

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๖๕/๒๑๕



สวค. 168
วันที่ 12 มิ.ย. 58
เวลา 15.55 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส15929
รับที่ : ๕12314/58
วันที่ : 12 มิ.ย. 58 เวลา : 15:31

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.๑๐๑๐๐

๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๘

เรื่อง ข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ A0 โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๒๔๒๘๑
ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/ว(ล) ๒๕๓๓๔
ลงวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๗
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๘๓๓
ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๕๘

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการทำเรือแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ กทท ๖๐๒๕/๐๕๕๑
ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ จำนวน ๑๐๐ ชุด
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ นร ๑๓๐๘/๐๐๑๗๓๖
ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ จำนวน ๑๐๐ ชุด
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๕๐๘/๖๘๓๔
ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๑๐๐ ชุด

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอรายงานผลการดำเนินการเรื่อง ข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ A0 โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๓) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (หม่อมราชวงศ์ปรีดิยาธร เทวกุล) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติได้เสนอเรื่องข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ A0 โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด) มาเพื่อให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) พิจารณาแล้วมีคำสั่งมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม รับข้อเสนอแนะทั้ง ๓ ข้อ ของคณะกรรมการ ป.ป.ช. ไปพิจารณาร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง(กรมศุลกากรและกรมสรรพากร) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้กระทรวงคมนาคม จัดทำรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวม เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี ภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันได้รับแจ้งคำสั่ง

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ เกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว โดยรับทราบข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ป.ป.ช. และ คำสั่งรองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) ดังกล่าวข้างต้น โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากรและกรมสรรพากร) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบการประกอบกิจการท่าเรือที่อยู่ในกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทั้งหมดว่ามีการดำเนินการในลักษณะเอาเปรียบรัฐ ฉ้อฉลและทุจริตถ่ายโอนรายได้จากการอาศัยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากการส่งเสริมการลงทุนจริงหรือไม่ โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาอย่างเคร่งครัด และหากพิจารณาเห็นว่าข้อกำหนดในสัญญาข้อใดเป็นผลทำให้รัฐเสียเปรียบและก่อให้เกิดความเสียหาย ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขข้อสัญญาให้เกิดความเป็นธรรมด้วย โดยให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๑.๓ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือเร่งรัดให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ป.ป.ช. เพื่อรายงานต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ - ๓

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเรื่อง ข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ A0 โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด) โดยพิจารณาร่วมกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากรและกรมสรรพากร) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกรมสอบสวนคดีพิเศษ แต่เนื่องจากเรื่องดังกล่าวมีเนื้อหาและข้อเท็จจริงหลายประเด็นที่ต้องพิจารณา

/นำกฎหมาย...

นำกฎหมายที่มีอยู่มาใช้บังคับในการป้องกันและปราบปรามการทุจริตโดยกำหนดเป็นมาตรการหลักในการดำเนินการ รวมทั้ง เป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องดำเนินการ จึงได้ใช้ระยะเวลาในการพิจารณาพอสมควร ซึ่งขณะนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ชี้แจงข้อเท็จจริงแล้ว ดังนั้น เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเป็นเรื่องเร่งด่วน

๓. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมขอรายงานผลการพิจารณาดำเนินการและข้อเท็จจริงเรื่อง ข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ AO โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ การประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการ ตามมติคณะรัฐมนตรี จำนวน ๓ ครั้ง ดังนี้

๑) ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗ ณ ห้องประชุม ๓ กระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร และกรมสรรพากร) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และกรมสอบสวนคดีพิเศษ

๒) ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๘ ณ ห้องประชุมของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเป็นการประชุมร่วมระหว่างกระทรวงคมนาคมและการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อพิจารณาข้อมูลทั้งหมด ซึ่งเป็นที่มาและสาเหตุของปัญหาและกำหนดมาตรการในการดำเนินการและแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น

๓) ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ณ ห้องประชุม ๔ กระทรวงคมนาคม โดยเป็นการประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งที่ประชุมมอบหมายให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย นำส่งข้อมูลย้อนหลัง ๑๐ ปี ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมศุลกากร กรมสรรพากร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ ตรวจสอบถึงความถูกต้องตรงกัน เพื่อเป็นการยืนยันถึงการปฏิบัติงานตามอำนาจและหน้าที่ของแต่ละ หน่วยงานที่รับผิดชอบ และให้แต่ละหน่วยงานรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อรวบรวมเสนอข้อมูลเพื่อรายงาน ต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

๓.๒ สรุปผลการประชุมร่วมสำหรับการดำเนินงานตามประเด็นข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ ป.ป.ช.และการชี้แจงข้อเท็จจริงของหน่วยงาน มีดังนี้

๓.๒.๑ ประเด็นการตรวจสอบการให้สัมปทานประกอบกิจการท่าเรือที่อยู่ในการ กำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยทั้งหมดว่ามีพฤติการณ์ในลักษณะเอาเปรียบรัฐ โดยการฉ้อฉล และทุจริตถ่ายโอนรายได้จากการอาศัยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการ ส่งเสริมการลงทุน ไม่ว่าผู้ประกอบการของแต่ละท่าที่มีพื้นที่และลักษณะทางกายภาพติดต่อกัน จะเป็นผู้บริหาร

/หรือ...

หรือผู้ถือหุ้นชุดเดียวกันหรือไม่ ให้นำหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาอย่างเคร่งครัดรวมทั้งดำเนินคดีเรียกค่าปรับ หรือค่าเสียหายอันเกิดจากการฉ้อฉลและทุจริตดังกล่าวด้วย และหากพิจารณาเห็นว่าข้อกำหนดในสัญญาข้อใด เป็นผลทำให้รัฐเสียเปรียบและก่อให้เกิดความเสียหาย ให้นำหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไขข้อสัญญานั้นให้เกิดความเป็นธรรมต่อไป

การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจง ดังนี้

(๑) ความเป็นมาและมาตรการในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือภายในท่าเรือแหลมฉบัง

- (๑.๑) นับตั้งแต่เปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๔ ท่าเรือแหลมฉบังมีสัญญาที่ให้เอกชนเข้าร่วมหรือดำเนินกิจการกับรัฐ จำนวน ๑๔ สัญญา ได้แก่
- (๑.๑.๑) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A๐
(บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด)
- (๑.๑.๒) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือโดยสาร A๑
(บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด)
- (๑.๑.๓) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือ
อเนกประสงค์ A๒ (บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด)
- (๑.๑.๔) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือ A๓
C๑ C๒ D๑ D๒ และ D๓ (บริษัท ฮัทซันส แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด)
- (๑.๑.๕) สัญญาเช่าประกอบกิจการท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง A๔
(บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด)
- (๑.๑.๖) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A๕
(บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด)
- (๑.๑.๗) สัญญาเช่าสำหรับการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๑
(บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล ๑ จำกัด)
- (๑.๑.๘) สัญญาเช่าสำหรับการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๒
(บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด)
- (๑.๑.๙) สัญญาเช่าสำหรับการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๓
(บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด)
- (๑.๑.๑๐) สัญญาเช่าสำหรับการบริหารและประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๔
(บริษัท ที โอ พี เอส จำกัด)
- (๑.๑.๑๑) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือ
ตู้สินค้า B๕ (บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด)
- (๑.๑.๑๒) สัญญาลงทุน บริหารและประกอบกิจการ ท่าเทียบเรือ C๐
(บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด)
- (๑.๑.๑๓) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C๓
(บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด)
- (๑.๑.๑๔) สัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการโครงการอู่เรือบริเวณแหลมฉบัง
(บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด)

/(๑.๒)...

