี่ยวกับกำหนดการของเรือที่เดินทางมาถึงท่าและการจัดทำเทียบเรือ ซึ่ง กทท. มีสิทธิให้ความเห็นชอบดังกล่าว เว้นเสียแต่จะเป็นการละเมิดต่อกฎหรือระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง หรือในกรณีที่จะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยในบริเวณท่าเรือ เงื่อนไขและการดำเนินการนอกเหนือจากนี้จะต้องเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับท่าเรือ (Port Regulations)

ในกรณีที่มิเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของท่าเรือ ผลประโยชน์ของประเทศชาติ ความปลอดภัยของประชาชน หรือความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน หรือตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ กทท. มีสิทธิที่จะนำเรือลำใด เข้าเทียบท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ได้ โดยปราศจากเงื่อนไขและไม่ต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายใดๆ ที่จะเกิดขึ้นทั้งสิ้น

ในกรณีที่มีการนัดหยุดงานหรือการประท้วงใดๆ อันก่อให้เกิดความเสียหายแก่ กทท. หรือแก่ผู้ให้บริการ และบริษัทไม่สามารถแก้ไขสถานการณ์ให้เป็นปกติได้ภายใน 3 (สาม) วัน กทท. มีสิทธิเข้าไปแนะนำหรือช่วยเหลือในการแก้ไขสถานการณ์ดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร

เนื่องจากการประกอบการท่าเทียบเรือตามสัญญานี้เป็นบริการสาธารณะ ดังนั้นไม่ว่ากรณีใดๆ บริษัทจะหยุดการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือเพื่อใช้เป็นข้อต่อรองหรือตอบโต้ในกรณีที่เห็นว่า กทท. ไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือละเมิดข้อสัญญาไม่ได้ หากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น บริษัทจะต้องชดเชยบรรดาค่าใช้จ่ายที่จำเป็นซึ่ง กทท. ได้เสียไป ในการบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ภายในเวลา 30 (สามสิบ) วัน นับแต่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กทท.

2.3 การบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ

(TERMINAL MANAGEMENT AND OPERATION)

2.3.1 กทท. จะมอบพื้นที่ท่าเทียบเรือทั้งหมดให้บริษัท เพื่อใช้ประกอบการ ภายใน 15 (สิบห้า) วัน นับจากวันลงนามในสัญญา โดยบริษัทสามารถเข้าไปทำการก่อสร้าง และติดตั้งเครื่องมือยกขนภายหลังลงนามในสัญญาได้ หลังจากได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจาก กทท.

2.3.2 บริษัทต้องให้บริการที่จำเป็นทุกประเภทแก่ผู้ใช้ท่าเรือ เพื่อให้การประกอบการท่าเทียบเรือมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานธุรกิจ

2.3.3 บริษัทจะต้องจัดหาบรรดาเครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก ต่างๆ และโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมทั้งหมดเท่าที่จำเป็นสำหรับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ เป็นของคุณภาพดี ทันสมัย ตามมาตรฐานสากล (World Class Standard) ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานธุรกิจของบริษัท รวมทั้งก่อสร้างรั้วกั้นอาณาบริเวณด้านในของท่าเทียบเรือ ทั้งนี้แบบการก่อสร้างจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเองทั้งสิ้น

บริษัทต้องปฏิบัติตามสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดต่างๆ ตามแบบแสดงแผนการดำเนินงานธุรกิจ ในผนวก ง และ จ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาเกี่ยวกับ

- บุคลากรหลักที่รับผิดชอบโครงการ
- การลงทุนสำหรับโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์
- การดำเนินการด้านการตลาด

หากมีการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในข้อกำหนดดังกล่าว บริษัทจะต้องเสนอขอความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน

ทั้งนี้ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันเริ่มต้นของสัญญา บริษัทต้องเสนอ “รายละเอียดแผนการดำเนินงาน” ตามสัญญาให้สอดคล้องกับแบบแสดงแผนการดำเนินธุรกิจในส่วน ก จ ต่อ กทท. มิฉะนั้นจะถือว่า บริษัทผิดสัญญา และจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังนี้ :-

- บริษัทจะต้องเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือ A3 ภายใน 18 (สิบแปด) เดือน นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ และจะต้องเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือชุด C (C1 และ C2) ภายใน 36 (สามสิบหก) เดือน นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ และจะต้องเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ⁽¹⁾ที่ได้เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75 % ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือ⁽¹⁾ที่ได้เปิดดำเนินการแล้วนั้น แต่ไม่เกิน 7 (เจ็ด) ปี นับจากวันที่สัญญามีผลบังคับ (ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 เท่ากับ 400,000, 1,400,000 และ 1,000,000 ทีอียูต่อปี ตามลำดับ)

⁽¹⁾หมายความว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือหรือความสามารถในการขนถ่ายสินค้ารวมย้อนหลัง 12 เดือน คำนวณ ณ สิ้นเดือนใดๆระหว่างอายุสัญญา

การเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือ หมายถึงการที่ TOC สามารถที่จะรับและ/หรือส่งมอบตู้สินค้าที่ท่าเทียบเรือ เก็บรักษาตู้สินค้า และป็นจันสามารถบรรทุกและ/หรือขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงจากเรือ (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) ได้เฉลี่ยไม่น้อยกว่า 35 (สามสิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ป็นจัน 1 (หนึ่ง) คัน

- ท่าเทียบเรือจะต้องได้รับการพัฒนาเพิ่มเติมที่ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมทั้งทางด้านการปฏิบัติการและการบริหารงาน ซึ่งรวมทั้งมีระบบคอมพิวเตอร์ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นและได้มาตรฐานสำหรับการยกขนถ่าย ตู้สินค้าในปริมาณตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว

2.3.4 ในกรณีที่บริษัททำการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้าได้น้อยกว่า 35 (สามสิบห้า) ตู้/ชั่วโมง/ป็นจัน 1 (หนึ่ง) คัน (GROSS QUAYSIDE CRANE PRODUCTIVITY) หรือผลงานรวมน้อยกว่า 55 (ห้าสิบห้า) และ 70 (เจ็ดสิบ) ตู้/ชั่วโมง เมื่อใช้ป็นจันทำงานพร้อมกัน 2 (สอง) และ 3 (สาม) คัน (GROSS SHIP PRODUCTIVITY) ตามลำดับ หรือไม่สามารภให้บริการที่จำเป็นตามมาตรฐานการยอมรับของสากลแล้ว กทท. มีสิทธิสั่งให้บริษัทปรับปรุงการให้บริการ และบริษัทจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นในทันที

2.3.5 ทั้งนี้ กทท. จะไม่อนุญาตให้มีการเริ่มประกอบการทำงานเทียบเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 จนกว่าปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 มากกว่า 75 % ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือขั้นที่ 2 (ความสามารถในการขนถ่ายตู้สินค้า ของท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 เท่ากับ 400,000, 1,400,000, 1,000,000, 1,400,000, 1,000,000 และ 1,000,000 ทีอียู ต่อปี ตามลำดับ)

2.4 การจัดระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารงานท่าเทียบเรือ

(TERMINAL MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM)

บริษัทจะต้องติดตั้งและพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์ที่มีประสิทธิภาพสูงและเหมาะสมสำหรับระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารงานท่าเทียบเรือ (Management Information System - MIS) โดยระบบคอมพิวเตอร์ดังกล่าวจะต้องครอบคลุมถึงการบัญชี การปฏิบัติงาน อัตราค่าลง สถิติปริมาณตู้สินค้า และจำนวนเรือสินค้า (Traffic Statistics) ข้อมูลที่ได้จากระบบดังกล่าวนี้ มาเป็นข้อมูลเพื่อใช้ในการประเมินผล การดำเนินงานกับแผนการดำเนินงานธุรกิจของบริษัท และในการนี้บริษัทอย่างน้อยต้องจัดหาข้อมูลและสถิติต่างๆ ให้ กทท. โดยเชื่อมโยงทางคอมพิวเตอร์ด้วยระบบออนไลน์ (On Line)

ข้อมูลที่ได้นี้จะใช้สำหรับการเรียกเก็บค่าภาระต่างๆ ที่เกี่ยวกับการให้บริการเรือจากผู้ใช้ท่าเรือ อีกทั้งจะใช้ในการประมาณการ การวางแผน และงบประมาณ รวมทั้งปรับปรุงแผนธุรกิจ และแผนวิสาหกิจของท่าเรือ

บริษัทต้องให้ความร่วมมือกับ กทท. และหน่วยงานต่างๆ ของรัฐ เช่น กรมศุลกากร กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต รวมทั้งองค์กรต่างๆ ของภาคเอกชนที่เกี่ยวกับการขนส่ง โดยเป็นไปในรูปคณะทำงานที่ กทท. จะจัดตั้งขึ้นเกี่ยวกับเทคโนโลยีด้านสารสนเทศ (Information Technology) โดยมีความประสงค์เพื่อการปรับปรุงระบบงานเอกสาร และการดำเนินธุรกิจการค้าให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกัน รวมทั้งการกำหนด และการจำแนกประเภทเอกสารที่ใช้ในการจัดทำรายงาน พิจารณาเกี่ยวกับเรือสินค้า และข้อมูลการปฏิบัติงาน

บริษัทต้องยึดถือปฏิบัติตามแบบอย่างระบบสารสนเทศเพื่อการขนส่ง มาตรฐานเอกสารอื่นๆ รวมทั้งขั้นตอนการดำเนินงานตามคำแนะนำของ กทท. และต้องยอมรับตามรูปแบบข้อมูลและมาตรฐานการติดต่อสื่อสารที่มีความเป็นไปได้ เพื่อให้การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange : EDI) กับระบบคอมพิวเตอร์กลางของท่าเรือ (Port's Central Computer System) เป็นผลสำเร็จภายใน 6 (หก) เดือน นับจากวันเริ่มประกอบการทำงานท่าเทียบเรือ

ค่าใช้จ่ายสำหรับความร่วมมือของคณะทำงานในการจัดตั้งระบบสารสนเทศ ท่าเทียบเรือ การเชื่อมโยงกับระบบคอมพิวเตอร์กลางของท่าเรือ และการปฏิบัติตามมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลของ กทท. บริษัทต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเองทั้งสิ้น

2.5 การขนส่งเข้าและออกจากท่าเรือ (TRANSPORT IN AND OUT OF THE PORT)

บริษัทต้องรับผิดชอบต่อการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกเข้าและออกจากท่าเรือ โดยจะต้องจัดระบบการขนส่งดังกล่าวเอง และจะต้องรับผิดชอบต่อความรับผิดชอบทางกฎหมายไม่ว่าทางแพ่งหรือทางอาญาต่อบุคคล หรือทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกดังกล่าวภายในบริเวณท่าเรือ

ข้อกำหนดดังกล่าวจะใช้บังคับเช่นเดียวกับการขนส่งโดยเรือลำเลียงที่เข้าและออกท่าเรือด้วย บริษัทต้องรับผิดชอบต่อการขนถ่ายตู้สินค้า ขึ้นหรือลงจากรถไฟ ด้วยเครื่องมือของบริษัทเอง โดยประสาน

งานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยจนกว่า กทท. พร้อมทั้งจะจัดตั้งผู้ประกอบการรถไฟ (SINGLE OPERATOR) ทั้งนี้ ในระหว่างที่บริษัทเป็นผู้ดำเนินการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟ บริษัทจะต้องแบ่งรายได้โดยไม่หักค่าใช้จ่ายในอัตราร้อยละ 33 (สามสิบสาม) ของค่าการระยกขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟ (Rail Transfer Charges) ให้แก่ กทท.

