

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๑๖๕



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุน
เป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๖๘๑๓ ลงวันที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๖๑

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) เห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการ
ที่ นร ๐๔๐๓ (กร๓)/๔๕๗๗ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๗๗๖/๒๕๖๒
ลงวันที่ ๑๘ เมษายน ๒๕๖๒
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๗๓๑/๒๕๖๒
ลงวันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ.รทศ. ๑๐๐๐/๔๘/๒๕๖๒
ลงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒
๕. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๐.๒/๑๒๔๐
ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒
๖. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส ๐๐๐๕/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๒
๗. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการ (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน
โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้คณะกรรมการพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการ
ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่
กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ หรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี
(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ
คณะกรรมการด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ดังนี้

๑.๑ อนุมัติในหลักการของโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการต่อไปตามหมวด ๒ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ จนกว่าจะแล้วเสร็จ ส่วนการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖๙ (๑) แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ปัจจุบันคือ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

๑.๒ การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและตู้สินค้าให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพ และครบวงจร จะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งได้มาก และจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการการคัดเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากขึ้น จึงขอให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับความเห็นดังกล่าวไปเร่งรัดการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการครบถ้วนตามมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามกรอบระยะเวลาของมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานผลการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับทราบแล้ว เมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๓.๑ สัญญาสัมปทานที่ผ่านมา

๓.๑.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการฯ เพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ครั้งแรกเมื่อปี ๒๕๓๙ (ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕) โดยวิธีการประมูลอัตราค่าธรรมเนียมสัมปทาน โดยมีผู้ประกอบการฯ จำนวน ๖ ราย ประกอบด้วย

/(๑) สถานี A...

- (๑) สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด
- (๒) สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมบง เทอร์มินัล จำกัด
- (๓) สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
- (๔) สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด
- (๕) สถานี E บริษัท ไทยยันจิน โลจิสติกส์ จำกัด
- (๖) สถานี F บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชัน เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

โดยสัญญาสัมปทานฯ ในช่วง ๑๐ ปีแรก เริ่มตั้งแต่ปี ๒๕๓๙ และสิ้นสุดไป เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๔๙

๓.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและ
แยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบังกับผู้ประกอบการ ไอซีดี ทั้ง ๖ สถานี เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๒
ออกไปอีก ๕ ปี โดยสัญญามีผลย้อนหลังตั้งแต่วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๔๙ และสิ้นสุดสัญญา ๕ มีนาคม ๒๕๕๔

๓.๒ การแต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก

๓.๒.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ๖๕๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๖
แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและ
แยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง โดยมีองค์ประกอบตามมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชน
ร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒.๒ ในระหว่างกระบวนการพิจารณาคัดเลือกได้มีเอกชนไปฟ้องร้องคดีต่อศาลปกครอง
เพื่อพิจารณาให้ความคุ้มครองชั่วคราว ในการนี้ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๖๐
เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๐ ได้มีมติยกเลิกประกาศเชิญชวนฯ เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕
ได้ตรวจสอบประเด็นตามคำฟ้องคดีของศาลปกครองแล้วพบว่า มีเหตุการณ์ตามที่ผู้อุทธรณ์กล่าวอ้างเกิดขึ้น
ตามกระบวนการดำเนินการตามประกาศเชิญชวนฯ ซึ่งไม่อาจแก้ไขหรือเยียวยาให้กระบวนการดำเนินการที่ผ่านมาได้

๓.๒.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือหารือกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
รัฐวิสาหกิจถึงแนวทางการดำเนินโครงการฯ ต่อไป สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้ตอบข้อหารือ
ของการรถไฟแห่งประเทศไทยสรุปได้ว่า กรณีคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ยกเลิกประกาศเชิญชวน
และการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะเจ้าของโครงการยังมีความประสงค์ดำเนินโครงการตามที่คณะรัฐมนตรี
ได้อนุมัติไว้ต่อไปให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนในหมวด ๕ โดยเริ่มจากจัดทำร่างประกาศเชิญชวน
ร่างขอบเขตของโครงการและร่างสัญญาร่วมลงทุน ตามมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนใน
กิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

๓.๒.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นควรดำเนินโครงการตามร่างประกาศ
เชิญชวนและขอบเขตโครงการเดิม จึงมีคำสั่งเฉพาะที่ ก.๗๔/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ แต่งตั้ง
คณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและ
แยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง

๓.๓ การเชิญชวนและการพิจารณาคุณสมบัติ

๓.๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เมื่อวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๑ โดยมีกำหนดการ ดังนี้

- (๑) จำหน่ายเอกสารข้อเสนอร่วมลงทุน: วันที่ ๓ กันยายน – ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
- (๒) ประชุมชี้แจงและตอบคำถาม: วันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๑
- (๓) ยื่นข้อเสนอ: วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑

๓.๓.๒ เมื่อครบกำหนดเวลาการยื่นข้อเสนอในวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ปรากฏว่ามีผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนจำนวน ๑ กลุ่ม คือกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ซึ่งประกอบด้วย (๑) บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบังเทอร์มินัล จำกัด (๒) บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (๓) บริษัท โอเชียนเน็ตเวิร์ค เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด และ (๔) บริษัท ไทย อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด ทั้งนี้ การยื่นซองเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและไม่มีผู้ร้องเรียน และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แจ้งที่ปรึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมและสนับสนุนภารกิจของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ดำเนินการต่อไป

๓.๓.๓ เนื่องจากมีผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเพียง ๑ ราย คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงได้พิจารณาในประเด็นดังกล่าวแล้วเห็นว่า ในประกาศเชิญชวน ข้อ ๑๒.๗ ได้กำหนดไว้ว่า “การประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนครั้งใด ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพียงรายเดียว หากคณะกรรมการคัดเลือกเห็นว่า จะเป็นประโยชน์กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็จะดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในประกาศเชิญชวนต่อไป” ซึ่งสอดคล้องกับมาตรา ๓๔ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ที่กำหนดว่า “การประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุนครั้งใด ถ้ามีผู้เสนอเพียงรายเดียวหรือหลายราย แต่เสนอถูกต้องตามรายการในเอกสารข้อเสนอการร่วมลงทุนเพียงรายเดียว ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ เห็นว่า รัฐจะได้ประโยชน์ก็ให้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ต่อไป” ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาถึงผลประโยชน์ของภาครัฐ รวมถึงการพัฒนาเศรษฐกิจในการสนับสนุนการนำเข้า – ส่งออกสินค้าของประเทศ สรุปได้ ดังนี้

(๑) สัญญาสัมปทานเดิมสิ้นสุดมาเป็นระยะเวลานาน และสาธารณูปโภคไม่มีการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพ

การสรรหาเอกชนเพื่อเป็นผู้รับสัมปทานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ในครั้งแรก การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้รูปแบบการประมูลอัตราค่าสัมปทานพื้นที่สัมปทานเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจคัดเลือกเอกชนรับสัมปทาน และมอบให้ผู้ได้รับสัมปทานเป็นผู้ให้บริการรวม ๖ สถานี ซึ่งสัญญาสัมปทานดังกล่าวได้สิ้นสุดลงตั้งแต่วันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๕๔ และผู้ประกอบการรายเดิมยังคงให้บริการจนถึงปัจจุบันโดยไม่มีการปรับปรุงสาธารณูปโภคแต่อย่างใด เนื่องจากความชัดเจนจากสัมปทานครั้งใหม่ ดังนั้น การดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ได้โดยเร็วจะทำให้รัฐได้รับประโยชน์จากสิ่งที่จะเกิดขึ้นจากสัญญาร่วมลงทุนฉบับใหม่ เนื่องจากผู้ร่วมลงทุนรายใหม่

จะต้องปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดขยะ จัดการระบบป้องกัน อัคคีภัย รวมถึงปรับปรุงเครื่องมือยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ซึ่งจะส่งผลต่อการอำนวยความสะดวกและประสิทธิภาพ ด้านการขนส่งแก่ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศ

(๒) รัฐมีนโยบายปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ การดำเนินงานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ

การขนส่งตู้สินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนเป็นจำนวนมากซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งสูง ดังนั้น หากสามารถสรรหาเอกชนเพื่อเป็นผู้ร่วมลงทุนใหม่ได้โดยเร็วจะเป็นประโยชน์สำหรับการสนับสนุนนโยบาย ของรัฐด้านการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) เนื่องจากในสัญญาสัมปทานใหม่ผู้ประกอบการ จะต้องให้บริการขนส่งทางรางระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของปริมาณตู้สินค้านำเข้า – ส่งออก ที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละปี (ปัจจุบันมีสัดส่วนการขนส่งทางรางเพียง ร้อยละ ๒๐) ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาระบบ เศรษฐกิจของไทย และสอดคล้องกับนโยบายด้านการขนส่งของรัฐ

(๓) ผู้ยื่นข้อเสนอการร่วมลงทุนรายเดียวเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยก สินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง รายเดิม ๒ บริษัทรวมตัวกันส่งผลให้สามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง

กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ประกอบด้วยผู้ประกอบการสถานี บรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เดิม ๒ ราย คือ บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด และ บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด รวมถึง บริษัท โอเชียน เน็ตเวิร์ค เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด ที่มีบริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) เป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งมีประสบการณ์ ในการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังด้วย จึงส่งผลให้สามารถดำเนินงาน ได้อย่างต่อเนื่องไม่มีการหยุดชะงักไม่กระทบต่อการนำเข้า – ส่งออก ตู้สินค้าของประเทศ ทั้งนี้ หากการให้บริการ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เกิดประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ จะทำให้เกิด การสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) รวมทั้งสนับสนุนโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่ง ตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังอีกทางหนึ่งด้วย

(๔) ค่าบริการโครงการไอซีดี ลาดกระบัง

การสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยก สินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง มุ่งเน้นการลดต้นทุนการขนส่งให้กับผู้นำเข้าและส่งออก โดยให้มีการแข่งขัน เสนอราคาค่าบริการต่างๆ ที่จะเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการในอัตราที่ต่ำ ถึงแม้ว่าจะมีผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเพียงรายเดียว แต่ผู้ยื่นข้อเสนอไม่สามารถทราบก่อนได้ว่าจะไม่มีผู้แข่งขันในการประมูลจึงต้องยื่นข้อเสนอในลักษณะที่มีโอกาส จะได้รับการคัดเลือก

จากเหตุผลดังกล่าว คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาแล้วเห็นว่า การดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป จะเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบกับ

/ในประกาศ...