(๑.๒) การท่าเรือแห่งประเทศไทย แยกประเภทของการดำเนินกิจกรรมของท่าเทียบเรือ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

(๑.๒.๑) ท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A๐

(๑.๒.๒) ท่าเทียบเรือ โร-โร ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A๑ (เรือโดยสาร) A ๕ และ C๐

(๑.๒.๓) ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A๒ และ A๓

(๑.๒.๔) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ได้แก่ ท่าเทียบเรือ B๑ B๒ B๓ B๔ B๕

C๑ C๒ C๓ D๑ D๒ D๓

(๑.๒.๕) อยู่ซ่อมเรือ ได้แก่ บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด

(๒) สาเหตุสำคัญที่เป็นที่มาของปัญหาท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑

(๒.๑) ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ มีโครงสร้างผู้บริหารและเจ้าของกลุ่มเดียวกัน ทำให้ อาจเป็นช่องทางในการบริหารโดยหลีกเลี่ยงหรือวางแผนการจ่ายผลประโยชน์ให้แก่รัฐน้อยลงในกรณี มีผลประโยชน์ทับซ้อน

(๒.๒) ลักษณะทางกายภาพและวัตถุประสงค์การดำเนินงาน

ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ มีพื้นที่และบริเวณหน้าท่าเทียบเรือติดต่อกัน กล่าวคือ ท่าเทียบเรือ A๐ มีลักษณะรูปตัว L โดยพื้นที่ด้านกันแอ่งจอดเรือที่ ๑ (End of Basin) ความยาวหน้าท่า ๔๐๐ เมตร ใช้เป็นท่าเทียบเรือให้บริการเรือชายฝั่งและท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ และพื้นที่ด้านทิศใต้ต่อเนื่อง จากท่าเทียบเรือ B๑ ความยาวหน้าท่า ๑๔๐ เมตร ใช้เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ทำให้ท่าเทียบเรือทั้งสอง เสมือนเป็นท่าเทียบเรือเดียวกัน จึงมีโอกาสดำเนินการรายได้จากการให้บริการในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้ รวมถึงเจตนาของผู้บริหารตาม ๒.๑ ในการบริหารท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ มีความประสงค์ที่จะบริหารโดยให้ ท่าเทียบเรือทั้งสองแห่งเสมือนเป็นท่าเทียบเรือเดียวกัน ทั้งที่สาระสำคัญในการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่รัฐ มีความแตกต่างกัน

(๒.๓) เงื่อนไขการชำระค่าตอบแทนที่ต่างกัน ผลประโยชน์ที่นำส่งรัฐจะแตกต่างกันขึ้นกับผลประกอบการ

(๒.๓.๑) ท่าเทียบเรือ A๐ ชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่การท่าเรือ แห่งประเทศไทย ๒ ส่วน คือ

๑) ค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee)

๒) ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee)

๓) ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมพิเศษ (Extra Additional Fee) จะชำระให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรณีที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือส่วนที่เกินจาก ๖,๐๐๐,๐๐๐ ตัน

(๒.๓.๒) ท่าเทียบเรือ B๑ ชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่การท่าเรือ แห่งประเทศไทย คือ

๑) ค่าธรรมเนียมการเช่าคงที่ (Fixed Fee) จำนวน ๑๒๐ ล้านบาท/ปี นับแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ จนตลอดอายุสัญญา

๒) ค่าธรรมเนียมประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เท่ากับรายได้จากจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม คำนวณจากหลักเกณฑ์ต่อไปนี้

/-ปริมาณ...

- ปริมาณตู้สินค้า ๑ - ๘๐,๐๐๐ ทีอียู ไม่เรียกเก็บ
ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม

- ปริมาณตู้สินค้า ๘๐,๐๐๑ - ๑๒๐,๐๐๐ ทีอียู เรียกเก็บ
ในอัตราร้อยละ ๑๐๐ ของอัตราผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (๒๗๕ บาท/ทีอียู)

- ปริมาณตู้สินค้า ๑๒๐,๐๐๑ - ๑๕๐,๐๐๐ ทีอียู เรียกเก็บ
ในอัตราร้อยละ ๕๐ ของอัตราผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (๒๗๕ บาท/ทีอียู)

- ปริมาณตู้สินค้าตั้งแต่ ๑๕๐,๐๐๑ ทีอียู ขึ้นไป เรียกเก็บ
ในอัตราร้อยละ ๓๐ ของอัตราผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (๒๗๕ บาท/ทีอียู)

ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือ B๑ จะต้องประกันรายได้ขั้นต่ำของ
ค่าธรรมเนียมผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Additional Fee) เท่ากับรายได้จากจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า
ต่ำสุด ๓๐๐,๐๐๐ ทีอียู/ปี

(๒.๔) ท่าเทียบเรือ A๐ ได้รับการส่งเสริมการลงทุน จาก BOI ในช่วงต้นของ
สัญญา (๘ ปีแรก) โดยได้รับยกเว้น ดังนี้

- ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร
- ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๘ ปีแรก
- ยกเว้นภาษีเงินได้เงินปันผล ๘ ปีแรก

(๓) ปัญหาการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑

(๓.๑) ท่าเทียบเรือ A๐ เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๐ ต่อมา
ท่าเรือแหลมฉบังตรวจพบความผิดปกติของตู้สินค้า ที่ผ่านท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ จึงนำมาซึ่งการประชุม
ร่วมกันระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทย กับท่าเทียบเรือ B๑ และ A๐ เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๕๑ เพื่อ
ปรับเปลี่ยนวิธีการนับตู้สินค้าผ่านท่า และเพื่อใช้ในการคำนวณผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมขึ้นใหม่

โดยให้ถือว่า หากเรือที่เป็นลูกค้าของท่าเทียบเรือ A๐ ที่มีความยาวไม่เกิน ๑๙๐
เมตร ให้ถือเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าเทียบเรือ A๐ และให้นับจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า เป็นของท่าเทียบเรือ A๐
ส่วนเรือที่มีความยาวเกินกว่า ๑๙๐ เมตร แม้จะเป็นลูกค้าของท่าเทียบเรือ A๐ และเข้าท่าเทียบเรือ A๐
แต่ให้นับจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเป็นของท่าเทียบเรือ B๑ ทั้งนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือที่ ทลค
๐๖/๔๒๓ ลงวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ แจ้งมาตรการเรื่องการเทียบท่าของเรือและการนับปริมาณตู้สินค้า
ผ่านท่าสำหรับท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ แล้ว

