

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/๔๗๐๒



กวด. ๘๙
วันที่ ๒๐ มิ.ย. ๖๕
เวลา ๑๕.๓๐ น.

สคค. ๘ กวค
ส่ง : กวค.
รับที่ : ๕๖๒๓๔/๖๕
๒๐ มิ.ย. ๒๕๖๕ เวลา ๑๔.๒๑ น.



กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๕

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
- หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้นำเสนอคณะกรรมการ
 - หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่ อก ๕๑๐๖.๑.๒/๓๒๕๕ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ และรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป
 - รายงานการประชุมคณะกรรมการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๗/๒๕๖๔ และหนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ อก ๕๑๐๖.๑/๑๖๒๐ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๔
 - หนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๓๑๙ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๕ และหนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๓๒๘ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
 - หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๙๐๕/๓๒ ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๕
 - หนังสือการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่ กทพ ๖๐๒๒/๐๘๘๗ ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕
 - หนังสือการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ อก ๕๑๐๖.๒.๒/๐๙๗๘ ลงวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๕
 - หนังสือคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค ๐๘๒๐.๑/๒๓๐๖ ลงวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕

ด้วยกระทรวงอุตสาหกรรม ขอเสนอคณะกรรมการพิจารณา เรื่องขออนุมัติดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป โดยเรื่องนี้เข้าข่ายจะต้องนำเสนอคณะกรรมการตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่อง และการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔(๑) โดยเป็นไปตามมาตรา ๒๙ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมทั้งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในการสร้างรายได้และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้โครงการดังกล่าวเกี่ยวข้องกับธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทั่วไปที่เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐบาลให้ความสำคัญสำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ อันประกอบอยู่ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ของรัฐบาล ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายวิษณุ เครืองาม) กำกับการบริหารราชการกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการด้วยแล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑) โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) กับ บริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอมีนอล จำกัด ได้ทำสัญญาเพื่อการจัดการและดำเนินกิจการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ณ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๓๕ ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ไทย คอนเน็คทีวิตี เทอมีนอล จำกัด (TCT) โดยสัญญามีผลบังคับระยะเวลา ๓๐ ปี นับแต่วันลงนามสัญญา ซึ่งจะครบระยะเวลาในวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๖๕ เพื่อให้

เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ กนอ. ได้จ้างศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยศึกษาและวิเคราะห์โครงการศึกษาการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป (โครงการฯ) โดย คณะกรรมการ กนอ. ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๓ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศึกษาการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้เห็นชอบในหลักการโครงการฯ และรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

๑.๒ ต่อมา สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้ประสานให้ กนอ. ดำเนินการตรวจสอบมูลค่าโครงการฯ ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เรื่องแนวทางปฏิบัติสำหรับการคำนวณมูลค่าของโครงการร่วมลงทุน พ.ศ.๒๕๖๓ และเห็นควรปรับปรุงผลตอบแทนของโครงการฯ ในแต่ละทางเลือกของการลงทุน เพื่อให้เป็นไปตามคู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ ฉบับปรับปรุง พ.ศ.๒๕๕๕ คณะกรรมการ กนอ. จึงมีมติให้ทบทวนข้อมูลร่วมกับที่ปรึกษาและประสานกับ สคร. คู่ขนานกันไป ดังนั้น กนอ. จึงได้ทบทวนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเห็นควรปรับปรุงมูลค่าโครงการฯ ใหม่ จาก ๙๕๑,๖๔๐,๖๑๖ บาท เป็น ๕,๑๑๑,๕๓๔,๖๖๙ บาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายการ	มูลค่า ณ ปีพ.ศ. ๒๕๖๓	มูลค่า ณ ปีพ.ศ. ๒๕๖๕
๑. ที่ดิน	๔๕๐,๐๐๐	๔๗๗,๔๐๕,๐๐๐
๒. อาคาร สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักรและอุปกรณ์		
๒.๑ ทรัพย์สินเดิม	๑๓๑,๑๗๘,๕๐๐	๙๑๙,๔๒๗,๖๗๔
๒.๒ การลงทุนใหม่ และการลงทุนในอนาคต	๑,๑๕๑,๒๐๐,๐๐๐	๒,๒๕๗,๙๘๒,๘๔๐
๓. การอนุญาต การให้สัมปทาน หรือการให้สิทธิแก่เอกชนเพื่อร่วมลงทุน	-	๑,๔๕๖,๗๑๙,๑๕๕
๔. ทรัพย์สินที่ไม่มีรูปร่าง	-	-
๕. ทรัพย์สินอื่นที่จำเป็นในการร่วมลงทุน	-	-
		๕,๑๑๑,๕๓๔,๖๖๙

๑.๓ คณะกรรมการ กนอ. ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ ได้มีมติเห็นชอบการปรับปรุงมูลค่าของโครงการฯ และผลตอบแทนของโครงการฯ และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมได้ให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการฯ และรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ แล้ว เมื่อวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓)

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงอุตสาหกรรมจำเป็นต้องนำหลักการของโครงการและรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศึกษาการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไปที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มีมติเห็นชอบหลักการโครงการฯ แล้ว เสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนต่อไป ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อลดความเสียหายของหน่วยงานรัฐที่อาจจะเกิดขึ้นในขณะที่ยังไม่สามารถคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนได้ ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