ในประกาศเชิญชวนกำหนดหลักการนี้ไว้แล้ว นอกจากนี้ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ยังคงต้องพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคและข้อเสนอการคิดอัตราค่าบริการเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการว่า มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐและสนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศด้วย

๓.๓.๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาผลการตรวจสอบเอกสารและรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเห็นว่า มีความครบถ้วนและถูกต้อง รวมทั้งมีหลักประกันของเป็นไปตามเงื่อนไขของประกาศเชิญชวนฯ จึงมีมติให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) มีคุณสมบัติเป็นไปตามประกาศเชิญชวน และมีประกาศฉบับลงวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ เรื่อง ประกาศผลการพิจารณาผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจสอบรายละเอียดคุณสมบัติและเงื่อนไขอื่นตามประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติผู้ยื่นข้อเสนอ โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ทำการเปิดซองข้อเสนอด้านเทคนิค เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๐๐ น. ณ ห้องประชุมสถานีรถไฟบางซื่อ

๓.๔ ผลการคัดเลือก และการเจรจากับผู้ร่วมลงทุน

๓.๔.๑ หลักเกณฑ์การให้คะแนนข้อเสนอด้านเทคนิค (ช่องที่ ๒) จะพิจารณาให้คะแนนเริ่มต้นจากข้อเสนอการดำเนินงานตามโครงการ เพื่อให้เห็นภาพรวมการดำเนินการ ศักยภาพและความสามารถของผู้ยื่นข้อเสนอทั้งหมดก่อน แล้วจึงจะพิจารณาด้านความสอดคล้อง และด้านความน่าเชื่อถือตามลำดับ ซึ่งหลักเกณฑ์ย่อยที่ใช้ในการพิจารณามีจำนวนทั้งสิ้น ๑๐๐ คะแนน ดังนี้

รายการ	คะแนนเต็ม (คะแนน)
ความสอดคล้องของข้อเสนอเปรียบเทียบกับประกาศเชิญชวน	๒๐
ความน่าเชื่อถือของรายละเอียดที่ปรากฏในรายการ	๒๐
ข้อเสนอการดำเนินงานโครงการในภาพรวม ซึ่งรวมถึงศักยภาพและความสามารถของผู้ยื่นข้อเสนอในการดำเนินงานตามโครงการให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ	๖๐
คะแนนรวมทั้งสิ้น	๑๐๐

ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนจะผ่านการพิจารณาได้จะต้องได้คะแนนรวมตั้งแต่ ๘๐ คะแนนขึ้นไป (คะแนนรวมของทั้ง ๓ หัวข้อ) และจะต้องได้คะแนนในแต่ละหัวข้อไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕๐

๓.๔.๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้พิจารณาข้อเสนอแต่ละรายการตามเอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเทียบกับเกณฑ์การให้คะแนน สรุปผลการพิจารณาได้ ดังนี้

รายการ	คะแนนเดิม (คะแนน)	คะแนนที่ได้รับ (คะแนน)
ความสอดคล้องของข้อเสนอเปรียบเทียบกับประกาศเชิญชวน	๒๐	๒๐.๐๐๐
ความน่าเชื่อถือของรายละเอียดที่ปรากฏในรายการ	๒๐	๑๒.๕๔๕
ข้อเสนอการดำเนินงานโครงการในภาพรวม ซึ่งรวมถึงศักยภาพและความสามารถของผู้ยื่นข้อเสนอในการดำเนินงานตามโครงการให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ	๖๐	๕๕.๘๐๐
คะแนนรวมทั้งสิ้น	๑๐๐	๘๘.๓๔๕

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาแล้วเห็นว่า ผลของคะแนนข้อเสนอด้านเทคนิคเป็นไปตามเงื่อนไขของประกาศเชิญชวนฯ โดยมีผลคะแนนแต่ละหัวข้อไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ และคะแนนรวมมากกว่าร้อยละ ๘๐ จึงมีมติให้ กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นผู้ผ่านการพิจารณา

๓.๔.๓ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ มีประกาศ ฉบับลงวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๖๑ เรื่อง ประกาศผลการพิจารณาผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจสอบรายละเอียดคุณสมบัติและเงื่อนไขอื่นตามประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องที่ (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ผ่านการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ทำการเปิดซองข้อเสนอการคิดอัตราค่าบริการเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ (ของที่ ๓) เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ เวลา ๑๓.๐๐ น. ณ ห้องประชุมสถานีรถไฟบางซื่อ

๓.๔.๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๒ เพื่อพิจารณาผลการตรวจสอบข้อเสนอการคิดอัตราค่าบริการเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ (ของที่ ๓) โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง โดยได้ดำเนินการตรวจสอบอัตราค่าบริการที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเสนอมานั้นพบว่า ต่ำกว่าอัตราค่าบริการตามประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยมีความแตกต่างของอัตราค่าบริการแต่ละรายการ สรุปได้ ดังนี้

- (๑) ราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้าที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเสนอมาน้อยกว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยร้อยละ ๔
- (๒) ราคาค่าบริการบรรจุตู้สินค้าที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเสนอมาน้อยกว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยร้อยละ ๒
- (๓) ราคาเช่าคลังสินค้าที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ เสนอมาน้อยกว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยร้อยละ ๒ (เฉพาะสินค้าทัณฑ์บนที่มีระยะเวลาฝาก ๑ - ๗ วัน มีราคาต่ำกว่าร้อยละ ๕๑)
- (๔) ราคาค่าฝากตู้หนักและตู้เปล่าที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ เสนอมาน้อยกว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทยร้อยละ ๒

/(๕) ราคา...

(๕) ราคาผ่านสถานี กรณีบรรทุกหรือรถยนต์หัวลากพร้อมรถพ่วงต่ำกว่า ๘ ล้อ ราคาที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ เสนอมาสูงกว่าการทำเรือแห่งประเทศไทย แต่กรณีบรรทุกหรือรถยนต์หัวลากพร้อมรถพ่วง ๘ ล้อ และ ๑๐ ล้อ ราคาที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ เสนอมาต่ำกว่าการทำเรือแห่งประเทศไทย ร้อยละ ๒

รวมทั้งได้ดำเนินการตรวจสอบความสอดคล้องระหว่างราคาค่าบริการที่เสนอกับรายได้ค่าใช้บริการจากการคาดคะเนทางการเงินของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน โดยการวิเคราะห์รายได้จากราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้าเปรียบเทียบกับรายได้ค่าบริการจากการคาดคะเนทางการเงิน ทั้งนี้ ในการคำนวณรายได้จากราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้า ใช้ข้อมูล ๓ รายการ ได้แก่ (๑) โครงสร้างสัดส่วนตู้สินค้าขนส่งทางรถไฟแยกตามขนาดตู้และสถานะตู้สินค้า ซึ่งคำนวณสัดส่วนจากข้อมูลสถิติปริมาณตู้สินค้าขนส่งทางรถไฟแยกตามขนาดตู้ย้อนหลัง ๕ ปี (ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และสถิติตู้สินค้าเปล่าต่อตู้สินค้าขาเข้า และขาออก ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ ของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน (๒) ปริมาณตู้สินค้าจากข้อมูลการคาดการณ์ของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ และ (๓) ราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้าของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ ซึ่งผลการตรวจสอบพบว่า รายได้ค่าบริการยกขนตู้สินค้าที่คำนวณได้ใกล้เคียงกับการประมาณรายได้ค่าบริการจากการคาดคะเนทางการเงิน ดังนั้น อัตราค่าบริการที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนฯ เสนอมานั้นมีความสอดคล้องกับข้อเสนอทางด้านเทคนิคและการบริหารจัดการ (Operation Process) ตามที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนได้มีการเสนอมาในเอกสารของที่ ๒

๓.๔.๕ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาตามข้อ ๓.๔.๔ แล้ว เห็นว่า ข้อเสนอของโครงการในภาพรวมเป็นประโยชน์และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) รวมทั้งอัตราค่าบริการที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเสนอมาต่ำกว่าอัตราค่าบริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นอัตราค่าบริการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยอัตรานี้จะเป็นอัตราค่าบริการอัตราเดียวที่จะใช้ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน ๒๐ ปี นอกจากนั้น อัตราค่าบริการที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนเสนอมีความสอดคล้องกับข้อเสนอทางด้านเทคนิคและการบริหารจัดการ (Operation Process) ตามที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนได้มีการเสนอในเอกสารของที่ ๒ และเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในการประหยัดงบประมาณการลงทุน เนื่องจากเอกชนจะลงทุนปรับปรุงสาธารณูปโภคที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังทั้งหมดตลอดอายุสัญญาสัมปทาน ๒๐ ปี คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงมีมติให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นผู้ชนะการแข่งขันเสนอราคาและเชิญมาเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุน

๓.๔.๖ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ มีประกาศ ฉบับลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ เรื่อง ผลการพิจารณาผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจสอบข้อเสนอการคิดอัตราค่าบริการเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ ตามประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นผู้ชนะการแข่งขันเสนอราคา

๓.๔.๗ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีหนังสือ ที่ รฟ.รทศ. ๑๐๐๐/๒/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ ถึงกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เรื่องเชิญเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุน โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ เชิญกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เข้าเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุน ในวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ ณ การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๔.๘ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒ พิจารณาแนวทางการเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุน โดยที่ปรึกษาที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างเพื่อสนับสนุนการดำเนินการของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ทำการจำลองสถานการณ์ทางการเงิน (Financial Scenario) ที่คำนึงถึงความเป็นไปได้ทางการเงิน ซึ่งพิจารณาจากผลตอบแทนทางการเงิน และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์สถานการณ์ทางการเงินเพื่อทดสอบการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Handling Charge) ใช้อัตราคิดลด ร้อยละ ๘ สรุปได้ ดังนี้

กรณี		ผลตอบแทนทางการเงิน		อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	
		IRR (%)	NPV (%)	ADSCR*	NPV DCR*
กรณี ๑	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔ จาก	๑๑.๗	๕๑๗.๓๔	๑.๖๘ - ๒.๔๗	๐.๐๐ - ๑.๗๗
(Base case)	ราคาประกาศของการท่าเรือ				
กรณี ๒	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๕ จาก	๑๐.๓๗	๓๒๔.๓๔	๑.๕๙ - ๒.๓๖	-๐.๐๑ - ๑.๖๓
	ราคาประกาศของการท่าเรือ				
กรณี ๓	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๐	๒.๕๓	-๖๔๐.๖๘	๑.๐๓ - ๑.๗๗	-๐.๐๔ - ๐.๙๗
	จากราคาประกาศของการท่าเรือ				
กรณี ๔	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๕	-๑๒.๗๙	-๑,๖๐๕.๗๑	๐.๓๒ - ๑.๒๖	-๐.๐๗ - ๐.๔๗
	จากราคาประกาศของการท่าเรือ				
กรณี ๕	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๕	๑๑.๒๕	๔๖๒.๒๘	๑.๖๘ - ๒.๔๗	-๐.๐๑ - ๑.๗๗
	จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะ				
	ช่วง ๕ ปี แรก (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้				
	สินค้า ร้อยละ ๔)				
กรณี ๖	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๐	๙.๒๑	๑๘๖.๙๗	๑.๕๒ - ๒.๔๗	-๐.๐๔ - ๑.๗๗
	จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะ				
	ช่วง ๕ ปี แรก (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้				
	สินค้า ร้อยละ ๔)				
กรณี ๗	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๕	๗.๔๗	-๘๘.๓๓	๑.๐๕ - ๒.๔๗	-๐.๐๗ - ๑.๗๗
	จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะ				
	ช่วง ๕ ปี แรก (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้				
	สินค้า ร้อยละ ๔)				

/กรณี...