(๓.๒) ท่าเรือแหลมฉบัง ตรวจสอบรายงานผลการปฏิบัติงานเรือและตู้สินค้า
ของท่าเทียบเรือ A๐ แต่ละเดือน ตั้งแต่เดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๑ - กันยายน ๒๕๕๒ พบว่ามีจำนวนตู้สินค้า
ที่บรรทุกขนถ่ายจากเรือที่มีความยาวเกิน ๑๙๐ เมตรเทียบท่า A๐ และเรือขนาดความยาวไม่เกิน/และเกิน ๑๙๐ เมตร
เทียบท่าเทียบเรือ B๑ แต่กลับเปลี่ยนแปลงให้ไปเป็นท่าเทียบเรือ A๐ แทน เป็นปริมาณตู้สินค้า ๑๕๓,๒๐๐.๗๕ TEU
จึงแก้ไขเปลี่ยนแปลงจำนวนตู้ดังกล่าวไปเป็นของท่าเทียบเรือ B๑ และให้ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทน
เพิ่มเติม เป็นเงิน ๘๔,๕๖๔,๕๔๔.๒๙ บาท และให้ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ ชำระค่าปรับเป็นเงินท่าละ
๓,๖๒๐,๐๐๐.- บาท

นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบัง ให้ท่าเทียบเรือ B๑ ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทน
ย้อนหลังตั้งแต่เดือน เมษายน ๒๕๕๐ - ตุลาคม ๒๕๕๑ จำนวนตู้สินค้า ๖๐๔,๕๘๑.๒๕ TEU คิดเป็นเงิน
๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท พร้อมค่าปรับเป็นเงิน ๔,๕๘๐,๐๐๐.- บาท ซึ่ง ท่าเทียบเรือ B๑ ยังไม่ชำระทั้ง ๒
รายการ

(๔) มาตรการดำเนินการกำกับดูแลตามกฎหมาย

(๔.๑) การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้เร่งรัดให้ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ ชำระค่าปรับตามสัญญา และหากฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามสัญญา ข้อ ๔.๓ ของท่าเทียบเรือ B๑ และสัญญา ข้อ ๓.๒.๒๐ ของท่าเทียบเรือ A๐ โดยจะทำการบังคับชำระเงินจากหลักหนังสือค้ำประกันการเช่า และทั้ง ๒ ท่า ต้องยื่นหนังสือค้ำประกันการเช่าฉบับใหม่เต็มจำนวนภายใน ๓๐ วัน และท่าเรือแหลมฉบังสามารถบอกเลิกสัญญาเช่าตามข้อ ๓.๒.๑๗.๑ ของสัญญา A๐ และข้อ ๔.๑.๑ และ ๔.๑.๓ ของสัญญา B๑ เนื่องจาก ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ ไม่ปฏิบัติตามสัญญา หรือปฏิบัติผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดในสาระสำคัญ

(๔.๒) การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือแจ้งให้ท่าเทียบเรือ B๑ และ A๐ ปฏิบัติตามสัญญา ดังนี้

(๔.๒.๑) หนังสือด่วนที่ ทลธ ๐๙/๔๐๔ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๒ แจ้งให้ท่าเทียบเรือ B๑ คิดปริมาณ ตู้สินค้าของเรือที่มีความยาวเกิน ๑๙๐ เมตร เทียบท่าเทียบเรือ A๐ และตู้สินค้าของเรือที่มีความยาวไม่เกิน/เกิน ๑๙๐ เมตร เทียบท่า B๑ ที่เปลี่ยนแปลงเป็นของท่าเทียบเรือ A๐ จำนวนเรือ ๕๗ เทียะ จำนวนตู้สินค้า ๑๕๓,๒๐๐.๗๕ TEU กลับไปเป็นของท่าเทียบเรือ B๑ และให้รับผิดชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๔๒,๑๓๐,๒๗๕ บาท และให้ชำระค่าปรับจำนวนเงิน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อวันต่อการกระทำผิดแต่ละกรณีตั้งแต่วันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ - วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๒ รวม ๓๖๒ วัน คิดเป็นเงิน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท และหากยังไม่ปฏิบัติตามสัญญา การท่าเรือแห่งประเทศไทย ขอสงวนสิทธิ์ในการปรับและบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๔.๓ ๔.๑.๑ และ ๔.๑.๓

(๔.๒.๒) หนังสือที่ ทลธ ๐๙/๐๔๐ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แจ้งให้ท่าเทียบเรือ B๑ คิดจำนวนเรือ ๑๗๖ เทียะ และปริมาณตู้สินค้าจำนวน ๖๐๔,๕๘๑.๒๕ TEU (ตั้งแต่วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๐ - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑) เป็นของท่าเทียบเรือ B๑ และให้รับผิดชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และให้ชำระค่าปรับจำนวนเงิน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อวันต่อการกระทำผิดแต่ละกรณีตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ - วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ รวม ๔๕๘ วัน เป็นเงิน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท และหากยังไม่ปฏิบัติตามสัญญา การท่าเรือแห่งประเทศไทย ขอสงวนสิทธิ์ในการปรับและบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๔.๓ ๔.๑.๑ และ ๔.๑.๓

(๔.๒.๓) หนังสือด่วนที่ ทลธ ๐๙/๔๐๓ ลงวันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๒ แจ้งให้ท่าเทียบเรือ A๐ คิดปริมาณ ตู้สินค้าของเรือที่มีความยาวเกิน ๑๙๐ เมตร เทียบท่าเทียบเรือ A๐ และตู้สินค้าของเรือที่มีความยาวไม่เกิน/เกิน ๑๙๐ เมตร ที่เปลี่ยนแปลงเป็นของท่าเทียบเรือ A๐ จำนวนจำนวนเรือ ๕๗ เทียะ จำนวนตู้สินค้า ๑๕๓,๒๐๐.๗๕ TEU กลับไปเป็นของท่าเทียบเรือ B๑ และให้รับผิดชำระค่าปรับจำนวนเงิน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อวันต่อการกระทำผิดแต่ละกรณีตั้งแต่วันที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ - วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๒ รวม ๓๖๒ วัน คิดเป็นเงิน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท และหากยังไม่ปฏิบัติตามสัญญา การท่าเรือแห่งประเทศไทย ขอสงวนสิทธิ์ในการปรับและบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๓.๒.๒๐ และ ๓.๒.๑๗.๑

(๔.๒.๔) หนังสือที่ ทลธ ๐๙/๐๔๐ ลงวันที่ ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ แจ้งให้ท่าเทียบเรือ A๐ คิดจำนวน เรือ ๑๗๖ เทียะ และปริมาณตู้สินค้าจำนวน ๖๐๔,๕๘๑.๒๕ TEU (ตั้งแต่วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๐ - ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑) เป็นของท่าเทียบเรือ B๑ และให้ชำระค่าปรับจำนวนเงิน ๑๐,๐๐๐ บาทต่อวันต่อการกระทำผิดแต่ละกรณีตั้งแต่วันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ - วันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๑ รวม ๔๕๘ วัน เป็นเงิน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท และหากยังไม่ปฏิบัติตามสัญญา การท่าเรือแห่งประเทศไทย ขอสงวนสิทธิ์ในการปรับและบอกเลิกสัญญาตามข้อ ๓.๒.๒๐ และ ๓.๒.๑๗.๑