๔. สำคัญของโครงการ

๔.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป (โครงการฯ) มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินโครงการฯ และสนับสนุนการประกอบกิจการของผู้ประกอบการในพื้นที่กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และพื้นที่ใกล้เคียง ตั้งอยู่ที่พื้นที่ตำบลมาบตาพุด จังหวัดระยอง มีเนื้อที่ประมาณ ๔๙ - ๓ - ๗๐ ไร่ ดำเนินการในรูปแบบท่าเทียบเรือเนกประสงค์ที่มีการให้บริการขนถ่ายทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ สำหรับรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน กอ. จะมอบสิทธิให้เอกชนเพื่อดำเนินโครงการฯ และให้สิทธิแก่เอกชนเข้าใช้ทรัพย์สินเดิมของท่าเทียบเรือเพื่อดำเนินโครงการฯ รวมทั้งเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหารประกอบการท่าเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดย กอ. ให้สิทธิสัมปทานระยะเวลาโครงการฯ ๓๐ ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) โดยภาครัฐไม่มีภาระการลงทุนและไม่มีการสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชนซึ่งมีรูปแบบกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินในลักษณะของ Build - Operate - Transfer (BOT) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการฯ และแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้และรับผิดชอบต่อรายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด กอ. จะได้รับค่าเช่าพื้นที่หน้าท่า (Waterfront) ค่าเช่าพื้นที่หลังท่า ค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Due) ค่าตอบแทนคงที่ (Fixed Fee) และส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) โดยส่วนแบ่งรายได้จากสินค้าคอนเทนเนอร์ โดย กอ. จะคิดจากรายได้ก่อนหักส่วนลดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์

๔.๒ ขอบเขตโครงการ

โครงการฯ เป็นโครงการที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการภายในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดและบริเวณใกล้เคียงในการขนส่งวัตถุดิบที่จำเป็นต่อกระบวนการผลิต ตลอดจนสินค้าสำเร็จรูประหว่างคู่ค้าและลูกค้าของผู้ประกอบการ หากไม่มีท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อการขนถ่ายสินค้าทั่วไปนี้ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องทำการขนส่งสินค้าผ่านท่าเทียบเรืออื่นที่มีระยะทางไกลออกไปจากนิคมอุตสาหกรรม ทำให้ต้นทุนการดำเนินการและการผลิตสินค้าเพิ่มสูงขึ้น

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย ๔.๐ โดยเฉพาะคลัสเตอร์อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) ที่ภาครัฐจะผลักดัน ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ที่ ๒ การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ ๙ การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ รวมถึงนโยบายอื่นๆ ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) แผนพัฒนาโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกแผนยุทธศาสตร์ของ กอ. (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) นอกจากนี้ โครงการฯ อยู่ในกลุ่มโครงการที่มีความสำคัญและจำเป็นเร่งด่วน (High Priority PPP Project) ภายใต้แผนการจัดทำโครงการร่วมลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๗๐

๔.๓ ที่ตั้งโครงการ

โครงการฯ ตั้งอยู่ที่ตำบลมาบตาพุด จังหวัดระยอง เนื้อที่ประมาณ ๔๙ - ๓ - ๗๐ ไร่ หรือประมาณ ๗๙,๘๘๐ ตารางเมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน ๓ ท่า ความยาวหน้าท่าทิศตะวันออก ๓๓๐ เมตร มีความสามารถในการรองรับเรือสินค้า ๖๐,๐๐๐ Dead Weight Tons (DWT) ความยาวหน้าท่าทิศใต้ ๑๕๐ เมตร มีความสามารถในการรับเรือสินค้า ๒๕,๐๐๐ DWT อาคารพักสินค้า ลานกองเก็บสินค้าทั่วไป มีความสามารถรองรับปริมาณสินค้าผ่านท่าสูงสุดประมาณ ๖ ล้านตันต่อปี

โครงการฯ มีอาณาเขตติดกับพื้นที่โครงการอื่น ดังนี้ ทิศเหนือใกล้กับโครงการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจของบริษัท เอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) ทิศตะวันออกใกล้กับโครงการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจของบริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) ทิศตะวันตกใกล้กับพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ทิศใต้ติดกับโครงการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจของบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินอล จำกัด

๔.๔ ประมาณการเงินลงทุนของโครงการฯ

ประมาณการเงินลงทุนของโครงการฯ ในการศึกษาความเป็นไปได้ด้านการเงินของโครงการฯ ประกอบด้วยการลงทุนดังนี้

รายการ	มูลค่าประมาณการลงทุน (บาท)
เงินลงทุนของภาครัฐ^๑	๙๖๓,๖๕๗,๗๗๘
- ที่ดิน	๔๗๗,๔๐๕,๐๐๐
- อาคาร สิ่งปลูกสร้าง เครื่องจักร และอุปกรณ์	๙๙,๐๑๑,๓๓๘
- การให้สิทธิพื้นที่หน้าท่า (Waterfront)	๓๘๗,๒๔๑,๔๔๐
เงินลงทุนของภาคเอกชน	๒,๒๕๗,๙๘๒,๘๔๐
- การลงทุนเริ่มต้น ^๒	๑,๒๒๑,๓๐๘,๐๘๐
- การลงทุนในอนาคต ^๓	๑,๐๓๖,๖๗๔,๗๖๐
รวม	๓,๒๒๑,๖๔๐,๖๑๘

หมายเหตุ: ๑. เป็นการลงทุนด้วยสินทรัพย์ที่มีอยู่ของโครงการเดิม ดังนั้น จึงไม่มีกระแสเงินสดจ่ายสำหรับการลงทุนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กนอ. เห็นว่า สินทรัพย์ที่มีอยู่ของ กนอ. และมูลค่าการให้สิทธิดังกล่าวเสมือนหนึ่งเป็นการลงทุนของ กนอ. เนื่องจากเมื่อ กนอ. ให้สิทธิเหล่านี้แก่เอกชน กนอ. จะไม่สามารถดำเนินการหรือสร้างรายได้ใดๆ ในพื้นที่นั้นได้ การนำสินทรัพย์ที่เหลืออยู่และมูลค่าการให้สิทธิคิดเป็นการลงทุนของ กนอ. จึงเป็นการคำนวณในเชิงเปรียบเทียบถึงมูลค่าที่ กนอ. ต้องลงทุนและมูลค่าที่ กนอ. จะได้รับตลอดอายุสัญญา