กทท. จะเป็นผู้กำหนดวันและเวลาที่ กทท. จะรับผิดชอบการดำเนินการ ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง เมื่อ กทท. แจ้งให้บริษัททราบว่า กทท. พร้อมทั้งจะเข้ามาบริหารงานขนถ่ายตู้สินค้าดังกล่าวแล้ว บริษัทต้องหยุดการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟทั้งหมดทันที

ในระหว่างที่ กทท. ยังไม่ได้เข้ามาบริหารงานขนถ่ายตู้สินค้า บริษัทจะหยุดการดำเนินงานขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรถไฟโดยพลการไม่ได้ หากบริษัทกระทำการดังกล่าว บริษัทต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการหยุดดำเนินงานด้วยตนเองทั้งสิ้น

2.6 การให้สิทธิช่วงและการให้เช่า (SUBCONTRACTING AND LEASE)

ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม บริษัทจะต้องไม่นำบุคคลอื่นมาร่วมประกอบการ หรือโอนกิจการตามสัญญาไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนหรือเอากิจการทั้งหมดหรือบางส่วนไปให้บุคคลอื่นรับช่วงการบริหารงานและการประกอบการท่าเทียบเรือแทนมิได้ แต่บริษัทอาจให้ผู้อื่นรับช่วงงานบางประเภทได้ โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน ถ้าการดำเนินงานของผู้รับช่วงเป็นผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือแล้ว กทท. สามารถแจ้งให้บริษัทยกเลิกสัญญาเช่าช่วงนั้นได้และในกรณีดังกล่าวนี้ บริษัทและผู้รับช่วงไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ จาก กทท. ได้ นอกจากนี้ บริษัทจะให้ผู้อื่นเช่าทรัพย์สินใดๆ ของท่าเทียบเรือโดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อนมิได้ อย่างไรก็ตาม ความยินยอมของ กทท. ไม่เป็นเหตุให้ บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดชอบหรือภาระหน้าที่ตามสัญญา และบริษัทยังคงต้องรับผิดชอบในความผิดหรือความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้นของผู้รับช่วงหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้รับช่วงทุกประการ

ในกรณีที่บริษัทตกลงเช่าเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ เพื่อใช้ในท่าเทียบเรือ ในสัญญาเช่าดังกล่าว จะต้องมิขัดกีดขวางระหว่างผู้ให้เช่ากับบริษัทที่กำหนดให้ กทท. สามารถดำเนินการแทน หรือครอบครองสิทธิตามสัญญาเช่านั้นต่อไปได้ โดยมีสิทธิเช่นเดียวกับบริษัท ในฐานะสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ซึ่งบริษัทต้องรับผิดชอบถึงหน้าที่ตามสัญญาเช่าดังกล่าวต่อผู้ให้เช่าเอง และต้องส่งมอบสำเนาสัญญาเช่าให้ PMB ด้วย

2.7 การจัดหาพนักงาน (LABOUR AND STAFF)

บริษัทต้องรับผิดชอบและควบคุมในการจัดหาพนักงานสำหรับการประกอบการท่าเทียบเรือ และรับผิดชอบต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่และคนงานที่จ้างมาให้ทำงานอย่างเอาใจใส่ มีประสิทธิภาพ และด้วยความชำนาญ โดยต้องปฏิบัติต่อพนักงานและผู้ร่วมงานเหล่านั้นตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องรับรองไว้ด้วย

บริษัทต้องจ่ายเงินแก่พนักงานที่บริษัทได้จ้างมาในอัตราและตามกำหนดเวลาที่บริษัทได้ตกลง หรือทำสัญญาไว้ต่อพนักงานดังกล่าว

2.8 ข้อบังคับท่าเรือ (PORT REGULATIONS)

2.8.1 บริษัทจะต้องประกอบการท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎ กระทรวง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ นโยบาย มาตรฐานการปฏิบัติงานและมาตรฐานความปลอดภัยตามที่ PMB รัฐบาล ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐบาลใช้บังคับอยู่ใน วันทำสัญญาและที่จะออกใช้บังคับต่อไปในอนาคต

2.8.2 บริษัทอาจกำหนดระเบียบข้อบังคับของท่าเทียบเรือของตนได้ แต่ต้องไม่แย้งหรือขัดต่อข้อ 2.8.1 และต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน

ในกรณีจำเป็นเร่งด่วนเพื่อความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน บริษัทสามารถกำหนดระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่ไม่แย้งหรือขัดต่อข้อ 2.8.1 ไปก่อนได้แต่ต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ กทท. ทราบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในโอกาสแรก

2.9 ภาษีสำหรับสินค้าขาเข้า (CUSTOM DUTIES ON IMPORTED CARGO)

บริษัทต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการชำระค่าภาษีอากร สำหรับสินค้าขาเข้าทั้งหมดตามเงื่อนไขของคลังสินค้าที่เก็บขนภายใต้กฎหมายศุลกากร

2.10 การเข้าไปยังท่าเทียบเรือ (ACCESS TO THE TERMINAL)

ในเวลาใดๆ ก็ตาม กทท. และผู้ได้รับมอบอำนาจจาก กทท. มีสิทธิที่จะเข้าไปยังบริเวณท่าเทียบเรือของบริษัทได้ตลอดเวลา เพื่อตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และกรปฏิบัติงานของบริษัทตามสัญญา

บริษัทต้องจัดให้มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการเข้าตรวจสอบตามที่ กทท. ต้องการโดยพลัน และไม่คิดค่าใช้จ่ายใดๆ จากการดำเนินการดังกล่าว

บุคคลที่จะได้รับอนุญาตให้เข้าไปในท่าเทียบเรือได้จะต้องมีบัตรอนุญาตให้ผ่านเข้าท่าเรือซึ่งออกให้โดย กทท.

2.11 การส่งเสริมกิจการท่าเรือ (PORT PROMOTION)

บริษัทต้องให้ความร่วมมือและสนับสนุน กทท. หน่วยงานอื่นของรัฐ และองค์กรต่างๆ ของภาคเอกชนที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งที่จะรวมตัวจัดตั้งในรูปแบบะทำงานที่ กทท. จัดตั้งขึ้นเพื่อการส่งเสริมกิจการท่าเรืออย่างเต็มที่

2.12 การเปลี่ยนบุคลากร (CHANGES TO PERSONNEL)

บริษัทจะต้องแจ้งให้ กทท. ทราบเพื่อเป็นข้อมูลเกี่ยวกับการแต่งตั้ง การจ้าง และการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักที่จะเป็นผู้ดำเนินกิจการประกอบการท่าเทียบเรือตามสัญญา และ กทท. มีสิทธิสั่งเป็นหนังสือให้บริษัทเปลี่ยนตัวบุคลากรหลักดังกล่าว ในกรณีที่ กทท. เห็นว่าบุคคลนั้นเป็นบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติเพียงพอ หรือขาดความสามารถหรือประสบการณ์หรือกระทำการหรือจะกระทำการใดๆ ไปในทางที่ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์แห่งสัญญา

2.13 เงื่อนไขประกอบ (DESIRABLE CONDITIONS)

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการประกอบการท่าเทียบเรือ บริษัทต้องเสนอมาตรการสำหรับการดำเนินงานด้านต่างๆ เพื่อให้ กทท. ทราบ ซึ่งรวมถึง :

- 2.13.1 แผนการก่อสร้างและแผนการตลาด
- 2.13.2 แผนระยะยาวในการบริหารท่าเทียบเรือ
- 2.13.3 แผนการรักษาสัมพันธภาพอันดีกับภาคอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 2.13.4 แผนการซ่อมและบำรุงรักษา เพื่อป้องกันการชำรุดเสียหาย
- 2.13.5 แผนการฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือให้แก่บุคคลสัญชาติไทยที่มีคุณสมบัติเหมาะสม
- 2.13.6 รายการบัญชีทรัพย์สินที่บริษัทจัดทำขึ้น

2.14 ข้อพิพาทกับบุคคลภายนอก (DISPUTES WITH THIRD PARTY)

2.14.1 บริษัทต้องรับรองว่า ในการปฏิบัติตามภาระผูกพันของ TOC ภายใต้สัญญานี้ บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของบริษัท ผู้แทน พนักงานของบริษัท ตัวแทนช่วงหรือผู้ที่บริษัทจ้างมา หากการกระทำดังกล่าวก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก บริษัทจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว

กรณีเป็นทรัพย์สินสาธารณะหรือสาธารณูปโภคของประชาชน บริษัทจะต้องซ่อมแซมปรับปรุง แก้ไขให้อยู่ในสภาพที่ดีดังเดิมโดยเร็วด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเองทั้งสิ้น

2.14.2 การปฏิบัติตามสัญญานี้ บริษัทต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายโดยตรงที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของบริษัท ซึ่งรวมถึงกรณีที่บริษัทไม่สามารถบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด หากมีการเรียกร้องหรือการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายดังกล่าว บริษัทจะต้องจัดการแก้ต่างหรือว่าต่างให้แก่ กทท. เกี่ยวกับการเรียกร้องเช่นนั้นด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเองทั้งสิ้น รวมทั้งจะต้องชดเชยค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายใดๆ ให้แก่ กทท. หากผลของการเรียกร้องหรือการฟ้องร้องดังกล่าวมีผล

ทำให้ กทท. ต้องรับผิดชอบบุคคลที่สาม อย่างไรก็ตาม กทท. จะต้องไม่ทำอะไรใดๆ อันเป็นการยอมรับผิดโดยไม่ได้รับความยินยอมจากบริษัท