(๔.๓) ภายหลังจากการทำเรือแห่งประเทศไทย เรียกร้องให้ทำเทียบเรือ B๑ และ A๐ ปฏิบัติตามสัญญาแล้ว

ทำเทียบเรือ B๑ ได้ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๔๒,๑๓๐,๒๗๕ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑) ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยแล้ว แต่ยังไม่ได้ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒) ค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑) และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒)

สำหรับทำเทียบเรือ A๐ ยังไม่ได้ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๓) และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๔)

การทำเรือแห่งประเทศไทย จึงได้มีหนังสือทวงถามถึงทำเทียบเรือ B๑ และทำเทียบเรือ A๐ ดังนี้

(๔.๓.๑) ทำเทียบเรือ B๑ การทำเรือแห่งประเทศไทย มีหนังสือทวงถามจำนวน ๗ ฉบับ

๑) หนังสือที่ ทลฉ ๐๖/๓๗๔ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑)

๒) หนังสือที่ ทลฉ ๐๖/๓๗๖ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒)

๓) หนังสือที่ ทลฉ ๒๕/๒๙๕ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑) พร้อมดอกเบี้ย

๔) หนังสือที่ ทลฉ ๒๕/๓๐๐ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระ ค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒) พร้อมดอกเบี้ย

๕) หนังสือ ด่วน ที่ ทลฉ ๒๕/๔๓๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑) พร้อมดอกเบี้ย

๖) หนังสือ ด่วน ที่ ทลฉ ๒๕/๔๓๕ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒) พร้อมดอกเบี้ย

๗) หนังสือด่วน ที่ ทลฉ ๒๕/๐๑๓ ลงวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๘ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ B๑ ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๑) และชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษเพิ่มเติมเป็นเงิน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๒) พร้อมดอกเบี้ย

(๔.๓.๒) ทำเทียบเรือ A๐ การทำเรือแห่งประเทศไทย มีหนังสือทวงถามจำนวน ๗ ฉบับ

๑) หนังสือที่ ทลฉ ๐๖/๓๗๕ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ A๐ ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๓)

๒) หนังสือที่ ทลณ ๐๖/๓๗๗ ลงวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๓ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๔)

๓) หนังสือที่ ทลณ ๒๕/๒๙๙ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๓) พร้อมดอกเบี้ย

๔) หนังสือที่ ทลณ ๒๕/๓๐๑ ลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๕๕ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๔) พร้อมดอกเบี้ย

๕) หนังสือด่วน ที่ ทลณ ๒๕/๔๓๙ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๓) พร้อมดอกเบี้ย

๖) หนังสือด่วน ที่ ทลณ ๒๕/๔๔๐ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๔) พร้อมดอกเบี้ย

๗) หนังสือด่วน ที่ ทลณ ๒๕/๐๐๑ ลงวันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ทวงถามให้ทำเทียบเรือ Ao ชำระค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๓) พร้อมดอกเบี้ย และชำระค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามข้อ (๔.๒.๔) พร้อมดอกเบี้ย

(๕) การดำเนินการของท่าเทียบเรือ B๑

บริษัท แอล ซี บี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล ๑ จำกัด (ท่าเทียบเรือ B๑) ได้ฟ้องการทำเรือแห่งประเทศไทย ต่อศาลปกครองกลาง ดังนี้

(๕.๑) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยชำระเงินเพื่อค่าผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม ซึ่งท่าเทียบเรือ B๑ ชำระเกินไปเป็นจำนวนเงิน ๑๒,๕๖๔,๒๓๔.๓๗ บาท พร้อมดอกเบี้ยผิพนัด ร้อยละ ๗.๕ ต่อปี นับจากวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๓ ถึงวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๖ เป็นเงิน ๓,๖๙๐,๗๔๓.๘๕ บาท รวมเป็นเงิน ๑๖,๒๕๔,๙๗๘.๒๒ บาท คืบให้แก้ท่าเทียบเรือ B๑ และขอดอกเบี้ยผิพนัดอีกร้อยละ ๗.๕ ต่อปี จากต้นเงิน ๑๒,๕๖๔,๒๓๔.๓๗ บาท นับจากวันถัดจากวันฟ้องคดีจนกว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยจะชำระเงินครบถ้วน

(๕.๒) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐงดเว้นการกระทำอันเป็นการละเมิด และเป็นการผิดสัญญา กล่าวคือ งดเว้นการเรียกร้องบังคับให้ท่าเทียบเรือ B๑ งดเว้นชำระเงินค่าปรับจำนวน ๓,๖๒๐,๐๐๐ บาท ตามหนังสือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ ทลณ. ๒๕/๔๓๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

(๕.๓) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยงดเว้นการกระทำอันเป็นการละเมิดและเป็นการผิดสัญญา ได้แก่ การกล่าวอ้างเลิกสัญญาเช่า และบังคับหนังสือคำประกัน โดยหยิบยกข้อเรียกร้องเรื่องการชำระค่าปรับตามหนังสือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ ทลณ ๒๕/๔๓๘ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

(๕.๔) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยงดเว้นการกระทำอันเป็นการผิดสัญญา คือ งดเว้นการเรียกร้องบังคับให้ท่าเทียบเรือ B๑ ชำระเงินค่าผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษจำนวน ๕๒,๐๘๙,๑๔๖.๕๒ บาท และค่าปรับจำนวน ๔,๕๘๐,๐๐๐ บาท ตามหนังสือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ด่วน ที่ ทลณ ๒๕/๔๓๕ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖

(๕.๕) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยงดเว้นการกระทำอันเป็นการละเมิด ได้แก่ การเลิกสัญญาเช่ากับท่าเทียบเรือ B๑ และบังคับหลักประกัน โดยหยิบยกข้อเรียกร้องเรื่องการชำระผลประโยชน์ตอบแทนพิเศษ และค่าปรับตามหนังสือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ด่วน ที่ ทลณ. ๒๕/๔๓๕ ลงวันที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ มาเป็นเหตุในการเลิกสัญญาเช่า

/ (๕.๖) ...

(๕.๖) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามสัญญาโดยงดเว้นการกล่าวอ้างวิธีการนับตู้สินค้าผ่านท่าโดยให้ถือว่า เรือที่เป็นลูกค้าของท่าเทียบเรือ A๐ มีความยาวเกินกว่า ๑๙๐ เมตร เป็นเรือที่เทียบท่าเรือ B๑ และให้นับจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเป็นของท่าเทียบเรือ B๑

(๕.๗) ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามสัญญาเช่าต่อไปโดยห้ามบอกเลิกสัญญาเช่าและห้ามบังคับหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา

ทั้งนี้ การทำเรือแห่งประเทศไทยได้จัดทำคำให้การให้แก่สำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อยื่นต่อศาลปกครองจังหวัดระยองเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาของศาลปกครองจังหวัดระยอง

(๖) มาตรการกำกับดูแลท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑

มาตรการดำเนินการกำกับดูแลตามสัญญา ซึ่งปัจจุบันการทำเรือแห่งประเทศไทยได้มีการกำกับดูแลโดยเคร่งครัด ดังต่อไปนี้

