

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 18 กรกฎาคม 2565

ประเด็นเศรษฐกิจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ COVID - 19 และกระทรวงการคลัง

1. เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) เสนอดังนี้

อนุมัติให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ดำเนินโครงการบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป ตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โดย กนอ. จะมอบสิทธิให้เอกชนเพื่อดำเนินโครงการฯ และให้สิทธิแก่เอกชนเข้าใช้ทรัพย์สินเดิมของท่าเทียบเรือเพื่อดำเนินโครงการฯ รวมทั้งเอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหาร ประกอบการทำเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดย กนอ. ให้สิทธิสัมปทานระยะเวลาโครงการฯ 30 ปี นับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) ซึ่งภาครัฐจะไม่มีภาระการลงทุน และไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชนซึ่งมีรูปแบบกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินในลักษณะของ Build – Operate – Transfer (BOT) โดยเอกชนจะโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาโครงการ และแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost โดยเอกชนเป็นผู้จัดเก็บรายได้ และรับผิดชอบต่อรายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะเพื่อขนถ่ายสินค้าทั่วไป และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด

สาระสำคัญของเรื่อง

1. ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ตั้งอยู่ที่ตำบลมาบตาพุด จังหวัดระยอง และให้บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลายประเภท โดยเฉพาะสินค้าประเภทของเหลว ก๊าซธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และสินค้าเทกอง ท่าเรือมาบตาพุด มีผู้ประกอบการ จำนวน 12 ราย (ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ จำนวน 9 ราย และผู้ให้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะ จำนวน 3 ราย) โดยเรื่องนี้เป็นกรณีท่าเทียบเรือสาธารณะของบริษัท ไทย คอนเน็คทिवิตี เทมินอล จำกัด ซึ่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้จัดทำสัญญากับบริษัทดังกล่าวเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2535 (ดำเนินการก่อนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2535 และ พ.ศ. 2556) เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ซึ่งที่ผ่านมาให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป (เช่น เหล็ก ไม้) และสินค้าเทกอง (เช่น แร่โพแทช สำหรับผลิตปุ๋ย) เป็นหลัก โดยยังไม่เคยมีผู้ใช้บริการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มาก่อน เนื่องจากท่าเทียบเรือดังกล่าวไม่มีอุปกรณ์ เครื่องมือ และการให้บริการที่สนับสนุนการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่เพียงพอ (เช่น เครนยกตู้คอนเทนเนอร์ บริการซ่อมตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น) โดยท่าเทียบเรือดังกล่าวจะครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาในวันที่ 16 กันยายน 2565

2. เพื่อให้การดำเนินการท่าเทียบเรือดังกล่าวเป็นไปอย่างต่อเนื่อง กนอ. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การบริหารจัดการท่าเทียบเรือสาธารณะดังกล่าว เพื่อเสนอโครงการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งจากผลการศึกษา กนอ. ควรมีการพัฒนาให้เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์เช่นเดิม โดยเพิ่มเติมการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (เช่น ติดตั้งเครนยกตู้คอนเทนเนอร์บริเวณท่าเทียบเรือ การให้บริการซ่อมและทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์ การพัฒนาพื้นที่ลานตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น) เพื่อให้มีผู้ประกอบการและสายเรือมาใช้บริการขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือแห่งนี้เพิ่มมากขึ้น และเพื่อลดระยะทางขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์จากนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 ได้มีมติเห็นชอบในหลักการการร่วมลงทุนดังกล่าวแล้ว โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

