



กวด. ๑๖
วันที่ ๘ มิ.ย.
เวลา ๑๖.๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๗๗๔ กค
วันที่ ๘ มิ.ย. ๒๕๖๑ ๑๕๔

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๘.๕/๑๙๒

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๗ มิถุนายน ๒๕๖๑

เรื่อง การพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒๐
๓ ทำเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว (ล) ๑๓๘๙๗ ลงวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบนำเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒๐ ๓ ทำเรือแหลมฉบัง ที่ คกก ๗๒/๒๓/๒๕๕๘/๐๐๑ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๖๑
 ๓. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง การพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒๐ ๓ ทำเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการ (กระทรวงคมนาคม) ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๓ เกี่ยวกับโครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการท่าเรือแหลมฉบัง โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนในการดำเนินการตามกฎหมายของโครงการเทียบเรือจำนวน ๑๐ โครงการ และหากพบว่าโครงการใดมีมูลค่าโครงการเกินกว่า ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

๒. เหตุผล ...

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๗๒ กำหนดว่า ในกรณีที่ปรากฏว่าโครงการใดต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการ ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่ไม่ได้ดำเนินการหรือดำเนินการไม่ถูกต้องหรือครบถ้วนในขั้นตอนใด โดยยังไม่มี การดำเนินการกระบวนกรรับข้อพิพาทตามสัญญาหรือยื่นฟ้องต่อศาล ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัด แต่งตั้งคณะกรรมการคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ปลัดกระทรวงเจ้าสังกัด เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงาน คณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนัก บงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด เป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการซึ่งเป็นข้าราชการ พนักงาน หรือผู้บริหารของหน่วยงาน เป็นกรรมการและเลขานุการ เพื่อพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการยกเลิก การแก้ไขสัญญา และการให้สัญญามีผลใช้บังคับต่อไป โดยให้คณะกรรมการตามวรรคหนึ่งเสนอ ผลการพิจารณาและความเห็นต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการ ทั้งนี้ ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๖๐ วรรคหนึ่ง มาประกอบการพิจารณาด้วย ดังนั้น คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ จึงจำเป็นต้องเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการตามขั้นตอน ของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

๓.สาระสำคัญของเรื่อง

คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหารและประกอบการ ทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี๒ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการพิจารณา กำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมของโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี๒ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยการให้สัญญามีผลใช้บังคับต่อไป ตามรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ ด้านการเงินและด้านกฎหมายและผลการพิจารณาของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเสนอต่อ คณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ความเป็นมา

๓.๑.๑ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๖ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ตกลงทำสัญญาเช่าสำหรับการบริหารและ ประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี๒ มีกำหนดระยะเวลา ๑๒ ปี นับแต่วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๖ ถึงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘

๓.๑.๒ เมื่อวันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๓๙ คณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๐/๒๕๓๙ มีมติเห็นชอบในหลักการและเหตุผลการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเทียบเรือ ตู้สินค้า ปี๒ ปี๓ และ ปี๔ ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการลดจำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือ กรุงเทพฯ และเพิ่มการใช้ท่าเรือแหลมฉบังให้มากขึ้น โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบแล้ว

๓.๑.๓ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๓๙ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ได้ทำสัญญาข้อตกลงเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาเช่า สำหรับการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี๒ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ตกลงขยายระยะเวลาเช่า นับจากวันที่สัญญาเดิมสิ้นสุดลงออกไปอีก ๑๕ ปี (นับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๘ จนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) โดยให้สัญญามีผลบังคับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญา เป็นต้นไป

๒) บริษัท...

๒) บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องจัดหาเครื่องมือยกขนตู้สินค้าที่เป็นของใหม่ไม่เคยใช้มาก่อนเพิ่มขึ้นมากกว่าที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินธุรกิจที่เสนอตามสัญญาเดิม อย่างน้อยปีนจันทน์ท่า (Gantry Crane) จำนวน ๑ คัน โดยต้องเป็นปีนจันทน์ที่มีขีดความสามารถให้บริการเรือที่มีขนาดไม่ต่ำกว่าประเภท Panamax Size รวมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า ๓ คัน และรถคานยกตู้สินค้า (Transtainer) จำนวน ๒ คัน รวมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า ๗ คัน ภายในปี ๒๕๔๑

