

เปิดโมเดลท่าเรือแหลมฉบัง ดึงเอกชนร่วมทุน อีอีซี



• อนุญาต จันมาลี



บาลเร่งผลักดันโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เพื่อต่อ

ทอดการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกโดย มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา หากดำเนินการสำเร็จได้ตามเป้าหมายตั้งแต่ปี 2561-มิถุนายน 2564 จะช่วยดึงดูดการลงทุน 2.2 ล้านล้านบาท อีกทั้งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในประเทศ

ลุยแหลมฉบังเฟส 3

ล่าสุด “การทำเรือแห่งประเทศไทย” เร่งดำเนินการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 เนื่องจากเป็น 1 ในโครงการที่อยู่ในโครงสร้างพื้นฐานหลักของอีอีซี โดยที่ผ่านมาโครงการดังกล่าวพบว่าใช้ระยะเวลาดำเนินการค่อนข้างนาน เนื่องจากในช่วงที่มีการเปิด

ประมูลนั้นมียักษ์ใหญ่ที่สนใจเข้ายื่นซองข้อเสนอรวม 2 ราย ได้แก่ กลุ่มกิจการร่วมค้า NCP และกลุ่มกิจการร่วมค้า GPC โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า GPC ผ่านเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติเบื้องต้นและข้อเสนอทางเทคนิคตามที่กำหนดใน RFP ขณะที่กลุ่มกิจการร่วมค้า NCP ไม่ผ่านการพิจารณาคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ เนื่องจากเอกสารในส่วนสัญญาการร่วมค้าที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลใหม่ของกลุ่มฯ ไม่ครบถ้วนและไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน RFP หรือเอกสารคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ เป็นเหตุให้กลุ่มกิจการร่วมค้า NCP ได้ยื่นฟ้องต่อศาลปกครอง ส่งผลให้การเปิดให้บริการของโครงการฯ ล่าช้า 2 ปี

ผลตอบแทน 8.7% มีเงิน

เรือโทกมลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เปิดเผยว่าความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ท่าเรือ F ล่าสุดที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบให้กทท. ลงนามสัญญา ร่วมกับกลุ่มกิจการร่วมค้า GPC

ประกอบด้วย บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK) บริษัท ไซนา ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด โดยการท่าเรือฯ ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนทางการเงินขั้นต่ำเป็นค่าสัมปทานคงที่เท่ากับมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่ 29,050 ล้านบาท และค่าสัมปทานผันแปรที่ 100 บาทต่อที่.อี.ย. และกิจการร่วมค้า GPC จะต้องสมทบเงินเข้ากองทุนเยียวยาความเสียหาย ในอัตรา 5,000 บาทต่อไร่ต่อปี นับตั้งแต่เริ่มประกอบการ เบื้องต้นอยู่ระหว่างเสนอขายกรมธนารักษ์อนุมัติ เป็นประธานในการลงนามสัญญา คาดว่าจะลงนามสัญญาได้ภายในเดือนพฤศจิกายนหรือธันวาคมนี้ และเปิดให้บริการภายในปี 2568 หากมีการลงนามร่วมลงทุนในสัญญาแล้ว เบื้องต้นเอกชนต้องชำระเงินสดค่าธรรมเนียมการทำสัญญาวงเงิน 120 ล้านบาท และหลักทรัพย์ค้ำประกันวงเงิน 4,000 ล้านบาท โดยใน 2 ปี แรกหลังจากเปิดให้บริการเอกชนต้องชำระเงินตามสัญญา วงเงิน 70-80 ล้านบาท และในปีต่อไปต้องชำระเงิน

เฉลี่ย 2,500 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน 35 ปีรัฐจะได้ผลตอบแทนมูลค่า 87,400 ล้านบาท

ทั้งนี้ กทท. ได้ดำเนินการจัดทำสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างโครงการฯ ส่วนที่ 1 งานก่อสร้างงานทางทะเลกับกิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซีวงเงินรวม 21,320 ล้านบาท เบื้องต้น กทท. ได้มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (NTP) แก่กิจการร่วมค้า ซีเอ็นเอ็นซี เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างขออนุญาตก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำและการนำเข้าเครื่องจักรจากต่างประเทศ คาดว่าจะดำเนินการขออนุญาตแล้วเสร็จภายในเดือนพฤศจิกายน 2564 หลังจากได้รับการอนุญาตแล้วจะเริ่มดำเนินการงานทางทะเลทันที

ขณะที่ส่วนที่ 2 การก่อสร้างถนนและสะพาน กทท. อยู่ระหว่างพิจารณาจัดทำเอกสารการประกวดราคา (ทีโออาร์) คาดว่าจะเปิดประมูลได้เร็วๆ นี้ ส่วนที่ 3 งานระบบรางและยานรถไฟและส่วนที่ 4 งานติดตั้งระบบและเครื่องจักรจะเร่งดำเนินการต่อไป เพื่อรองรับ

งานก่อสร้างท่าเทียบเรือและ
โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือตู้
สินค้า ท่าเรือเนกประสงค์ ท่าเรือ
ชายฝั่ง ท่าเรือบริการ ซึ่งจะดำเนิน
การต่อไปในอนาคต