หัวข้อ	สาระสำคัญ				
รูปแบบในการพัฒนาท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ที่มีการให้บริการขนถ่ายทั้งสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าตู้คอนเทนเนอร์				
รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน	รูปแบบการร่วมลงทุนเป็นดังนี้ <table> <tr> <th>หน้าที่ของรัฐ</th><th>หน้าที่ของเอกชน</th></tr> <tr> <td> - ให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชน คู่สัญญาในการดำเนินการฯ และเข้าใช้ทรัพย์สินเดิม - ภาครัฐไม่มีภาระการลงทุน และไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชน </td><td> - เอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหาร ประกอบการทำเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด และจัดสรรผลตอบแทนให้กับ กนอ. ตามที่ตกลงไว้ (PPP Net Cost) - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลา [Build – Operate – Transfer (BOT)] </td></tr> </table>	หน้าที่ของรัฐ	หน้าที่ของเอกชน	- ให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชน คู่สัญญาในการดำเนินการฯ และเข้าใช้ทรัพย์สินเดิม - ภาครัฐไม่มีภาระการลงทุน และไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชน	- เอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหาร ประกอบการทำเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด และจัดสรรผลตอบแทนให้กับ กนอ. ตามที่ตกลงไว้ (PPP Net Cost) - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลา [Build – Operate – Transfer (BOT)]
หน้าที่ของรัฐ	หน้าที่ของเอกชน				
- ให้สิทธิร่วมลงทุนแก่เอกชน คู่สัญญาในการดำเนินการฯ และเข้าใช้ทรัพย์สินเดิม - ภาครัฐไม่มีภาระการลงทุน และไม่มีภาระสนับสนุนทางการเงินให้แก่เอกชน	- เอกชนจะเป็นผู้ดำเนินการบริหาร ประกอบการทำเทียบเรือ ลงทุนในทรัพย์สินใหม่ และบำรุงรักษาทรัพย์สินของโครงการฯ โดยรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานทั้งหมด และจัดสรรผลตอบแทนให้กับ กนอ. ตามที่ตกลงไว้ (PPP Net Cost) - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ลงทุนใหม่ให้แก่ กนอ. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลา [Build – Operate – Transfer (BOT)]				
ผลตอบแทนของ กนอ.	(1) ค่าเช่าพื้นที่หน้าท่าและหลังท่า (2) ผลประโยชน์คงที่ 15 ล้านบาท ในปีแรก และปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุก 5 ปี (3) รายได้จากค่าภาระเรือเข้าท่าทั้งหมด (Port Dues) (4) ส่วนแบ่งรายได้จากการดำเนินกิจการที่ยกเว้นค่าภาระเรือเข้าท่า (Non – Port Dues) ร้อยละ 5				
ระยะเวลาโครงการฯ	30 ปี				
ประมาณการเงินลงทุน	3,221.64 ล้านบาท (เงินลงทุนภาครัฐ* 963.66 ล้านบาท) และเงินลงทุนภาคเอกชน 2,257.98 ล้านบาท)				
ผลตอบแทน	- ผลตอบแทนด้านการเงิน : มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Project NPV) 2,234.93 ล้านบาท - ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ : มูลค่าปัจจุบันสุทธิทางเศรษฐศาสตร์ (Economic NPV) 2,872.04 ล้านบาท)				

* เงินลงทุนของภาครัฐในที่นี้เป็นการลงทุนด้วยสินทรัพย์ที่มีอยู่ของโครงการเดิม ดังนั้น จึงไม่มีกระแสเงินสดจ่ายสำหรับการลงทุนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กนอ. เห็นว่า สินทรัพย์ที่มีอยู่ของ กนอ. และมูลค่าการให้สิทธิดังกล่าวเสมือนเป็นการลงทุนของ กนอ. เนื่องจากเมื่อ กนอ. ให้สิทธิเหล่านี้แก่เอกชน กนอ. จะไม่สามารถดำเนินการหรือสร้างรายได้ใด ๆ ในพื้นที่นั้นได้ การนำสินทรัพย์ที่เหลืออยู่และมูลค่าการให้สิทธิคิดเป็นการลงทุนของ กนอ. จึงเป็นการคำนวณในเชิงเปรียบเทียบถึงมูลค่าที่ กนอ. ต้องลงทุนและมูลค่าที่ กนอ. จะได้รับตลอดอายุสัญญา

2. เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 รวมจำนวน 7,516.909 ล้านบาท และให้กระทรวงการคลัง (กค.) เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ในการกู้เงิน

สาระสำคัญ

คค. เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ ขสมก. กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 วงเงิน 7,516.909 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระค่าเชื้อเพลิง ค่าเหมาซ่อม และเป็นเงินสดหมุนเวียนเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน โดยให้ กค. เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้และกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ในการกู้เงิน ซึ่งการกู้เงินของ ขสมก. ในครั้งนี้ จะทำให้สามารถประหยัดค่าดอกเบี้ยค้างชำระได้ปีละ 180.955 ล้านบาท หรือร้อยละ 81.78 ต่อปี (หากไม่กู้เงินเพื่อชำระหนี้ดังกล่าว จะต้องชำระดอกเบี้ยค้างชำระ จำนวน 221.279 ล้านบาท/ปี) โดย กค. สำนักงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้วเห็นชอบ