



เรื่อง โครงการทำเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2

กราบเรียน ประธานกรรมการ ป.ป.ช.

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนารายงานการประชุมสภาผู้แทนราษฎร วันที่ 30 กันยายน 2547
 2. สำเนาเอกสารข้อเสนอทางเทคนิคของบริษัท **HUTCHISON PORT HOLDING LIMITED**
 3. สำเนาเอกสารรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ธันวาคม 2546
 4. เปรียบเทียบค่าสัมปทานระหว่างข้อเสนอของบริษัท **HUTCHISON** และรายงานการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา

ข้าพเจ้า นายกอร์ปศักดิ์ สภาวสุ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรระบบบัญชีรายชื่อ พรรคประชาธิปัตย์ ได้ตั้งกระทู้สดสอบถาม ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีถึงความโปร่งใสในการคัดเลือกบริษัทเอกชนร่วมลงทุนก่อสร้างบริหารและประกอบการทำเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 และ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้นายสุริยะ จีรุงเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมตอบกระทู้แทน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2547 แล้วนั้น

ข้าพเจ้ามีความเห็นว่าคำตอบของ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในประเด็นคำถามหลัก 3 ข้อไม่ชัดเจนและน่าจะทำให้เกิดความเข้าใจได้ว่าคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบอนุมัติโครงการโดยอาจไม่ได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้อง ในการพิจารณาข้อเสนอของอนุมัติโครงการของกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากการออกสัมปทานของรัฐให้เอกชนถือเป็นโครงการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งยวด เพราะเป็นข้อผูกพันที่รัฐบาลไทยจะต้องมีสัญญาผูกพันกับนักลงทุนภาคเอกชน เป็นระยะเวลาถึง 30 ปี การดำเนินการพิจารณาคัดเลือกจำเป็นต้องโปร่งใส และผู้บริหารจะต้องรักษามลประโยชน์ของประเทศให้มากที่สุด

ประเด็นสำคัญที่ได้มีการสอบถาม และไม่มีคำตอบที่ชัดเจนมีดังนี้

1. ระยะเวลาการพิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ

ข้าพเจ้าได้สอบถามถึงระยะเวลาในการพิจารณาว่า การทำเรือแห่งประเทศไทยออกประกาศเชิญชวนให้เอกชนที่สนใจยื่นซองประกวดข้อเสนอในวันที่ 1 กันยายน 2547 และกระทรวงคมนาคมเสนอขอ ครม. อนุมัติให้สัมปทานแก่บริษัท HUTCHISON เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2547 รวมเวลาทั้งสิ้นเพียง 3 สัปดาห์ ซึ่ง ฯพณฯ รัฐมนตรียอมรับว่าบริษัทฯ ผู้สนใจได้ยื่นซองข้อเสนอเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2547 และคณะกรรมการได้พิจารณาข้อเสนอและให้ความเห็นชอบเลือกบริษัทฯ ที่ชนะการประมูลเมื่อวันที่ 17 กันยายน โดยใช้เวลาประมาณ 2 สัปดาห์ ฯพณฯ ได้ชี้แจงเหตุผลถึงความรวดเร็วในการดำเนินการว่ามีประสิทธิภาพในการบริหารที่ดี ไม่ล่าช้าเหมือนในอดีต

โครงการนี้มีผลประโยชน์ที่เอกชนจะต้องจ่ายเป็นค่าตอบแทนให้กับรัฐฯในรูปของสัมปทาน เป็นระยะเวลานานถึง 30 ปี และผลตอบแทนมีมูลค่ากว่า 60,000 ล้านบาท กระทรวงคมนาคมควรใช้เวลาในการพิจารณาให้รอบคอบมากกว่านี้โดยไม่จำเป็นต้องเร่งรัดให้แล้วเสร็จภายใน 10 กว่าวัน