(๖.๑) ภายหลังจากปี ๒๕๕๒ ท่าเรือแหลมฉบัง ยังคงบังคับใช้ มาตรการที่เรือที่เป็นลูกค้าของท่าเทียบเรือ A๐ ที่มีความยาวไม่เกิน ๑๙๐ เมตร ให้ถือเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าเทียบเรือ A๐ และให้นับจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเป็นของท่าเทียบเรือ A๐ ส่วนเรือที่มีความยาวเกินกว่า ๑๙๐ เมตร แม้จะเป็นลูกค้าของท่าเทียบเรือ A๐ และเข้าท่าเทียบเรือ A๐ แต่ให้นับจำนวนตู้สินค้าผ่านท่าเป็นของท่าเทียบเรือ B๑ โดยเมื่อวันที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ การทำเรือแห่งประเทศไทย มีหนังสือที่ ทลธ ๐๖/๔๒๓ แจ้งมาตรการเรื่องการเทียบท่าของเรือและการนับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าสำหรับท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ ซึ่งถือเป็นมาตรการที่ต้องให้ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด ดังนี้

(๖.๑.๑) กำหนดให้เรือที่มีความยาวไม่เกิน ๑๙๐ เมตร ถือว่าเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าและให้นับปริมาณตู้สินค้าเป็นของท่าเทียบเรือ A๐

(๖.๑.๒) กำหนดให้เรือที่มีความยาวเกินกว่า ๑๙๐ เมตร ให้ถือว่าเป็นการนำเรือเข้าเทียบท่าและให้นับปริมาณตู้สินค้าเป็นของท่าเทียบเรือ B๑

การออกหลักเกณฑ์ตามหนังสือดังกล่าว การทำเรือแห่งประเทศไทย อาศัยอำนาจตามเงื่อนไขสัญญาฯ ท่าเทียบเรือ B๑ ข้อ ๒.๘ (เอ) และตามสัญญาฯ ท่าเทียบเรือ A๐ ข้อ ๓.๓.๖

(๖.๒) การทำเรือแห่งประเทศไทย นำข้อกำหนดตามเงื่อนไขสัญญาที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้เพื่อควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินงานของ ท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ โดยนำเงื่อนไขตามสัญญา มากำหนดมาตรการดำเนินการกำกับดูแลตามสัญญา ดังนี้

สัญญาท่าเทียบเรือ A๐

ข้อ ๓.๒.๑ บริษัทจะได้รับความยินยอมจากการทำเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้ลงทุนบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A๐ โดยบริษัทจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศใด ๆ หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ที่มีผลใช้บังคับในขณะนี้ และทั้งที่มีผลใช้บังคับต่อไปในภายหน้า บริษัทจะอ้างเอาการที่ได้ดำเนินงานตามสัญญาขึ้นมาเป็นข้อยกเว้นมิให้ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎข้อบังคับ รวมทั้งระเบียบ คำสั่ง ประกาศใด ๆ หลักเกณฑ์และมาตรฐานความปลอดภัยดังกล่าวไม่ได้

ข้อ ๓.๓.๖.๑ บริษัทจะต้องประกอบการท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย พระราชบัญญัติกฎกระทรวง กฎระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ นโยบาย และมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ได้บังคับใช้ในปัจจุบัน และจะได้บัญญัติขึ้นใช้บังคับในอนาคตด้วย

สัญญาทำเทียบเรือ B๑

ข้อ ๒.๘ (เอ) บริษัทต้องประกอบการทำเทียบเรือให้เป็นไปตามกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎ ข้อบังคับ ระเบียบ นโยบายและมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่การทำเรือแห่งประเทศไทย หรือรัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐจะได้กำหนดขึ้นในโอกาสต่าง ๆ กัน

(๗) การควบคุมกระบวนการภายในเพื่อตรวจสอบจำนวนตู้สินค้าของทั้งท่าเทียบเรือ Ao และ B๑

(๗.๑) ขั้นตอนการรับและตรวจสอบใบขนนำเรือเข้าท่าเรือ ณ ปัจจุบัน ของกองบริการ (๗.๑.๑) กองบริการ (กบก.) ท่าเรือแหลมฉบังรับเอกสารยื่นขนนำเรือเข้าเทียบท่า จากตัวแทนเรือ

(๗.๑.๒) กบก. ตรวจสอบ หากเรือที่ขอเทียบท่าในฝั่ง ๑๙๐ เมตร ท่าเทียบเรือ Ao เมื่อเรือเข้าทำการเทียบท่าจริง พนักงานรับ-ปล่อยเรือ จัดส่งตำแหน่งเรือเข้าเทียบท่าให้ กบก. และ หากความยาวเรือเกินกำหนด กบก. จะแก้ไขเอกสารให้เทียบเป็นท่าเทียบเรือ B๑ พร้อมจัดส่งเอกสารให้ กองการเงิน (กกง.) เพื่อเรียกเก็บเงิน

(๗.๑.๓) แผนกสื่อสาร กบก. จัดส่งรายงานเรือเข้าเทียบท่าให้กองการทำ ท่าเรือแหลมฉบังทุกวันเพื่อตรวจสอบ หากความยาวเกิน ๑๙๐ เมตร การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะถือว่าเป็น Throughput ของท่าเทียบเรือ B๑

(๗.๒) การกำกับดูแลผู้ประกอบการทำเทียบเรือของ กองการทำ

(๗.๒.๑) กองการทำ (กท.) ท่าเรือแหลมฉบัง ตรวจสอบจากรายงาน จำนวนตู้สินค้าของบริษัท Throughput หากเป็นของท่าเทียบเรือ Ao จะแก้ไขเป็นท่าเทียบเรือ B๑ ประกอบการตรวจสอบจากระบบ AIS (Automatic Identification System) เป็นการตรวจสอบการจอดเรือ จริงๆ ณ เวลาปัจจุบัน และการตรวจสอบจากระบบ NSW (National Single Window) ของกรมศุลกากร จะทราบการแจ้งตำบลที่จอดเรือที่แจ้งกับกรมศุลกากรด้วย

(๗.๒.๒) มีการสุ่มตรวจการจอดเรือและการปฏิบัติการตู้สินค้า ก่อนและ หลังเทียบเรือ โดยมีการจัดพนักงานเข้าทำงาน ล่วงเวลา เพื่อทำการสุ่มตรวจ

(๗.๒.๓) ปัจจุบันผู้กำกับดูแลท่าเทียบเรือโดยพนักงานทำการตรวจสอบ โดยไม่มีระบบสารสนเทศ อย่างไรก็ดี การกำกับดูแลผู้ประกอบการทำเทียบเรือให้มีประสิทธิภาพและเป็นระบบ จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์และโปรแกรม รวมทั้งการติดตั้งเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ทันสมัย เพื่อเป็น เครื่องมือช่วยในการกำกับดูแลผู้ประกอบการทุกรายในการจัดส่งข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ล่วงหน้า และแบบ Real Time เพื่อ กท. ตรวจสอบอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