๒. จำนวนจำนวนเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่จำเป็นในการดำเนินงานตามปริมาณสินค้าและจำนวนคอนเทนเนอร์ที่ได้ออกแบบไว้ โดยพิจารณาจากระดับการให้บริการที่ต้องการของสายเรือ โดยได้มีการสอบถามราคาจากผู้จำหน่าย

๓. เครื่องจักรและอุปกรณ์จะทดแทนตามอายุการใช้งาน เช่น ๑๕ ปีสำหรับเครนยกขนขนาดใหญ่ ๗ ปีสำหรับรถและเครนขนาดเล็ก โดยได้ประมาณการให้มีการเพิ่มขึ้นของราคาเครื่องจักรและอุปกรณ์จากราคา ณ ปี ๒๕๖๕ ที่ร้อยละ ๑๐ สำหรับการทดแทนในปีที่ ๑ - ๑๐ ร้อยละ ๒๐ ในการทดแทนปีที่ ๑๑ - ๒๐ และร้อยละ ๓๐ ในการทดแทนปีที่ ๒๑ - ๓๐ ซึ่งได้อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงราคาในอดีตและอัตราเงินเฟ้อ โดยคิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน ณ ปี ๒๕๖๕ จากอัตราคิดลดร้อยละ ๓

๔.๕ ผลตอบแทนด้านการเงินและเศรษฐกิจศาสตร์

๔.๕.๑ ผลตอบแทนด้านการเงิน

ประมาณการผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการฯ ในกรณีคิดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์แบบมีส่วนลด แสดงรายละเอียดได้ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลตอบแทนด้านการเงิน
อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Project IRR) (ร้อยละ)	๑๙.๗๗
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Project NPV) (ล้านบาท)	
- กรณีอัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ ๗.๒๕๓๔ ^๑	๒,๒๓๔.๙๓
- กรณีอัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ ๘.๐๐๐๐ ^๒	๑,๙๖๒.๓๐

หมายเหตุ: ๑. อ้างอิงจากอัตราเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักต้นทุนเงินทุน (Weighted Average Cost of Capital : WACC) ของ กนอ. ในปี ๒๕๖๒

๒. อ้างอิงจากอัตราคิดลดที่ใช้ในโครงการทั่วไปของกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีที่มาจากการคาดการณ์ WACC ของเอกชนบนสมมติฐานที่ว่า อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ ๗๐:๓๐ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ธนาคารพาณิชย์เท่ากับร้อยละ ๖.๐๕ ต่อปีโดยประมาณและอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยของธุรกิจท่าเทียบเรือเฉลี่ยร้อยละ ๑๒.๕ ต่อปี

๔.๕.๒ ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์

การคำนวณผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการฯ อ้างอิงตามแนวทางและหลักเกณฑ์ของ สศช. ด้วยการนำผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการฯ ได้แก่ ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายจากการใช้รถ ผลประโยชน์จากการลดระยะเวลาการขนส่ง ผลประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อม มาเปรียบเทียบกับต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของโครงการฯ ซึ่งแปลงค่าลงทุนและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานด้วย Conversion Factor ให้เป็นต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ โดยสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ ^๒
อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic IRR) (ร้อยละ)	๓๗.๙๑
มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (Economic NPV) (ล้านบาท) ^๑	๒,๘๗๒.๐๔

หมายเหตุ: ๑. อัตราคิดลด (Discount Rate) เท่ากับร้อยละ ๑๒ ซึ่งเป็นอัตราต้นทุนของเงินลงทุนในประเทศไทยตามผลการศึกษาของธนาคารโลก และ สศช. โดย Economic NPV เป็นมูลค่า ณ ปี ๒๕๖๕

๒. Conversion Factor สำหรับการลงทุนในเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมทั้งการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและค่าบำรุงรักษา เท่ากับ ๐.๘๘ และ ๐.๙๒ ตามลำดับ โดยอ้างอิงจากการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคของกรมการขนส่งทางบก (ปี ๒๕๕๘)

๔.๖ รูปแบบการร่วมลงทุนและหน้าที่ของรัฐและเอกชน

๔.๖.๑ หน้าที่ของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการฯ

หน้าที่และความรับผิดชอบของ กนอ.
๑) ให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาในการดำเนินโครงการฯ
๒) เตรียมความพร้อมและส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ รวมถึงเตรียมความพร้อม จัดทำ และให้บริการระบบสาธารณูปโภคที่ใช้ร่วมกัน ตลอดจนบริการทั่วไปภายในโครงการฯ พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์เครื่องหมายเดินเรือภายในบริเวณพื้นที่โครงการฯ
๓) ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์
หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน
๑) ดำเนินการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ โดยเน้นให้มีความสามารถในการรองรับให้บริการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ได้ในแบบที่สอดคล้องกับข้อกำหนดในสัญญาร่วมลงทุน และดำเนินงานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนและเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินโครงการฯ ตลอดระยะเวลาของโครงการฯ หรือจนกว่าสัญญาร่วมลงทุนมีผลสิ้นสุดลงก่อนครบระยะเวลาของโครงการฯ
๒) พัฒนาพื้นที่ที่มีอยู่เดิมเพื่อให้เหมาะสมกับการให้บริการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ได้
๓) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในโครงการฯ เช่น เครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า การปรับปรุงพื้นที่หลังทำให้เป็นลานกองตู้สินค้า รถบรรทุกเพื่อขนถ่ายตู้สินค้า เป็นต้น รวมถึงจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพื่อให้บริการกับลูกค้าตามปริมาณสินค้าและระดับการให้บริการ (Service Level Agreement) ตามที่ตกลงไว้อย่างต่อเนื่อง
๔) พัฒนาโครงการฯ ให้เป็นท่าเทียบเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port)
๕) ชำระค่าสัมปทานและผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ กนอ. ตามที่กำหนดไว้
๖) โอนกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินในโครงสร้างหน้าท่าให้แก่ กนอ. ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้และชำระค่าเสียหายในความชำรุดบกพร่องในบรรดาทรัพย์สินที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กนอ. เป็นเวลา ๑ ปี นับถัดจากวันที่ระยะร่วมลงทุนสิ้นสุดลง

หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน (ต่อ)
๗) จัดหาเงินทุนเท่ากับมูลค่าเงินลงทุนของเอกชนเพื่อใช้ในการลงทุนและดำเนินโครงการฯ ในส่วนที่เป็นหน้าที่ของเอกชน
๘) จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. ๒๕๓๕ และกฎหมายลำดับรองอื่นที่เกี่ยวข้อง (ในกรณีที่การดำเนินโครงการฯ ต้องมีการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามกฎหมาย)

โดยโครงการฯ มีระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน ๓๐ ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) ซึ่งรวมระยะเวลาพัฒนาท่าเทียบเรือในส่วนของลานกองตู้สินค้าหลังท่าและลานจอดรถ เพื่อสามารถให้บริการสินค้าทั่วไปและสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ รวมทั้งจัดซื้อและติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากสอดคล้องกับอายุของสัญญาเดิมและสินทรัพย์ที่ทำการลงทุนหรือปรับปรุงใหม่ รวมถึงเทียบเคียงกับสัญญาท่าเทียบเรือในลักษณะใกล้เคียงกับที่ กนอ. เคยดำเนินการ นอกจากนี้ การบริหารจัดการท่าเทียบเรือผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมในด้านอุปกรณ์ เครื่องมือยกขน และระบบต่างๆ ก่อนเข้ามาดำเนินการให้บริการ ซึ่งมีรายละเอียดและใช้เวลานาน ทั้งนี้ อายุสัญญาที่สั้นกว่า ๓๐ ปี จำเป็นต้องมีการจัดหาผู้ประกอบการหรือวิเคราะห์การลงทุนใหม่ในระยะสั้นกว่านั้น จะส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการท่าเทียบเรือเกิดความล่าช้าหรือหยุดชะงักได้

สำหรับกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ ตลอดระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน อสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างใหม่และเครื่องจักรอุปกรณ์ที่จัดหาใหม่เป็นของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน โดยในระหว่างระยะเวลาของสัญญาร่วมลงทุน เอกชนผู้ได้รับสิทธิมีกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์เครื่องจักรอุปกรณ์และองค์ประกอบอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ใช้ในการพัฒนาท่าเทียบเรือ ซึ่งออกแบบและก่อสร้างโดยเอกชน โดย กนอ. มีสิทธิเด็ดขาดในการเลือกรับโอนทรัพย์สินบางส่วนหรือทั้งหมด และเอกชนต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ (Build - Operate - Transfer : BOT)

๔.๖.๒ รูปแบบการร่วมลงทุนของรัฐและเอกชน

โครงการฯ ได้กำหนดและเปรียบเทียบรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน จำนวน ๕ ทางเลือก ซึ่งมีการจัดสรรความเสี่ยงและผลประโยชน์ตอบแทนแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

ทางเลือก	รายละเอียด
ทางเลือกที่ ๑ กนอ. ลงทุนและดำเนินการเอง	- กนอ. เป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือและบริหารจัดการท่าเทียบเรือเองทั้งหมด รวมทั้งจัดหาบุคลากรเพื่อดำเนินการดังกล่าว - ประมาณการกระแสเงินสดของทางเลือกนี้จะแตกต่างเล็กน้อยกับประมาณการกระแสเงินสดของโครงการฯ เนื่องจากการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ รวมทั้งการพัฒนาลานกองตู้สินค้ามีกระบวนการจัดทำงบประมาณและการจัดซื้อจัดจ้างตามระเบียบราชการ ซึ่งส่งผลกระทบให้ไม่สามารถดำเนินการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ในระยะเวลา ๑.๕ ปีแรก
ทางเลือกที่ ๒ กนอ. ลงทุนและจ้างเอกชนบริหารจัดการ	กนอ. เป็นผู้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือทั้งหมดและจ้างเอกชนบริหารจัดการท่าเทียบเรือและซ่อมบำรุง นอกจากนี้ กนอ. เป็นผู้จัดเก็บรายได้ทั้งหมดพร้อมรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานและจ่ายค่าตอบแทนให้เอกชนแบบคงที่ (Fixed Payments) โดยมีสมมติฐานทางการเงินดังนี้ - กนอ. จะมีค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายการบริหารอยู่ที่ร้อยละ ๓๐ ของรายได้ (โดยเทียบเคียงจากสัญญาโดยทั่วไปของการจ้างบริหารในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือ) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและอุปกรณ์รวมทั้งอะไหล่ และค่าบริหารงานของสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด - เอกชนเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือทั้งหมด ได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายด้านการปฏิบัติการท่าเทียบเรือ ค่าใช้จ่ายธุรการและบริหารจัดการ

