



เร่งประมูลแหลมฉบัง 3

>> มาร์เก็ตติ้ง 2 ครั้ง ศึกษาข้อมูลออกที่ไออาร์ ส.ค.61

ท่าเรือแหลมฉบัง เดินหน้าประมูลท่าเรือ เฟส 3 ยันต้องทำมาร์เก็ตติ้งอีก 2 ครั้งก่อนที่ไออาร์ คลอด ส.ค.นี้ ต่างชาติ 60 ราย ให้ความสนใจ จึงโครงการ 1.3 แสนล้านบาท แต่ยังข้องใจผลตอบแทนคุ้มหรือไม่

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ถือเป็น 1 ใน 5 โครงการเร่งด่วนของการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรืออีอีซีที่มีความคืบหน้าเป็นลำดับ ซึ่งเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม ที่ผ่านมา ได้มีการจัดรับฟังความเห็นจากภาคเอกชน เพื่อศึกษารูปแบบการลงทุน (มาร์เก็ตติ้ง ชาร์ดิง) ครั้งที่ 1 ไปแล้ว โดยมีผู้สนใจเข้าร่วมงานกว่า 200 ราย ซึ่งครอบคลุมในหลายสาขาที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้บริหารท่าเรือ ผู้ให้บริการท่าเรือ กลุ่มนำเข้าและส่งออกสินค้า สถาบันการเงิน เป็นต้น

ร.ต.ต.มนตรี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เปิดเผยกับ "ฐานเศรษฐกิจ" ว่า ในการเปิดรับฟังความเห็นจากภาคเอกชนครั้งนี้ ได้รับความสนใจจากนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะนักลงทุนจากต่างประเทศกว่า 60 ราย จากประเทศต่างๆ เช่น ญี่ปุ่น ไต้หวัน คูโบ แคนาดา สิงคโปร์ ฝรั่งเศส โดยเฉพาะนักลงทุนจีนเข้ามาร่วมฟังจำนวนหลายราย เป็นต้น

โดยทางท่าเรือแหลมฉบัง ได้มีการชี้แจงนักลงทุนรับทราบถึงโครงการดังกล่าว แบ่งการดำเนินงาน เป็น 2 ส่วน ซึ่งส่วนแรกจะเป็นการลงทุนในส่วนของการท่าเรือ

แหลมฉบัง ในการจัดหาผู้ประมูลโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การถมทะเลราว 1.6 พันไร่ การขุดร่องน้ำ ระบบไฟฟ้า น้ำประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย โรงงานไฟฟ้า เป็นต้น รวมถึงความเป็นไปได้ของโครงการเพื่อสร้างการรับรู้ ดึงดูดความสนใจของเอกชน ในส่วนนี้ งบประมาณลงทุนคร่าวๆ ประมาณ 4 หมื่นล้านบาท ส่วนที่ 2 จะเป็นการประมูลจัดหาเอกชน ที่จะมาก่อสร้างท่าเรือและบริหารท่าเรือตามที่ทำเรือแหลมฉบังกำหนด รวมถึงการนำระบบการจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติมาใช้งานด้วย ใช้งบลงทุนคร่าวๆ ราว 8 หมื่นล้านบาท หรือทั้งโครงการราว 1.2-1.3 แสนล้านบาท

อย่างไรก็ตามจะมีการจัด มาร์เก็ตติ้ง ชาร์ดิง ครั้งที่ 2 ในเดือนมิถุนายน 2561 เกี่ยวกับรายละเอียด

นักลงทุน

ยังมีความกังวลว่าโครงการขนาดใหญ่จะคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3

1. ความยาวท่าเทียบเรือ 4,420 เมตร
2. ความลึกแอ่งจอดเรือ 18.5 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง
3. พื้นที่ท่าเรือ 1,600 ไร่
4. ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ท่า
5. ขีดความสามารถท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ล้านตู้ต่อปี
6. ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 4 ท่า
7. ขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า 7 ล้านตู้ต่อปี
8. ท่าเทียบเรือขนส่งรถยนต์ 1 ท่า
9. ขีดความสามารถรองรับรถยนต์ 1 ล้านคันต่อปี
10. รองรับขนาดเรือระวางขับน้ำไม่ต่ำกว่า 1 แสนตันต่อวัน
11. รองรับเรือบรรทุกสินค้า ระวางบรรทุกสูงถึง 15,000 ตู้

ในการพัฒนาโครงการ ความเสี่ยงของโครงการ และรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุน รวมทั้ง การจัดสรรหน้าที่และความรับผิดชอบ สิทธิประโยชน์ การจัดสรรความเสี่ยง และการแบ่งผลประโยชน์

ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชน เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคัดเลือกผู้มีความสนใจเบื้องต้น และครั้งที่ 3 ในเดือนกรกฎาคม 2561 เกี่ยวกับข้อกำหนดสำคัญในการคัดเลือกเอกชนและในร่างสัญญา



ร่วมทุน เพื่อจูงใจให้เอกชนที่จะเข้าร่วมประมูลมีความสนใจมากยิ่งขึ้น เมื่อรับฟังความเห็นทั้ง 3 ครั้งแล้ว จะนำมาปรับปรุงในรายละเอียด เพื่อจัดทำที่อาร์ในการประมูล ที่คาดว่าจะออกประกาศได้ในเดือนสิงหาคมปีนี้ และในเดือนพฤศจิกายน 2561 คาดว่า จะได้รับผู้ผ่านการคัดเลือก และเสนอคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเห็นชอบและลงนามในสัญญา และเริ่มก่อสร้างในปี 2562 แล้วเสร็จในปี 2568

ร.ต.ต.มนตรี กล่าวอีกว่า สำหรับการรับฟังความเห็นที่ผ่านมา นักลงทุนมองว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่ แต่การกำหนดอัตราค่าภาระ (Tariff) ในอัตราเดียวกันท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และ 2 จะมีความคุ้มค่าต่อการลงทุนหรือไม่ รวมถึงการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขให้นักลงทุนต่างชาติมีสัดส่วนการลงทุนเกินกว่า 49% ได้หรือไม่ ในส่วนนี้จะนำไปหารือเพื่อปรับปรุงหลักเกณฑ์ต่อไป

นอกจากนี้ นักลงทุนยังมีข้อกังวลกับเงื่อนไขสัญญา 30 ปี อาจจะสั้นเกินไป เพราะมีความไม่แน่นอนว่า จะมีการขยายท่าเทียบเรือในบริเวณใกล้เคียงเพิ่มขึ้นอีกหรือไม่ ซึ่งจะทำให้กระทบต่อผู้ลงทุน ในส่วนนี้ทางท่าเรือแหลมฉบัง ก็มีความกังวลในส่วนนี้เหมือนกัน และได้รายงานไปยังกระทรวงคมนาคมแล้วว่า จะมีมาตรการอย่างไรกำหนดออกมา ในการกำหนดดูแลไม่ให้นักลงทุนได้รับผลกระทบ เป็นต้น ■