กรณี		ผลตอบแทนทางการเงิน		อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	
		IRR (%)	NPV (%)	ADSCR*	NPV DCR*
กรณี ๘	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๕ จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะช่วง ๗** ปี ท้าย (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔)	๑๑.๔๒	๔๖๔.๑๖	๑.๖๘ - ๒.๔๗	๐.๐๐ - ๑.๗๗
กรณี ๙	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๐ จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะช่วง ๗** ปี ท้าย (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔)	๙.๗๒	๑๔๘.๒๓	๑.๑๑ - ๒.๔๗	๐.๐๐ - ๑.๗๗
กรณี ๑๐	ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๕ จากราคาประกาศของการท่าเรือ เฉพาะช่วง ๗** ปี ท้าย (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔)	๗.๒๕	-๖๗.๗๐	๐.๓๗ - ๒.๔๗	๐.๐๐ - ๑.๗๗

หมายเหตุ: * ตัวชี้วัดความสามารถในการชำระหนี้ที่ World Bank เสนอ คือ Annual Debt Service Cover Ratio (ADSCR) ไม่ควรต่ำกว่า ๑.๓ และ NPV Debt Cover Ratio (NPV DCR) ไม่ควรต่ำกว่า ๑.๗ (World Bank, ๒๐๐๗, Port Reform Toolkit, Module ๕: Financial Implications of Port Reform, Second Edition: ๒๔๑)

** ลดราคาในช่วงท้ายสัญญา เพราะช่วงแรกมีการลงทุนจำนวนมาก และในช่วง ๗ ปีท้ายเริ่มมีการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาการวิเคราะห์ดังกล่าวแล้ว กำหนดแนวทางการเจรจาแบ่งเป็น ๔ กรณี เนื่องจาก เห็นว่าเป็นแนวทางที่มีความเป็นไปได้ และมีความสอดคล้องกับ ประสิทธิภาพทางการเงินซึ่งจะทำให้โครงการสามารถบริหารจัดการได้และมีผลกระทบทางการเงินต่อผู้ยื่น ข้อเสนอแนะน้อย รวมทั้งภาครัฐจะได้รับประโยชน์จากโครงการนี้ จึงมีแนวทางการเจรจาต่อรองเป็นลำดับดังนี้

(๑) กรณี ๓ ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๐ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๒) กรณี ๖ ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๑๐ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เฉพาะช่วง ๕ ปีแรก (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔)

(๓) กรณี ๒ กรณีลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๕ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

(๔) กรณี ๘ ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๕ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เฉพาะช่วง ๗ ปี ท้าย (ปีอื่นลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ร้อยละ ๔)

๓.๔.๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุนกับกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) โดยสรุปผลการเจรจาต่อรองได้ ดังนี้

(๑) การเจรจารอบที่ ๑ : คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ต่อรอราคาได้ขอให้ลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๑๐ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

/ซึ่งหลังจาก...

ซึ่งหลังจากที่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนได้ใช้เวลาพอสมควรในการปรึกษากันภายในกลุ่มกิจการร่วมค้า ก็ได้กลับเข้ามาในที่ประชุมโดยยื่นข้อเสนอลดค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๖ ในช่วง ๕ ปีแรก แต่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ มีความเห็นว่า อัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าดังกล่าวยังไม่ต่ำพอที่จะดึงดูดให้มีผู้ให้บริการเพิ่มขึ้น

(๒) การเจรจารอบที่ ๒ : คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้เจรจาขอให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๑๐ ในช่วง ๑ - ๑๐ ปีแรก แต่ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน ยืนยันลดค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๖ ในช่วง ๕ ปีแรก เช่นเดิม

(๓) การเจรจารอบที่ ๓ : คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้เสนอทางเลือกให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุน ๒ ทางเลือก คือ ทางเลือกแรกลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๑๐ ในปี ๑ - ๕ และลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๔ ในปี ๖ - ๒๐ และทางเลือกที่สอง ลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๖ ในปี ๑ - ๕ ลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๕ ในปี ๖ - ๑๐ และลดอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าร้อยละ ๔ ในปี ๑๑ - ๒๐ จากนั้นผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนได้ปรึกษากันภายในกลุ่มกิจการร่วมค้าแล้วยอมรับทางเลือกที่สอง คือ ในปี ๑ - ๕ ลดอัตราค่าบริการร้อยละ ๖ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในปี ๖ - ๑๐ ลดอัตราค่าบริการร้อยละ ๕ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และในปี ๑๑ - ๒๐ ลดอัตราค่าบริการร้อยละ ๔ จากราคาประกาศของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าดังกล่าวมีความเป็นไปได้ในการดำเนินธุรกิจ โดยมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) เท่ากับร้อยละ ๑๐.๔๔ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เป็นบวก และเป็นไปตามเกณฑ์ของธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งรวมถึงค่า ADSCR และ NPV DCR ด้วย สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

กรณีอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้าที่กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ตอบรับผลการเจรจา เป็นลายลักษณ์อักษร	ผลตอบแทนทางการเงิน		อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้	
	IRR	NPV	ADSCR*	NPV DCR*
ลดค่าบริการยกขนตู้สินค้า ๖% ในปี ๑-๕ ๕% ในปี ๖-๑๐ และ ๔% ในปี ๑๑-๒๐ จากราคาประกาศของการท่าเรือ	๑๐.๔๔%	๓๕๑.๙๕	๑.๕๙ - ๒.๓๖	-๐.๐๒ - ๑.๗๗

หมายเหตุ : * ตัวชี้วัดความสามารถในการชำระหนี้ที่ World Bank เสนอ คือ Annual Debt Service Cover Ratio (ADSCR) ไม่ควรต่ำกว่า ๑.๓ และ NPV Debt Cover Ratio (NPV DCR) ไม่ควรต่ำกว่า ๑.๗ (World Bank, ๒๐๐๗, Port Reform Toolkit, Module ๕: Financial Implications of Port Reform, Second Edition: ๒๔๑)

๓.๔.๑๐ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้มีมติรับข้อเสนอใหม่ในการลดอัตราค่าบริการตามข้อ ๓.๔.๙ ทั้งนี้ ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนจะต้องยืนยันราคาค่าบริการเป็นลายลักษณ์อักษรต่อคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ภายใน ๗ วัน นับตั้งแต่วันเจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุน (ภายในวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๒) ซึ่งกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๖๒ ถึงคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ยืนยันราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Handling Charge) ตามกำหนดเวลาเรียบร้อยแล้ว

๓.๔.๑๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) พิจารณา และกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๒ นำส่งรายการขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ

๓.๔.๑๒ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๒ ได้พิจารณาการยืนยันราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Handling Charge) ที่ได้เจรจาต่อรองข้อเสนอร่วมลงทุนและการขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เสนอ โดยคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ยืนยันราคาค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Handling Charge) (ที่ปรึกษาฯ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างเพื่อสนับสนุนภารกิจของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ตรวจสอบอัตราค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Handling Charge) ทุกรายการแล้ว เป็นไปตามผลการเจรจาต่อรอง และได้ตรวจสอบตารางไปใส่ในภาคผนวก จ ของ (ร่าง) สัญญาร่วมลงทุนเพื่อให้มีความเข้าใจถูกต้องตรงกัน) สำหรับการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ มีมติปรับแก้ไขร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ และส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ ให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) พิจารณาแล้วตอบกลับคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ภายในวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๑ ซึ่งกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) ได้ตอบกลับภายในกำหนดเวลา คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ในคราวประชุม ครั้งที่ ๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๒ จึงได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ

๓.๕ ข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕

จากการดำเนินการตามข้อ ๓.๔ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ เห็นสมควรให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นผู้ผ่านการคัดเลือกเป็นผู้ร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง โดยมีอายุสัญญาร่วมลงทุนเป็นระยะเวลา ๒๐ ปี โดยเริ่มนับตั้งแต่วันลงนามในสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนจากพื้นที่ ๖๐๗,๓๔๔ ตารางเมตร แบ่งเป็น

- ปีที่ ๑ - ๕ เท่ากับ ๖๗ บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน
- ปีที่ ๖ - ๑๐ เท่ากับ ๗๑ บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน
- ปีที่ ๑๑ - ๑๕ เท่ากับ ๗๔ บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน
- ปีที่ ๑๖ - ๒๐ เท่ากับ ๗๘ บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือน

รวมถึงผลประโยชน์ที่ภาครัฐให้ผู้ร่วมลงทุนปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์และดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในพื้นที่ทั้งหมดแทน ซึ่งผู้ร่วมลงทุนมีแผนการลงทุนตลอดอายุสัญญามีมูลค่ารวม ๔,๐๕๒ ล้านบาท ตลอดจนการสนับสนุนนโยบายภาครัฐด้วยการปรับเปลี่ยนการขนส่ง (Shift Mode) ให้ขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ในแต่ละปี ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่หนาแน่นและลดปัญหาการปล่อยควันพิษบนท้องถนนระหว่างเส้นทางการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นการสนับสนุนโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังอีกด้วย ในส่วนของผู้ใช้บริการจะได้ประโยชน์จากอัตราค่าใช้บริการที่ถูกกลงเป็นไปตามนโยบายภาครัฐที่ต้องการลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการนำเข้า - ส่งออกสินค้าของประเทศ

๓.๖ การดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖

คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยนำผลการคัดเลือกเอกชน ประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาแล้ว โดยมีผลการพิจารณา ดังนี้

๓.๖.๑ การพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาแล้ว มีความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังของภาครัฐของโครงการฯ ดังนี้