ทางเลือก	รายละเอียด
<p>ทางเลือกที่ ๓ ร่วมลงทุนโดย ให้ผลตอบแทน ตามที่ กนอ. กำหนด</p>	<p>กนอ. ให้สัมปทานกับเอกชนในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือในรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้สิทธิในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน (ท่าเทียบเรือ อาคารคลังสินค้า และพื้นที่หน้าท่า) เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด รวมถึงลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ เช่น การจัดหาอุปกรณ์ยกขนที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติการรองรับปริมาณสินค้าที่กำหนดได้ การลงทุนปรับปรุงพื้นที่เพื่อเป็นลานกองตู้ ระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่จำเป็น การจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดย กนอ. จะได้รับผลตอบแทนจากเอกชน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าเช่าพื้นที่หน้าท่า (Waterfront) คำนวณจากความยาวหน้าท่าทั้งหมด ๔๘๐ เมตร และมูลค่าการให้สิทธิพื้นที่หน้าท่า ๘๐๖,๗๕๓ บาทต่อเมตร (อ้างอิงตามสัญญาท่าเทียบเรือ RTC) โดยค่าเช่าที่จะได้รับตลอดระยะเวลาของโครงการฯ รวมทั้งสิ้นเป็นเงิน ๓๘๗,๒๔๑,๔๔๐ บาท - ค่าเช่าพื้นที่หลังท่า ประมาณ ๕๐ ไร่ เป็นเงิน ๕๘๕,๖๗๗ บาทต่อไร่ (อ้างอิงจากอัตราค่าเช่าพื้นที่ของสัญญาเช่าที่ดินแปลง G - ๖๔ ณ ปี ๒๕๖๕) โดยมีค่าเช่าในปีแรกเท่ากับ ๒๙,๒๘๓,๘๕๐ บาท และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒ ต่อปี - ผลประโยชน์คงที่ (Fixed Fee) เท่ากับ ๑๕ ล้านบาท ในปีแรก และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕ ทุก ๕ ปี - รายได้จากค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) ทั้งหมด - ส่วนแบ่งรายได้จากการดำเนินกิจการที่ยกเว้นค่าภาระเรือเข้าท่า (Non - Port Dues) ร้อยละ ๕ โดยส่วนแบ่งรายได้จากสินค้าคอนเทนเนอร์ กนอ. จะคิดจากรายได้ก่อนหักส่วนลดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ (รายได้จาก Non - Port Dues เช่น ค่าขนถ่ายตู้ลงจากเรือ ค่าภาระหน้าท่า (Wharfage) ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift On / Lift Off Charge) และค่าขนถ่ายตู้ขึ้นเรือ เป็นต้น) <p>ทั้งนี้ กนอ. ได้กำหนดสมมติฐานทางการเงินของโครงการฯ โดยให้มีการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ในปีแรกจำนวน ๔ เดือน และปีที่ ๒ จำนวน ๘ เดือน หลังจากนั้นมีการให้บริการเต็มทั้งปีพร้อมทั้งรับผิดชอบการบริหารงานของสำนักงานท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด</p>
<p>ทางเลือกที่ ๔ ร่วมลงทุนและ แบ่งรายได้ (กนอ. ๓๐% เอกชน ๗๐%)</p>	<p>กนอ. ให้สัมปทานกับเอกชนในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือในรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้สิทธิในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน (ท่าเทียบเรือ อาคารคลังสินค้า และพื้นที่ (หน้าท่า) เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด รวมถึงลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ เช่น การจัดหาอุปกรณ์ยกขนที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติการรองรับปริมาณสินค้าที่กำหนดได้ การลงทุนปรับปรุงพื้นที่เพื่อเป็นลานกองตู้ ระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่จำเป็น การจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดย กนอ. จะได้รับผลตอบแทนจากเอกชน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รายได้จากค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) ทั้งหมด - ส่วนแบ่งรายได้จากการดำเนินกิจการที่ยกเว้นค่าภาระเรือเข้าท่า (Non - Port Dues) ร้อยละ ๓๐ โดยส่วนแบ่งรายได้จากสินค้าคอนเทนเนอร์ กนอ. จะคิดจากรายได้ก่อนหักส่วนลดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ <p>ทั้งนี้ กนอ. ได้กำหนดสมมติฐานทางการเงินของโครงการฯ เช่นเดียวกับทางเลือกที่ ๓</p>

ทางเลือก	รายละเอียด
ทางเลือกที่ ๕ ร่วมลงทุนและ แบ่งรายได้ เทียบเคียง สัญญาเดิม	<p>กนอ. ให้สัมปทานกับเอกชนในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือในรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้สิทธิในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน (ท่าเทียบเรือ อาคารคลังสินค้า และพื้นที่หน้าท่า) เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการท่าเทียบเรือ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด รวมถึงลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ เช่น การจัดหาอุปกรณ์ยกขนที่จำเป็นเพื่อให้สามารถปฏิบัติการรองรับปริมาณสินค้าที่กำหนดได้ การลงทุนปรับปรุงพื้นที่เพื่อเป็นลานกองตู้ ระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่นที่จำเป็นในการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดย กนอ. จะได้รับผลตอบแทนจากเอกชนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รายได้จากค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) ทั้งหมด - ส่วนแบ่งรายได้จากการดำเนินกิจการที่ยกเว้นค่าภาระเรือเข้าท่า (Non - Port Dues) ร้อยละ ๕๕ ในส่วนของรายได้ที่ไม่เกิน ๑๓๐ ล้านบาท และร้อยละ ๖๕ ในส่วนของรายได้ที่เกิน ๑๓๐ ล้านบาท โดยส่วนแบ่งรายได้จากสินค้าคอนเทนเนอร์ กนอ. จะคิดจากรายได้ก่อนหักส่วนลดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ <p>ทั้งนี้ กนอ. ได้กำหนดสมมติฐานทางการเงินของโครงการฯ เช่นเดียวกับทางเลือกที่ ๓</p>

กนอ. ได้เปรียบเทียบผลตอบแทนกรณีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนในแต่ละรูปแบบกับกรณีรัฐดำเนินการเอง โดยมีสมมติฐานรายได้ของโครงการฯ จากการดำเนินกิจการที่ยกเว้นค่าภาระเรือเข้าท่า (Non - Port Dues) ซึ่งให้ส่วนลดอัตราค่าภาระในการให้บริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ดังนี้