2.14.3 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องแจ้งให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบทันทีถึงกรณีที่บุคคลภายนอกเรียกร้องหรือฟ้องร้อง หรือเรียกร้องหรือฟ้องร้องที่พึงคาดหมายได้ในเรื่องที่คุณสัญญามีสิทธิที่จะเรียกให้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาทันทีที่ได้ทราบถึงการเรียกร้องหรือฟ้องร้องเช่นนั้น คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควรแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งในการต่อสู้ข้อเรียกร้องหรือการฟ้องร้องเช่นนั้น

2.14.4 คู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะตกลงประนีประนอมยอมความต่อการเรียกร้องหรือ ฟ้องร้องตามที่กล่าวถึงในข้อนี้โดยปราศจากความยินยอมเป็นหนังสือจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้

3. เงื่อนไขการชำระเงินและการค้ำประกัน (TERM OF PAYMENT AND GUARANTEES)

3.1 ค่าภาระ (PORT CHARGES)

3.1.1 ค่าภาระเกี่ยวกับการให้บริการด้านการเดินเรือ (Navigation Services)

กทท. จะออกใบแจ้งหนี้ (Invoice) และเรียกเก็บค่าภาระ (Port Charge) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการเดินเรือ (Navigation Services) จากผู้เช่าเรือโดยตรงในอัตราที่ กทท. กำหนด ตามเอกสารและข้อมูลการชำระเงินที่บริษัทส่งให้ กทท. ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3.3

ในกรณีที่ กทท. คำนวณเก็บค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ผิดพลาด เนื่องจากความบกพร่องของ TOC หรือผู้ให้บริการท่าเรือในการแจ้งข้อมูลการใช้ท่าเรือทำให้ค่าภาระที่คำนวณได้น้อยกว่าจำนวนที่แท้จริง บริษัทต้องรับผิดชอบชดเชยค่าภาระที่ขาดจำนวนและค้างชำระดังกล่าวแก่ กทท. โดยบริษัทต้องชำระเงินให้ กทท. สำหรับค่าภาระต่างๆ ดังกล่าวที่ค้างชำระเกินกว่า 60 (หกสิบ) วัน ขึ้นไป นับจากวันที่ กทท. ได้ออกใบแจ้งหนี้ เมื่อผู้ให้บริการท่าเรื่อนำเงินค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ มาชำระให้ภายหลังจากนั้นแล้ว กทท. จะจ่ายเงินส่วนที่เหลือคืนให้แก่บริษัท หลังจากที่ได้หักค่าดำเนินงาน ค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รวมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดจากการชำระเงินล่าช้าแล้ว

3.1.2 ค่าภาระเกี่ยวกับการให้บริการท่าเทียบเรือและสินค้า (Berth and Cargo Services)

บริษัทมีหน้าที่เรียกเก็บค่าภาระทั้งหมดจากผู้ให้บริการท่าเรือ อันเกิดจากการให้บริการท่าเทียบเรือ การบรรทุกขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และบริการอื่นๆ ที่บริษัทให้บริการภายในท่าเทียบเรือ

3.2 การชำระเงิน (PAYMENT)

บริษัทต้องชำระผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรวมในการประกอบการทำเทียบเรือให้แก่ กทท. ซึ่งมี 2 (สอง) ส่วน ได้แก่ ส่วนที่หนึ่งคือ ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) และส่วนที่สองคือ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) ตามที่กำหนดไว้ใน แบบแสดงการเสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินของบริษัท ผผนวก ข โดยผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินรวมทั้ง 2 (สอง) ส่วน จะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากันในรอบปีการดำเนินงานตามสัญญาเป็น 4 (สี่) งวด แต่ละงวดต้องชำระให้แก่ PMB ก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส

รายละเอียดการชำระเงินได้กำหนดไว้ในผนวก ข

หากบริษัทมิได้ชำระผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินภายในกำหนดเวลาดังกล่าว กทท. มีสิทธิที่จะบังคับให้ชำระค่าตอบแทนที่ค้างชำระดังกล่าวได้จากหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา และบริษัทจะต้องนำหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาฉบับใหม่ที่มีจำนวนเงินคำประกันครบถ้วนเต็มตามจำนวนเดิมมามอบให้แก่ กทท. หรือดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มจำนวนเงินคำประกันให้ครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ กทท. บังคับชำระหนี้จากหนังสือคำประกัน หากบริษัทมิได้ดำเนินการดังกล่าว กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้

3.3 เอกสารและข้อมูลเพื่อการชำระเงิน

(DOCUMENTATION AND INFORMATION FOR PAYMENTS)

บริษัทต้องให้เอกสารและข้อมูลทั้งหมดที่จำเป็นเกี่ยวกับเรือและสินค้าที่ใช้บริการทำเทียบเรือ รวมทั้งเอกสารหลักฐานต่างๆ ที่ใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการจัดเก็บค่าภาระในการให้บริการ ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ จากผู้ให้บริการให้แก่ กทท. ภายในเวลาที่ กทท. กำหนด

เจ้าหน้าที่ของ กทท. จะตรวจสอบเอกสารหลักฐานต่างๆ และข้อมูลที่บริษัทมอบให้อีกครั้งหนึ่ง ซึ่งหากเอกสารและข้อมูลที่บริษัทมอบให้แก่ กทท. แตกต่างจากที่ กทท. ตรวจสอบแล้ว เป็นหน้าที่ของบริษัทจะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความถูกต้องแท้จริง ในกรณีนี้ กทท. มีสิทธิที่จะตรวจสอบสำเนาบุคคลและงบกำไรขาดทุนประจำปี รวมทั้งติดตามตรวจสอบเอกสารบัญชีธนาคาร และมีสิทธิที่จะยกเลิกและแก้ไขข้อมูลและเอกสารที่บริษัทมอบให้แก่ กทท. เพื่อให้เกิดความถูกต้อง เป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการ และเพื่อสิทธิประโยชน์ตามสัญญาของ กทท.

3.4 หนังสือคำประกัน (GUARANTEE)

ในวันลงนามในสัญญา บริษัทจะต้องมอบหนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญา(Payment and Performance Guarantee) และหนังสือค้ำประกันการก่อสร้าง (Construction Guarantee) ให้แก่ กทท. ซึ่งหนังสือค้ำประกันดังกล่าวต้องออกให้โดยธนาคารที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทยตามแบบที่ กทท. กำหนด เพื่อเป็นการค้ำประกันว่าบริษัทจะปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมทั้งเป็นการค้ำประกันการชำระเงินค่าตอบแทนและค่าธรรมเนียมอื่นๆ (ถ้ามี) ตามสัญญาด้วย

หนังสือค้ำประกันการก่อสร้าง เป็นการค้ำประกันว่าบริษัทจะทำการก่อสร้างท่าเทียบเรือให้ถูกต้องครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หนังสือค้ำประกันการก่อสร้างจะต้องมีวงเงินจำนวนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าการลงทุนของบริษัทตามแผนธุรกิจที่บริษัทเสนอ โดยเงินดังกล่าวจะต้องไม่ต่ำกว่าจำนวน 1,000,000,000 บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) โดย กทท. จะลดวงเงินค้ำประกันดังกล่าวให้ตามสัดส่วนของมูลค่าการลงทุนของบริษัทที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

หนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทน ค้ำประกันการปฏิบัติงานตามสัญญา และค้ำประกันการก่อสร้าง จะต้องมียกมัดใช้ตั้งแต่วันลงนามในสัญญาไปจนถึงวันที่พันธะและหน้าที่ต่างๆ ทั้งหมด ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาของบริษัทเสร็จสิ้นลง และหลังจากนั้น กทท. จะคืนหนังสือค้ำประกันโดยไม่มีดอกเบี้ยให้แก่บริษัทภายใน 15 (สิบห้า) วัน หลังจากบริษัทพ้นภาระผูกพันตามสัญญานี้

หนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาต้องมีจำนวนเงินเท่ากับค่าตอบแทนรวมแต่ละปี สำหรับในปีที่ปลอดค่าตอบแทนตามสัญญาในปีที่ 1 ถึงปีที่ 2 จะต้องมียกมัดค้ำประกันเป็นสัดส่วนจำนวนเงินเท่ากับร้อยละ 50 (ห้าสิบ) ของค่าตอบแทนรวมตามสัญญาในปีที่ 3 ปีใดที่ค่าตอบแทนรวมเพิ่มขึ้น บริษัทต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มจำนวนเงินค้ำประกัน หรือนำหนังสือค้ำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาฉบับใหม่ตามสัดส่วนค่าตอบแทนรวมที่เพิ่มขึ้นมามอบให้แก่ กทท. ไม่น้อยกว่า 30 (สามสิบ) วัน ก่อนวันเริ่มต้นปีถัดไปเพื่อให้จำนวนเงินค้ำประกันทั้งหมดเท่ากับค่าตอบแทนรวมในแต่ละปี

หากวงเงินค้ำประกันลดลงไม่ว่าเกิดจากการที่ กทท. ใช้สิทธิบังคับชำระหนี้เอาจากหลักประกันทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน เป็นผลให้หลักประกันลดน้อยลง หรือไม่ว่าด้วยกรณีใดก็ตาม บริษัทต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มวงเงินค้ำประกันหรือบริษัทต้องเพิ่มเติมหลักประกันจนครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กทท.

