

ด่วนที่สุด
ที่ อก ๕๓๐๐/๑๗๕๔



ว. 105
ร. 20 ส. ๒
ก. 14-15 พ.

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 4124 กต
วันที่ 20 ส.ค. 2561 14.05

กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน และ การกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๘๑/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม
๒๕๖๑
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๓๖๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์
๒๕๖๑
๔. สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ
ภาคตะวันออก ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑
๕. บทสรุปผู้บริหารโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน
๖. แผนที่ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินที่ขอกำหนดเป็นพื้นที่ระเบียง
เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพิ่มเติม ๖๐๙.๕๐๐ ไร่
๗. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๖ ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย
๘. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อ ๗ ของประกาศคณะกรรมการนโยบาย

ด้วย กระทรวงอุตสาหกรรม ในฐานะกำกับดูแลสำนักงานเพื่อการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจ
พิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (โครงการรถไฟ
ความเร็วสูงฯ) และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม มาเพื่อคณะรัฐมนตรี
พิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและ
การประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่
ของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ (พ.ร.บ. การรถไฟฯ)
และประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ
เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๐ (ประกาศ
คณะกรรมการนโยบาย) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับกับการบริหารราชการกระทรวง
อุตสาหกรรมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ ๒/๒๕๖๐ ได้มีมติกำหนดให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย (โครงการภายใต้ EEC Project List)

๑.๒ เมื่อวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๑ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ แก้ไขเพิ่มเติมตามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องต่อสำนักงานเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกปร.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบาย พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๑.๓ เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ ได้มีมติรับทราบกรอบหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และให้นำไปรับฟังความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่ง ก่อนเสนอคณะกรรมการนโยบาย และคณะรัฐมนตรี

๑.๔ เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ รฟท. ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการรับฟังความเห็นจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และจัดส่งรายงานฉบับปรับปรุงให้ สกปร. เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบาย พิจารณาให้ความเห็นชอบหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๑.๕ เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตามข้อเสนอของ สกปร. และให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เข้าข่ายต้องดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยข้อ ๙ ที่กำหนดให้เสนอโครงการต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณ รายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการก่อหนี้ของโครงการด้วย ในกรณีที่โครงการ จะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณ รายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้เงินจากเงินกู้เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ เมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการแล้ว

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ ได้มีมติให้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปี ๒๕๖๑ โดยต้องออกประกาศเชิญชวนภายในสิ้นเดือนมีนาคม ๒๕๖๑ โดยภายใต้ประกาศ

/ คณะกรรมการ ...

คณะกรรมการนโยบาย กำหนดว่า รฟท. จะออกประกาศเชิญชวนได้ก็ต่อเมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ดังนั้นจึงเห็นสมควรเสนอเรื่องดังกล่าวเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยเร็ว

๔. สารสำคัญของหลักการของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ

สารสำคัญของหลักการของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ของ รฟท. ตามข้อ ๓ (ก) ของประกาศสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง รูปแบบและรายละเอียดของรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ พ.ศ. ๒๕๖๐ สรุปสารสำคัญของหลักการของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ได้ดังนี้

๔.๑ วัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ

๔.๑.๑ เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๔.๑.๒ เชื่อมต่อ ๓ ท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพฯ และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกคือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา แบบไร้รอยต่อ

๔.๑.๓ พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ และบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ท เรล ลิงก์ มักกะสัน ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร

๔.๒ ขอบเขตของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ประกอบด้วยโครงการแอร์พอร์ท เรล ลิงก์เดิม ช่วงพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการแอร์พอร์ท เรล ลิงก์ส่วนต่อขยายช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงพญาไท จำนวน ๑๐ สถานี และโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ ถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน ๕ สถานี รวมระยะทางประมาณ ๒๒๐ กม. ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๑ ชั่วโมง ด้วยบริการรถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี และใช้เวลาประมาณ ๑ ชั่วโมง ๔๐ นาที ด้วยบริการการเดินทางรถไฟแบบปกติจอดทุกสถานี ใช้ความเร็วรถไฟในเมือง (ดอนเมืองถึงสุวรรณภูมิ) สูงสุด ๑๖๐ กม.ต่อชม. และใช้ความเร็วรถไฟระหว่างเมือง (สุวรรณภูมิถึงอู่ตะเภา) สูงสุด ๒๕๐ กม. ต่อชม. ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๑๔๗,๐๐๐ คนต่อวัน ในปีที่เปิดให้บริการ