ทางเลือกรูปแบบการร่วมลงทุน	IRR (ร้อยละ)	NPV (ล้านบาท) ที่อัตราคิดลดเท่ากับ	
		ร้อยละ ๗.๒๕๓๔	ร้อยละ ๘.๐๐๐๐
ทางเลือกที่ ๑ กนอ. ลงทุนและดำเนินการเอง			
ผลตอบแทนของ กนอ.	๑๘.๓๑	๒,๑๐๒.๔๙	๑,๘๓๑.๐๐
ทางเลือกที่ ๒ กนอ. ลงทุนและจ้างเอกชนบริหารจัดการ			
ผลตอบแทนของ กนอ.	๑๕.๖๓	๑,๖๓๖.๖๘	๑,๓๙๐.๑๐
ผลตอบแทนของเอกชน ^๑	N/A ^๓	๗๒๖.๙๘	๖๗๙.๗๙
ทางเลือกที่ ๓ ร่วมลงทุนโดยให้ผลตอบแทนตามที่ กนอ. กำหนด			
ผลตอบแทนของ กนอ. ^๒	๒๒.๗๘	๙๓๗.๒๐	๘๓๐.๕๔
ผลตอบแทนของเอกชน ^๑	๑๕.๑๘	๘๙๔.๓๓	๗๕๗.๘๘
ทางเลือกที่ ๔ ร่วมลงทุนและแบ่งรายได้ (กนอ. ๓๐% เอกชน ๗๐%)			
ผลตอบแทนของ กนอ. ^๒	๒๘.๐๔	๑,๙๖๓.๔๗	๑,๗๖๐.๑๒
ผลตอบแทนของเอกชน ^๑	๘.๙๙	๑๒๘.๑๓	๖๘.๕๙
ทางเลือกที่ ๕ ร่วมลงทุนและแบ่งรายได้เทียบเคียงสัญญาเดิม			
ผลตอบแทนของ กนอ. ^๒	๕๘.๕๘	๔,๖๑๓.๕๖	๔,๒๑๓.๕๔
ผลตอบแทนของเอกชน ^๑	N/A ^๔	-๒,๓๗๘.๖๓	-๒,๒๕๑.๒๓

หมายเหตุ: ๑. ผลตอบแทนของเอกชนรวมค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว

๒. กนอ. จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ โดยคิดจากฐานรายได้ก่อนหักส่วนลดและค่าใช้จ่ายของเอกชน

๓. ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจากไม่มีเงินลงทุนในส่วนของเอกชน

๔. ไม่สามารถคำนวณได้ เนื่องจาก NPV มีค่าติดลบจำนวนมาก

ทั้งนี้ นอกเหนือจากการพิจารณาผลตอบแทนข้างต้น กนอ. ได้พิจารณาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต่างๆ เพื่อเลือกรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนที่เหมาะสม ประกอบด้วย ผลประโยชน์ของรัฐ ภาระงบประมาณ ความต่อเนื่องในการดำเนินงานของรัฐ ปัจจัยความเสี่ยงของรัฐในด้านรายได้และการบริหารจัดการ และให้คะแนนความเหมาะสมของแต่ละทางเลือก โดยจากผลคะแนนในการพิจารณาทางเลือกพบว่า ทางเลือกที่ ๓ เป็นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดและมีคะแนนสูงสุดเป็นอันดับหนึ่ง เมื่อพิจารณาภาระงบประมาณ ความเสี่ยงด้านรายได้และการบริหารจัดการ ทางเลือกที่ ๓ จะสามารถสร้างผลการดำเนินงานที่ดีเนื่องจากการให้เอกชนผู้เชี่ยวชาญร่วมลงทุนและลดความเสี่ยงของ กนอ. ในด้านการบริหารจัดการอีกทั้ง กนอ. จะมีรายรับอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอตลอดอายุสัญญาโครงการฯ และรับความเสี่ยงน้อยจากการเปลี่ยนแปลงของตลาด ซึ่งแตกต่างจากทางเลือกที่ ๔ ที่มีคะแนนเป็นอันดับสอง โดย กนอ. จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ผันแปรไปตามผลประกอบการของท่าเทียบเรือเพียงอย่างเดียว หากท่าเทียบเรือมีผลประกอบการที่ต่ำลงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย จะส่งผลให้ กนอ. ได้รับผลกระทบในส่วนนี้ไปด้วย อีกทั้ง จากผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชนที่ผ่านมา เอกชนให้ความสนใจกับทางเลือกที่ ๓ นอกจากนี้ กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงในเชิงบวกของตลาดการขนส่งสินค้าหรืออัตราส่วนลดค่าภาระ และส่งผลให้ท่าเทียบเรือมีผลประกอบการดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ กนอ. มีนโยบายในการปรับเพิ่ม Fixed Fee และส่วนแบ่งรายได้ผันแปรจากเอกชนเพิ่มขึ้น

โดยประมาณการผลตอบแทนที่ กนอ. จะได้รับจากโครงการฯ กนอ. เห็นว่า ทางเลือกที่ ๓ เป็นทางเลือกที่มีความเหมาะสมที่สุด โดยมีอัตราผลตอบแทนคงที่ ๑๕ ล้านบาทต่อปี และส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ ๕ ซึ่งจะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ ๙๓๗.๒๐ ล้านบาท และมีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR) ที่ร้อยละ ๒๒.๗๘ นอกจากนี้ กนอ. ยังได้มีการพิจารณาอัตราผลตอบแทนคงที่และผันแปรที่แตกต่างกันเป็นดังนี้