ในกรณีที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามข้อผูกพันตามสัญญาข้อนี้ กทท. มีสิทธิจะบอกเลิกสัญญาได้ตามสัญญาข้อ 4.1.1

3.5 ค่าสาธารณูปโภคและค่าบริการ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกัน

(PUBLIC UTILITIES AND COMMON PORT SERVICES CHARGES)

บริษัทต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกิดขึ้นจาก การบริหาร และการประกอบการทำงานเทียบเรือ

ค่าบริการเกี่ยวกับกระแสไฟฟ้า น้ำประปาและการสื่อสาร จะคิดตามอัตราที่หน่วยงานซึ่งให้บริการสาธารณูปโภคนั้นๆ เรียกเก็บ โดย กทท. จะคิดเพิ่มอีกร้อยละ 15 (สิบห้า) เป็นค่าบริการ

บริษัทต้องชำระค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันตามอัตราที่ กทท. กำหนด ซึ่งครอบคลุมถึงการให้บริการเกี่ยวกับการดับเพลิง การเก็บขยะมูลฝอย การบำบัดน้ำเสีย แสงสว่างภายในบริเวณที่ใช้ร่วมกันและการตรวจสอบวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม ในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

กทท. จะเรียกเก็บค่าบริการสาธารณูปโภคที่จัดให้ใช้ร่วมกันตามค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงาน และบำรุงรักษา โดยจะคิดค่าบริการเพิ่มอีกร้อยละ 15 (สิบห้า) ของค่าสิ่งสาธารณูปโภคที่ใช้ร่วมกันที่หน่วยงานซึ่งให้บริการสาธารณูปโภคนั้นๆ เรียกเก็บ ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมในอาณาบริเวณท่าเรือแหลมฉบังจะไม่เรียกเก็บค่าบริการเพิ่ม

สัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันในโครงการขั้นที่ 2 สำหรับท่าเทียบเรือชุด C และ D กำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 75 (เจ็ดสิบห้า) และสัดส่วนของค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันในโครงการขั้นที่ 1 สำหรับท่าเทียบเรือ A3 กำหนดไว้ที่อัตราร้อยละ 9 (เก้า) ซึ่งอัตราส่วนดังกล่าวนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้หากมีการพัฒนาขยายท่าเทียบเรือในอนาคต

3.6 การผิดนัดชำระเงิน (DEFAULT ON PAYMENTS)

บริษัทต้องชำระเงินค่าตอบแทน ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม ค่าเสียหาย ค่าปรับ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ต้องชำระเมื่อครบกำหนดชำระ หากมีการผิดนัดชำระเงิน บริษัทจะต้องชำระดอกเบี้ยเป็นรายวันในอัตราดอกเบี้ยการเบิกเงินเกินบัญชีสูงสุดตามที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนด โดยคำนวณจากจำนวนเงินที่ค้างชำระ ทั้งนี้ หากไม่ชำระเงินและดอกเบี้ยดังกล่าว กทท. มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาตามกฎหมายและตามเงื่อนไขของสัญญานี้

4. การสิ้นสุดของสัญญาและการระงับข้อพิพาท

(END OF CONTRACT AND SETTLEMENT OF DISPUTES)

4.1 การเลิกสัญญา (TERMINATION OF THE CONTRACT)

4.1.1 การเลิกสัญญาเนื่องจากบริษัทผิดสัญญา

หากบริษัทไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญ กทท. จะแจ้งให้บริษัทดำเนินการแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน 90 (เก้าสิบ) วัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กทท. หากบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขให้เป็นไปตามสัญญาได้ภายใน 90 (เก้าสิบ) วัน ดังกล่าว กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ กทท. ในระยะเวลาดังกล่าวด้วย

ทั้งนี้ หากการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาหรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญดังกล่าว เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของประเทศชาติ หรือเกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความจำเป็นของประชาชน หรือมาตรฐานการยอมรับของสากลเกี่ยวกับความปลอดภัยของท่าเทียบเรือทะเล หรือโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือแล้ว กทท. มีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาดังกล่าวได้ทันที

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาดตามวรรคหนึ่ง ก่อนวันครบกำหนดสัญญานี้ กทท. มีสิทธิที่จะยึดหลักประกันต่างๆ ได้ และมีสิทธิที่จะครอบครองท่าเทียบเรือและเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท รวมทั้งเข้าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือได้ทันที โดยที่บริษัทต้องให้ความช่วยเหลือที่จำเป็นแก่ กทท. ในการเข้ารับช่วงงานการประกอบการท่าเทียบเรือด้วย

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาดตามวรรคหนึ่ง ก่อนวันครบกำหนดตามสัญญานี้ บริษัทไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายและค่าชดเชยใดๆ ทั้งสิ้น

การที่ กทท. ไม่ใช่สิทธิในการบอกเลิกสัญญาตามข้อ 4.1.1 ไม่ถือว่า กทท. สละสิทธิในการกล่าวอ้างเหตุผิดสัญญาและไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญา

4.1.2 การเลิกสัญญาโดยเหตุผลพิเศษ

กทท. อาจบอกเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้ อันเนื่องมาจากเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกันนี้ โดยจะแจ้งให้ TOC ทราบเป็นหนังสือ

เมื่อได้บอกเลิกสัญญาดตามวรรคหนึ่งแล้ว กทท. จะจ่ายเงินให้แก่บริษัทเป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ไม่ว่าในลักษณะใด ที่บริษัทเป็นผู้จัดหาสำหรับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือในราคาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงกัน สำหรับเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ที่บริษัทเป็นผู้จัดหา และ กทท. ไม่ประสงค์จะใช้ บริษัทต้องรีบเคลื่อนย้ายเครื่องมือต่างๆ ดังกล่าวออกจากเขตพื้นที่ท่าเรือโดยเร็ว และจะเรียกชดเชยค่าขนย้าย ค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆ จาก PMB ไม่ได้ ทั้งนี้บริษัทไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ รวมทั้งผลกำไรที่บริษัทคาดการณ์ล่วงหน้าไว้จากการประกอบการท่าเทียบเรือนี้ จากการบอกเลิกสัญญานี้

4.2 การสิ้นสุดสัญญา (CONTRACT COMPLETION)

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญานี้สิ้นสุดลงตามข้อ 1.7 หรือข้อ 4.1 กทท. มีสิทธิที่จะเข้าครอบครองท่าเทียบเรือและเครื่องมือต่างๆ ทั้งหมดของบริษัท รวมทั้งเข้ามาบริหารและประกอบการทำงานท่าเทียบเรือได้โดยทันที

4.3 เมื่อสัญญานี้สิ้นสุดลงในทุกกรณี บริษัทต้องส่งมอบเอกสาร สถิติ และข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหาร และประกอบการทำงานท่าเทียบเรือให้แก่ กทท. ทันทีที่ กทท. เข้ามารับช่วงงานการควบคุมดูแลหรือประกอบการทำงานท่าเทียบเรือ

4.4 เนื่องจากธุรกิจท่าเทียบเรือเป็นกิจการต่อเนื่อง บริษัทต้องรับผิดชอบเพื่อความชำรุดบกพร่องในบรรดาทรัพย์สินที่โอนกรรมสิทธิ์ให้ กทท. เป็นเวลา 1 (หนึ่ง) ปี นับถัดจากวันที่สัญญานี้สิ้นสุด

4.5 การระงับข้อพิพาท (SETTLEMENT OF DISPUTES AND ARBITRATION)

ยกเว้นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้หรือกรณีการบอกเลิกสัญญาโดย กทท. ในกรณีที่เกิดข้อโต้แย้งหรือข้อพิพาทขึ้นระหว่างบริษัทกับ กทท. เกี่ยวกับข้อกำหนดแห่งสัญญานี้ หรือเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ และคู่สัญญาไม่สามารถตกลงกันได้ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งสามารถยื่น ข้อโต้แย้งหรือข้อพิพาทดังกล่าวต่อคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท ที่ตั้งขึ้นโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาชี้ขาดข้อพิพาทเบื้องต้น และคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท จะต้องพิจารณาข้อพิพาทดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 วัน

ในกรณีที่คู่กรณีฝ่ายบริษัทไม่พอใจกับคำวินิจฉัยของคณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาท คู่กรณีฝ่ายดังกล่าวสามารถฟ้องคดีพิพาทต่อศาลภายในกำหนดเวลา 60 วัน นับแต่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทได้มีคำวินิจฉัย

ในระหว่างรอคำชี้ขาดของคณะกรรมการวินิจฉัยและของศาลเกี่ยวกับข้อพิพาทดังกล่าวนี้ บริษัทจะต้องปฏิบัติตามสัญญาให้เป็นไปตามที่ กทท. กำหนด ยกเว้นกรณีบอกเลิกสัญญา

4.6 ค่าปรับ (FINES)

กทท. มีสิทธิที่จะเรียกเอาเงินค่าปรับจากบริษัทได้ ในกรณีที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใดๆ ของสัญญา

ค่าปรับจะคำนวณเป็นรายวันนับจากวันที่บริษัทไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขใดๆ ของสัญญา จนถึงวันที่บริษัทได้แก้ไขข้อผิดพลาดนั้นๆ แล้วเสร็จในแต่ละกรณี ค่าปรับได้กำหนดไว้เป็นจำนวนเงิน 10,000.- บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน) ต่อวันต่อการกระทำผิดสัญญาแต่ละกรณี

บริษัทต้องชำระเงินค่าปรับภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับใบแจ้งหนี้จาก กทท.

หากบริษัทมิได้ชำระเงินค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว กทท. มีสิทธิที่จะบังคับชำระเงินจนครบถ้วนเต็มจำนวนทั้งหมดได้จากหนังสือคำประกันการชำระค่าตอบแทนและการปฏิบัติงานตามสัญญาที่บริษัทนำมามอบให้ และบริษัทจะต้องดำเนินการให้ธนาคารเพิ่มวงเงินค้ำประกันหรือบริษัทต้องเพิ่มเติมหลักประกันใหม่ จนครบถ้วนเต็มจำนวนตามที่กำหนดภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งจาก กทท. หากบริษัทมิได้ดำเนินการดังกล่าว กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้ด้วย ทั้งนี้ การบังคับค่าปรับไม่ถือเป็นการตัดสิทธิของ กทท. ในการเรียกค่าเสียหายรวมทั้งการเลิกสัญญาตามข้อ 4.1

4.7 เหตุสุดวิสัย (FORCE MAJEURE)

4.7.1 "เหตุสุดวิสัย" หมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้ จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

4.7.2 หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่อาจปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งหรือข้อผูกพันใดตามสัญญานี้ขึ้นเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ให้คู่สัญญาฝ่ายนั้นแจ้งเป็นหนังสือให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบโดยเร็วที่สุด แต่จะต้องไม่เกิน 10 (สิบ) วัน หลังจากเหตุสุดวิสัยนั้นได้เกิดขึ้น คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับแจ้งจะต้องแจ้งเป็นหนังสือให้คู่สัญญาฝ่ายแรกทราบภายในระยะเวลาอันควร หลังจากวันที่ได้รับการแจ้งเหตุการณ์นั้นๆ ว่าตนยอมรับหรือไม่ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ตลอดจนยอมรับผลที่เกิดขึ้นกับข้อผูกพันและความรับผิดชอบตามสัญญานี้หรือไม่

5. อัตราค่าภาระท่าเรือ (PORT TARIFF)

5.1 โครงสร้างค่าภาระ (TARIFF STRUCTURE) ตามเอกสารผนวก ก

กทท. จะเป็นผู้กำหนดโครงสร้าง และอัตราค่าภาระท่าเรือ สำหรับการให้บริการเกี่ยวกับเรือผ่านเข้า-ออก ซึ่งรวมทั้งค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service)