(๑) โครงการฯ มีบทบาทเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟสู่ท่าเรือแหลมฉบังและลดบทบาทการขนส่งทางถนนลง (Shift Mode) อันมีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ประกอบกับ การใช้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่างโครงการฯ กับท่าเรือแหลมฉบังที่เพิ่มขึ้นจะช่วยเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานของผู้ร่วมลงทุนให้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟระหว่างโครงการฯ กับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของปริมาณผู้โดยสารผ่านเข้า-ออก โครงการฯ กับท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดขึ้นในแต่ละปี จึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของโครงการฯ ประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ เนื่องจากเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ร่วมลงทุนมีเพียงรายเดียว ประกอบกับการดำเนินการของผู้ร่วมลงทุนให้บรรลุมาตรฐานการปฏิบัติงานดังกล่าว อยู่บนเงื่อนไขที่สำคัญในด้านศักยภาพในการให้บริการขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย กระทรวงคมนาคมจึงควรกำกับดูแลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้ร่วมลงทุนร่วมดำเนินการให้บริการเป้าหมายและเป็นไปตามมาตรฐานการปฏิบัติงานดังกล่าวอย่างเคร่งครัด

(๒) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้กำหนดผลประโยชน์ตอบแทนต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยต่ำกว่าผลประโยชน์ตอบแทนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับก่อนหมดสัญญาเมื่อปี ๒๕๕๔ และกำหนดเงื่อนไขอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการต่ำเป็นเกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกเอกชน นอกจากนี้ ร่างสัญญาร่วมลงทุนประกอบโครงการฯ (ร่างสัญญาฯ) ได้กำหนดระยะเวลาสัมปทาน ๒๐ ปี ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ต่างจากที่กำหนดไว้ตามหนังสือ รฟท. ที่ ๑/๒๑๑๘/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๕ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความรอบคอบว่า การกำหนดผลประโยชน์ตอบแทนภาครัฐ อัตราค่าบริการ และระยะเวลาสัมปทานเป็นไปอย่างเหมาะสม กระทรวงคมนาคมจึงควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาสัมปทาน ๒๐ ปี พร้อมทั้งแสดงว่าผลประโยชน์ตอบแทนต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ลดลง จะส่งผลให้เกิดความคุ้มค่าต่อประเทศจากอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการที่ต่ำ โดยทำข้อมูลเปรียบเทียบระหว่างผลประโยชน์ตอบแทนต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย และอัตราค่าบริการตามรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ตามข้อมูลในอดีต (ถ้ามี) และตามที่กำหนดในร่างสัญญาฯ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาให้ความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี ตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ต่อไป

(๓) การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรมีมาตรการบริหารความเสี่ยงเพื่อลดผลกระทบทางการเงินและผลกระทบต่อผู้ใช้บริการที่อาจเกิดขึ้นจากการส่งมอบพื้นที่ นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการฯ ได้ขอให้การดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย คำนึงถึงผลกระทบต่อภาพรวมของการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งและประโยชน์แห่งสาธารณะอันจะก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรจัดทำแผนการเปลี่ยนถ่ายผู้ประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวด้วย

(๔) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย กำกับดูแลการดำเนินโครงการฯ ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ตลอดจนมติคณะรัฐมนตรี กฎหมาย และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย โดยคำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของภาครัฐ เช่น มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๓.๖.๒ การพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด

สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาแล้วเห็นว่า ร่างสัญญานี้ได้ยกร่างขึ้นโดยมีสาระสำคัญสอดคล้องกับสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง สถานี ซึ่งผู้แทนคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ชี้แจงว่า เป็นสัญญาที่ผ่านการตรวจจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว โดยมีความแตกต่างจากสัญญาสัมปทานดังกล่าวในบางประเด็น ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความรัดกุมยิ่งขึ้นและเพื่อให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงในการดำเนินงานตามร่างสัญญานี้ ร่างสัญญานี้จึงมีความรอบคอบรัดกุมดีแล้ว นอกจากนี้ ผู้แทนคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ยังได้ยืนยันว่า คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้พิจารณาเห็นชอบเงื่อนไขในร่างสัญญาดังกล่าวแล้ว และร่างสัญญาดังกล่าวสอดคล้องกับการดำเนินการตามร่างสัญญาและเป็นไปตามความประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถบริหารจัดการสัญญาได้ ดังนั้น สำนักงานอัยการสูงสุดจึงได้ตรวจพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญาร่วมลงทุนประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ นำส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาดังกล่าว ปรากฏตามร่างสัญญาร่วมลงทุนซึ่งได้พิมพ์ยกร่างขึ้นใหม่ โดยมีข้อสังเกต ดังนี้

(๑) เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหน้าที่ในการส่งมอบพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้แก่ผู้ร่วมลงทุนในวันเริ่มต้นระยะเวลา ๒๐ ปี ตามสัญญา ดังนั้น ก่อนการลงนามสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยควรตรวจสอบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความพร้อมในการส่งมอบพื้นที่หรือไม่ เพียงใด เพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้ร่วมลงทุนได้ตามที่ระบุไว้ในร่างสัญญานี้ ทั้งนี้ เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่การรถไฟแห่งประเทศไทยและทางราชการ

(๒) ก่อนลงนามในสัญญาร่วมลงทุน การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องดำเนินการให้บริษัททุกรายที่ร่วมกันยื่นข้อเสนอในนามกิจการร่วมค้า จะต้องให้คำรับรองว่าจะค้ำประกันการดำเนินงานของบริษัทร่วมลงทุนที่จัดตั้งขึ้นใหม่ และนำมาเป็นเอกสารแนบท้ายสัญญาด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขในเอกสารประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการนี้

(๓) ตามร่างสัญญาร่วมลงทุนประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง นอกจากการที่ผู้ร่วมลงทุนจะต้องชำระผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบค่าธรรมเนียมรายเดือนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ร่วมลงทุนยังมีความรับผิดชอบหรือผูกพันในการดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังด้วย ดังนั้น หลักประกันสัญญาจึงอาจมิใช่เพียงกรณีค่าธรรมเนียมรายเดือนเท่านั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรพิจารณาทบทวนว่า วงเงินหลักประกันสัญญาที่การรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้ในร่างสัญญานี้ ครอบคลุมถึงหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการต่างๆ ของผู้ร่วมลงทุนตามสัญญาหรือไม่ เพียงใด แล้วจึงกำหนดวงเงินหลักประกันให้สอดคล้องกับความประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๔) เอกสารภาคผนวก ง กำหนดเกี่ยวกับการสิ้นสุดของสัญญาและการส่งมอบสถานี แต่ยังมีได้กำหนดให้ชัดเจนในรายละเอียดว่าทรัพย์สินประเภทใดบ้างในสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ที่เป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผู้ร่วมลงทุนต้องส่งมอบคืนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และทรัพย์สินใดบ้างที่ผู้ร่วมลงทุนจัดหาและนำมาติดตั้งที่สถานีที่จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามสัญญาร่วมลงทุนซึ่งผู้ร่วมลงทุนต้องส่งมอบให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อสิ้นสุดสัญญาด้วย ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันมิให้เกิดปัญหาข้อพิพาทในภายหน้า การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณาเจรจากับผู้ร่วมลงทุนให้มีความชัดเจนว่า หากสัญญาสิ้นสุดลง ทรัพย์สินประเภทใดบ้างที่ผู้ร่วมลงทุนต้องส่งมอบให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเจรจาในประเด็นดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยควรคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการตามสัญญานี้ รวมทั้งศักยภาพของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการที่จะสามารถประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ได้อย่างต่อเนื่องทันทีเมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน

(๕) สำหรับเอกสารภาคผนวก ข ภาคผนวก ค ภาคผนวก จ ภาคผนวก ฐ ภาคผนวก ท และภาคผนวก ธ แนบท้ายสัญญา เป็นเอกสารทางเทคนิคและการเงิน ซึ่งเป็นเรื่องการบริหารสัญญา สำนักงานอัยการสูงสุดจึงมิได้ตรวจพิจารณาให้ อย่างไรก็ดี ก่อนลงนามสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยควรตรวจสอบเอกสารแนบท้ายสัญญาต่างๆ ให้ตรงกับข้อเท็จจริง โดยเอกสารแนบท้ายนั้นจะต้องเป็นข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน เช่น เอกสารรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคล เอกสารพิมพ์เขียวหรือแผนผังสถานี อาคารรายละเอียดอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกตามสัญญาเหล่านี้ รวมถึงเอกสารภาคผนวก ฅ ระบุเกี่ยวกับอัตราค่าระวางพื้นฐานสำหรับการขนส่งทางรถไฟระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นราคาตามประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ ๒๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ หากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการปรับอัตราดังกล่าวก่อนการลงนามในสัญญา ก็ควรปรับปรุงเอกสารภาคผนวกดังกล่าว ให้เป็นอัตราที่ใช้ในปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรพิจารณารายละเอียดในเอกสารให้สอดคล้องกับเงื่อนไขแห่งสัญญาซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาแล้ว

๓.๖.๓ การชี้แจงของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ครั้งที่ ๑)

กระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงรายละเอียดเพิ่มเติม

ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในข้อ ๓.๖.๑ (๒) แล้ว และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงรายละเอียด สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) การกำหนดระยะเวลาสัมปทาน ๒๐ ปี

เนื่องจากตามเงื่อนไขประกาศเชิญชวนฯ ใหม่ กำหนดให้ผู้ร่วมลงทุนแข่งขันการเสนออัตราค่าใช้บริการต่ำสุด อีกทั้งยังคำนึงถึงผลประโยชน์ของภาครัฐ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องรับภาระการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทั้งในส่วนพื้นที่สัมปทานและพื้นที่ส่วนกลางในบริเวณพื้นที่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ด้วยการให้ผู้ร่วมลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่โครงการและพื้นที่ส่วนกลาง รวมทั้งระบบการระบายน้ำ การบำบัดน้ำเสีย ระบบกำจัดขยะ ระบบป้องกันอัคคีภัย บำรุงรักษาระบบสาธารณูปโภคภายใน รวมถึงการปรับปรุงบำรุงรักษาพื้นที่บริเวณลานขนส่งสินค้า และติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าแบบปั้นจั่นเคลื่อนที่ (RMG) ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ เห็นว่า ผู้ร่วมลงทุนต้องลงทุนทุกอย่างแทนภาครัฐทั้งหมด และเพื่อให้สอดคล้องกับอายุการใช้งานของอุปกรณ์และเครื่องมือหนักที่ใช้ในการยกขนตู้สินค้า ซึ่งมีรอบอายุการใช้งาน ๑๐ ปี จึงเห็นควรกำหนดให้สอดคล้องกับรอบอายุการใช้งานอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินโครงการนั้น