2. กติกาการให้คะแนนผู้เสนอโครงการ

การทำเรือแห่งประเทศไทยได้กำหนดกติกาการพิจารณาข้อเสนอการลงทุน โดยให้ผู้สนใจยื่นซองประกวดราคา 2 ซอง ได้แก่ ข้อเสนอด้านเทคนิค 1 ซอง และข้อเสนอด้านราคา 1 ซอง และมีการพิจารณาให้ น้ำหนักการพิจารณาคะแนนข้อเสนอทางเทคนิคถึงร้อยละ 80 และน้ำหนักการพิจารณาคะแนนข้อเสนอด้านราคาเพียงร้อยละ 20

การกำหนดกติกาดังกล่าวเป็นเรื่องที่ไม่ถูกต้อง ขั้นตอนปกติที่หน่วยราชการใช้ดำเนินการในการพิจารณาข้อเสนอโครงการจะมีการพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคก่อน เมื่อบริษัทผู้เสนอรายได้ผ่านขั้นตอนดังกล่าว คณะกรรมการก็จะเปิดซองข้อเสนอด้านราคาเฉพาะของรายนั้นๆ และนำข้อเสนอมาเปรียบเทียบ เพื่อให้ได้ผู้เสนอที่ให้ผลประโยชน์ทางการเงินสูงสุด เพราะใช้เป็นมาตรฐานได้ว่า เมื่อผู้เสนอผ่านข้อเสนอทางเทคนิคแล้ว ก็มีความสามารถเท่ากันในการที่จะดำเนินโครงการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ได้

การพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิค เป็นเพียงข้อเสนอที่เป็นเอกสาร การให้คะแนนจะใช้ดุลยพินิจเป็นหลัก เกิดความไม่เป็นธรรมได้มาก จึงไม่ควรให้นำหนักในการพิจารณาถึงร้อยละ 80

ในประเด็นนี้ ฯพณฯ รัฐมนตรี กล่าวว่าเป็นนโยบายของรัฐบาลที่จะไม่ให้ความสำคัญกับรายได้ค่าสัมปทานเป็นหลัก

3. การเปิดซองราคา

กติกากการยื่นเสนอซองประมูล 2 ซอง ในการประมูลโครงการสัมปทานท่าเรือแหลมฉบังนี้ ปรากฏว่ามีผู้สนใจประมูล 3 กลุ่ม ด้วยกัน โดยกลุ่มบริษัท **DUBAI PORT** ไม่ผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคเพียงรายเดียว ทำให้คณะกรรมการไม่เปิดซองราคาและถือว่าตกไป

ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้กล่าวถึงบริษัท **DUBAI PORT** โดยที่ข้าพเจ้าไม่ได้สอบถาม และได้แถลงประกอบการตอบกระทู้สดของข้าพเจ้าว่าบริษัท **DUBAI PORT** เสนอผลตอบแทนเพิ่มให้การท่าเรือ 7,500 ล้านบาท ซึ่งเป็นประเด็นที่น่าสนใจเพราะถ้าไม่มีการเปิดซองราคาแล้ว ทำไม ฯพณฯ รัฐมนตรีถึงทราบราคาข้อเสนอของบริษัท **DUBAI PORT** ได้ ซึ่งสูงกว่าบริษัทที่คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบอนุมัติเกือบ 7 เท่า ข้อมูลนี้ ฯพณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้รายงานต่อคณะรัฐมนตรีระหว่างการนำเสนอหรือไม่

ข้อเท็จจริงในประเด็นนี้ คือ ในข้อเสนอทางเทคนิคของทุกกลุ่มบริษัท มีการระบุรายละเอียดว่าจะให้ผลตอบแทนทางการเงินแก่รัฐอยู่แล้ว จึงเป็นเรื่องแปลกที่กรรมการให้มีการเปิดซองที่ 2 เพราะถึงจะไม่เปิดซอง กรรมการก็จะทราบราคาอยู่แล้ว ดังเช่นที่ ฯพณฯ ได้เปิดเผยราคาของบริษัท