5.2 บริษัทจะต้องไม่เรียกเก็บค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเทียบเรือ การขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และการให้บริการอื่นๆ ที่บริษัทจัดให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ กทท. กำหนด และในกรณีที่ฝ่าฝืน กทท. มีสิทธิปรับตามสัญญาข้อ 4.6 และ/หรือบอกเลิกสัญญา

บริษัทจะต้องใช้แบบใบแจ้งหนี้ค่าบริการ ตามแบบที่ กทท. กำหนดเป็นมาตรฐาน

5.3 กทท. สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระ

6. การประกันภัย (INSURANCES)

บริษัทต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองทรัพย์สินและวินาศภัย และชำระค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยที่จดทะเบียน หรือได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจในประเทศไทย ตามเงื่อนไขและจำนวนเงินที่ กทท. ได้ให้ความเห็นชอบเป็นหนังสือ โดยบริษัทต้องส่งมอบสำเนากรมธรรม์ประกันภัยและใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันให้ กทท. 1 (หนึ่ง) ชุด กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวต้องเริ่มมีผลคุ้มครองตั้งแต่วันที่สัญญาามีผลบังคับ และจะต้องได้รับการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้มีผลคุ้มครองต่อเนื่องไปจนกระทั่งถึงวันครบกำหนดของสัญญา

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับการประกันภัยต่างๆ บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

6.1 การประกันภัยทรัพย์สิน (INSURANCE FOR LOSS AND DAMAGE)

บริษัทต้องทำประกันภัยเต็มจำนวนมูลค่าทรัพย์สินทั้งหมดที่ กทท. เป็นผู้จัดหา และที่บริษัทเป็นผู้จัดหาตามที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยให้ กทท. เป็นผู้ได้รับประโยชน์ หากทรัพย์สินเกิดการสูญหายหรือเสียหาย และกรณีที่บริษัทได้ซ่อมแซมความเสียหายแล้ว และผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ กทท. กทท. จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนให้แก่บริษัทภายใน 7 (เจ็ด) วัน ข้อตกลงเกี่ยวกับผลประโยชน์ของบริษัทและ กทท. จะกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

6.2 การประกันภัยคนงานและลูกจ้าง (INSURANCE FOR WORKERS AND EMPLOYEE)

บริษัทต้องทำประกันภัยคนงานและลูกจ้าง ซึ่งปฏิบัติงานอยู่ในขอบเขตงานที่บริษัทรับผิดชอบตามสัญญานี้ การประกันภัยจะต้องคุ้มครองถึงความรับผิดชอบทั้งหมดของบริษัทและของผู้รับเหมาช่วงสำหรับการชดเชยค่าเสียหายตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ หรือการได้รับบาดเจ็บใดๆ ของคนงานหรือบุคคลอื่นในการปฏิบัติงานที่จ้างให้บริษัทหรือผู้รับเหมาช่วง

6.3 การประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่สาม (INSURANCE FOR THIRD PARTY)

บริษัทต้องทำประกันภัย ให้คุ้มครองถึงความเสียหาย การสูญหาย หรือการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินหรือบุคคลที่สามจากการดำเนินงานตามสัญญาและการใช้ท่าเทียบเรือ และกรณีที่ กทท. ได้ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บุคคลที่สามไปก่อน บริษัทต้องชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวคืนให้แก่ กทท. อีกทั้งต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมดให้แก่ กทท.

บริษัทต้องไม่กระทำ หรือยินยอม หรืออนุญาตให้กระทำการใดๆ ที่อาจทำให้เงื่อนไขของ
กรรมธรรม์ประกันภัยกลายเป็นโมฆะ หรือถูกเพิกถอนไป

6.4 การประกันภัยสินค้า (INSURANCE FOR CARGO)

บริษัทต้องทำประกันภัยสินค้าทุกประเภทในขณะที่อยู่ในอารักขา ของตน โดยการประกันอัคคี
ภัย ประกันการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นจากการทะเลาะของตน ลูกจ้าง หรือผู้รับเหมาช่วง

7. โครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและเครื่องมือ

(TERMINAL INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT)

7.1 สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือแหลมฉบัง

(DESCRIPTION OF LAEM CHABANG PORT FACILITIES)

7.1.1 สถานที่ตั้ง

ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรี
ราชา จังหวัดชลบุรี

พิกัดที่ตั้งโดยประมาณ

- แลตติจูด $13^{\circ} 04' 37''$ เหนือ

- ลองติจูด $100^{\circ} 54' 47''$ ตะวันออก

7.1.2 ความลึกของทะเลในอาณาบริเวณโครงการท่าเรือแหลมฉบัง

ร่องน้ำทางเดินเรือลึก -16 (สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ยาว 3,700 (สามพัน
เจ็ดร้อย) เมตร กว้าง 400 (สี่ร้อย) เมตร ที่ปากทางเข้า และ 600 (หกร้อย) เมตร ที่ทางเข้าแอ่งจอดเรือ

แอ่งสำหรับกลับลำเรือมีขนาดความกว้าง 600 (หกร้อย) เมตร ลึก 16 (สิบหก) เมตร จาก
ระดับทะเลปานกลาง เชื่อมกันคลื่นยาว 3,200 (สามพันสองร้อย) เมตร

แอ่งจอดเรือที่ 1 ขนาด 400 x 1,600 (สี่ร้อยคูณหนึ่งพันหกร้อย) เมตร ความลึก 14 (สิบสี่)
เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

แอ่งจอดเรือที่ 2 ขนาด 500 x 1,800 (ห้าร้อยคูณหนึ่งพันแปดร้อย) เมตร ความลึก 16
(สิบหก) เมตร จากระดับทะเลปานกลาง

7.1.3 อาณาบริเวณท่าเรือ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ ได้แสดงในแบบแผนผังของเอกสารผนวก ข

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ ที่ กทท. จัดหาและได้ก่อสร้างไว้แล้ว ประกอบด้วย

7.1.3.1 เชื้อนเทียบเรือชนิด Concrete Caisson

- ท่าเทียบเรือ C1, C2 ยาว 1,200 (หนึ่งพันสองร้อย) เมตร

7.1.3.2 เชื้อนหิน (Revetment)

- ท่าเทียบเรือ A3 ยาว 350 (สามร้อยห้าสิบ) เมตร
- ท่าเทียบเรือ D1, D2, D3 ยาว 1,700 (หนึ่งพันเจ็ดร้อย) เมตร

7.1.3.3 พื้นที่ท่าเทียบเรือ ถมทรายและบดอัด

- ท่าเทียบเรือ A3 100,000 (หนึ่งแสน) ตารางเมตร
- ท่าเทียบเรือ C1, C2 540,000 (ห้าแสนสี่หมื่น) ตารางเมตร
- ท่าเทียบเรือ D1, D2, D3 765,000 (เจ็ดแสนหกหมื่นห้าพัน) ตารางเมตร

อาณาบริเวณท่าเทียบเรือ A3, C1, C2 และ D1, D2, D3 ติดต่อกับพื้นที่ส่วนอื่นๆ มีดังนี้

ท่า A3	ทิศเหนือ	:	ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด A
	ทิศตะวันตก	:	พื้นที่ท่าเทียบเรือ A4
	ทิศใต้	:	แอ่งจอดเรือที่ 1
	ทิศตะวันออก	:	พื้นที่ท่าเทียบเรือ A2
ท่า C1,C2	ทิศเหนือ	:	ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด C
	ทิศตะวันตก	:	พื้นที่ท่าเทียบเรือ C3
	ทิศใต้	:	แอ่งจอดเรือที่ 2
	ทิศตะวันออก	:	ลานกองสินค้า (Open storage area)
ท่า D1, D2, D3	ทิศเหนือ	:	แอ่งจอดเรือที่ 2
	ทิศตะวันตก	:	ร่องน้ำเดินเรือ
	ทิศใต้	:	ถนนทางเข้าท่าเทียบเรือชุด D

ทิศตะวันออก : ลานกองสินค้า (Open storage area)

สำหรับขนาดพื้นที่จริงที่ กทท. จะส่งมอบนั้นจะมีการวัดและตรวจสอบความถูกต้องกันในภายหลัง

7.1.4 ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ ที่บริษัทจะต้องก่อสร้างมีดังต่อไปนี้

- ถนนทางเข้าออกท่าเทียบเรือ (Access Road) สำหรับท่าเทียบเรือ A3, ท่าเทียบเรือ C1, C2 และท่าเทียบเรือ D1, D2, D3
- รั้ว (Fence) และประตูทางเข้าท่าเรือ-ด่านตรวจ (Terminal Entrance Gate)
- งานที่เกี่ยวข้องกับ Yard Pavement, Transtainer Foundation และ Container Stacking Foundation
- โครงสร้างท่าเทียบเรือ (Quay Wall Structure) สำหรับท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือ D1, D2, D3
- โรงพักสินค้า (Container Freight Station; CFS) สำหรับคัดแยกและบรรจุตู้สินค้า
- อาคารสำนักงาน (Terminal Office)
- โรงซ่อม (Repair Shop)
- อาคารสถานีไฟฟ้าย่อย (Substation)
- ระบบโทรคมนาคม (Communication System) ภายในท่าเทียบเรือ
- ระบบไฟฟ้าและแสงสว่าง (Power Supply & Lighting System) ภายในท่าเทียบเรือ
- ระบบระบายน้ำ (Drainage System) ภายในท่าเทียบเรือ
- เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าต่างๆ

ส่วนระบบบริการพื้นฐานบางระบบ เช่นระบบไฟฟ้าและสาธารณูปโภค บริษัทจะต้องดำเนินการติดต่อกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือ เช่นการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ชุมทางโทรศัพท์ เป็นต้น

7.1.5 จุดเชื่อมโยงการขนส่งทางบก

- ทางถนน

เข้าท่าเรือโดยตรงจากถนนสุขุมวิททางด้านทิศเหนือ ระยะทางจากกรุงเทพฯ โดยประมาณ 110 (หนึ่งร้อยสิบ) กิโลเมตร

ทางรถไฟ

มีทางรถไฟจากสถานีรถไฟศรีราชามายังท่าเรือ โดยขนานกับท่าเทียบเรือผู้สินค้า

7.2 การจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ของบริษัท (EQUIPMENT PROVIDED BY THE TOC)

บริษัทต้องดำเนินการจัดหาปิ่นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า และเครื่องมือยกขนตู้สินค้าประเภทอื่นๆ ที่จำเป็นตามมาตรฐานสากลด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเอง เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานที่ท่าเทียบเรือ A3 C1 C2 D1 D2 และ D3

7.3 สิ่งสาธารณูปโภคที่ กทท. จัดให้ (UTILITY SERVICES PROVIDED BY THE PMB)