นอกจากนี้ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ยังประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีแอร์พอร์ท เรล ลิงก์ มักกะสัน ขนาดพื้นที่รวมประมาณ ๑๕๐ ไร่ เป็นสถานีศูนย์กลางการเดินทาง (หรือ Main Station for EEC Gateway) และพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ขนาดพื้นที่ประมาณ ๒๕ ไร่

ทั้งนี้ จากผลการศึกษาพบว่า โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ จะมีมูลค่าการลงทุนเริ่มต้นประมาณ ๒๒๔,๕๔๔.๓๖ ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนเริ่มต้น ๓ ส่วนหลัก

๔.๒.๑ เงินลงทุนระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอุตะเกา ประมาณ ๑๖๘,๗๑๘.๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

- ๑) ค่าเวนคืนที่ดิน ประมาณ ๓,๕๗๐.๒๙ ล้านบาท
- ๒) ค่าก่อสร้างงานโยธาและงานวางราง ประมาณ ๑๑๓,๓๐๓.๘๘ ล้านบาท
- ๓) ค่าก่อสร้างงานโยธาร่วมสำหรับโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงส่วนที่ต้องเพิ่มเติม (Missing Link) เพื่อสร้างอุโมงค์คลองแห้ง (Open Trench) ช่วงสถานีจิตรลดาและสำหรับโครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อถึงดอนเมืองของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือและโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ ๗,๒๑๐.๖๗ ล้านบาท

๔) ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรถไฟ ประมาณ ๒๔,๗๑๒.๐๐ ล้านบาท

๕) ค่าขบวนรถไฟฟ้า ประมาณ ๑๕,๔๙๑.๓๒ ล้านบาท

๖) ค่าที่ปรึกษาควบคุมและตรวจสอบ ประมาณ ๔,๔๒๙.๘๔ ล้านบาท

๔.๒.๒ เงินลงทุนการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ ประมาณ ๔๕,๑๕๕.๒๗ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ค่างานพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์มีกกะสัน ประมาณ ๔๐,๑๙๓.๒๖ ล้านบาท

๒) ค่างานพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ประมาณ ๓,๕๑๓.๐๑ ล้านบาท

๓) ค่าสาธารณูปโภค ปรับปรุงจราจร ทางเข้าออก และปรับปรุงสะพานล้อเลื่อนบริเวณมีกกะสัน ประมาณ ๑,๔๔๙.๐๐ ล้านบาท

๔.๒.๓ มูลค่าสิทธิการบริหารรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ประมาณ ๑๐,๖๗๑.๐๙ ล้านบาท

๔.๒.๔ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและการเงิน ระยะเวลาโครงการ ๕๐ ปี

๑) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ มีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ ๑๔.๑๙ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) ๕๐,๘๙๘ ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๑๒)

๒) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ร้อยละ ๔.๒ และมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิของโครงการ (NPV) (๗๗,๗๖๙) ล้านบาท (อัตราคิดลดที่ร้อยละ ๕)

๔.๒.๕ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

เมื่อวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายครั้งที่ ๓/๒๕๖๐ มีมติให้แบ่งการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน เป็น ๒ ระยะคือระยะที่ ๑ จากท่าอากาศยานดอนเมืองสิ้นสุดที่ท่าอากาศยานอุตะเกาเพื่อให้สามารถผ่านการพิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเร็ว และลดปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณนิคมอุตสาหกรรมปิโตรเคมีมาบตาพุด

/ และ...