๓) บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องมอบหนังสือคำประกันการปฏิบัติงานวงเงิน ๓๐ ล้านบาทต่อปี (เท่ากับสัญญาเดิม) กับหนังสือคำประกันการเข้าวงเงิน ๑๐๐ ล้านบาทต่อปี ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นหลักประกันการต่อสัญญา นับแต่วันเริ่มต้นบังคับของการต่อสัญญา (วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๘) และบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องมอบหนังสือคำประกันการจัดหาเครื่องมือตาม ๒) วงเงิน ๑๕ ล้านบาท ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันลงนามของสัญญานี้ และการทำเรือแห่งประเทศไทย จะคืนให้ภายใน ๑๕ วัน นับจากบริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ติดตั้งเครื่องมือตาม ๒) เสร็จเรียบร้อยแล้ว

๔) บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องชำระค่าธรรมเนียมการเข้าคงที่ (Fixed Fee) จำนวน ๑๒๐ ล้านบาทต่อปี นับตั้งแต่วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๘ จนตลอดอายุสัญญา

๕) บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องชำระค่าธรรมเนียมผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Addition Fee) จำนวน ๒๗๕ บาทต่อที่อู่ตามรายละเอียดการชำระเงินที่ระบุในภาคผนวก ข เงื่อนไขการชำระเงิน ที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญานี้ เมื่ออายุสัญญาเดิมได้สิ้นสุดลงแล้ว

๖) บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด ต้องประกันรายได้ขั้นต่ำของค่าธรรมเนียมผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติม (Addition Fee) เท่ากับรายได้จากจำนวนตู้สินค้าผ่านท่า ๓๐๐,๐๐๐ ตู้ต่อปี ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๑ เป็นต้นไป

๓.๒ การดำเนินการที่ผ่านมา

๓.๒.๑ เมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๓ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๐๕.๒/๓๕๑๖ ถึงการทำเรือแห่งประเทศไทย แจ้งว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๓ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กรกฎาคม ๒๕๕๓ โดยมีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและการทำเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้ตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนในการดำเนินการตามกฎหมายของโครงการท่าเทียบเรือจำนวน ๑๐ โครงการ (ท่าเทียบเรือ เอ๐ เอ๑ เอ๒ เอ๔ เอ๕ บี๑ บี๒ บี๓ บี๔ และ ซี๐) หากพบว่าโครงการใดมีมูลค่าถึงหนึ่งพันล้านบาท ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๓.๒.๒ เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๔ ท่าเรือแหลมฉบังมีคำสั่งที่ ๐๑/๒๕๕๔ แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบมูลค่าการลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุน บริหารและประกอบการทำเทียบเรือต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง ที่ได้ดำเนินการแล้วทั้งหมดตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง คณะทำงานดังกล่าวได้ตรวจสอบมูลค่าการลงทุนของท่าเทียบเรือ เอ๐ เอ๑ เอ๒ เอ๔ เอ๕ บี๑ บี๒ บี๓ บี๔ และ ซี๐ โดยพิจารณาในส่วนของเงินลงทุนที่การทำเรือแห่งประเทศไทยได้ลงไปโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือต่างๆ และเงินลงทุน

ในส่วนของ...

ในส่วนของผู้เอกชนที่เสนอมาในแผนธุรกิจ ซึ่งในสองส่วนนี้เมื่อรวมกันแล้วจะเป็นเงินลงทุนในเบื้องต้น เพื่อให้โครงการดำเนินการต่อไปได้ ตามที่มีการใช้ประเมินมูลค่าของโครงการลงทุนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ และได้พิจารณาถึงมูลค่าทรัพย์สินถาวรตามบัญชีที่ได้บันทึกไว้ ณ เวลาเริ่มปฏิบัติการซึ่งเป็นมูลค่าการลงทุนตามความเป็นจริง เนื่องจากแผนธุรกิจเป็นเพียงการประมาณการคร่าวๆ แต่ในความเป็นจริงการจัดซื้อจัดหาเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ย่อมมีราคาที่แตกต่างกันไปจากการประมาณราคาไว้ตามแผนธุรกิจ รวมทั้งได้พิจารณาถึงมูลค่าทรัพย์สินถาวรตามบัญชีซึ่งเป็นตัวเลขล่าสุดอีกด้วย ทั้งนี้ ทำเรือแหลมฉบัง พบว่าทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ เป็นสัญญาที่มีวงเงินหรือทรัพย์สินไม่ถึงหนึ่งพันล้านบาท ในวันลงนามสัญญา แต่ภายหลังในระหว่างดำเนินการได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญา โดยผู้ประกอบการได้ลงทุนเพิ่มเติม และขอขยายระยะเวลาดำเนินโครงการตามสัญญาออกไป อันมีผลให้โครงการมีวงเงินหรือทรัพย์สินเพิ่มขึ้นถึงหนึ่งพันล้านบาท