การดำเนินการควบคุมการดำเนินงานของเอกชน โดยใช้ระบบ IT เป็นมาตรการ ที่จะกำหนดให้เป็นรูปธรรมอย่างเร่งด่วนในอนาคตอันใกล้ โดยจะดำเนินการจัดทำงบประมาณเพื่อดำเนินการ ให้เอกชนเชื่อมต่อระบบปฏิบัติงานมาให้แหลมฉบังตรวจสอบได้ทั้งข้อมูล สถิติต่างๆ ในการดำเนินการ เพื่อประกอบการบริหารสัญญาต่อไป

การดำเนินการตรวจสอบตามข้อ ๑ และ ๒ ทำให้ปริมาณตู้สินค้า เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดไว้ข้างต้น และไม่พบปัญหาการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่ผิดปกติอีก

(๘) การควบคุมกระบวนการภายนอก

(๘.๑) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมสรรพากร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อควบคุมและกำกับดูแลการดำเนินงาน

ของท่าเทียบเรือ Ao และ B๑ ต่อไป โดยท่าเรือแหลมฉบังจะจัดทำรายงานตู้สินค้าผ่านท่าส่งให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจสอบและเป็นข้อมูลในเบื้องต้นเป็นประจำทุกเดือน

(๘.๒) การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำบันทึกเพื่อขออนุมัติผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบังแต่งตั้งคณะทำงานในการบูรณาการด้านข้อมูล ๓ ฝ่าย ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง และกรมเจ้าท่า (เจ้าพนักงานนำร่อง) เพื่อให้ได้ข้อมูลเรือสินค้าเทียบท่าที่ตรงกัน

(๙) ปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับท่าเทียบเรืออื่นๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ตามข้อ (๑.๒)

มีดังนี้

(๙.๑) เกิดการร้องเรียนกันเองระหว่างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าด้วยกัน ในการได้มาซึ่งสัญญาต่างช่วงเวลา ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการให้บริการที่แตกต่างกัน เกิดปัญหาด้านการแข่งขันราคาในการให้บริการที่แตกต่างระหว่างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าด้วยกัน ขึ้นกับสัญญานั้นๆ อันเนื่องจาก

(๙.๑.๑) TOR ของแต่ละท่าเทียบเรือที่แตกต่างกันตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงเวลา

(๙.๑.๒) มีความแตกต่างกันของผลประโยชน์ตอบแทนที่ท่าเทียบเรือแต่ละรายชำระให้แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย คือ

๑) บางท่าเทียบเรือชำระเฉพาะค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee)

๒) บางท่าเทียบเรือชำระค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee)

๓) บางท่าเทียบเรือชำระค่าตอบแทนประจำปี (Fixed Fee) ผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี (Additional Fee) และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมพิเศษ (Extra Additional Fee)

(๙.๒) ลักษณะการบริหาร ซึ่งอาจเกิดพฤติกรรมเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ Ao และ B๑

(๙.๒.๑) ผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกัน บริหารจัดการท่าเทียบเรือมากกว่า ๑ ท่า (กรณีท่าเทียบเรือ Ao และ B๑) และ (ท่าเทียบเรือ B๕ และ C๓ แต่หน้าท่าเทียบเรือไม่ติดกัน) (ท่าเทียบเรือ B๓ ถือหุ้นใหญ่ในท่าเทียบเรือ B๑)

(๙.๒.๒) บริษัทเดียวกัน บริหารจัดการท่าเทียบเรือมากกว่า ๑ ท่า (กรณีท่าเทียบเรือ B๕ และ C๓)

(๙.๓) ลักษณะการให้บริการ ที่สร้างปัญหาต่อเนื่องอื่น

(๙.๓.๑) การลดค่าภาระให้แก่ลูกค้าในอัตราที่สูงถึงร้อยละ ๕๐ จากอัตราที่ประกาศใช้บังคับ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้ผู้ประกอบการบางราย ที่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า เสียเปรียบไม่สามารถแข่งขันทางการตลาดได้

(๙.๓.๒) ผู้ประกอบการที่มีสายการบินเรือถือหุ้นอยู่ สามารถลดราคาให้กับสายการบินในกลุ่มของตนในอัตราที่ต่ำกว่าความเป็นจริง ซึ่งเป็นการบิดเบือนจากราคาตลาด หรือแม้แต่เรือไม่ยอมเข้าท่าเทียบเรือที่ตนไม่ได้มีหุ้นอยู่ ถึงแม้ท่าเทียบเรือของตนไม่ว่าง

(๙.๓.๓) ผู้ประกอบการบางราย รับตู้สินค้าเกินกว่าที่เสนอไว้ในแผนธุรกิจ และเกินกว่าขีดความสามารถที่แท้จริง ทำให้เกิดปัญหาความแออัดของการจราจรและการกระจุกตัวของตู้สินค้า ซึ่งทำให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย เสียโอกาสในการขยายท่าเทียบเรือในระยะต่อไป

(๙.๓.๔) แนวโน้มที่ผู้ประกอบการจะหลีกเลี่ยง หรือหาช่องทางในการเปลี่ยนแปลงในการแจ้งจำนวนตู้สินค้า ให้เสียค่าใช้จ่ายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยน้อยที่สุด

(๑๐) การดำเนินการแก้ปัญหา

ที่ผ่านมการทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำกับดูแลและควบคุมการดำเนินงานของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือแหลมฉบังมาโดยตลอด ได้แก่

(๑๐.๑) แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและตรวจสอบ การดำเนินงานของบริษัทเอกชน ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจกรรมต่อเนื่องของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งประกอบด้วย ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประธาน และผู้บริหารของท่าเรือแหลมฉบังเป็นกรรมการ เพื่อกำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินงานของบริษัทเอกชนผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ และกิจกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง ให้เป็นไปตามเงื่อนไขแห่งสัญญา พิจารณาและแก้ไขปัญหากรณีเกิดปัญหาตีความตามนัยแห่งสัญญา ประสานงานกับบริษัทเอกชนผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ เกี่ยวกับการดำเนินงานร่วมกัน โดยคำนึงถึงประโยชน์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นสำคัญ และรายงานผลการดำเนินงานเสนอผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อทราบหรือพิจารณาสั่งการต่อไป

(๑๐.๒) กำหนดให้ผู้ประกอบการแต่ละราย เรียกเก็บค่าภาระหรือค่าบริการเต็มจำนวนที่กำหนดไว้ในประกาศอัตราค่าภาระ

(๑๐.๓) ให้ผู้ประกอบการแต่ละราย รับตู้สินค้ามีปริมาณสูงกว่าที่เสนอไว้ในแผนธุรกิจไม่เกินร้อยละ ๓๐

(๑๐.๔) ให้ผู้ประกอบการแต่ละราย ควบคุมระยะเวลารับ/ส่งมอบตู้สินค้าภายในท่าของรถบรรทุก (Truck Turnaround Time) ไม่เกิน ๓๐ นาที ซึ่งมาตรการต่างๆ ได้รับการโต้แย้งจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ B๑-B๔ โดยไม่เห็นด้วยกับมาตรการจำกัดปริมาณตู้สินค้าและขอให้ทบทวนมาตรการดังกล่าว ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้หารือกับสำนักงานอัยการสูงสุด ซึ่งมีความเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้มาตรการต่างๆ กับผู้ประกอบการฯ ว่าเป็นดุลยพินิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่อาจใช้วิธีการบริหารสัญญาเข้าจัดการปัญหาการแข่งขันทางการค้าของท่าเรือต่างๆ ภายในท่าเรือแหลมฉบังได้เอง อย่างไรก็ตาม การออกกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง หากสร้างภาระแก่ผู้ประกอบการ การท่าเรือแห่งประเทศไทยอาจกลายเป็นผู้ผิดสัญญา หรืออาจถูกผู้ประกอบการฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าวฟ้องคดีต่อศาลปกครองได้