และระยะที่ ๒ ช่วงต่อขยายจากท่าอากาศยานอุตะเกาไประยอง จันทบุรี ตราด โดยให้ รฟท. ร่วมกับ สกสศ. เร่งศึกษาเส้นทาง และออกแบบให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด

รฟท.อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-ระยอง ให้สอดคล้องกับนโยบายของคณะกรรมการนโยบาย นอกจากนี้ ในส่วนโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนต่อขยาย พญาไท-ดอนเมือง รฟท. ได้ปรับปรุงรายละเอียดโครงการที่ทำให้ต้องดำเนินการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ซึ่งปัจจุบัน รายงานดังกล่าวอยู่ระหว่างการพิจารณาของ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ทั้งนี้รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ทั้งหมดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯจะได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน

๔.๓ หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานของรัฐและเอกชนในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

รฟท. เสนอให้ใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดยกำหนดให้เอกชน รับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบ งานการก่อสร้าง งานการดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Operation-Maintenance: DBOM) และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ทั้งหมด

๔.๓.๑ หน้าที่และความรับผิดชอบของ รฟท.

- ๑) จัดหาและส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ
- ๒) จัดหาและให้เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน
- ๓) มอบสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ให้เอกชนร่วมลงทุน โดยจะให้สิทธิเอกชนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวเมื่อเอกชนชำระค่าสิทธิภายใน ๒ ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และระยะเวลาการมอบสิทธิโครงการนี้จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๔) มอบสิทธิดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๕) มอบสิทธิการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ให้เอกชน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๔.๓.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน

- ๑) มีหน้าที่ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

/ ๒) ...

๒) มีหน้าที่ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและหน้าที่ในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๓) มีหน้าที่นำส่งผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท.

๔) มีหน้าที่ในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ให้แก่ รฟท.

๕) หน้าที่อื่นของเอกชนตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุน

๔.๔ ระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับภาครัฐและประหยังบประมาณ โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และเอกชน ในระยะเวลาที่เหมาะสมคือ ๕๐ ปี ซึ่งมีรายละเอียดและเงื่อนไขดังต่อไปนี้

๔.๔.๑ ระยะการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ซึ่งได้แก่ งานการออกแบบและงานการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา ๕ ปี โดยเงื่อนไขรายละเอียดเกี่ยวกับการเริ่มต้นและการสิ้นสุดการนับระยะเวลาดังกล่าวเป็นไปตามที่ รฟท. และเอกชนจะตกลงกัน

๔.๔.๒ ระยะการดำเนินงานของโครงการและงานการบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา ๔๕ ปี โดยเงื่อนไขรายละเอียดเกี่ยวกับการเริ่มต้นและการสิ้นสุดนับระยะเวลาดังกล่าว เป็นไปตามที่ รฟท. และเอกชนจะตกลงกัน

๔.๕ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

๔.๕.๑ ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอุตะเกา โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate: BTO)

๔.๕.๒ ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build-Operate-Transfer: BOT)

๔.๖ การแบ่งผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชน

๔.๖.๑ รัฐจะมีรายได้จากค่ามอบสิทธิโครงการรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานีของโครงการให้แก่เอกชน ค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่

/ เพื่อ...

เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร ส่วนแบ่งสัดส่วนรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ รฟท. ตกลงกับเอกชน

๔.๖.๒ รัฐจะมีรายจ่ายจากค่าเวนคืนที่ดิน และเงินร่วมลงทุนรัฐกับเอกชน

๔.๖.๓ เอกชนจะมีรายได้จากค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และรายได้จากการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๔.๖.๔ เอกชนจะมีรายจ่ายจากค่าสิทธิโครงการรถไฟแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เงินลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและงานบำรุงรักษาของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ รายจ่ายจากการแบ่งรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ซึ่งเป็นไปตามอัตราที่ รฟท. ตกลงกับเอกชน และค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารบริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรล ลิงก์มีกเคสันและสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา

๔.๗ มาตรการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ทั้งการเงินและไม่ทางการเงิน

๔.๗.๑ มาตรการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ทางการเงิน ประกอบด้วย