๓.๒.๓ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหนังสือ ด่วน ที่ กทท ๖๐๒๕/๑๖๓๐ ทหารเรือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ (ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒) ซึ่งเป็นโครงการที่มีการประมาณการมูลค่าทรัพย์สินโครงการไม่ถึงหนึ่งพันล้านบาท แต่ภายหลังมีการลงทุนจัดหาเครื่องมือทั้งหมดและเพิ่มเติมโครงสร้างพื้นฐานนอกเหนือจากที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดทำให้ เป็นสิ่งจำเป็นในการประกอบการท่าเทียบเรือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการภายใต้วัตถุประสงค์เดิมของสัญญา จนทำให้มีมูลค่าทรัพย์สินของโครงการถึงหนึ่งพันล้านบาท กรณีดังกล่าวอยู่ในบังคับที่จะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ หรือไม่ และหากต้องดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะดำเนินการ โดยแต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานตามมาตรา ๒๒ ได้หรือไม่ เพียงใด

๓.๒.๔ เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๕ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) มีหนังสือ ด่วน ที่ นร ๐๙๐๑/๑๙๑๖ ถึงการท่าเรือแห่งประเทศไทยแจ้งผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าว ตามเรื่องเสร็จที่ ๑๒๙๙/๒๕๕๕ ว่า สัญญาท่าเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ เป็นกิจการที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ ตามบทนิยามในมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ และเป็นโครงการที่มีวงเงินหรือทรัพย์สินไม่ถึงหนึ่งพันล้านบาทในวันลงนามสัญญา แต่ภายหลังในระหว่างดำเนินการได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมสัญญา โดยผู้ประกอบการได้ลงทุนเพิ่มเติม อันมีผลให้โครงการมีวงเงินหรือทรัพย์สินเพิ่มขึ้นถึงหนึ่งพันล้านบาท จึงต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๓.๒.๕ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๖ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ พิจารณาความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) โดยมีมติว่า โครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ เป็นโครงการที่ดำเนินการตามสัญญามาเป็นระยะเวลานานพอสมควรแล้ว การจะปฏิบัติให้ถูกต้องตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ตั้งแต่หมวด ๒ เกี่ยวกับการเสนอโครงการน่าจะล่วงเลยเวลาที่จะดำเนินการแล้ว จึงไม่อาจกระทำได้ คงสามารถกระทำได้คือการปฏิบัติตามหมวด ๓ การดำเนินโครงการ โดยเริ่มจากการแต่งตั้งคณะกรรมการตามมาตรา ๑๓ แล้วจึงเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๓.๒.๖ เมื่อวันที่...

๓.๒.๖ เมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๕๖ ได้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยให้ใช้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ แทน ซึ่งในมาตรา ๗๒ กำหนดให้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อพิจารณา กำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม สำหรับโครงการที่มีได้ดำเนินการหรือดำเนินการไม่ถูกต้อง หรือครบถ้วนในขั้นตอนใดของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕

๓.๓ ข้อพิจารณา

๓.๓.๑ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๕๗ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๗๒ และมาตรา ๖๐ วรรคหนึ่ง โดยมีหนังสือที่ กทท ๖๐๒๕/๒๗๓๙ ถึงกระทรวงคมนาคม นำส่งร่างคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินงานโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ให้แก่กระทรวงคมนาคม

๓.๓.๒ วันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๕๘ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๒๓/๒๕๕๘ แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหาร และประกอบการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี๒ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑) พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการยกเลิกการแก้ไขสัญญา และการให้สัญญามีผลใช้บังคับต่อไป

๒) เสนอผลการพิจารณา และความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการ โดยให้นำบทบัญญัติมาตรา ๖๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาประกอบการพิจารณาด้วย

๓.๓.๓ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘ คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๘ มีมติให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาถึงเหตุผลในการขยายระยะเวลาการเช่าตามสัญญาเดิม เปรียบเทียบกับผลประโยชน์ตอบแทนที่ให้กับรัฐ ของสัญญาเช่าก่อนและหลังขยายระยะเวลาการเช่า และนำข้อเท็จจริงที่ได้มาประกอบการพิจารณาในการเสนอแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม พร้อมทั้งพิจารณาถึงผลกระทบที่กำหนดไว้ ตามมาตรา ๖๐ ของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งรวมถึงผลกระทบต่อสัญญานี้ และสัญญาอื่นๆ ที่มีลักษณะเดียวกัน (ท่าเทียบเรือ ปี๒ ปี๓ ปี๔ เอ๐ เอ๕ และ ซี๐) รวมถึงรายได้ของรัฐ และความสามารถในการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังด้วย โดยให้เสนอคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม ก่อนนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ ต่อไป

๓.๓.๔ เมื่อวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๙ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้นำมติคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ เสนอต่อคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติงบประมาณทำการประจำปี ๒๕๕๙ เพิ่มเติม รายการค่าจ้างที่ปรึกษาของท่าเรือแหลมฉบังเป็นเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๐,๑๑๗,๐๙๘.๒๔ บาท เพื่อดำเนินการจ้างที่ปรึกษาในการศึกษารายละเอียดสัญญาเช่าโครงการให้เอกชนร่วมลงทุน บริหาร และประกอบกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ เอ๐ เอ๕ ปี๒ ปี๓ ปี๔ และ ซี๐ โดยนำข้อเท็จจริงที่ได้มาประกอบการพิจารณาเสนอแนวทางให้คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ ให้ฝ่ายบริหารดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ราคากลางการจ้าง

ที่ปรึกษา...

ที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๖ และตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบงานจัดซื้อจัดจ้างของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (การจ้างที่ปรึกษา) รวมถึงรับข้อคิดเห็นและข้อสังเกตของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

๓.๓.๕ การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานวิเคราะห์โครงการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม โดยที่ปรึกษาด้านการเงินและด้านกฎหมาย ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์โครงการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมของท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยวิเคราะห์ถึงเหตุผลในการขยายระยะเวลาการเช่าตามสัญญาเดิม เปรียบเทียบกับผลประโยชน์ตอบแทนที่ให้กับรัฐของสัญญาเช่าก่อนและหลังขยายระยะเวลาการเช่า และนำข้อเท็จจริงที่ได้มาประกอบการพิจารณาในการเสนอแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม พร้อมทั้งพิจารณาถึงผลกระทบที่กำหนดไว้ ตามมาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามมติคณะกรรมการมาตรา ๗๒ เสร็จสิ้นแล้ว โดยผลการศึกษาทั้งทางด้านการเงินและกฎหมาย ประกอบกับการพิจารณาถึงประโยชน์ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะและผลกระทบต่อประชาชน การท่าเรือแห่งประเทศไทยควรให้สัญญาท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ มีผลบังคับใช้ต่อไปจนสิ้นสุดสัญญา โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

๑) ผลการศึกษาด้านการเงิน

การพิจารณาอนุมัติโครงการท่าเทียบเรือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย กำหนดอัตราผลตอบแทนที่คาดหวังไว้ร้อยละ ๑๒ เพื่อใช้ในการคำนวณผลตอบแทนของโครงการ โดยที่อัตราผลตอบแทนช่วงก่อนต่ออายุสัญญาที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับอยู่ที่ ร้อยละ ๑๐.๐๑ ต่ำกว่าที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยคาดหวังไว้ที่ ร้อยละ ๑๒ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนทั้งหมด (ผลตอบแทนคงที่และผลตอบแทนเพิ่มเติม) ท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ อยู่ที่ ร้อยละ ๑๔.๗๔ เมื่อพิจารณาสัญญาช่วงต่ออายุ ๑๕ ปี อัตราผลตอบแทนที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้รับอยู่ที่ ร้อยละ ๘.๓๕ ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้ที่ร้อยละ ๑๒ และต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนที่ได้รับในช่วงก่อนต่ออายุสัญญา เนื่องจากต้นทุนค่าที่ดินมีมูลค่าสูงขึ้น และการต่ออายุสัญญานั้นได้จัดทำในช่วงก่อนหมดอายุสัญญาหลายปี จึงมีข้อจำกัดในการประมาณการเงินลงทุนค่าที่ดินในช่วงต่ออายุสัญญาได้อย่างแม่นยำ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนทั้งหมด (ผลตอบแทนคงที่และผลตอบแทนเพิ่มเติม) อยู่ที่ ร้อยละ ๑๓.๘๑ ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะผลตอบแทนคงที่ที่ได้รับรวมตลอดอายุสัญญาก่อนและหลังต่อสัญญาเป็นสัญญาเดียว (อายุสัญญา ๒๗ ปี) อัตราผลตอบแทนสำหรับท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ อยู่ที่ ร้อยละ ๑๔.๑๒ จะสูงกว่าอัตราผลตอบแทนที่คาดหวังไว้ที่ ร้อยละ ๑๒