เปิดบริการปี 68

หากผู้รับเหมาดำเนินการ
ขุดลอกและถมทะเล แล้วเสร็จตาม
แผนหลังจากนั้น กทท.จะมีหนังสือ
แจ้งเริ่มงาน (NTP) เพื่อส่งมอบ
พื้นที่ให้เอกชนหรือกลุ่มกิจการร่วม
ค้า GPC ดำเนินการก่อสร้างหน้า
ท่าของท่าเทียบเรือ รวมถึงระบบ
การจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ
เพื่อให้ทันเปิดให้บริการภายในปี
2568

นอกจากนี้หลังจากการ
เปิดให้บริการโครงการท่าเรือแหลม
ฉบัง เฟส 3 ในส่วนของท่าเรือ F1
และท่าเรือ F2 จะทำให้ปริมาณตู้
สินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้านตู้ต่อปี โดยใน
ปี 2573 ทางกทท.มีแผนจะเปิด
ประมูลโครงการท่าเรือแหลมฉบัง
ในส่วนของท่าเรือ E วงเงิน 25,000
ล้านบาท ในรูปแบบการลงทุน
ระหว่างรัฐและเอกชน (PPP)

โดยแบ่งพื้นที่เป็นท่าเรือ
E1 และท่าเรือ E2 เพื่อรองรับ
ปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 4 ล้านตู้ต่อปี
ทำให้ท่าเรือ E สามารถรองรับ
ปริมาณตู้สินค้าไม่ต่ำกว่า 18 ล้าน
ตู้.อี.ยู จากเดิมที่ท่าเรือแหลมฉบัง
มีปริมาณตู้สินค้าในปี 64 อยู่ที่ 11
ล้านตู้.อี.ยู โดยกทท.จะดำเนินการหา
ผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ต่อไป ส่วน
ท่าเรือ E0 วงเงิน 5,000 ล้านบาท
เบื้องต้นกทท.จะนำพื้นที่ดังกล่าว
ไปใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือขนส่ง
หรือท่าเรือโดยสาร เนื่องจากพื้นที่
บริเวณนี้สามารถจอดท่าเทียบเรือ
ได้ 2 ลำ

เรือไทยทรา นา โมกขาว
รองผู้อำนวยการการท่าเรือแห่ง
ประเทศไทย สายบริหารการเงิน
และกลยุทธ์องค์กร รักษาการแทน
ผู้อำนวยการการท่าเรือแห่ง
ประเทศไทย (กทท.) กล่าวว่า
โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่
1 (เฟส 1) ในส่วนของท่าเทียบเรือ
B ที่หมดอายุสัญญาสัมปทานในปี

2563 และได้รับการต่อสัญญาใหม่
อีก 5 ปีถึงปี 2568 นั้น ปัจจุบัน
กทท.ได้จ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินการ
ศึกษาแผนและรูปแบบการลงทุน
ซึ่งจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่าง
ภาครัฐและเอกชน (Public Private
Partnership หรือ PPP) ภายใต้
พ.ร.บ. ร่วมลงทุนฯ พ.ศ. 2562

ขณะเดียวกันการดำเนิน
การศึกษาแผนการลงทุนนั้นจะต้อง
ศึกษาถึงแนวโน้มตลาดโลกว่ามี
ปริมาณเรือเพิ่มขึ้นมากน้อยอย่างไร
รูปแบบการลงทุนว่าจะเป็นในรูป
แบบ PPP - Gross Cost หรือ รูป
แบบการลงทุนแบบ PPP Net Cost
ซึ่งคาดว่าจะผลการศึกษาจะแล้วเสร็จ
ในปี 2565 หลังจากนั้นก็จะดำเนิน
การในขั้นตอนการประกวดราคา
คาดว่าจะสามารถประกวดราคาได้
ในปี 2565 - 2566 เพื่อให้ได้เอกชน
เข้ามาลงทุนสัมปทานได้ต่อเนื่อง
หลังจากหมดอายุสัญญาสัมปทาน
ในปี 2568

สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง
ในส่วนของท่าเทียบเรือ B นั้น แบ่ง
เป็นท่าเทียบเรือ B1 ท่าเทียบเรือ
B2 ท่าเทียบเรือ B3 ท่าเทียบเรือ
B4 และท่าเทียบเรือ B5 แต่ที่จะ
ต้องประกวดราคาใหม่เป็นท่าเทียบ
เรือ B1-B4 โดยท่าเทียบเรือ B3
นั้น บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์
เทอร์มินัล 1 จำกัด เป็นผู้สัมปทาน
รายเดิม ส่วนท่าเทียบเรือ B2 บริษัท
เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์
มินัล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้
สัมปทานรายเดิม ท่าเทียบเรือ B3
นั้น บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง
เทอร์มินัล จำกัด (ESCO) เป็นผู้
สัมปทานรายเดิม และท่าเทียบเรือ
B4 บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด เป็น
ผู้สัมปทานรายเดิม ทั้งนี้การประกวด
ราคาสัมปทานใหม่นั้นก็ต้องพิจารณา
ว่าจะเป็นสัญญาเดี่ยว หรือแบ่ง
ออกเป็นหลายสัญญาเหมือนปัจจุบัน

คงต้องจับตาดูว่าโมเดล
ท่าเรือแหลมฉบังจะสามารถดำเนิน
การได้ตามแผนที่วางไว้หรือไม่ หาก
สามารถดำเนินการได้จะช่วยกระตุ้น
ให้เกิดการลงทุนในพื้นที่อีอีซีได้
อย่างต่อเนื่อง 🟢