ทางเลือก		ผลตอบแทนของกนอ.		ผลตอบแทนของเอกชน	
ผลตอบแทนคงที่รายปี	ส่วนแบ่งรายได้ผันแปร	IRR	NPV (ล้านบาท)	IRR	NPV (ล้านบาท)
๔๐ ล้านบาท	๕%	๒๘.๓๙%	๑,๒๖๔.๓๗	๑๒.๙๘%	๖๓๒.๖๐
๔๐ ล้านบาท	๐%	๒๑.๘๒%	๘๖๓.๓๑	๑๕.๖๒%	๙๓๕.๔๕
๓๐ ล้านบาท	๕%	๒๖.๑๑%	๑,๑๓๓.๕๐	๑๓.๘๖%	๙๓๗.๓๐
๓๐ ล้านบาท	๐%	๑๙.๖๑%	๗๓๒.๔๕	๑๖.๔๘%	๑,๐๔๘.๑๔
๒๐ ล้านบาท	๕%	๒๓.๘๗%	๑,๐๐๒.๖๔	๑๔.๗๔%	๘๔๑.๙๙
๒๐ ล้านบาท	๐%	๑๗.๔๔%	๖๐๑.๕๘	๑๗.๓๓%	๑,๑๖๒.๘๓
๑๕ ล้านบาท	๕%	๒๒.๗๘%	๙๓๗.๒๐	๑๕.๑๘%	๘๙๔.๓๔
๑๐ ล้านบาท	๕%	๒๑.๖๙%	๘๗๑.๗๗	๑๕.๖๑%	๙๔๖.๖๘
(ไม่มี)	๕%	๑๙.๕๕%	๗๔๐.๙๑	๑๖.๔๘%	๑,๐๕๑.๓๘
(ไม่มี)	๓%	๑๗.๐๐%	๕๘๐.๔๘	๑๗.๕๑	๑,๑๗๙.๙๑

๔.๗ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

กนอ. ได้จัดทำเอกสารแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Statement หรือ EIS) สำหรับโครงการท่าเทียบเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดแล้วในเดือนสิงหาคม ๒๕๒๘ (ซึ่งผ่านการตรวจพิจารณาโดยกรมควบคุมสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยแล้ว) ซึ่งครอบคลุมถึงงานที่จะต้องมีการดำเนินการขนถ่ายสิ่งของทั้งหมด พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ของท่า และพื้นที่ในส่วนของท่าเทียบเรือ และพื้นที่เพื่อการขึ้นและลงสินค้า โดยครอบคลุมถึงการก่อสร้างและประกอบท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป จะมีความยาวของท่าประมาณ ๓๓๐ เมตร ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับในขณะที่มีการดำเนินโครงการแล้ว ซึ่ง กนอ. ได้มีหนังสือหารือประเด็นเกี่ยวกับ EIS โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้แจ้งว่า “หากข้อเท็จจริงเกี่ยวกับประเภทของท่าเทียบเรือที่ กนอ. ได้จัดทำไว้ตั้งแต่ปี ๒๕๒๘ มิได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแตกต่างไปจากเดิมที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำก็ไม่เข้าข่ายต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ขอให้ปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไปด้วย อย่างไรก็ตาม หากมีการขยายความยาวหน้าท่าหรือพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือให้มากขึ้นหรือมีการขุดลอกร่องน้ำ ตั้งแต่ ๑๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป หรือมีการขนถ่ายวัตถุอันตราย หรือกากของเสียอันตรายซึ่งเป็นสารก่อมะเร็งกลุ่ม ๑ มีปริมาณรวมกันในเดือนใดเดือนหนึ่งของรอบปี ตั้งแต่ ๒๕,๐๐๐ ตันต่อเดือนขึ้นไป หรือมีปริมาณรวมกันทั้งปี ตั้งแต่ ๒๕๐,๐๐๐ ตันต่อปีขึ้นไป กนอ. ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ ของประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ลงวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๑” และการเสนอโครงการฯ ของ กนอ. ที่มีวัตถุประสงค์ให้เอกชนพัฒนาตลอดจนบริหารและดำเนินกิจการท่าเทียบเรือนี้ มิได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงสร้างท่าเทียบเรือ ความยาวหน้าท่า และขนาดหน้าท่าให้แตกต่างไปจากเดิม โดยท่าเรือยังคงสามารถรองรับเรือขนาดไม่เกิน ๖๐,๐๐๐ DWT ทั้งนี้ ไม่มีการขุดลอกร่องน้ำตั้งแต่ ๑๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป และไม่มีการขนถ่ายวัตถุอันตรายหรือสารก่อมะเร็งกลุ่ม ๑ แต่อย่างใด ดังนั้น โครงการฯ จึงไม่เข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ โครงการฯ มีแนวทางการพัฒนาท่าเทียบเรือที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) โดยกฎระเบียบระหว่างประเทศที่บังคับเกี่ยวกับการป้องกันภาวะเรือนกระจก เช่น การควบคุมสารซัลเฟอร์หรือสารคาร์บอน เป็นต้น ทำให้ท่าเรือต่าง ๆ ต้องปรับตัว มีการเพิ่มการลงทุนเพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นท่าเทียบเรือปลอดมลพิษ (Green Port) เช่น สนับสนุนให้ปรับปรุงอาคาร/คลังสินค้าตามมาตรฐานอาคารสีเขียว (มาตรฐานการประหยัดพลังงาน) และอุปกรณ์ภายในท่าเทียบเรือ ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการควบคุมฝุ่นละอองและเสียงที่เกิดจากกิจกรรมขนถ่ายสินค้าและการปฏิบัติงานภายในท่าเทียบเรือ วางระบบบำบัดน้ำเสียและกำจัดของเสียจากท่าเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เป็นต้น

๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๒๙ วรรคแรก บัญญัติว่า “เมื่อสำนักงานเห็นว่าหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการมีความครบถ้วน ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน” และ มาตรา ๒๙ วรรค ๓ ที่บัญญัติว่า “เมื่อคณะกรรมการให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุน ให้คณะกรรมการแจ้งผลการพิจารณาให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอหลักการของโครงการร่วมลงทุนดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้ดำเนินโครงการร่วมลงทุนตามหลักกรณันั้นต่อไป”

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๗. การพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายฯ

๗.๑ สคร. ได้นำหลักการโครงการฯ เข้าที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คณะกรรมการนโยบายฯ) ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการของโครงการฯ และมอบหมายให้ กนอ. สร้างความชัดเจนต่อประเด็นความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด โดยหารือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว และให้ กนอ. แจ้งผลการดำเนินการดังกล่าวต่อ สคร. เพื่อรายงานคณะกรรมการนโยบายฯ ทราบก่อนที่จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.๒๕๖๒ ต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีข้อสังเกตเพิ่มเติม (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔) ดังนี้