ทั้งนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พิจารณาตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว และเพื่อให้การกำกับดูแลเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ หรือสิทธิที่พึงมีอยู่โดยชอบตามเงื่อนไขสัญญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะดำเนินการออกข้อบังคับท่าเรือ (Port Regulation) ซึ่งได้แก่ กฎข้อบังคับ ระเบียบ นโยบาย และมาตรฐานการปฏิบัติงานเพื่อนำมาบังคับใช้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ โดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือมีหน้าที่จะต้องประกอบการท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามข้อบังคับท่าเรือดังกล่าว ซึ่งข้อบังคับท่าเรือนั้นครอบคลุมถึงส่วนที่มีและใช้อยู่ ณ วันที่ทำสัญญาและที่จะมีขึ้นใหม่ หรือที่จะแก้ไขเพิ่มเติม เป็นครั้งคราวต่อไปในอนาคตด้วย

อย่างไรก็ตาม การประเมินความเสี่ยงการกำกับดูแลท่าเทียบเรือให้เป็นไปตามสัญญา นอกจากท่าเทียบเรือ A๐ และ B๑ แล้ว พบว่า ยังมีท่าเทียบเรือที่มีความเสี่ยงที่จะหลีกเลี่ยง หรือหาช่องทางในการเปลี่ยนแปลงในการแจ้งจำนวนตู้สินค้าให้เสียค่าใช้จ่ายให้การทำเรือแห่งประเทศไทยน้อยที่สุด ได้แก่ ท่าเทียบเรือ C๓ และ B๕ แต่เนื่องจาก ท่าเทียบเรือ C๓ กับ B๕ หน้าท่าเทียบเรือแยกกัน

ชัดเจนคนละแอ่งจอตเรือ ถึงแม้้อตราการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนแตกต่างกัน โดยสามารถรายงานเพื่อเปลี่ยนแปลงที่จอตเรือให้เป็นของอีกท่าหนึ่งได้แต่ไม่สามารถถ่ายโอนตู้สินค้าระหว่างกันได้โดยตรง จึงไม่พบประเด็นผิดปกติ สำหรับท่าเทียบเรือตู้สินค้าอื่น เนื่องจากผู้ประกอบการเป็นคนละเจ้าของและมีอัตรามลประโยชน์ตอบแทนเหมือนกัน จึงไม่ตรวจพบการโอนถ่ายตู้สินค้าให้แก่กันเช่นกัน

(๑๑) การควบคุมกำกับดูแล โดยคณะกรรมการตามกฎหมาย

สัญญาที่ผู้ประกอบการทำไว้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย จำนวน ๑๔ สัญญาจำแนกประเภทได้ ดังนี้

(๑๑.๑) สัญญาที่มีมูลค่าตั้งแต่ ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ซึ่งได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยมีคณะกรรมการประสานงานแต่งตั้งตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เป็นผู้ติดตามกำกับดูแลให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญา พร้อมรายงานผล ความคืบหน้า ปัญหา แนวทางแก้ไขต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ไม่เกิน ๖ เดือนต่อหนึ่งครั้ง และต้องปฏิบัติตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มีจำนวน ๔ สัญญา ได้แก่

(๑๑.๑.๑) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๕

(๑๑.๑.๒) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า C๓

(๑๑.๑.๓) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A๓ C๑ C๒ D๑ D๒ และ D๓

(๑๑.๑.๔) สัญญาเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินการโครงการอู่เรือบริเวณแหลมฉบัง โดยจะอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

(๑๑.๒) สัญญาที่มีมูลค่าโครงการเริ่มต้นไม่ถึง ๑,๐๐๐ ล้านบาท แต่ภายหลังมูลค่าโครงการเพิ่มขึ้นถึง ๑,๐๐๐ ล้านบาทขึ้นไป ซึ่งต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ยังมีได้ดำเนินการ และต้องอยู่ภายใต้บังคับบทเฉพาะกาล มาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มีจำนวน ๖ สัญญา ได้แก่

(๑๑.๒.๑) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A๕

(๑๑.๒.๒) สัญญาเช่าสำหรับการบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๒

(๑๑.๒.๓) สัญญาเช่าสำหรับการบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๓

(๑๑.๒.๔) สัญญาเช่าสำหรับการบริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๔

(๑๑.๒.๕) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C๐

(๑๑.๒.๖) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A๐

(๑๑.๓) สัญญาที่ผู้ประกอบการได้ยื่นฟ้องการทำเรือแห่งประเทศไทย ต่อศาล ซึ่งไม่สามารถดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มีจำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาเช่าสำหรับการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้า B๑

(๑๑.๔) สัญญาที่มีการประมาณการมูลค่าทรัพย์สินไม่ถึง ๑,๐๐๐ ล้านบาท และปัจจุบันยังคงมีมูลค่าทรัพย์สินไม่ถึง ๑,๐๐๐ ล้านบาท จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าวข้างต้น มีจำนวน ๓ สัญญา ได้แก่

(๑๑.๔.๑) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือโดยสาร A๑

(๑๑.๔.๒) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ A๒

(๑๑.๔.๓) สัญญาเช่าประกอบการท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง A๔

ทั้งนี้ ตามข้อ ๑๑.๑ และ ๑๑.๒ ซึ่งต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ และทุกสัญญา โดยเฉพาะสัญญาตามข้อ ๑๑.๓ และ ๑๑.๔ จะต้องอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำกับดูแล พร้อมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง ประกาศ นโยบาย และมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่การท่าเรือแห่งประเทศไทย ส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ ได้บังคับใช้ในปัจจุบัน และจะได้บัญญัติขึ้นใช้บังคับในอนาคตตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขสัญญาที่ทำไว้กับการท่าเรือแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด และในกรณีที่สัญญาใดหากมีลักษณะเป็นการทำให้รัฐหรือการท่าเรือแห่งประเทศไทย เสียหาย และก่อให้เกิดความเสียหาย คณะกรรมการตามกฎหมายข้างต้น จะเป็นผู้พิจารณาและดำเนินการให้มีการแก้ไขสัญญาที่ก่อให้เกิดความเสียหายระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทย กับผู้ประกอบการในโอกาสต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๓.๒.๒ ประเด็น กรณีให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาถึงความ เป็นไปได้อย่างเหมาะสมที่จะยกเลิกเพิกถอนการให้สิทธิประโยชน์โครงการของผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเลที่มีพฤติการณ์ในลักษณะเอาเปรียบรัฐ โดยการฉ้อฉลและทุจริตถ่ายโอนรายได้จากการอาศัยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งให้มีการติดตามประเมินผลและวิเคราะห์เปรียบเทียบผลดี ผลเสีย ที่ภาครัฐจะได้รับจากการให้สิทธิประโยชน์โครงการของผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวด้วย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ชี้แจงสรุปได้ว่าตามหลักเกณฑ์ส่งเสริมการลงทุนกิจการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล จะได้รับสิทธิยกเว้นภาษีอากรนำเข้าเครื่องจักรสำหรับ เครื่องมือและอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในโครงการ และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับ จากการประกอบกิจการ รวมกันไม่เกินร้อยละ ๑๐๐ ของมูลค่าเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน สำหรับ บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด ตามกรณีศึกษา นี้ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นระยะเวลา ๘ ปี นับจากวันที่มีรายได้ครั้งแรกภายหลังได้รับบัตรส่งเสริม ทั้งนี้การให้ส่งเสริมการลงทุน จะให้การส่งเสริมเป็นรายโครงการ มิได้ส่งเสริมเป็นรายบริษัทหรือนิติบุคคล

/โดย...