(๒) การแสดงผลประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และความคุ้มค่าต่อประเทศ (กรณีคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ กำหนดผลประโยชน์ตอบแทนต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยต่ำกว่าผลประโยชน์ตอบแทนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับก่อนหมดสัญญาเมื่อปี ๒๕๕๔)

การกำหนดราคาค่าสัมปทานในอัตราคงที่ ๖๗ บาท ต่อตารางเมตร ใน ๕ ปีแรก เนื่องจากโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง มีมูลค่าการลงทุนที่ดินรวมถึงปลูกสร้างเมื่อเริ่มต้นโครงการอยู่ที่ ๑,๘๕๗ ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ตอบแทนในรูปแบบค่าสัมปทานจนถึงปัจจุบันรวมประมาณ ๖,๗๑๐.๔ ล้านบาท เกินมูลค่าจุดคุ้มทุน (อัตราค่าสัมปทาน ณ ปีสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน (พ.ศ. ๒๕๕๔) เฉลี่ยอยู่ที่ ๖๖.๕๕ บาทต่อตารางเมตร) ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ในข้อ ๑.๒ ที่มีมติว่า “การพัฒนากระบวนการขนส่งทางราง และการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและตู้สินค้าให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และครบวงจร จะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งได้มาก และจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น จึงขอให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับความเห็นดังกล่าวไปเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป” ดังนั้น เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับค่าสัมปทานตลอดอายุสัญญาจนถึงปัจจุบันคุ้มค่ากับการลงทุนเริ่มแรกแล้ว การกำหนดนโยบายบริหารจัดการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังให้สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้มาก เพื่อจูงใจให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากเดิมที่ใช้การขนส่งทางถนนมาใช้ในการขนส่งทางรางเพิ่มมากยิ่งขึ้น จึงเป็นแนวทางที่สมควรถูกนำมาพิจารณาเป็นอันดับต้น การปรับเปลี่ยนวิธีการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง จากเดิมที่แข่งขันโดยการเสนอราคาสูงสุดเป็นผู้ชนะ เป็นการแข่งขันโดยวิธีให้ผู้ยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนแข่งขันลดราคาค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการ (Tendering) โดยการรถไฟ

แห่งประเทศไทยกำหนดราคาค่าสัมปทานในอัตราครั้งที่ ๖๗ บาท ต่อตารางเมตร (อัตราเฉลี่ยที่เรียกเก็บในปัจจุบัน) และปรับขึ้นร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี จึงเป็นแนวทางที่สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย จะได้รับผลตอบแทนมูลค่าปัจจุบันสุทธิตลอดระยะเวลาโครงการอยู่ที่ ๓,๘๑๙ ล้านบาท (ใช้อัตราคิดลด ร้อยละ ๑๒) รวมทั้ง ได้กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการต้องให้การขนส่งทางรถไฟระหว่าง สถานีบรรจ และแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า - ออก สถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง จากเดิมที่มีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๒๕

(๓) มาตรการบริหารความเสี่ยง

สำหรับมาตรการบริหารความเสี่ยงเพื่อลดผลกระทบทางการเงินและผลกระทบต่อผู้ใช้บริการที่อาจเกิดขึ้นจากการส่งมอบพื้นที่นั้น ในช่วงการเปลี่ยนถ่ายนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จะประสานงานกับผู้ร่วมลงทุนและผู้ประกอบการรายเดิมประชุมร่วมกันทันทีเมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติให้ความเห็นชอบแล้ว ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยย่อมคำนึงถึงผลกระทบต่อภาพรวมของการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งและประโยชน์แห่งสาธารณะ

๓.๖.๔ การชี้แจงของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ครั้งที่ ๒)

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อให้การชี้แจงตามประเด็นของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ มีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น จึงได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงเพิ่มเติมอีกครั้ง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

(๑) ประเด็นการลดจำนวนผู้ประกอบการของสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้เหลือน้อยราย ตามข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ ตามข้อ ๑.๒ ได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและตู้สินค้าให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และครบวงจร จะช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการเดินทางและการขนส่งได้มาก และจะทำให้ประชาชนและผู้ประกอบการการคัดเลือกใช้บริการจากระบบการขนส่งทางรางมากยิ่งขึ้น ไปเร่งรัดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ความคล่องตัวในการลงทุนปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในส่วนของพื้นที่สัมปทานและพื้นที่โดยรอบคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงมีมติเห็นควรให้ผู้ประกอบการหนึ่งกลุ่มหรือหนึ่งรายเป็นผู้ประกอบการสถานีฯ (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง มูลค่าการลงทุนรวม ๓,๘๘๓,๕๑๑,๖๐๐ บาท ประกอบด้วย

- ถนน ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบป้องกันอัคคีภัย มูลค่า ๒๕๒,๖๙๖,๐๐๐ บาท และค่าบำรุงรักษาเฉลี่ยปีละ ๒,๑๑๖,๐๐๐ บาท
- การปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ภายในสถานี มูลค่า ๗๙๕,๕๑๕,๖๐๐ บาท
- การติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้น - ลง ขบวนรถไฟ แบบปั้นจั่น เคลื่อนที่เดินบนราง/ด้วยล้อยาง คร่อมรางรถไฟ (RMG / RTG) จำนวน ๒ ชุด มูลค่า ๙๒๗,๑๔๐,๐๐๐ บาท
- เครื่องมืออุปกรณ์อื่น ๆ มูลค่า ๑,๖๙๖,๕๖๐,๐๐๐ บาท

/(๒) ประเด็น...

(๒) ประเด็นค่าสัมปทานพื้นที่

ตามสมมติฐานการลงทุนหากมีให้ภาระการลงทุนและการบำรุงรักษาเครื่องมือ ยกยอผู้สินค้าและอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เป็นความรับผิดชอบของเอกชนทั้งหมด จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ต้องลงทุนเพิ่มเติมในการปรับปรุงพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยยังถือว่ามีภาระการลงทุนในที่ดินซึ่งมีต้นทุนค่าเสียโอกาสในการนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่น การคำนวณต้นทุนของที่ดินที่ให้สัมปทาน จึงใช้หลักต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเทียบเคียงกับราคาค่าเช่าที่ดินข้างเคียงจากการสำรวจโดยคณะผู้วิจัย ซึ่งพบว่า มีการให้เช่าที่ดินข้างเคียงในราคา ๒๐,๐๐๐ - ๒๔,๐๐๐ บาทต่อไร่ต่อเดือน หากคำนวณเป็นราคาต่อตารางเมตรของพื้นที่ที่ได้รับสัมปทานเช่า เพื่อใช้ประโยชน์ จะได้ราคาค่าเช่าเท่ากับ ๒๑.๓๒-๒๕.๕๘ บาทต่อตารางเมตร หรือประมาณ ๒๕ บาทต่อตารางเมตร เป็นราคาขั้นต่ำของผลตอบแทนที่ต้องจ่ายให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ทั้งนี้ มูลค่าค่าเช่าดังกล่าว ได้มีการปรับด้วยอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดิน ซึ่งคำนวณจากราคาประเมินที่ดินสำรวจล่าสุดโดยบริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ไร่ละ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท เทียบกับราคาประเมินที่ดินที่ประกาศโดยกรมธนารักษ์สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ ไร่ละ ๕,๔๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๒.๘๕ ต่อปี จึงใช้อัตราการเติบโตนี้ในการประมาณการการปรับอัตราค่าสัมปทานเช่าพื้นที่สำหรับทุก ๆ ปี การที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ เลือกใช้อัตราค่าสัมปทานตามราคาตลาด ๖๗ บาท ต่อตารางเมตร ต่อเดือนและปรับเพิ่มร้อยละ ๕ ทุก ๆ ๕ ปี (อัตราเฉลี่ยทั้งพื้นที่สัมปทานสุดท้ายตารางเมตรละ ๖๖.๕๕ บาท ต่อเดือน) จึงเป็นอัตราค่าสัมปทานที่สูงในรูปแบบโครงการ

(๓) ประเด็นอายุสัญญาสัมปทาน

ตามสมมติฐานเดิมที่บริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด คำนวณระยะเวลาอายุสัญญาสัมปทานไว้คือ ๑๐ ปี และ ๑๕ ปี โดยคิดมาจากรูปแบบอายุสัมปทานเดิมที่ยังคงให้ภาครัฐลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเองทั้งหมด ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้คำนึงถึงผลประโยชน์ของภาครัฐและดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี ที่มีเงื่อนไขให้ผู้ประกอบการฯ ต้องใช้การขนส่งทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ซึ่งรูปแบบการยกยอเดิมที่ใช้รถยกตู้สินค้า (Reach Stacker) ไม่สามารถดำเนินการได้และเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง จึงต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบการยกยอให้เหมือนกับที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นที่ในย่านยกยอตู้สินค้าที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังใหม่ รวมทั้งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภายในด้วย หากให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการจะมีปัญหาในเรื่องการจัดหางบประมาณที่ไม่มีความคล่องตัวและหากต้องซ่อมบำรุงจะมีความล่าช้าในการดำเนินงาน จึงเห็นควรให้เอกชนเป็นผู้รับภาระลงทุนทั้งหมดแทนซึ่งมีความคล่องตัวกว่า อีกทั้งการประมาณการระยะเวลาการให้สัมปทานคำนวณโดยวิธีมูลค่าปัจจุบันของรายได้ต่ำที่สุด (Least present value of the revenue: LPVR) โดยมีสมมติฐานเกี่ยวกับระดับค่าสัมปทานเช่าพื้นที่ที่ผู้ประกอบการจะต้องจ่ายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและข้อกำหนดเบื้องต้นเกี่ยวกับการลงทุนปรับปรุงพื้นที่ภายในสถานี โดยแบ่งการพิจารณาเป็นกรณีตามข้อสมมติเกี่ยวกับ

/ภาระ...