๑. ประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจกระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ กนอ. โดย กนอ. ได้มีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเพื่อขอหารือในประเด็นดังกล่าว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แจ้งผลการพิจารณาโดยสรุปว่า วัตถุประสงค์ของ กนอ. ตามมาตรา ๖ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๕) พ.ศ.๒๕๖๒ ที่ให้อำนาจแก่ กนอ. ในการปรับปรุงที่ดินของ กนอ. เพื่อจัดให้มีและบริหารจัดการกิจการการขนส่งทางน้ำและท่าเรือที่จำเป็นหรือเป็นประโยชน์แก่กิจการของนิคมอุตสาหกรรม หรือผู้ประกอบการหรือผู้อยู่อาศัยในนิคมอุตสาหกรรม และเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไปของ กนอ. นี้เป็นโครงการที่จะดำเนินการในพื้นที่โครงการเดิมซึ่งอยู่ภายในเขตที่ดินของ กนอ. เพื่อให้มีความต่อเนื่อง กรณีจึงเป็นการดำเนินโครงการที่อยู่ในขอบเขตวัตถุประสงค์ของ กนอ. ตามมาตรา ๖ (๒) และสามารถร่วมดำเนินงานหรือร่วมกิจการกับบุคคลอื่นตามมาตรา ๖ (๕) แห่งพระราชบัญญัติเดียวกันได้ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๒. ประเด็นการบริหารจัดการกิจการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุด โดยที่การประกอบกิจการท่าเทียบเรือของโครงการนี้จะมีผลกระทบต่อหน่วยงานอื่นของรัฐที่ได้อนุญาต ให้สัมปทานหรือให้สิทธิแก่เอกชนเพื่อร่วมลงทุน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเฉพาะการประกอบกิจการท่าเรือประเภทขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จนเป็นเหตุให้ต้องมีการชดเชยรายได้ที่ลดลงจากการประมาณการที่เกิดจากการแข่งขันหรือไม่ อย่างไร โดย กนอ. ได้มีหนังสือถึงการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อขอหารือในประเด็นดังกล่าว

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) แจ้งผลการพิจารณาโดยสรุปว่า กทท. มีความกังวลในประเด็นที่ กนอ. ดำเนินกิจการท่าเทียบเรือสาธารณะ เพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ท่าเรืออุตสาหกรรมมาตาพุดที่มีการปรับปรุงพื้นที่หลังทำให้เป็นลานกองคอนเทนเนอร์ ศูนย์ซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ และการลงทุนในอุปกรณ์ยกขนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้สามารถดำเนินการขนส่ง - ขนถ่ายตู้สินค้า และสามารถรองรับเรือสินค้าบรรทุกตู้สินค้าได้ อาจทำให้สัดส่วนปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังในภาพรวมลดลง ซึ่งอาจทำให้การท่าเรือไม่ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากผู้ประกอบการ หรืออาจจะทำให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือใช้เป็นข้ออ้างในการขอปรับแผนธุรกิจหรือการขอปรับแผนการชำระผลประโยชน์ตอบแทน รวมถึงการฟ้องร้องหรือร้องเรียน ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้นอกจากนี้ การที่ กนอ. ขยายวัตถุประสงค์ให้ผู้เช่ารายเดิมสามารถรองรับสินค้าประเภท ตู้สินค้าระหว่างประเทศ จะส่งผลกระทบต่อการทำงานของท่าเรือแหลมฉบัง จึงอยากให้ กนอ. พิจารณาประกอบกิจการเฉพาะในการรับตู้สินค้าภายในประเทศเท่านั้น และการดำเนินกิจการขอให้เป็นลักษณะที่เป็นการส่งเสริมกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

กนอ. ได้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดให้ สคร. ทราบแล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๗)

๗.๒ คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มีมติรับทราบผลการดำเนินการตามมติคณะกรรมการนโยบายฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕ ของ กนอ. และให้ กนอ. นำข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ ในประเด็นการดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไปที่มีการขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยไม่ให้ส่งผลกระทบต่อหน่วยงานภาครัฐอื่นที่มีสัญญากับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือรายอื่นที่

ให้บริการในลักษณะเดียวกันในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อป้องกันข้อพิพาทอันอาจเกิดขึ้น รวมทั้งเพื่อให้การดำเนินการกิจการท่าเทียบเรือเป็นไปอย่างสอดคล้องและส่งเสริมกันไปประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๘)

๘. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

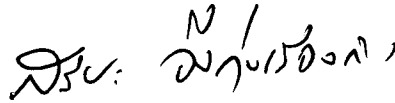
กระทรวงอุตสาหกรรม ขอนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๘.๑ อนุมัติให้ กนอ. ดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ โดย กนอ. จะมอบสิทธิให้เอกชนเพื่อดำเนินโครงการฯ และให้สิทธิแก่เอกชนเข้าใช้ทรัพย์สินเดิมของท่าเทียบเรือเพื่อดำเนินโครงการฯ รวมทั้งเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหาร ประกอบการทำท่าเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดย กนอ. ให้สิทธิสัมปทานระยะเวลาโครงการฯ ๓๐ ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) ซึ่งภาครัฐจะไม่มีภาระการลงทุนและไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชนซึ่งมีรูปแบบกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินในลักษณะของ Build – Operate – Transfer (BOT) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการ และแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้และรับความเสี่ยงด้านรายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด

๘.๒ มอบหมายให้ กนอ. กระทรวงอุตสาหกรรม และคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ของโครงการฯ รับข้อสังเกตของคณะกรรมการนโยบายฯ และความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๗ ไปพิจารณาประกอบการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จีรุงเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

โทร ๐ ๒๒๕๓ ๐๕๖๑ ต่อ ๑๔๒๒

โทรสาร ๐ ๒๖๕๐ ๐๒๑๒