๒) ผลการศึกษาด้านกฎหมาย

โครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ เป็นโครงการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ มีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม (โดยคำนึงถึงหลักความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ) ดังต่อไปนี้

แนวทางที่ ๑...

แนวทางที่ ๑ กรณีการให้สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับต่อไป

สัญญาร่วมลงทุนประกอบด้วยข้อกำหนดมาตรฐานส่วนใหญ่ตามที่ระบุไว้ในประกาศข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน โดยไม่ได้มีข้อกำหนดใดที่ทำให้สิทธิและหน้าที่ในทางกฎหมายของการทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ในลักษณะเสียเปรียบแก่เอกชนคู่สัญญา เนื่องจากเนื้อหาในแต่ละหัวข้อนั้นมีลักษณะของการจัดสรรความเสี่ยงทางกฎหมายที่เหมาะสมระหว่างการทำเรือแห่งประเทศไทยและเอกชนคู่สัญญา โดยเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะและเป็นประโยชน์ต่อการทำเรือแห่งประเทศไทย ประกอบกับสัญญาร่วมลงทุนจะสิ้นสุดลงในระยะเวลาไม่ถึง ๕ ปี นับจากปัจจุบัน ฉะนั้น หากมีการแก้ไขสัญญาหรือยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนจะมีความเสี่ยงเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการแก้ไขสัญญาหรือยกเลิกสัญญาร่วมลงทุน และอาจเกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับความรับผิดชอบของการทำเรือแห่งประเทศไทยจากการดำเนินการดังกล่าวด้วย

แนวทางที่ ๒ กรณีการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุน

กรณีการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนมีประเด็นพิจารณาได้ ดังนี้

กรณีที่หนึ่ง การทำเรือแห่งประเทศไทยสามารถอาศัย

สิทธิตามกฎหมาย (กล่าวคือ มาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖) ในการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญาโดยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญาสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนนั้น แม้ว่าสัญญาร่วมลงทุนจะไม่ได้ระบุข้อกำหนดที่ให้อำนาจแก่การทำเรือแห่งประเทศไทยในการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนก็ตาม ทั้งนี้ เพราะมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ไม่ได้กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญา หากหน่วยงานเจ้าของโครงการอาศัยสิทธิตามมาตรานี้ในการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุน

กรณีที่สอง แม้ว่าการทำเรือแห่งประเทศไทยจะสามารถ

อาศัยสิทธิตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนได้ แต่สัญญาร่วมลงทุนไม่ได้ระบุข้อกำหนดที่ให้อำนาจแก่การทำเรือแห่งประเทศไทยในการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุน ดังนั้น การทำเรือแห่งประเทศไทยจึงไม่สามารถอาศัยสิทธิตามสัญญาร่วมลงทุนเพื่อยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนได้ ซึ่งการทำเรือแห่งประเทศไทยอาจมีความเสี่ยงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญาสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนได้ โดยสามารถเทียบเคียงได้จากคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ.๒๙๒/๒๕๕๒ และคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ.๔๒๙/๒๕๕๖ ซึ่งวางหลักไว้ว่า หากมีเหตุจำเป็นเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการของประชาชนหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะ ฝ่ายปกครองย่อมมีอำนาจในการบอกเลิกสัญญาร่วมลงทุนได้ แม้การเลิกสัญญานั้นจะไม่ใช้ความผิดของเอกชนคู่สัญญา และจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชนคู่สัญญาก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามรัฐจะต้องเยียวยาความเสียหายแก่เอกชนคู่สัญญาด้วย ทั้งนี้ ในกรณีที่ต้องมีการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญา ศาลปกครองสูงสุดในคดีดังกล่าวได้วางหลักสำหรับการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญาโดยการนำมาตรา ๓๙๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (๑) ค่าใช้จ่ายในการทำงานที่ได้ทำลงไปแล้วตามสัญญา (๒) ค่าใช้จ่ายเพื่อเตรียมการก่อสร้างงานตามสัญญา และ (๓) ดอกเบี้ยในค่าใช้จ่ายที่ต้องชดใช้นับแต่วันฟ้องในอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี

แนวทางที่ ๓ ...

แนวทางที่ ๓ กรณีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ ควรมอบหมายให้การทำเรื่องแห่งประเทศไทยดำเนินการเจรจาการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนคู่สัญญาก่อน เพื่อให้เอกชนคู่สัญญาตกลงในผลประโยชน์ตอบแทนกับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยตามที่คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ เห็นสมควร และเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทกับเอกชนคู่สัญญาในภายหลัง ต่อจากนั้นคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ จึงเสนอแนวทางการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งประกอบด้วย ผลประโยชน์ตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงยอมรับแล้วไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการต่อไป แต่อย่างไรก็ตาม กรณีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการข้างต้น หากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงในผลประโยชน์ตอบแทนกันได้ ซึ่งอาจนำไปสู่ข้อพิพาทและทำให้บริการสาธารณะหยุดลงได้ หรืออาจทำให้การทำเรื่องแห่งประเทศไทยมีความเสี่ยงเกี่ยวกับความรับผิดชอบจากการดำเนินการดังกล่าวด้วย (โปรดพิจารณารายละเอียดของการخذใช้ค่าเสียหายให้แก่เอกชนคู่สัญญาในแนวทางที่ ๒ กรณีการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุน) ดังนั้น การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนอาจจะไม่คุ้มค่าสำหรับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยที่จะเลือกดำเนินการดังกล่าว

เมื่อพิจารณาแนวทางเลือกทั้ง ๓ แนวทางสำหรับโครงการสัญญาทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ ในมุมมองด้านกฎหมาย โดยคำนึงถึงความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะและผลกระทบของประชาชนแล้ว ที่ปรึกษาเห็นว่าแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมสำหรับโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ คือ การดำเนินการให้สัญญามีผลบังคับใช้ต่อไป โดยมีเหตุผลทางกฎหมายประกอบ ดังนี้

๑) สัญญาโครงการประกอบด้วยข้อกำหนดมาตรฐานส่วนใหญ่ตามที่ระบุไว้ในประกาศข้อกำหนดมาตรฐานของสัญญาร่วมลงทุน โดยเนื้อหาในแต่ละหัวข้อหลักของสัญญาร่วมลงทุนมีลักษณะที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะและเป็นประโยชน์ต่อการทำเรื่องแห่งประเทศไทย เช่น การกำหนดให้มีหลักประกันสัญญาในสัดส่วนที่เหมาะสมกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยหากเอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาอย่างถูกต้อง และการจัดให้มีประกันภัยที่เป็นสาระสำคัญของโครงการอย่างครบถ้วน กล่าวคือ ประกันภัยให้คุ้มครองทรัพย์สินและวินาศภัยและประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่สาม

๒) ในกรณีที่พิจารณาให้ใช้แนวทางการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนหรือแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ ด้วยเหตุที่การดำเนินการยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนหรือแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนมีความล่าช้า หากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่สามารถตกลงผลประโยชน์ตอบแทนกันได้ ซึ่งในท้ายที่สุดอาจนำมาสู่การเกิดข้อพิพาทและทำให้การให้บริการสาธารณะต้องหยุดลงหรืออาจทำให้การทำเรื่องแห่งประเทศไทยมีความเสี่ยงเกี่ยวกับความรับผิดชอบจากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้น