ภาระการลงทุนในส่วนปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์และการลงทุนในเครื่องมือยกขนตู้สินค้า (RMG/RTG) เป็นของเอกชนทั้งหมดในกรณีนี้ สมมติให้เอกชนเป็นผู้รับภาระในการลงทุนติดตั้งเครื่องมือยกขน (RMG) และลงทุนปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ส่วนกลาง รวมถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเครื่อง RMG และอสังหาริมทรัพย์ทั้งในพื้นที่ส่วนกลาง และภายในสถานีเอง ตั้งแต่วันเริ่มสัมปทาน

ตามสมมติฐาน จะทำให้เอกชนผู้ประกอบการในสถานีมีเงินลงทุนเริ่มแรกเพิ่มขึ้นจากสมมติฐานในส่วนของการปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ส่วนกลางอีกเป็นจำนวน ๒๕๒.๖๙๖ ล้านบาท รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้า (RMG) อีก ๙๒๗.๑๔๐ ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุนเริ่มแรก ๑,๑๗๙ ล้านบาท จะทำให้มูลค่าปัจจุบันของการลงทุนสุทธิของผู้ประกอบการตามจำนวนปีที่ประกอบกิจการ ณ ระดับอัตราค่าเช่า ๔๔ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นระดับอัตราค่าสัมปทานที่ทำให้ผู้ประกอบการมีผลกำไรจากการลงทุนในสถานะเศรษฐกิจที่ไม่หดตัว อายุสัมปทานที่เหมาะสม คือ ๑๔ - ๑๕ ปี ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ พิจารณาแล้ว เพื่อมิให้รัฐต้องสูญเสียค่าสัมปทานจากเดิมเฉลี่ยที่ ๖๖.๕๕ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน จึงเห็นควรกำหนดค่าสัมปทานใน ๕ ปี แรกที่ ๖๗ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี และเมื่อพิจารณาประกอบจากอายุการใช้งานของ RMG/RTG และอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าอื่นให้มีอายุการใช้งาน ๘ ปี การกำหนดอายุสัญญาสัมปทาน ๒๐ ปี จึงเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมกับการลงทุนของเอกชน รายได้สัมปทานและรายจ่ายของภาครัฐ โดยสามารถเปรียบเทียบกับการใช้อัตราค่าเช่าที่ดินตามราคาตลาดและปรับเพิ่มร้อยละ ๕ ต่อไปได้ผลดังนี้

หน่วย : บาท

ปีที่	อัตราค่าสัมปทาน ตามสมมติฐานเดิม	รายได้ค่าสัมปทาน ร้อยละ 10.5% 3 ปี	อัตราค่าสัมปทาน ตามสมมติฐานใหม่	รายได้ค่าสัมปทาน
๑	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖
๒	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖
๓	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖
๔	๗๔	๕๓๗,๑๓๕,๐๓๔	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖
๕	๗๔	๕๓๗,๑๓๕,๐๓๔	๖๗	๔๘๘,๓๐๔,๕๗๖
๖	๗๔	๕๓๗,๑๓๕,๐๓๔	๗๑	๕๑๗,๔๕๗,๐๘๘
๗	๘๑	๕๙๐,๘๔๘,๕๓๗	๗๑	๕๑๗,๔๕๗,๐๘๘
๘	๘๑	๕๙๐,๘๔๘,๕๓๗	๗๑	๕๑๗,๔๕๗,๐๘๘
๙	๘๑	๕๙๐,๘๔๘,๕๓๗	๗๑	๕๑๗,๔๕๗,๐๘๘
๑๐	๘๙	๖๔๙,๙๓๓,๓๙๑	๗๑	๕๑๗,๔๕๗,๐๘๘
๑๑	๘๙	๖๔๙,๙๓๓,๓๙๑	๗๔	๕๓๙,๓๒๑,๔๗๒
๑๒	๘๙	๖๔๙,๙๓๓,๓๙๑	๗๔	๕๓๙,๓๒๑,๔๗๒
๑๓	๙๘	๗๑๔,๙๒๖,๗๓๐	๗๔	๕๓๙,๓๒๑,๔๗๒
๑๔	๙๘	๗๑๔,๙๒๖,๗๓๐	๗๔	๕๓๙,๓๒๑,๔๗๒
๑๕	๙๘	๗๑๔,๙๒๖,๗๓๐	๗๔	๕๓๙,๓๒๑,๔๗๒
๑๖	๑๐๘	๗๘๖,๔๑๙,๔๐๓	๗๘	๕๖๘,๔๗๓,๙๘๔
๑๗	๑๐๘	๗๘๖,๔๑๙,๔๐๓	๗๘	๕๖๘,๔๗๓,๙๘๔
๑๘	๑๐๘	๗๘๖,๔๑๙,๔๐๓	๗๘	๕๖๘,๔๗๓,๙๘๔
๑๙	๑๑๙	๘๖๕,๐๖๑,๓๔๓	๗๘	๕๖๘,๔๗๓,๙๘๔
๒๐	๑๑๙	๘๖๕,๐๖๑,๓๔๓	๗๘	๕๖๘,๔๗๓,๙๘๔
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ		๔,๓๔๘,๙๓๙,๓๖๘.๙๒		๓,๘๑๙,๐๐๓,๖๓๙.๑๕

จากตารางข้างต้น เมื่อคำนวณถึงความคุ้มค่าต่อภาครัฐแล้ว ถึงแม้จะมีความแตกต่างของอัตราค่าสัมปทานในรูปแบบอัตราเดิมกับรูปแบบอัตราใหม่ จากมูลค่าปัจจุบันสุทธิอยู่ที่ ๕๒๙.๙ ล้านบาท (ใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๒) แต่เมื่อเทียบกับเงินลงทุนที่เอกชนรับผิดชอบแทนรัฐแล้ว รัฐมีความคุ้มค่ามากกว่า

(๔) ประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้สินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง

เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑.๒ ได้มีการกำหนดเงื่อนไขให้เอกชนลงทุนในการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าประเภท RMG/RTG เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนตู้สินค้าขึ้น/ลง ขบวนรถไฟได้มากขึ้น เป็นการทำให้รายได้จากการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น ซึ่งจากเดิมมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๒๕ โดยกำหนดในสัญญาสัมปทานใหม่ให้ผู้ประกอบการต้องให้การขนส่งทางรถไฟไม่น้อยกว่า

/ร้อยละ ๕๐...

ร้อยละ ๕๐ ทำให้มีความแตกต่างของรายได้ค่าระวางเมื่อคิดจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๒ อยู่ที่ ๒,๕๕๕,๖๗๐,๕๘๔ บาท ตามตารางดังต่อไปนี้

ปีที่	คาดการณ์ปริมาณ ตู้สินค้าผ่าน เข้า - ออก (ที่อู่)	สัดส่วน เดิม (ร้อยละ)	ขนส่ง ทางรถไฟ (ที่อู่)	รายได้ค่าระวาง (บาท)	สัดส่วน ใหม่ (ร้อยละ)	ขนส่ง ทางรถไฟ (ที่อู่)	รายได้ค่าระวาง (บาท)
๑	๙๐๐,๐๐๐	๒๕	๒๒๕,๐๐๐	๒๗๐,๐๐๐,๐๐๐	๕๐	๔๕๐,๐๐๐	๕๔๐,๐๐๐,๐๐๐
๒	๙๔๕,๐๐๐	๒๕	๒๓๖,๒๕๐	๒๘๓,๕๐๐,๐๐๐	๕๐	๔๗๒,๕๐๐	๕๖๗,๐๐๐,๐๐๐
๓	๙๙๒,๒๕๐	๒๕	๒๔๘,๐๖๓	๒๙๗,๖๗๕,๖๐๐	๕๐	๔๙๖,๑๒๕	๕๙๕,๓๕๐,๐๐๐
๔	๑,๐๔๑,๘๖๓	๒๕	๒๖๐,๔๖๖	๓๑๒,๕๕๙,๒๐๐	๕๐	๕๒๐,๙๓๑	๖๒๕,๑๑๗,๒๐๐
๕	๑,๐๙๓,๙๕๖	๒๕	๒๗๓,๔๘๙	๓๒๘,๑๘๖,๘๐๐	๕๐	๕๔๖,๙๗๘	๖๕๖,๓๗๓,๖๐๐
๖	๑,๑๔๘,๖๕๓	๒๕	๒๘๗,๑๖๓	๓๔๔,๕๕๕,๖๐๐	๕๐	๕๗๔,๓๒๗	๖๘๙,๑๙๗,๔๐๐
๗	๑,๒๐๖,๐๘๖	๒๕	๓๐๑,๕๒๒	๓๖๑,๘๒๖,๔๐๐	๕๐	๖๐๓,๐๔๓	๗๒๓,๖๕๑,๖๐๐
๘	๑,๒๖๖,๓๔๐	๒๕	๓๑๖,๕๙๘	๓๗๙,๙๑๗,๖๐๐	๕๐	๖๓๓,๑๙๕	๗๕๙,๘๓๔,๐๐๐
๙	๑,๓๒๙,๗๑๐	๒๕	๓๓๒,๔๒๗	๓๙๘,๙๑๒,๔๐๐	๕๐	๖๖๔,๘๕๕	๗๙๗,๘๒๖,๐๐๐
๑๐	๑,๓๙๖,๑๙๕	๒๕	๓๔๙,๐๔๙	๔๑๘,๘๕๕,๘๐๐	๕๐	๖๙๘,๐๙๘	๘๓๗,๗๑๗,๖๐๐
๑๑	๑,๔๖๖,๐๐๕	๓๐	๔๓๙,๘๐๒	๕๒๗,๗๖๒,๔๐๐	๕๐	๗๓๓,๐๐๓	๘๗๙,๖๐๓,๖๐๐
๑๒	๑,๕๓๙,๓๐๕	๓๐	๔๖๑,๗๙๒	๕๕๕,๑๕๐,๔๐๐	๕๐	๗๖๙,๖๕๓	๙๒๓,๕๕๓,๖๐๐
๑๓	๑,๖๑๖,๒๗๑	๓๐	๔๘๔,๘๘๑	๕๘๑,๘๕๗,๒๐๐	๕๐	๘๐๘,๑๓๕	๙๖๙,๗๖๒,๐๐๐
๑๔	๑,๖๙๗,๐๘๔	๓๐	๕๐๙,๑๒๕	๖๑๐,๙๕๐,๐๐๐	๕๐	๘๔๘,๕๕๒	๑,๐๑๘,๒๕๐,๔๐๐
๑๕	๑,๗๘๑,๙๓๘	๓๐	๕๓๔,๕๘๒	๖๔๑,๔๙๘,๔๐๐	๕๐	๘๙๐,๙๖๙	๑,๐๖๙,๑๖๒,๘๐๐
๑๖	๑,๘๗๑,๐๓๕	๓๐	๕๖๑,๓๑๑	๖๗๓,๕๗๓,๒๐๐	๕๐	๙๓๕,๕๑๘	๑,๑๒๒,๖๒๒,๖๐๐
๑๗	๑,๙๖๔,๕๘๗	๓๐	๕๘๙,๓๗๖	๗๐๗,๒๕๑,๒๐๐	๕๐	๙๘๒,๒๙๔	๑,๑๗๗,๗๕๒,๘๐๐
๑๘	๒,๐๖๒,๘๑๖	๓๐	๖๑๘,๘๔๕	๗๔๒,๖๑๔,๐๐๐	๕๐	๑,๐๓๑,๔๐๘	๑,๒๓๗,๖๘๙,๖๐๐
๑๙	๒,๐๖๒,๘๑๖	๓๐	๖๑๘,๘๔๕	๗๔๒,๖๑๔,๐๐๐	๕๐	๑,๐๓๑,๔๐๘	๑,๒๓๗,๖๘๙,๖๐๐
๒๐	๒,๐๖๒,๘๑๖	๓๐	๖๑๘,๘๔๕	๗๔๒,๖๑๔,๐๐๐	๕๐	๑,๐๓๑,๔๐๘	๑,๒๓๗,๖๘๙,๖๐๐
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ				๒,๙๗๖,๓๙๖,๕๖๙.๗๖			๕,๕๗๒,๐๖๗,๑๕๔.๑๔