สิ่งสาธารณูปโภคที่ กทท. ได้จัดเตรียมไว้แล้วได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา ระบบโทรศัพท์ ระบบป้องกันอัคคีภัย และระบบบำบัดน้ำเสียรวม

7.4 ข้อกำหนดการบำรุงรักษา (MAINTENANCE REQUIREMENTS)

7.4.1 ข้อกำหนดการบำรุงรักษา

บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมืออุปกรณ์ทั้งหมดภายในท่าเทียบเรือให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้ดี

กทท. จะไม่รับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดกับงานโครงสร้างพื้นฐาน หรือเครื่องมืออุปกรณ์ที่ผู้ใช้ท่าเรือเป็นผู้กระทำให้เกิดความเสียหาย

บริษัทจะต้องดำเนินการตามสิทธิต่างๆ แทน กทท. ในการดำเนินการทางกฎหมายต่อผู้ใช้ท่าเรือหรือบุคคลที่สาม ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น

7.4.2 การบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์

บริษัทต้องบำรุงรักษาเครื่องมือที่ใช้ในการประกอบการท่าเทียบเรือ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีตาม "หนังสือคู่มือการใช้และบำรุงรักษา" ของผู้ผลิต

7.4.3 การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์

บริษัทจะต้องซ่อมแซมและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมืออุปกรณ์ ที่ กทท. จัดหาและที่บริษัทจัดหามาทั้งที่อยู่ภายในท่าเทียบเรือ และอุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่บริษัทจัดหาและติดตั้งไว้ภายนอกท่าเทียบเรือ เพื่อเชื่อมโยงกับระบบหลักของ กทท. ให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้ดี

7.4.4 การซ่อมแซมความเสียหายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ

ในกรณีที่บุคคลที่สามก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานหรือเครื่องมืออุปกรณ์ที่อยู่ในท่าเทียบเรือหรืออุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐานด้านสาธารณูปโภคที่บริษัทติดตั้งไว้ภายนอกท่าเทียบเรือเพื่อเชื่อมโยงกับระบบหลักของท่าเรือ บริษัทจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบซ่อมแซมความเสียหายนั้นให้อยู่ในสภาพปกติและใช้งานได้ดีจนเป็นที่พอใจของ กทท.

บริษัทจะต้องดำเนินการตามกฎหมายต่อผู้ให้บริการ หรือต่อบุคคลที่สามที่ทำให้เกิดความเสียหายดังกล่าวแทน กทท.

บริษัทต้องจัดทำรายงานความเสียหายเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การซ่อมแซมหลังจากเกิดอุบัติเหตุ และงานบำรุงรักษาทั้งหมด รวมทั้งรายละเอียดต่างๆ ที่เกี่ยวกับบุคคลที่สามที่เกี่ยวข้อง มอบให้แก่ กทท. โดยบริษัทต้องรายงานการเกิดอุบัติเหตุให้ กทท. ทราบภายใน 24 (ยี่สิบสี่) ชั่วโมง หลังจากที่เกิดเหตุขึ้น และจะต้องเก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ เพื่อให้ กทท. ใช้ในการประเมินผลเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 2 (สอง) ปี หรือจนกว่าสัญญาจะสิ้นสุดลง แล้วแต่กรณีใดจะถึงกำหนดเวลาก่อน

7.4.5 การซ่อมใหญ่ หรือการปรับปรุงสภาพเครื่องมืออุปกรณ์ และการซ่อมบำรุงงานโครงสร้างพื้นฐาน

ภายในระยะเวลา 6 (หก) เดือน ก่อนสิ้นสุดอายุของสัญญา บริษัทจะต้องดำเนินการซ่อมใหญ่ หรือปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ทั้งหมด รวมทั้งซ่อมบำรุงงานโครงสร้างพื้นฐานให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีตามปกติ โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญาอย่างน้อย 30 (สามสิบ) วัน

7.5 การเพิ่มเติมและการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐาน

(ADDITIONS AND CHANGES TO INFRASTRUCTURE)

การเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณท่าเทียบเรือจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน

ข้อเสนอของบริษัทที่ขอเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานจะได้รับการพิจารณาจาก กทท. เฉพาะกรณีที่บริษัทรับภาระค่าใช้จ่ายที่จะใช้สำหรับการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ อันสืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนั้น กทท. จะไม่ปฏิเสธข้อเสนอของการขอเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวโดยไม่มีเหตุผล

บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทุกชนิดที่ กทท. มิได้จัดไว้ และจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. หรือหน่วยงานต่างๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้องด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทเองทั้งสิ้น

7.6 ข้อกำหนดของ กทท. (REQUIREMENTS OF PMB)

บริษัทต้องก่อสร้างรั้วกั้นระหว่างท่าเทียบเรือผู้สินค้า C2 และ C3 ทั้งนี้ แบบก่อสร้างจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. โดยบริษัทออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเองทั้งสิ้น

7.7 โครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือของบริษัท

(INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT OWNED BY TOC)

ในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญา ก่อนวันสิ้นสุดสัญญาตามกฎหมายไม่ว่าจะเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือการละเลยใดๆ ของบริษัทก็ตาม บรรดาโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ไม่ว่าลักษณะใดที่บริษัทเป็นผู้จัดหา หนังสือคู่มือ รายละเอียด ข้อกำหนด การปฏิบัติงาน และการบริหารทั้งหมด ฯลฯ ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัท และเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงานที่ทำเทียบเรือจะตกเป็นทรัพย์สินของ กทท. ทันที โดย กทท. มีต้องชดใช้เงินใดๆ ให้แก่บริษัททั้งสิ้น เว้นแต่กรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาตามข้อ 4.1.2

ในกรณีสัญญาครบกำหนดอายุตามระยะเวลาในสัญญาข้อ 1.7 แล้ว บรรดาอสังหาริมทรัพย์ รวมตลอดถึงโครงสร้างพื้นฐานที่บริษัทจัดหา อุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติมให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนเครื่องมือต่างๆ และทรัพย์สินอื่นๆ ของบริษัททุกชนิด กทท. มีสิทธิเด็ดขาดในการซื้อตามราคาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย จะตกลงกัน โดยมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขต่อไปนี้ด้วย

ในกรณีที่ กทท. ตัดสินใจซื้อเครื่องมือ อุปกรณ์ และทรัพย์สินดังกล่าวข้างต้น การคำนวณราคาค่าต้นทุนทรัพย์สินทั้งหมดดังกล่าวของบริษัทเมื่อสัญญาสิ้นสุดลง จะกำหนดค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาของอายุการใช้งานดังนี้:-

ปั้นจั่นหน้าท่ายกผู้สินค้าชนิดเดินบนราง	15 (สิบห้า) ปี
รถคานยกผู้สินค้าชนิดเดินบนราง	15 (สิบห้า) ปี
รถคานยกผู้สินค้าชนิดล้อยาง	10 (สิบ) ปี
เครื่องมือยกขนประเภทอื่นทั้งหมด	5 (ห้า) ปี

ในกรณีที่ กทท. ไม่ประสงค์จะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์รายการใดๆ ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน บริษัทต้องเคลื่อนย้ายเครื่องมือเหล่านั้นออกไปจากเขตพื้นที่ท่าเรือด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท ภายใน 30 (สามสิบ) วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กทท. หากเครื่องมือดังกล่าวมิได้นำออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนด

ไว้แล้ว กทท. มีสิทธิที่จะนำเครื่องมืออุปกรณ์เหล่านั้นออกขายทอดตลาด และหลังจากที่ กทท. ได้หักค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขายทอดตลาดแล้ว จะนำเงินส่วนที่เหลือคืนให้แก่บริษัท โดยที่บริษัทไม่มีสิทธิเรียกร้องเงินชดเชยค่าเครื่องมืออุปกรณ์ดังกล่าวจาก กทท. แต่อย่างใด

กทท. และบริษัท จะต้องร่วมกันทำความตกลงเกี่ยวกับรายการทรัพย์สินที่ใช้ปฏิบัติงานตามปกติที่ทำเทียบเรือ และทำการตรวจสอบรายการทรัพย์สินดังกล่าวนี้เป็นประจำทุกๆ ปี เพื่อจะใช้เป็นหลักฐานในการโอนทรัพย์สินเหล่านั้นให้แก่ กทท. ในกรณีดังกล่าวข้างต้นด้วย ในกรณีที่ทรัพย์สินสูญหายหรือไม่ครบจำนวนตามรายการบัญชีทรัพย์สินหรือเสียหายนอกเหนือจากการสึกหรอหรือเสื่อมสภาพ ตามปกติแล้ว บริษัทต้องจ่ายค่าชดเชยหรือค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุดังกล่าว รวมทั้งค่าเสียหายที่อาจคาดหมายได้ให้แก่ กทท. ในอัตราที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะตกลงกัน หรือตามที่คณะกรรมการวินิจฉัยข้อพิพาทหรือศาลจะกำหนด

บริษัทต้องส่งมอบหนังสือคู่มือ รวมทั้งรายละเอียดข้อกำหนดการปฏิบัติงานและการบริหารทั้งหมดฉบับครบถ้วนสมบูรณ์ให้แก่ กทท. ไว้ 1 (หนึ่ง) ชุด

8. การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท (ANCILLARY SERVICES PROVIDED BY THE TOC)

บริษัทต้องให้บริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกันจนเป็นที่พอใจของ กทท. และต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการให้บริการดังกล่าวดังต่อไปนี้-

8.1 การดับเพลิง (FIRE FIGHTING)

บริษัทต้องจัดหาอุปกรณ์การดับเพลิงที่มีมาตรฐานสากล และต้องรับผิดชอบในการดับเพลิงทั้งบนบกและในเรือที่ทำเทียบเรือ นับตั้งแต่ได้รับสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ รวมทั้งให้ความร่วมมือกับหน่วยดับเพลิงของท่าเรือที่จะควบคุมการดับเพลิงในท่าเทียบเรือ

8.2 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (SAFETY AND SECURITY)

บริษัทต้องรับผิดชอบในการวางมาตรการความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการรักษาความปลอดภัยภายในเขตพื้นที่ของตนตามสัญญาฯ รวมทั้งให้ความร่วมมือกับ กทท. ในการส่งเสริมความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน และการรักษาความปลอดภัยในอาณาบริเวณเขตท่าเรือแหลมฉบังด้วย

8.3 การควบคุมมลพิษและสิ่งแวดล้อม (POLLUTION AND ENVIRONMENTAL CONTROL)