๑) ค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน ไม่เกินจำนวนมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) ประมาณ ๑๑๙,๔๒๕.๗๕ ล้านบาท ซึ่งในการยื่นข้อเสนอการร่วมลงทุนเอกชนสามารถเสนอขอรับเงินร่วมลงทุนในจำนวนที่น้อยกว่านี้ได้ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในสัญญาร่วมลงทุนของ รฟท. กับเอกชน โดยแบ่งชำระเป็นรายปีหลังรถไฟความเร็วสูงเปิดบริการฯทั้งระบบแล้ว โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี โดยให้กำหนดเงื่อนไขการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน ตามผลการดำเนินงานเกณฑ์ประเมินผลผลิตที่เอกชนต้องส่งมอบ (Output Specification) ระดับในการบริการ (Level of Service) และระยะทางของการเดินรถไฟความเร็วสูงฯ เพื่อให้เอกชนเกิดแรงจูงใจในการบริการที่มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน ทั้งนี้กรณีมีเหตุจำเป็น อาจให้ทยอยจ่ายเงินดังกล่าวให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถไฟความเร็วสูงฯ บางส่วน โดยแบ่งจ่ายเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนตามระยะทางของการเดินรถไฟความเร็วสูงฯ โดยในกรณีดังกล่าว คณะกรรมการนโยบายจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๒) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน จำนวนประมาณ ๓,๕๗๐.๒๙ ล้านบาท

๓) ค่าใช้จ่ายที่รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ของ รฟท. จำนวนเงินประมาณ ๒๒,๕๕๘.๐๖ ล้านบาท

๔.๗.๒ มาตรการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ที่ไม่ต้องชำระด้วยตัวเงิน ประกอบด้วย

๑) การได้รับยกเว้นภาษีตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน (ระยะเวลา ๘ ปี)

๒) การได้รับสิทธิการดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๓) การได้รับสิทธิประโยชน์ตาม (ร่าง) พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.

๔.๗.๓ มาตรการสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ที่ไม่ต้องชำระด้วยตัวเงิน ในกรณีมีการต่อขยายโครงการระบบขนส่งที่เกี่ยวข้องในอนาคต รถไฟ. อาจพิจารณาให้สิทธิที่จะปฏิเสธก่อน (Right of First Refusal) แก่เอกชนที่ได้รับสิทธิเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สำหรับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินระยะที่ ๒ (สนามบินอู่ตะเภา-จังหวัดระยอง-จังหวัดจันทบุรี-จังหวัดตราด) และสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเสริม (Feeder System) เพื่ออำนวยความสะดวกรับส่งผู้โดยสารจากสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ไปยังสถานที่ชุมชน และเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศและประชาชน การให้สิทธิดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์และข้อจำกัดที่กำหนดไว้ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และต้องดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

๔.๘ การกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ ๒๒๐ กม. เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทั้งภายในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) และภูมิภาคอื่น อันจะส่งผลให้การเดินทางและขนส่งระหว่างจังหวัดในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก รวมถึงจังหวัดหรือภูมิภาคอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

แต่โดยที่ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สถานีดอนเมือง ถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ที่มีระยะทางยาวประมาณ ๖๐ กม. พื้นที่ประมาณ ๒,๔๐๐ ไร่ อยู่ภายนอกระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๐ (คำสั่ง คสช.) กรณีนี้จึงอาจมีปัญหว่าการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ในส่วนที่อยู่ภายในระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะถูกกำกับดูแลภายใต้คำสั่ง คสช. ในขณะที่โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ส่วนที่อยู่ภายนอกระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกจะต้องดำเนินการตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งแตกต่างจากคำสั่ง คสช. ดังกล่าว และอาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการดำเนินการ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และความสำเร็จของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ในภาพรวม

เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเกิดการบูรณาการ อันจะทำให้ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกและพื้นที่ต่อเนื่องมีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์และยั่งยืนในทุกมิติ และการอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอได้มาตรฐานสากลและมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงกัน คณะกรรมการนโยบายในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ วันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบให้กำหนดให้พื้นที่ของโครงการ

/ รถไฟ...