DUBAI PORT

4. ผลตอบแทนค่าสัมปทาน

โครงการสัมปทานขนาดใหญ่ที่มีมูลค่าสูงกว่า 5,000 ล้านบาท จะต้องเข้าสู่กระบวนการตาม พรบ. ร่วมทุน ซึ่งมีการกำหนดให้รัฐวิสาหกิจว่าจ้างที่ปรึกษาโครงการเพื่อการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ซึ่งการทำเรื่องแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้าง บริษัทวิศวกรที่ปรึกษา บริษัทโซติจินดา มูเชิล คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัทเอส.ซี.เอ็ม.บี จำกัด ให้ทำรายงานเมื่อเดือนธันวาคม 2546

ทีมที่ปรึกษาได้วิเคราะห์ถึงผลตอบแทนที่ผู้ลงทุน (เอกชน) พึงจะได้รับสำหรับโครงการขนาดใหญ่ ว่าน่าจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 12 และได้ใช้อัตราดังกล่าว เป็นตัวตั้งในการวิเคราะห์ถึงผลตอบแทนที่รัฐ พึงจะได้รับตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี คิดเป็นมูลค่าสัมปทานไว้ที่ 11,382 ล้านบาท (ข้อ 4.4.1.3)

ในประเด็นนี้ ข้าพเจ้ามีหลักฐานประกอบในการสอบถามว่าข้อเสนอของบริษัท HUTCHISON PORT ที่ ครม. อนุมัตินั้น ได้เสนอผลตอบแทนตลอดระยะเวลาสัมปทาน 30 ปี เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 60,808 ล้านบาท

การที่จะนำมาเปรียบเทียบว่าค่าสัมปทานที่บริษัทฯ เสนอสูงหรือต่ำกว่าข้อเสนอของทีมที่ปรึกษา จะต้องนำค่าสัมปทาน รวมตลอด 30 ปี มาคิดย้อนเป็นราคาปัจจุบันโดยใช้ส่วนลดในอัตราเดียวกับของทีมที่ปรึกษาคือ ส่วนลดร้อยละ 12. ต่อปี ซึ่งคำนวณได้ว่าค่าสัมปทานของบริษัท HUTCHISON PORT ที่จะเป็นผลตอบแทนให้กับรัฐ มีมูลค่ารวม 60,808 ล้านบาท คิดเป็นราคาปัจจุบันที่ 7,588 ล้านบาทเศษ ต่ำกว่ามูลค่าที่ทีมที่ปรึกษาประมาณการไว้ในราคา 4,000 ล้านบาท ถึง 11,382 ล้านบาท

ความเสียหายในส่วนนี้ ขบวนการรัฐมนตรีไม่ตอบ แต่ได้พูดถึงเรื่องของอัตราดอกเบี้ย ซึ่งไม่ได้เกี่ยวข้องกับปริมาณเปรียบเทียบราคาปัจจุบันของค่าสัมปทานแต่อย่างใด

จากเหตุผลดังกล่าวเบื้องต้น ข้าพเจ้าเชื่อว่าการประมูลโครงการสัมปทานให้เอกชนร่วมลงทุนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ มีการปฏิบัติที่ผิดปกติตั้งแต่การวางนโยบายรวมท่าเรือถึง 6 ท่า ให้เอกชนเพียงรายเดียวได้รับสัมปทาน การกำหนดกติกาการคัดเลือกที่ไม่โปร่งใสและเป็นกติกาที่ทำให้รัฐเสียหายเปรียบ ขบวนการคัดเลือกที่ใช้เวลาเพียง 2 สัปดาห์ ตลอดจนการตอบกระทู้สุดท้ายแสดงให้เห็นว่า น่าจะมีการทุจริตเกิดขึ้นและอาจจะไม่มีการนำเสนอข้อมูลอย่างครบถ้วนให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาทำให้เกิดความเสียหายกับประเทศได้

จึงเรียนมาเพื่อขอให้คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ได้โปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



นายกรปศักดิ์ สภาวสุ

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรระบบบัญชีรายชื่อ

พรรคประชาธิปัตย์