โดยมีเงื่อนไขกำหนดให้ทำบัญชีรายรับ-รายจ่ายสำหรับกิจการที่ได้รับส่งเสริม แยกต่างหากจากกิจการส่วนอื่น ไม่ว่าจะได้รับการส่งเสริมหรือไม่ก็ตาม เพื่อใช้ในการคำนวณกำไรสุทธิที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ในการขอใช้สิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ผู้ได้รับส่งเสริมจะต้องแจ้งขออนุญาตกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน โดยขออนุญาตเฉพาะกรณีที่รอบบัญชีของบัตรส่งเสริมนั้นมีกำไรสุทธิ และประสงค์จะขอใช้สิทธิยกเว้นภาษีเท่านั้น

กรณีของข้อเสนอแนะตามกรณีศึกษานั้น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวร่วมกับข้อมูลของการทำเรื่องแห่งประเทศไทยด้วยแล้ว ชี้แจงว่าในช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕๐ - ๒๕๕๒ ที่มีประเด็นปัญหานั้น บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด ได้รับส่งเสริมการลงทุน ๑ โครงการ ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ ๒๑๖๗(๒)/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๔๙ และบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล ๑ จำกัด ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ๓ โครงการ หมดสิทธิและประโยชน์ไปแล้ว ๑ โครงการ คงเหลือสิทธิและประโยชน์ตามบัตรส่งเสริมเลขที่ ๑๔๘๑(๒)/๒๕๔๕ ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๔๕ และเลขที่ ๑๖๒๕(๒)/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๕๒ จากการตรวจสอบพบว่าเครื่องจักรหลักที่ใช้สิทธิยกเว้นอากรนำเข้าของทั้ง ๒ บริษัทยังอยู่ครบ ติดตั้งในพื้นที่ตามโครงการที่ได้รับอนุมัติ การตรวจสอบการใช้สิทธิและประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบข้อมูลและรับรองความถูกต้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยังไม่พบความผิดปกติ กล่าวคือ ๑) มูลค่าการยกเว้นภาษีไม่เกินวงเงินที่ได้รับอนุมัติ มีกำลังผลิตไม่เกินจากที่กำหนดในบัตรส่งเสริม ๒) การถ่ายโอนรายได้ระหว่างกันในช่วงเวลาระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๒ บริษัททั้งสองตามบัตรส่งเสริมการลงทุนข้างต้น ต่างก็อยู่ในช่วงเวลาที่ได้รับสิทธิยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล จึงไม่น่าจะมีสาเหตุใดให้เกิดการถ่ายโอนรายได้และหลีกเลี่ยงไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขส่งเสริมการลงทุน

อย่างไรก็ตาม หากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนตรวจสอบภายหลังปรากฏว่าบริษัทใช้สิทธิประโยชน์ไม่ถูกต้อง หรือให้ข้อความเท็จ หรือใช้เอกสารปลอม หรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามเงื่อนไขในบัตรส่งเสริม หรือหากหน่วยงานใดตรวจพบเป็นที่แน่ชัดว่าผู้ได้รับส่งเสริมการลงทุนดำเนินการในลักษณะเอาเปรียบรัฐโดยการฉ้อฉลและทุจริต ถ่ายโอนรายได้จากการอาศัยสิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนสามารถดำเนินการยกเลิกหรือเพิกถอนสิทธิและประโยชน์ที่ให้ได้ตลอดระยะเวลาที่ยังคงสถานภาพเป็นผู้ได้รับการส่งเสริมรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๓.๒.๓ ประเด็น กรณีการให้กรมศุลกากรพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมเกณฑ์อัตราเปรียบเทียบปรับตามประมวลฯ ๑ ๐๖ ๐๓ ๐๑ (๒๒) ของระเบียบกรมศุลกากรที่ ๑๘/๒๕๕๐ ซึ่งใช้ประกอบการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๙ มาตรา ๓๘ โดยเพิ่มโทษให้มีอัตราที่สูงขึ้นและเหมาะสมเพียงพอที่จะป้องกันไม่ให้มีการฝ่าฝืนหรือละเมิดต่อกฎหมาย

กรมศุลกากรได้ชี้แจงสรุปได้ว่า กรณีของการแก้ไขเพิ่มเติมเกณฑ์การเปรียบเทียบปรับตามประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งใช้ประกอบการดำเนินคดีตามพระราชบัญญัติศุลกากร

พ.ศ. ๒๕๖๙ มาตรา ๓๘ ตามเกณฑ์การพิจารณาเปรียบเทียบงดการฟ้องร้องตามพระราชบัญญัติศุลกากร ข้อ ๑ ๐๓ ๐๓ ๐๑(๒๕) (เดิมข้อ ๑ ๐๖ ๐๓ ๐๑ (๒๒) ของระเบียบกรมศุลกากรที่ ๑๘/๒๕๕๐) อยู่ระหว่างดำเนินการพิจารณา และปรับปรุงให้มีความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ในระหว่างนี้หากมีการกระทำความผิดกรณีดังกล่าว และเห็นควรลงโทษในอัตราที่สูงกว่าเกณฑ์สามารถปฏิบัติได้ตามประมวลฯ ข้อ ๑ ๐๓ ๐๓ ๐๔

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

สำหรับประเด็นของกรมสรรพากร ซึ่งกรมสอบสวนคดีพิเศษได้ส่งสำนวนและพยานเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องให้พิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่แล้ว นั้น กรมสรรพากรได้ชี้แจงต่อที่ประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่าอยู่ระหว่างการพิจารณาเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง และต้องอาศัยเอกสารพยานหลักฐานจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาประกอบด้วย เพื่อที่จะสามารถพิจารณาดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ในประมวลรัษฎากรต่อไปได้

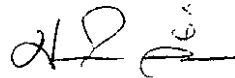
๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอรายงานผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเรื่องข้อเสนอแนะในการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือ AO โดยบริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด และท่าเทียบเรือ B1 โดยบริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์เทอร์มินอล ๑ จำกัด) ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก



(ประจัน จันทอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักกฎหมาย

โทร. ๐-๒๒๘๓-๓๐๖๓

โทรสาร ๐-๒๒๘๐-๖๑๑๖