รถไฟความเร็วสูงฯ บางส่วนในจังหวัดสมุทรปราการและกรุงเทพมหานคร คือตั้งแต่สถานีดอนเมือง ถึงสุดเขต กรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ระยะทางประมาณ ๖๐ กม. มีพื้นที่ประมาณ ๒,๔๐๐ ไร่ เป็นพื้นที่ ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มเติม โดยให้เสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๖

๕. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๕.๑ ประกาศคณะกรรมการนโยบาย มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง คือ “ข้อ ๙ ในกรณี ที่โครงการใดจะต้องมีการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายของแผ่นดิน หรือจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้เพื่อ ใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ หรือมีกฎหมายกำหนดให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบายเห็นชอบหลักการของโครงการตามข้อ ๘ แล้วให้สำนักงานเสนอโครงการนั้น ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ และ/หรือวงเงินงบประมาณรายจ่ายหรือวงเงินกู้ที่จะใช้ในการ ก่อหนี้ของโครงการด้วย”

๕.๒ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ดังนี้

๕.๒.๑ “ข้อ ๓ กิจการดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค
(๑) การรถไฟ...”

๕.๒.๒ “ข้อ ๔ ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคเว้นแต่ จะได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรี”

๕.๒.๓ “ข้อ ๙ ให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจและหน้าที่เกี่ยวกับกิจการการรถไฟและ การเดินอากาศ”

๕.๓ พ.ร.บ. การรถไฟฯ มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง คือ “มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้” (๕) ลงทุนหรือร่วม ลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท และ (๙) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัท มหาชนจำกัด”

๕.๔ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียง เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก “ข้อ ๑ ในคำสั่งนี้ “ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” หมายความว่า พื้นที่ ในบริเวณจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และให้หมายความรวมถึงเขตจังหวัดอื่นที่ติดต่อหรือเกี่ยวข้อง ตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดเพิ่มเติมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี”

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ ๖ กำหนดว่า ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่ง รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้กระทรวงเจ้าสังกัด สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานของรัฐอื่นที่ เกี่ยวข้อง พิจารณาให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินงบประมาณ

/ รายจ่าย...

รายจ่ายของแผ่นดิน ให้สำนักงบประมาณหรือในกรณีที่โครงการนั้นจะต้องมีการใช้จ่ายเงินจากเงินกู้ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ พิจารณาให้ความเห็นด้วย โดยหน่วยงานข้างต้นพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่ขัดข้อง ในหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และมีข้อสังเกตสำคัญในประเด็นต่างๆ ได้แก่

๖.๑.๑ ควรกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟขนาดทางมาตรฐานของประเทศ เพื่อให้เกิดการเดินรถไฟเชื่อมโยงระหว่างโครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศทั้งหมด

๖.๑.๒ ควรกำหนดกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ให้สอดคล้องกับแผนการส่งมอบพื้นที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑.๓ ควรกำหนดกรอบระยะเวลาที่ชัดเจนของการเกิดขึ้นของโครงการอื่นที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ รวมถึงการเกิดขึ้นของโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภา

๖.๑.๔ ควรกำหนดแผนพัฒนาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟเพื่อการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และทำให้ รฟท. ได้รับผลประโยชน์ตอบแทนสูงสุดจากการพัฒนาพื้นที่นั้น

๖.๑.๕ ควรมุ่งเน้นให้เอกชนเสนอแผนการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟความเร็วสูง

๖.๑.๖ ควรกำหนดแนวทางการถ่ายโอนบุคลากรและสินทรัพย์ของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

๖.๑.๗ แนวทางการป้องกันความทับซ้อนของโครงการบางส่วนระหว่างโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง โครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ กับโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗

ทั้งนี้ รฟท. ได้นำความเห็นดังกล่าวไปปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ แล้ว