บริษัทต้องรับผิดชอบในการวางมาตรการและปฏิบัติการให้เป็นผลในการยับยั้งป้องกันมลภาวะทุกชนิด และจัดหาระบบบำบัดสิ่งปฏิกูลที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งที่เกิดจากเรือที่เข้ามาใช้บริการในท่าเทียบเรือดังกล่าวด้วยค่าใช้จ่ายของ

บริษัทเอง และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่ต้องขอความเห็นชอบจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย บริษัทจะต้องขอความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อนดำเนินการ

กทท. จะเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับโรงงานบำบัดน้ำเสียส่วนกลางที่ใช้ระบบเครื่องบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากท่าเทียบเรือด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัท แต่ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิบริษัทจะเรียกค่าใช้จ่ายจากบริษัทเรือที่ก่อให้เกิดน้ำเสีย บริษัทต้องดูแลและรับผิดชอบต่อการปล่อยน้ำเสียที่เกิดขึ้นให้ลงสู่ที่ระบายน้ำที่ถูกต้องตามหลักการบำบัดที่ใช้เครื่องบำบัดน้ำเสียดังกล่าว ส่วนของเสียอื่นๆ บริษัทจะต้องกำจัดตามวิธีที่ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย หรือที่ กทท. ได้กำหนดไว้ด้วย

8.4 การรักษาความสะอาดสถานที่ (SITE CLEANLINESS)

บริษัทต้องรับผิดชอบในการรักษาความสะอาด และจัดอาณานิคมบริเวณที่บริษัทรับผิดชอบให้เป็นระเบียบเรียบร้อย โดยต้องรับผิดชอบในการเก็บกวาดและทำความสะอาดพื้นผิวถนน บริเวณที่ทำการขนถ่ายสินค้า บริเวณสำนักงาน โรงพักสินค้า พื้นที่ลานจอดรถ และอาคารต่างๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท รวมทั้งต้องรวบรวมขยะในลักษณะที่ถูกต้องตามหลักสุขอนามัยในการจัดเก็บ นอกจากนี้บริษัทต้องกำจัดคราบน้ำมันให้หมดสิ้นไป โดยใช้เทคโนโลยีหรือวิธีการที่เป็นที่ยอมรับของการป้องกันว่าจะไม่ก่อให้เกิดผลเสียต่อภาวะแวดล้อมด้วย

8.5 สุขาภิบาล (SANITATION)

บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการจัดให้มีและดำรงไว้ซึ่งบริบทด้านสุขอนามัย อันประกอบด้วยห้องสุขาและอุปกรณ์ชำระล้างต่างๆ ซึ่งถูกต้องตามหลักสุขอนามัย สำหรับบุคคลทั้งหมดที่เข้าไปยังพื้นที่ของตน

8.6 บริษัทจะต้องรับผิดชอบในการเก็บรวบรวม รักษา และกำจัดขยะทั้งหมดของตนตามระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดไว้โดย กทท.

9. การให้บริการทั่วไปของ กทท. (COMMON PORT SERVICES)

9.1 รายละเอียดของบริการต่างๆ (DESCRIPTION OF SERVICES)

กทท. จะจัดหรือรับรองที่จะจัดเตรียมบริการต่างๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ดังต่อไปนี้:-

9.1.1 การดับเพลิง

หน่วยงานดับเพลิงพร้อมอุปกรณ์ อันประกอบด้วย รถดับเพลิงประจำสถานีภายในบริเวณท่าเรือ และเรือลากจูงซึ่งปฏิบัติงานอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยได้ติดตั้งระบบอุปกรณ์การดับเพลิงไว้พร้อม

9.1.2 ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

กทท. จะเป็นผู้ดูแลเรื่องความปลอดภัย และการรักษา ความปลอดภัย ภายในอาณาบริเวณท่าเรือ เจ้าหน้าที่และพนักงานรักษาความปลอดภัยของ กทท. มีสิทธิที่จะเข้าไปในเขตพื้นที่ของบริษัทได้ทุกแห่งตลอดเวลา เพื่อปฏิบัติงานตามหน้าที่ของตน

ประจักษ์ใหญ่ทางเข้าท่าเรือสายหลักและสายรอง กทท. เป็นผู้จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยไปประจำการ

9.1.3 การรักษาความสะอาดสถานที่และการจัดเก็บขยะ

กทท. จะรับผิดชอบในการรักษาความสะอาดบริเวณต่างๆ ในเขตท่าเรือที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งมีหน้าที่ในการจัดเก็บขยะทั้งบนบกและในเรือที่จอดเทียบท่าของบริษัท

9.1.4 การบริการน้ำประปา

กทท. จะดูแลสถานีจ่ายน้ำประปาและระบบจ่ายน้ำประปา ทั้งที่ กทท. เป็นผู้จัดให้ และที่อยู่นอกบริเวณเขตพื้นที่ท่าเทียบเรือให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้

9.1.5 สถานีบริการน้ำมัน

กทท. จะจัดให้มีสถานีบริการน้ำมันภายในบริเวณท่าเรือ การบริการดังกล่าวนี้จะจัดให้เฉพาะหน่วยงานของ กทท. และบริษัทเท่านั้น

กทท. จะเป็นผู้จัดจำหน่ายน้ำมัน น้ำมันดีเซล หรือน้ำมันเชื้อเพลิงอื่นๆ แต่เพียงผู้เดียวในท่าเรือ โดยที่น้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวจะมีจำหน่ายในราคาที่ตลาดตามปกติ

9.1.6 การจ่ายกระแสไฟฟ้า และระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

กทท. จะดูแลรับผิดชอบในการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบกระแสไฟฟ้า และไฟฟ้าแสงสว่าง ในส่วนที่ กทท. เป็นผู้จัดให้และที่อยู่ภายนอกบริเวณพื้นที่ ท่าเทียบเรือ

9.1.7 ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือและแอ่งจอดเรือ

กทท. จะเป็นผู้ดำเนินการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำและสำรวจร่องน้ำทางเดินเรือ รวมทั้งบริเวณท่าเทียบเรืออย่างสม่ำเสมอ โดยรับรองว่าความลึกต่ำสุดของร่องน้ำจะคงอยู่ในสภาพปัจจุบันตลอดเวลา แต่ กทท. ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องขุดลอกทางเข้าท่าเรือและแอ่งจอดเรือเกินกว่าความลึก 16 (สิบหก) เมตรจากระดับทะเลปานกลาง

9.1.8 การนำร่องและการลากจูง

ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเป็นผู้ให้บริการด้านการนำร่องและ กทท. เป็นผู้ให้บริการการลากจูงเรือ โดยบริษัทเจ้าของเรือหรือตัวแทนต้องเป็นผู้จ่ายค่าบริการดังกล่าว

9.1.9 เครื่องหมายช่วยการเดินเรือ

ปัจจุบัน กทท. เป็นผู้จัดเครื่องหมายช่วยการเดินเรือดังต่อไปนี้

- ประกาศารตั้งอยู่บนเขาแหลมฉะบ่ง
- ทู่นแสดงตำแหน่งเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือ
- ระบบควบคุมการจราจรทางน้ำ
- การสื่อสารระบบ VHF

ค่าบริการเครื่องหมายช่วยการเดินเรือไม่ได้แยกจัดเก็บต่างหาก แต่ได้รวมอยู่ในค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) แล้ว

9.1.10 การโทรคมนาคมทางน้ำ

บริการด้านโทรคมนาคมทางน้ำ จะจัดไว้เพื่อธุรกิจท่าเรือ เท่านั้น และมีได้แยกจัดเก็บค่าบริการไว้ต่างหาก แต่ได้รวมอยู่ในค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues)

การติดต่อทางโทรศัพท์ส่วนตัวกับหรือจากเรือจะต้องขอใช้บริการจาก กทท.

9.1.11 การให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือ

กทท. ไม่มีแผนการที่จะให้บริการน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือ และมีได้เป็นหน้าที่ของ กทท. ที่จะจัดบริการดังกล่าวให้แต่อย่างใด บริษัทจะต้องอนุญาตให้บริษัทน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้รับอนุญาตจาก กทท. เข้าไปยังท่าเทียบเรือของตน เพื่อให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่เรือที่จอดที่ท่าเทียบเรือของบริษัท

9.1.12 การให้บริการส่งเสบียงเรือ

กทท. สงวนสิทธิแต่เพียงผู้เดียว ที่จะจัดบริการส่งเสบียงเรือภายในท่าเรือ หรือโดยผู้รับสัมปทานรายหนึ่งหรือหลายราย ในกรณีที่ กทท. ยังมีได้จัดบริการส่งเสบียงให้แก่เรือ บริษัทจะได้รับอนุญาตให้จัดบริการดังกล่าวให้แก่เรือที่เทียบท่าเรือของตนได้ บริษัทจะต้องอนุญาตให้บริษัทจัดส่งเสบียงเรือที่ได้รับอนุญาตจาก กทท. เข้าไปยังท่าเทียบเรือของตน เพื่อให้บริการดังกล่าวให้แก่เรือที่จอดที่ท่าเทียบเรือของบริษัทด้วย

9.2 ค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกัน

(CHARGES FOR COMMON PORT SERVICES)

ค่าบริการสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ร่วมกันได้ระบุไว้ตามสัญญาข้อ 3.5

ที่ คค/



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

กันยายน 2547

เรื่อง ขอความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนามติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547
2. บันทึก ผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการ
ท่าเทียบเรือ A3,C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง พร้อม
เอกสารประกอบ จำนวน 50 ชุด
3. ร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ
A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง

1. เรื่องเดิม/ข้อเท็จจริง

1.1 กระทรวงการคลังได้เสนอเรื่องรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ
ให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการ
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) เพื่อคณะรัฐมนตรี
พิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ ได้เสนอความเห็นประกอบการ
พิจารณาของคณะรัฐมนตรี ด้วย

1.2 คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547 ลงมติ
เห็นชอบในหลักการของโครงการให้เอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3
และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ
D3) ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยได้รับ
ข้อสังเกตของคณะรัฐมนตรีไปดำเนินการด้วย ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

1.2.1 ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เร่งดำเนินการ
คัดเลือกเอกชนลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือดังกล่าว ตามขั้นตอนใน
พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

ให้แล้วเสร็จ และดำเนินการต่อไปโดยเร็ว เพื่อให้ท่าเทียบเรือดังกล่าวแล้วเสร็จทันต่อการรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่มีแนวโน้มจะเติบโตอย่างรวดเร็ว ในอนาคต