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเสนอโครงการทั้งหมดจนเป็นมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑ ไม่พบว่า มีการเสนอเงื่อนไขในส่วนอายุสัญญาของสัญญาสัมปทานที่จะดำเนินการใหม่ ๑๕ ปี แต่อย่างไรก็ตาม โดยเป็นเพียงข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของสถานียบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ในขณะที่มีมูลค่าทรัพย์สินรวมทั้งสิ้น ๓,๙๘๖,๕๔๘,๑๒๕ บาท (มูลค่าที่ดิน ๒,๙๑๓,๗๕๘,๑๒๕ บาท อาคาร ๑,๐๗๒,๕๙๐,๐๐๐ บาท) ซึ่งเมื่อนำมาคำนวณในรูปแบบอัตราค่าสัมปทานแยกแต่ละสถานี (เฉพาะพื้นที่สัมปทาน) ในรูปแบบอายุสัญญาเดิมตามราคาตลาดทั้งพื้นที่สัมปทานในอัตราเริ่มต้นที่ตารางเมตรละ ๖๖.๕๕ บาท ต่อเดือน ภายในเวลา ๑๕ ปี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ทุก ๆ ๓ ปี เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพิจารณาในด้านอื่น ๆ ต่อไปเท่านั้น ดังนั้นการใช้รูปแบบการแข่งขันเสนอลดค่าใช้บริการตามโครงการนี้ จึงไม่เป็นการขัดต่อมติคณะรัฐมนตรีครั้งดังกล่าว และไม่ทำให้ภาครัฐมีรายได้โดยรวมลดลงแต่อย่างใด

๓.๖.๕ การชี้แจงของคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ได้มีหนังสือรายงานให้กระทรวงคมนาคมทราบ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

(๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.๖๕๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๖ และคำสั่งเฉพาะที่ ๕๙๗/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง (คณะกรรมการคัดเลือกคณะที่ ๑) โดยคณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จ้างที่ปรึกษาทำการศึกษาเพิ่มเติมประกอบการพิจารณา ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศึกษาข้อดีข้อเสีย การกำหนดเงื่อนไข และวิธีการประมูล โดยให้การแข่งขันเสนอราคาค่าบริการต่ำที่สุดเป็นเกณฑ์ในการตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ ไอซีดีลาดกระบัง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ

คณะกรรมการคัดเลือกคณะตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.๖๕๑/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๕๖ และคำสั่งเฉพาะที่ ๕๙๗/๒๕๕๗ ลงวันที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ ได้พิจารณาแล้วเพื่อให้โครงการเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๖ คณะกรรมการคัดเลือกจึงพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินโครงการในประเด็นสำคัญ คือ

- ประเด็นการลดจำนวนผู้รับสัมปทานของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ให้เหลือน้อยราย

เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการการยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ ความคล่องตัวในการลงทุนปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในส่วนของพื้นที่สัมปทานและพื้นที่โดยรอบคณะกรรมการคัดเลือกกำหนดให้ผู้รับสัมปทานหนึ่งกลุ่มหรือหนึ่งรายเป็นผู้รับสัมปทาน ไอซีดีลาดกระบัง โดยเป็นผู้รับผิดชอบในการปรับปรุง และบำรุงรักษา พื้นที่ส่วนกลาง และทรัพย์สินทั้งหมดของโครงการ (ยกเว้นพื้นที่อาคารบริหารกลาง) ได้แก่ ระบบถนน ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบป้องกันอัคคีภัย อสังหาริมทรัพย์ภายในสถานีการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้น – ลง ขบวนรถไฟ แบบปั้นจั่น เคลื่อนที่เดินบนราง/ด้วยล้อรางพร้อมรางรถไฟ (RMG / RTG) จำนวน ๒ ชุด และเครื่องมืออุปกรณ์อื่นๆ มูลค่าการลงทุนรวม ๓,๘๘๓,๕๑๑,๖๐๐ บาท

- ประเด็นอัตราค่าสัมปทานพื้นที่

จากการศึกษาพบว่า การให้เช่าที่ดินข้างเคียงในราคา ๒๐,๐๐๐ - ๒๔,๐๐๐ บาทต่อไร่ต่อเดือน หากคำนวณเป็นราคาต่อตารางเมตรของพื้นที่ที่ได้รับสัมปทานเช่าเพื่อใช้ประโยชน์ จะได้ราคาเช่าเท่ากับ ๒๑.๓๒-๒๕.๕๘ บาทต่อตารางเมตร หรือประมาณ ๒๕ บาทต่อตารางเมตรเป็นราคาขั้นต่ำของผลตอบแทนที่ผู้รับสัมปทานต้องจ่ายให้กับการรถไฟฯ ทั้งนี้ มูลค่าค่าเช่าดังกล่าว ได้มีการปรับด้วยอัตราการเติบโตของราคาประเมินที่ดิน ซึ่งคำนวณจากราคาประเมินที่ดินสำรวจล่าสุดโดยบริษัท นิวแอสเซท แอดไวเซอร์ จำกัด เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๙ ไร่ละ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท เทียบกับราคาประเมินที่ดินที่ประกาศโดยกรมธนารักษ์สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๘ ไร่ละ ๕,๔๐๐,๐๐๐ บาท คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ ๒.๘๕ ต่อปีจึงใช้อัตราการเติบโตนี้ในการประมาณการการปรับอัตราค่าสัมปทานเช่าพื้นที่สำหรับทุก ๆ ปี คณะกรรมการคัดเลือกได้เลือกใช้อัตราค่าสัมปทานตามราคาตลาด ๖๗ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนและปรับเพิ่มร้อยละ ๕ ทุกๆ ๕ ปี (อัตราเฉลี่ยทั้งพื้นที่สัมปทานสุดท้ายตารางเมตรละ ๖๖.๕๕ บาท ต่อเดือน) ซึ่งเป็นอัตราค่าสัมปทานที่สูงในรูปแบบโครงการที่ให้ผู้รับสัมปทานรับภาระการลงทุน

/ประเด็น...

- ประเด็นการกำหนดอายุสัญญาสัมปทาน

จากผลการศึกษา การให้ผู้รับสัมปทานเป็นผู้รับภาระในการลงทุนติดตั้งเครื่องมือยกขน (RMG) และลงทุนปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ส่วนกลาง รวมถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเครื่อง RMG และอสังหาริมทรัพย์ทั้งในพื้นที่ส่วนกลางและภายในสถานีโอเอง จะทำให้ผู้รับสัมปทานในสถานีนีมีเงินลงทุนเริ่มแรกเพิ่มขึ้นจากข้อสมมติในส่วนของการปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ส่วนกลางอีกเป็นจำนวน ๒๕๒,๖๙๖,๐๐๐ บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายในการจัดหาและติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้า (RMG) อีก ๙๒๗,๑๔๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงินลงทุนเริ่มแรก ๑,๑๗๙ ล้านบาท จะทำให้มูลค่าปัจจุบันของการลงทุนสุทธิของผู้รับสัมปทานตามจำนวนปีที่ประกอบกิจการ ณ ระดับอัตราค่าเช่า ๔๔ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน ซึ่งเป็นระดับอัตราค่าสัมปทานที่ทำให้ผู้รับสัมปทานมีผลกำไรจากการลงทุนในสถานะเศรษฐกิจที่ไม่หดตัวอายุสัมปทานที่เหมาะสมคือ ๑๔-๑๕ ปี ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกฯ พิจารณาแล้วเพื่อมิให้รัฐต้องสูญเสียค่าสัมปทานจากเดิมเฉลี่ยที่ ๖๖.๕๕ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน จึงเห็นควรกำหนดค่าสัมปทานใน ๕ ปี แรกที่ ๖๗ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี และเมื่อพิจารณาประกอบจากอายุการใช้งานของ RMG/RTG ที่มีอายุการใช้งานปกติ ๑๕ ปีและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าอื่นๆ ที่มีอายุการใช้งาน ๘ ปี การกำหนดอายุสัญญาสัมปทาน ๒๐ ปี จึงเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมกับการลงทุนของเอกชนผู้ร่วมลงทุน รายได้สัมปทานและรายจ่ายของภาครัฐ

- ประเด็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง

เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีในเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ซึ่งมีการกำหนดเงื่อนไขให้ผู้รับสัมปทานลงทุนในการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าประเภท RMG/RTG เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนตู้สินค้าขึ้น/ลง ขบวนรถไฟได้มากขึ้น เป็นการทำให้รายได้จากการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น ซึ่งจากเดิมมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๒๕ โดยกำหนดในสัญญาสัมปทานใหม่ให้ผู้รับสัมปทานต้องให้การขนส่งทางรถไฟไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ทำให้มีความแตกต่างของรายได้ค่าระวางเมื่อคิดจากมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ใช้อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ ๑๒ อยู่ที่ ๒,๕๙๕,๖๗๐,๕๘๔ บาท

คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงได้มีประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ตามประกาศเชิญชวนเลขที่ คน.๑/๒๑๓/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ กำหนดเงื่อนไขหลักในการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ได้แก่

- กำหนดอัตราค่าสัมปทานในอัตรา ๖๗ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน โดยปรับเพิ่มค่าสัมปทานร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี (อัตราใหม่ปีที่ ๖, ๑๑ และ ๑๖)

- กำหนดอายุสัญญาสัมปทาน ๒๐ ปี

- จำนวนผู้ร่วมลงทุน ๑ ราย/กลุ่ม (ในลักษณะเป็นกิจการร่วมค้า Joint Venture/Consortiums) เพื่อบริหารงานทั้งพื้นที่

- เงื่อนไขการใช้ระบบรางไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของ ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า - ออก ไอซีดี ลาดกระบัง

- รูปแบบการแข่งขัน ใช้เกณฑ์ประกวดราคาค่าใช้บริการที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการต่ำสุดเป็นผู้ชนะ (ให้ส่วนลดราคาสูงสุด) โดยกำหนดรายการค่าใช้จ่ายบริการที่เรียกเก็บ

/(๒) ในการประชุม...