๖.๒ ประกาศคณะกรรมการนโยบาย ข้อ ๗ วรรคสอง กำหนดว่า ในกรณีที่โครงการจะต้องมีการให้เอกชนได้รับอนุมัติ อนุญาต สิทธิ สัมปทาน ใบอนุญาต ความเห็นชอบ หรือต้องจดทะเบียนหรือแจ้งต่อหน่วยงานของรัฐหรือคณะกรรมการตามกฎหมายหรือได้รับสิทธิประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมถึงได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน หรือใช้ที่ดินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของหน่วยงานของรัฐหรือที่ราชพัสดุ ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอเรื่องดังกล่าวพร้อมกับรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการและให้ความเห็นของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายด้วย โดยเพื่อดำเนินการดังกล่าว รฟท. ได้มีการจัดประชุมพร้อมกับผู้แทนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑๔ หน่วยงาน เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ เพื่อรับฟังความเห็นของหน่วยงานดังกล่าว โดยหน่วยงานดังกล่าวเห็นด้วยในหลักการที่จะให้ความร่วมมือเพื่อความสำเร็จของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตามที่ รฟท. ร้องขอ แต่ทั้งนี้ รฟท. จะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วย ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

๗. ความเห็นของคณะกรรมการนโยบาย

เมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ คณะกรรมการนโยบาย ได้พิจารณาหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ

๗.๑ คณะกรรมการนโยบาย ได้มีความเห็นในการประชุม ดังนี้

๗.๑.๑ ให้ รฟท. พิจารณารายละเอียดของการประกวดราคาและการทำสัญญากับเอกชนให้รอบคอบ โดยให้ รฟท. มีรายได้จากโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เพื่อนำไปชำระหนี้ของ รฟท. นอกจากนี้ ให้พิจารณามูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของการมีรถไฟความเร็วสูงที่เกิดขึ้น

๗.๑.๒ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาให้โครงการฯ สามารถต่อขยายเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายอื่นได้ รวมทั้งให้ รฟท. หาข้อตกลงกับเอกชนให้ระบบอาณัติสัญญาณของโครงการฯ สามารถเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงสายอื่นได้ เนื่องจากขณะนี้แนวเส้นทางจากสถานีบางซื่อ-ดอนเมือง มีข้อจำกัดของเขตทางรถไฟ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาการแก้ไขปัญหาในเชิงเทคนิค เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงสามารถใช้ทางร่วมกัน และประหยัดค่าก่อสร้างโครงการฯ

๗.๑.๓ การใช้คำว่า “รัฐให้เงินสนับสนุนโครงการฯ (หรือ Subsidy)” ทำให้ประชาชนเข้าใจผิดและคิดว่ารัฐเอื้อประโยชน์ให้เอกชน ซึ่งในความเป็นจริงจำนวนเงินดังกล่าวคือ “เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน” ซึ่งหากไม่มีการร่วมลงทุนจากเอกชน รัฐต้องลงทุนเองทั้งหมด เป็นภาระงบประมาณ ดังนั้นจึงขอให้ใช้คำว่า “เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน” จะมีความเหมาะสมมากกว่า

๗.๑.๔ ในกรณีนำที่ดินเอกชนมาใช้ประโยชน์ ควรพิจารณาความเป็นไปได้ในการกำหนดหลักเกณฑ์การเวนคืนที่ดิน โดยให้ประชาชนมีผลตอบแทนอย่างเหมาะสมและอาจพิจารณาให้ประชาชนเจ้าของที่ดินมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ของโครงการในอนาคต

๗.๒ คณะกรรมการนโยบาย ได้มีมติดังนี้

๗.๒.๑ เห็นชอบหลักการของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และให้ดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบาย โดยเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๗.๒.๒ เห็นชอบให้พื้นที่ของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมืองถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นพื้นที่ “ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

๗.๒.๓ เห็นชอบให้พื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตลอดแนวโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภาเป็น “เขตส่งเสริม” เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบตามข้อ ๗.๒.๒ โดยในการกำหนดใช้พื้นที่สถานีกลางบางซื่อ ให้กำหนดเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และให้ระบุรายละเอียดในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชน

๗.๒.๔ ขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนต้องเป็นรูปแบบประกวดราคาแบบนานาชาติ (International Bidding) ในกรณีที่รัฐมีมาตรการสนับสนุนการลงทุนเพิ่มเติมในภายหลังให้ รฟท. กระทรวงคมนาคม ไปพิจารณาการลดเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนในภายหลัง

๗.๒.๕ เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน ๒๒,๕๕๘.๐๖ ล้านบาท

๗.๒.๖ มอบให้ รฟท. กระทรวงคมนาคม พิจารณาละเอียดรอบคอบเพื่อให้โครงการฯ สามารถเชื่อมต่อการเดินทางรถไฟกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือ หรือโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐในการแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการและประหยัดค่าก่อสร้างโครงการฯ

๗.๒.๗ เห็นชอบให้ สกปรศ. เสนอ คณะรัฐมนตรี พิจารณออนุมัติให้ รฟท. ร่วมทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ

๗.๒.๘ มอบหมายให้ รฟท. กระทรวงคมนาคม สกปรศ. กระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของคณะกรรมการนโยบาย ไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๘. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

กระทรวงอุตสาหกรรม ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๘.๑ อนุมัติโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้า และขบวนรถไฟฟ้า ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการโดยรายละเอียดเป็นไปตามหลักการของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ตามข้อ ๔ ซึ่งคณะกรรมการนโยบายได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ทั้งนี้ ให้ รฟท. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการตามขั้นตอนของประกาศคณะกรรมการนโยบายโดยเคร่งครัดต่อไป

๘.๒ อนุมัติให้ รฟท. มีอำนาจร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกโดยรายละเอียดของการร่วมลงทุนอยู่ภายใต้หลักการของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ที่ได้อนุมัติไว้ในข้อ ๘.๑

๘.๓ อนุมัติค่างานที่เกี่ยวข้องกับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ในกรอบวงเงินจำนวน ๓,๕๗๐.๒๙ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้ รฟท. ตามความจำเป็นและเหมาะสมต่อการใช้จ่ายเงินจริงต่อไป

๘.๔ อนุมัติกรอบเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน ในวงเงินไม่เกิน ๑๑๙,๔๒๕.๗๕ ล้านบาท ที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญาร่วมลงทุน โดยทยอยจ่ายให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดิน

/ รถไฟ...

รถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ทั้งระบบแล้ว และแบ่งจ่ายเป็นรายปี โดยกำหนดระยะเวลาแบ่งจ่ายไม่ต่ำกว่า ๑๐ ปี โดยให้กำหนดเงื่อนไขการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน ตามผลการดำเนินงาน เกณฑ์ประเมินผลผลิตที่เอกชนต้องส่งมอบ (Output Specification) ระดับในการบริการ (Level of Service) และระยะทางของการเดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ทั้งนี้กรณีมีเหตุจำเป็น อาจให้ทยอยจ่ายเงินดังกล่าวให้เอกชนหลังจากเริ่มเปิดเดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ บางส่วน โดยแบ่งจ่ายเงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชนตามระยะทางของการเดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ โดยในกรณีดังกล่าว คณะกรรมการนโยบายจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ

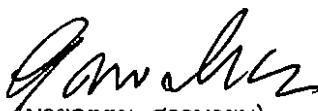
๘.๕ เห็นชอบให้รัฐบาลรับประกันหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน ๒๒,๕๕๘.๐๖ ล้านบาท

๘.๖ เห็นชอบให้พื้นที่โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ตั้งแต่สนามบินดอนเมือง ถึงสุดเขตกรุงเทพฯ และรวมถึงสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นพื้นที่ภายนอกระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เป็นพื้นที่ “ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๒/๒๕๖๐ เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๘.๗ มอบหมายให้ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณ รฟท. สกปรศ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายอุตตม สาวนายน)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานเพื่อการพัฒนาาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

โทร. ๐ ๒๐๓๓ ๘๐๐๐ ต่อ ๘๐๒๗

โทรสาร ๐ ๒๐๓๓ ๘๐๐๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ kanit@eeco.or.th