1.2.2 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงาน ที่ตั้งขึ้นตามพระราช บัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ ควรพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกเอกชน โดย ไม่ถือเอาผลประโยชน์ตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดที่เอกชนจะเสนอแก่ภาครัฐเป็นเงื่อนไขหลักในการ พิจารณาคัดเลือกเพียงประการเดียว เนื่องจากการเสนอผลตอบแทนเป็นตัวเงินสูงสุดอาจจะส่ง ผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการและการคิดค่าบริการจากผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือโดยรวม ซึ่งในที่สุดจะส่งผลกระทบไปถึงประชาชนโดยรวม ตลอดจนขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ แต่ควรให้ความสำคัญกับชื่อเสียงและประสบการณ์ของเอกชนนั้นๆ ด้วย โดยควร คัดเลือกเอกชนฯ ที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับกัน ในระดับโลก (World Class) และสามารถเสนอแผนการดำเนินงานบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ที่จะ ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติโดยรวม ประกอบกันไปด้วย

2. การดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2547

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่ ันที่ 27 เมษายน 2547 ตามข้อกำหนดแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ เนินการ ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บั าร และ ประกอบการทำเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะ กรรมการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว ได้พิจารณา ัดเลือก กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประ ะเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือก เอกชน ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A3 และท่าเทียบเรือในโครงเ รท่าเรือ แหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน นครั้งนี้ เนื่องจาก (รายละเอียดผลการคัดเลือกเอกชนฯ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ตามสิ่งที่ส่งมาด้ว 2)

2.1 เป็นนิติบุคคลที่มีคุณสมบัติถูกต้อง ตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไข เอบเขต ของโครงการ (TOR) ทุกประการ มีความน่าเชื่อถือ รวมทั้งเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในเ ะบริหาร จัดการท่าเทียบเรือที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับโลก

2.2 กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ ยื่นข้อเสนอด้านเทคนิค (ของหมายเลข 1) มีความ น่าเชื่อถือ สมเหตุสมผล และมีความเป็นไปได้ ซึ่งเป็นผู้ได้รับคะแนนในส่วนของการ เสนอด้าน เทคนิค สูงสุด โดยกลุ่มกิจการร่วมค้าฯ จะมีการลงทุนในการก่อสร้างท่าเทียบเรือและ อำนวย ความสะดวกอื่นๆ รวมเป็นเงิน 7,514.41 ล้านบาท และจัดซื้อเครื่องมือยกขนสินค้าห ก ได้แก่

ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่า (Gantry Crane) ขนาด Supper Post Panamax จำนวน 32 ตัว ปั้นจั่นจัดเรียงตู้สินค้าในลาน (RTG) จำนวน 82 ตัว รถหัวลากและหางลาก (Tractor and Chassis) จำนวน 224 ชุด เป็นต้น และอุปกรณ์อื่นๆ รวมเป็นเงิน 12,825.39 ล้านบาท (ไม่รวมเงินลงทุนทดแทนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จะหมดอายุใช้งานในอนาคต) รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 20,339.80 ล้านบาท และคาดว่าจะเริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรือท่าแรกในโครงการฯ ได้ตั้งแต่ปี 2549 (ปีที่ 2 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป โดยจะคาดว่าจะมีตู้สินค้าผ่านท่าในปีดังกล่าวจำนวน 0.063 ล้านที่อียู และจะเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อยๆ จนถึง 6.550 ล้านที่อียู/ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 (ปีที่ 16 ของโครงการฯ) เป็นต้นไป

2.3 กลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เป็นผู้เสนอผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินให้แก่การทำเรือฯ สูงที่สุด คิดเป็นผลประโยชน์ตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) รายปี ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 51,910.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ที่อัตราส่วนลดที่ 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 8,732.14 ล้านบาท และ ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) รายปี ตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงินรวม 10,014.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV ที่อัตราส่วนลด 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 1,400.17 ล้านบาท รวมเป็นผลประโยชน์ตอบแทนด้านการเงินที่การทำเรือฯ จะได้รับทั้งสิ้นตลอดอายุสัญญา 30 ปี เป็นเงิน 61,924.00 ล้านบาท หรือคิดเป็น NPV ที่อัตราส่วนลด 10% ณ ต้นสัญญาเป็นเงิน 10,132.31 ล้านบาท

นอกจากนั้นแล้ว ทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งกลุ่มกิจการร่วมค้าฯ เป็นผู้ลงทุนในโครงการ เช่น ท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า อาคารที่ทำการ ฯลฯ จะตกเป็นของการทำเรือฯ เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญา 30 ปี และการทำเรือฯ ยังมีสิทธิ์ที่จะซื้อทรัพย์สินที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ เครื่องมือยกขนสินค้าต่างๆ ตามราคาหลังจากหักค่าเสื่อมราคาแล้ว

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

3.1 การได้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่า ของท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าของประเทศ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังในการดึงดูดสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน ในภูมิภาคให้มาทำการขนถ่ายที่ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้า (Gateway Port) รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างความได้เปรียบให้แก่สินค้าส่งออกของประเทศ และยังเป็นโอกาสให้สายการบินเรือขนาดใหญ่ที่มีความต้องการใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางทะเลในภูมิภาคนี้ด้วย

3.2 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อย่างถูกต้องครบถ้วนทุกประการ และผู้ที่ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ ในครั้งนี้ เป็นผู้ที่ได้รับคะแนนข้อเสนอทาง

เทคนิค (ของหมายเลข 1) สูงที่สุด รวมทั้งเป็นผู้ที่เสนอผลประโยชน์ตอบแทนทางด้านการเงิน (ของหมายเลข 2) ให้แก่การทำเรือฯ สูงที่สุด ด้วย

3.3 เป็นการอนุมัติผลการคัดเลือกเอกชนฯ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ เสนอ โดยให้กลุ่มกิจการร่วมค้า Hutchison Port Holdings Limited (HPH), บริษัท เลกซ์ตัน (ประเทศไทย) จำกัด (LEX) และบริษัท Hutchison Ports (Thailand) จำกัด (HPT) เป็นผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3 และทำเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ที่เหลือ (ทำเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3) ในคราวเดียวกัน และให้การทำเรือฯ ดำเนินการตามขั้นตอนแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ต่อไป

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ได้เอกชนที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ในคราวเดียวกัน ภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว (Single Operator) ทำให้เกิดการประหยัดในขนาด (Economy of Scale) ทั้งในด้านเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการทำเทียบเรือมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.2 ตามแผนธุรกิจที่ผู้ชนะการคัดเลือกเอกชนฯ เสนอมาในครั้งนี้ หลังจากการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือทั้ง 6 ท่าแล้วเสร็จภายในปีที่ 7 นับตั้งแต่สัญญาจะมีผลบังคับใช้ โครงการนี้จะมีขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้สูงถึง 6.55 ล้านที่อียู/ปี ซึ่งจะเพียงพอต่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีแนวโน้มจะขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคต รวมทั้งจะเป็นการเสริมสร้างศักยภาพให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า (Gateway Port) ให้แก่กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในแถบอินโดจีนและจีนตอนใต้ ซึ่งจะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากกิจกรรมต่อเนื่องในระบบ Logistics และ Supply Chain ของประเทศ ในภาพรวมต่อไป

4.3 เป็นการประหยัดเงินลงทุนของรัฐ ในโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะ

4.4 ผลกระทบต่อหน่วยราชการอื่นๆ ไม่มี

5. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 กำหนดให้คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ นำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเพื่อผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมด เสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน 90 วัน นับจากวันที่คณะกรรมการตัดสิน

หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วย ให้ส่งคืนคณะกรรมการฯ เพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจขาด

6. การทำเรื่อง ได้จัดเตรียมร่างสัญญาให้เอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจร่างก่อนลงนามในสัญญา ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 แล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

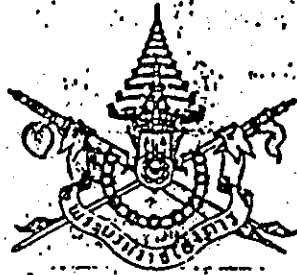
7. ประเด็นที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

เพื่อพิจารณาอนุมัติผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A3, C1, C2, D1, D2 และ D3 ของท่าเรือแหลมฉบัง ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนฯ เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

พ.ศ. ๒๕๓๕

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๓๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๕

เป็นปีที่ ๔๙ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรีและคำสั่งอื่นใดในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ เว้นแต่การให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียมและการให้ประทานบัตรตามกฎหมายว่าด้วยแร่

ถ้าหน่วยงานเจ้าของโครงการไม่เห็นด้วยกับความเห็นของคณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง ให้ทำบันทึกความเห็นเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังเพื่อประกอบการพิจารณา หากสองหน่วยงานเห็นพ้องด้วยหรือถ้าหน่วยงานหนึ่งหน่วยงานใดมีความเห็นไม่ตรงกัน ให้ใช้วิธีคัดเลือกโดยวิธีประมุข

มาตรา ๑๑ ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบโครงการตามมาตรา ๑๒ ที่มีวงเงินหรือทรัพย์สินเกินห้าพันล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องให้ที่ปรึกษาซึ่งมีคุณสมบัติตามประกาศตามมาตรา ๙ ร่างขอบเขตของโครงการและให้จัดทำความเห็นประเมินการคัดเลือกให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการตามโครงการนั้น

มาตรา ๑๒ การประกาศเชิญชวนให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการครั้งใด ถ้าไม่มีผู้เสนอเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ให้ยกเลิกการประกาศเชิญชวนเพื่อดำเนินการใหม่ ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมงานหรือดำเนินการตามมาตรา ๑๕ เพียงรายเดียว หากเห็นว่ารัฐจะได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการต่อไปได้

มาตรา ๑๓ การประชุมพิจารณาของคณะกรรมการ ต้องมีกรรมการเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม

มติที่ประชุมเกี่ยวกับการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอและเจรจาต่อรอง ต้องมีคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสองในสามของกรรมการที่มาประชุม

กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานออกเสียงเพิ่มอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๒๐ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมงานหรือดำเนินการก่อนลงนาม

มาตรา ๒๑ ให้คณะกรรมการนำผลการคัดเลือกพร้อมเหตุผล ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญา และเอกสารทั้งหมดเสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเก้าสิบวันนับจากวันที่คณะกรรมการตัดสินใจ

หากคณะรัฐมนตรีไม่เห็นด้วยให้ส่งเรื่องคืนคณะกรรมการ เพื่อพิจารณาทบทวนความเห็น แล้วนำผลการพิจารณาเสนอให้คณะรัฐมนตรีตัดสินใจชี้ขาด

หมวด ๔

การกำกับดูแลและติดตามผล

มาตรา ๒๒ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดตั้งคณะกรรมการ