(๒) ในการประชุมคณะกรรมการคัดเลือก ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๐ มีมติยกเลิกประกาศเชิญชวนฯ เนื่องจากคณะกรรมการคัดเลือกได้ตรวจสอบประเด็นตามคำอุทธรณ์และคำฟ้องคดีของศาลปกครองแล้วพบว่าเหตุการณ์ตามที่ผู้อุทธรณ์กล่าวอ้างเกิดขึ้นตามกระบวนการดำเนินการตามประกาศเชิญชวนฯ ซึ่งไม่อาจแก้ไขหรือเยียวยาให้กระบวนการดำเนินการที่ผ่านมาได้ อาจไม่สามารถดำเนินการตามหลักการความโปร่งใสในกระบวนการตัดสินใจที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นว่าเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น จึงสมควรยกเลิกประกาศเชิญชวนฯ และนำเสนอผู้มีอำนาจเพื่อพิจารณาให้มีการดำเนินการใหม่ให้ถูกต้องสมบูรณ์ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

(๓) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.๗๔/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๖๑ (คณะกรรมการคัดเลือกคณะปัจจุบัน) ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ควรดำเนินโครงการตามเงื่อนไขประกาศเชิญชวนและขอบเขตโครงการเดิม และได้ปรับปรุงประกาศเชิญชวนให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีรวมทั้งให้เป็นไปตามพ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในทุกๆ มิติแล้ว จึงมีประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ฉบับลงวันที่ ๓ กันยายน ๒๕๖๑ และดำเนินการตามกระบวนการจนเสร็จสิ้น ตามประกาศคณะกรรมการคัดเลือกฉบับลงวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๖๒ ประกาศผลให้กิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นผู้ชนะการแข่งขันเสนอราคาโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง และตามหนังสือเสนอผลการคัดเลือกเลขที่ รฟ.สค.๑๐๐๐/๑๑/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๖

๔. ข้อกฎหมาย

๔.๑ พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กำหนดไว้ว่า

มาตรา ๔๓ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลขึ้นคณะหนึ่ง ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัดซึ่งเป็นข้าราชการในกระทรวงเจ้าสังกัดที่มีใช้หน่วยงานเจ้าของโครงการและมีตำแหน่งไม่ต่ำกว่าประเภทบริหารระดับต้นเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด และผู้แทนสำนักงาน เป็นกรรมการ และให้มีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการหนึ่งคน เป็นกรรมการและเลขานุการ

มาตรา ๖๘ (บทเฉพาะกาล) กำหนดไว้ว่า โครงการใดที่อยู่ระหว่างการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และโครงการนั้นเป็นโครงการภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการ

โครงการที่อยู่ในระหว่างขั้นตอนตามหมวด ๔ การเสนอโครงการ หรือตามหมวด ๕ การดำเนินโครงการแห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการตามบทบัญญัติในหมวดดังกล่าวต่อไปจนกว่าจะแล้วเสร็จ และให้ดำเนินการในขั้นตอนต่อไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๔.๒ พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ กำหนดไว้ว่า

มาตรา ๔๐ ภายในสิบห้าวันนับแต่เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน และผลการเจรจา และจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกให้ร่วมลงทุนแล้วเสร็จ ให้คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ดำเนินการดังต่อไปนี้

/ (๑) นำผลการคัดเลือก...

(๑) นำผลการคัดเลือกเอกชนประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ โดยให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเสนอความเห็นเกี่ยวกับผลการคัดเลือกเอกชนและภาระการเงินการคลังภาครัฐและส่งความเห็นและเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับผลการคัดเลือกเอกชนจากคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และ

(๒) ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการให้แล้วเสร็จและเสนอร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ตรวจพิจารณาแล้วต่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

มาตรา ๔๑ เมื่อรัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดได้รับความเห็นและเอกสาร พร้อมกับร่างสัญญาร่วมลงทุนตามมาตรา ๔๐ แล้ว ให้พิจารณาเสนอความเห็นประกอบเรื่องทั้งหมดแล้วนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาภายในสามสิบวัน

๕. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๕.๑ คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้ดำเนินการครบถ้วนตามมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้นำผลการคัดเลือกเอกชนประเด็นที่เจรจาต่อรองเรื่องผลประโยชน์ของรัฐ ร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนและเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการเจรจากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือกให้ร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ซึ่งทั้งสองหน่วยงานได้พิจารณาและมีความเห็นตามข้อ ๓.๖ เรียบร้อยแล้ว โดยในส่วนของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีความเห็นให้กระทรวงคมนาคมให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงในประเด็นเกี่ยวกับกำหนดระยะเวลาสัมปทาน และรายละเอียดเกี่ยวกับผลตอบแทน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงรายละเอียดดังกล่าวเพิ่มเติม ตามข้อ ๓.๖.๓ และ ๓.๖.๔ ด้วยแล้ว ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปตามมาตรา ๔๑ จึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๕.๒ ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงว่า เนื่องจากเอกชนผู้รับสัมปทานจะต้องรับภาระการลงทุนในส่วนปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์และการลงทุนในเครื่องมือยกขนตู้สินค้า เพื่อปรับปรุงรูปแบบการยกขนตู้ให้สอดคล้องกับการดำเนินการที่ทำเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรางได้ตามเงื่อนไขที่กำหนด รวมถึงการจัดหาระบบต่างๆ เพื่อสนับสนุนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้ต้นทุนของเอกชนผู้รับสัมปทานเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเงินลงทุนในช่วงแรก ดังนั้น คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ จึงได้พิจารณากำหนดอายุสัญญาสัมปทานอยู่ที่ ๒๐ ปี เพื่อให้สามารถกำหนดค่าสัมปทานใน ๕ ปีแรกอยู่ที่ ๖๗ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน เพื่อมิให้รัฐต้องสูญเสียค่าสัมปทานจากเดิมเฉลี่ยที่ ๖๖.๕๕ บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน โดยจะปรับค่าสัมปทานเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี และจะทำให้เหมาะสมกับการลงทุนของเอกชน รายได้สัมปทาน และรายจ่ายของภาครัฐตามข้อ ๓.๖.๕ นั้น

/กระทรวงคมนาคม...

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาแล้วมีความเห็นว่า เมื่อคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยยืนยันว่าได้พิจารณาการดำเนินการดังกล่าว โดยยึดผลประโยชน์สูงสุดต่อประเทศและภาครัฐแล้ว ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลาของอายุสัญญาสัมปทาน จึงเห็นสมควรขอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาประเด็นการกำหนดอายุสัญญาสัมปทานของโครงการฯ ในคราวนี้ด้วย

๕.๓ กรณีที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอ กระทรวงคมนาคมมีความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในประเด็นดังกล่าวเพิ่มเติม ดังนี้

๕.๓.๑ ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับประโยชน์ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงไว้ คือผู้ร่วมลงทุนจะต้องมีการลงทุนที่ครบถ้วนตามข้อเสนอและทรัพย์สินตกเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุดที่ให้กำหนดรายละเอียดทรัพย์สิน ที่ผู้ร่วมลงทุนต้องส่งมอบคืนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย และเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ชัดเจน พร้อมทั้งกำหนดระยะเวลาที่ผู้ร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและติดตั้งเครื่องมือยกขนต่างๆ ให้ชัดเจน เพื่อสร้างความมั่นใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ครบถ้วนตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ ได้เจรจาไว้ รวมทั้งเพื่อให้คณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถกำกับดูแลและติดตามการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

๕.๓.๒ ประเด็นของการกำหนดสัดส่วนการขนส่งทางรางระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีที) ที่ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ กำหนดเป็นเงื่อนไขที่ผู้ลงทุนจะต้องมีสัดส่วนการขนส่งทางรางไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐ ตั้งแต่นั้น ซึ่งแตกต่างจากที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอไว้เดิม (เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอเงื่อนไขสัดส่วนในลักษณะของขั้นบันได โดยเริ่มจากกำหนดสัดส่วนการขนส่งทางรางไว้ร้อยละ ๒๖ ในปีที่ ๑ จนเป็นร้อยละ ๔๐ ตั้งแต่ปีที่ ๑๑ เป็นต้นไป) ซึ่งกระทรวงคมนาคมเห็นว่า เป็นเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์และสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมให้เปลี่ยนการขนส่งทางรางให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก ดังนั้น เพื่อให้เงื่อนไขดังกล่าวเกิดประโยชน์สูงสุดตามวัตถุประสงค์ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพัฒนากลไกการตรวจสอบและวัดผลภาพรวมการขนส่งและสัดส่วนการขนส่งทางรางให้ชัดเจน รวมทั้งแนวทางการปฏิบัติกรณีที่ยุทธศาสตร์ไม่สามารถดำเนินการตามสัดส่วนที่กำหนดไว้ เพื่อให้คณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ สามารถกำกับดูแลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อไป

๕.๔ นอกเหนือจากการกำกับดูแล ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลตามมาตรา ๔๓ (พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒) กระทรวงคมนาคมจะได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่บูรณาการ ติดตาม และประสานงานภาพรวมการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างกัน ให้เกิดประสิทธิภาพและไร้รอยต่อทั้งระบบ ต่อไป

๕.๕ เพื่อให้การดำเนินโครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีที) ที่ลาดกระบังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปฏิบัติตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุด ในข้อ ๓.๖.๒ อย่างเคร่งครัด

(๒) ดำเนินการให้ถูกต้องและครบถ้วนตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ อย่างเคร่งครัด และตามระยะเวลาที่กำหนด

(๓) ประสานงานร่วมกับการทำเรื่องแห่งประเทศไทยเพื่อวางแผนการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าร่วมกัน เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นไปในลักษณะของการขนส่งแบบไร้รอยต่อ ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการที่จะแต่งตั้งขึ้นตามข้อ ๕.๔ จะสนับสนุนการบูรณาการ การประสานงาน และการแก้ไขปัญหาระหว่างกันอีกทางหนึ่ง

(๔) วางแผนการให้บริการรถจักรและแคร่บรรทุกทุกและทรัพยากรสนับสนุนต่างๆของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีความเหมาะสม ตรงต่อเวลา และเพียงพอสำหรับรองรับปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้า รวมทั้งดำเนินการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณโดยรอบสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เพื่อให้ผู้มาใช้บริการสามารถเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกและตรงเวลา

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยได้เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาเรื่องทั้งหมดตามข้อ ๕ แล้วจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ระยะเวลาสัมปทาน ๒๐ ปี ตามที่คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๕ และการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๔ (วราฯ)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pradiw@hotmail.com