๓) เมื่อพิจารณาโครงการทำเทียบเรือตู้สินค้า ปี ๒ ที่จะมีการสิ้นสุดลงในระยะเวลาไม่ถึง ๕ ปี นับจากปัจจุบัน (๓๑ มีนาคม ๒๕๖๓) ฉะนั้น หากมีการแก้ไขสัญญาหรือยกเลิกสัญญาร่วมลงทุนซึ่งจะมีความเสี่ยงเกี่ยวกับความล่าช้าในการดำเนินการข้างต้น ทั้งนี้ ตามมาตรา ๔๘ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ได้กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเริ่มจัดทำโครงการใหม่

๓.๓.๖ เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๐ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ มีมติรับทราบรายงานผลการศึกษาคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ด้านกฎหมายและด้านการเงิน ทั้งนี้ ให้ฝ่ายบริหารรับข้อสังเกตและข้อคิดเห็นของคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในเรื่อง การพิจารณาถึงความต่อเนื่องในการให้บริการสาธารณะ และผลกระทบต่อประชาชนตามมาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เพื่อประกอบการพิจารณา แนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม โดยในภาพรวมมีความเห็นสอดคล้องกับรายงานผลการศึกษาของที่ปรึกษา และให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเสนอคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณาต่อไป

๓.๓.๗ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๐ คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๐ ได้พิจารณารายงานการศึกษาวเคราะห์โครงการที่ไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชน เข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม (ด้านการเงินและด้านกฎหมาย) โดยที่ประชุมมีมติให้ที่ปรึกษาด้านกฎหมายจัดทำ ข้อมูลข้อเท็จจริงและแนวทางที่เหมาะสมของโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ ที่ใกล้จะครบกำหนดระยะเวลา ตามสัญญาเป็นการเร่งด่วน เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๓.๘ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ คณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในคราวประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ มีมติเห็นชอบรายละเอียดข้อเท็จจริงและแนวทางที่เหมาะสมของโครงการ ท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม คือ การดำเนินการให้สัญญามีผลบังคับใช้ต่อไป และเสนอคณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ พิจารณาต่อไป

๓.๓.๙ เมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ คณะกรรมการตามมาตรา ๗๒ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ มีมติดังนี้

๑) รับทราบมติคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในคราวประชุม ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ ที่เห็นชอบรายละเอียดข้อเท็จจริงและแนวทางที่เหมาะสม ของโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า บี๒ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรา ๖๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม คือ การดำเนินการให้สัญญามีผลบังคับใช้ต่อไป

๒) เห็นชอบกับมติคณะกรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทยในคราวประชุม ครั้งที่ ๗/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยการให้สัญญามีผลบังคับใช้ต่อไป และเร่งรัดให้การท่าเรือ แห่งประเทศไทยดำเนินการตามขั้นตอนของมาตรา ๗๒ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป

**๓.๔ ความเห็นของคณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินโครงการบริหาร
และประกอบการทำเทียบเรื้อตูลินค้า ปี๒ ณ ทำเรือแหลมฉบัง**

๓.๔.๑ เห็นชอบแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสมของโครงการทำเทียบเรื้อตูลินค้า
ปี๒ ณ ทำเรือแหลมฉบัง โดยการให้สัญญาให้มีผลใช้บังคับต่อไป ตามรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์
ด้านการเงินและด้านกฎหมาย และผลการพิจารณาของคณะกรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย

๓.๔.๒ เห็นสมควรเสนอผลการพิจารณาและความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวง
คมนาคม เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาสั่งการต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นสมควรนำเรื่อง การพิจารณากำหนดแนวทางการ
ดำเนินโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรื้อตูลินค้า ปี๒ ณ ทำเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือ
แห่งประเทศไทย เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบแนวทางการดำเนินการ
ที่เหมาะสมของโครงการทำเทียบเรื้อตูลินค้า ปี๒ ณ ทำเรือแหลมฉบัง โดยการให้สัญญาให้มีผลใช้บังคับต่อไป
ตามรายงานผลการศึกษาวิเคราะห์ด้านการเงินและด้านกฎหมาย ตามที่คณะกรรมการพิจารณากำหนดแนวทางการ
ดำเนินโครงการบริหารและประกอบการทำเทียบเรื้อตูลินค้า ปี๒ ณ ทำเรือแหลมฉบัง เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๐๘

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๒๕๘๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ wanrudee.cha@otp.go.th