

ด่วนที่สุด



บันทึกข้อความ

หน่วยงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โทร. 0 2033 8027

ที่ สกพอ 1002/ 1166

วันที่ 21 พฤษภาคม 2562

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562

เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ผ่าน รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

ด้วย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขอเสนอเรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และ (11) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และ การกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม ตามที่ สกพอ. เสนอ และให้ สกพอ. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ (1) แนวทางการร่วมลงทุนกับภาคเอกชน (2) การคำนึงถึงผลกระทบต่อโครงการลงทุนอื่นที่อยู่ภายในพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการฯ (3) การกำหนดให้พื้นที่โครงการฯ บางส่วนเป็นพื้นที่ “ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม และ (4) การกำกับดูแลและติดตามภาระผูกพันงบประมาณของภาครัฐจากการร่วมลงทุน ไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ถูกต้อง เหมาะสม เป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

1.2 มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในการประชุม ครั้งที่ 2/2561 วันที่ 10 สิงหาคม 2561 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นชอบให้ รฟท. ภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม และ สกพอ. ร่วมกันเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินส่วนต่อขยาย และเห็นชอบให้ สกพอ. ร่วมกับ รฟท. ศึกษารูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อกำกับดูแล โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินส่วนต่อขยายให้เป็นไปตามแผนและมีประสิทธิภาพ โดยต้องพิจารณาอำนาจหน้าที่ไม่ให้ซ้ำซ้อนกับกรมรางที่จะมีการจัดตั้งขึ้นในอนาคต

1.3 มติ กพอ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2562 วันที่ 23 เมษายน 2562 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีมติเห็นชอบในหลักการโครงสร้างหน่วยงานร่วมระหว่าง สกพอ. และ รฟท. (หน่วยงานฯ) เพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และสนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ตามข้อ 20 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (ประกาศ PPP EEC Track) ที่กำหนดให้มีคณะกรรมการกำกับดูแล ซึ่งมีอำนาจติดตามกำกับดูแล และพิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นต่อโครงการฯ เพื่อให้โครงการฯ บรรลุวัตถุประสงค์ในการเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

1.4 มติ กพอ. ในการประชุมครั้งที่ 4/2562 วันที่ 13 พฤษภาคม 2562 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พร้อมทั้งเห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ (11) เรื่องที่ต้องใช้งบประมาณแผ่นดินนอกเหนือจากที่ได้รับอนุมัติไว้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายประจำปีหรืองบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการฯ (รฟท.) สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการฯ ได้โดยเร็วตามกำหนดการที่เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล

4. สาระสำคัญ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 เวลา 9.30 - 11.00 น. ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีมติที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ดังนี้

4.1 ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน

4.1.1 การดำเนินงาน

1) คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้มีการประชุม ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 เวลา 9.30 - 11.00 น. ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีมติที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ตามข้อ 12 และข้อ 13 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

2) ภายหลังคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาเห็นชอบเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน (เอกสารการคัดเลือกฯ) ในคราวประชุมครั้งที่ 14/2562 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2562 ซึ่งมีเนื้อหาครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

รฟท. และ สกพอ. ได้ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน และขายเอกสารการคัดเลือกฯ โดยมีผู้ซื้อเอกสารการคัดเลือกฯ ทั้งหมด 31 ราย จาก 7 ประเทศ

3) ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ รพ. 1/902/2561 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2561 และหนังสือที่ รพ. 1/941/2561 ลงวันที่ 4 มิถุนายน 2561 เพื่อให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุน โดยสำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือที่ อส 0005/9742 ลงวันที่ 4 กันยายน 2561 นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาเบื้องต้น เพื่อประโยชน์แก่ รฟท. ในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

4) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

4.1.2 ผลการประเมินข้อเสนอ

1) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ทำการประเมินข้อเสนอแล้วเสร็จ โดยมีผลการประเมิน ดังนี้

การประเมินข้อเสนอ	คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเมื่อ	ผลการประเมิน	
		(1) กลุ่ม BSR	(2) กลุ่ม CPH
ข้อเสนอของที่ 1 ด้านคุณสมบัติทั่วไป	ประชุมครั้งที่ 39/2561 เมื่อวันที่ 16 พ.ย. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอของที่ 2 ด้านเทคนิค	ประชุมครั้งที่ 41/2561 เมื่อวันที่ 6 ธ.ค. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอของที่ 3 ด้านการลงทุนและ ผลตอบแทน	ประชุมครั้งที่ 44/2561 เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2561	เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มี มูลค่าเงินที่รัฐร่วม ลงทุนในโครงการฯ ต่ำเป็นอันดับที่ 2	ผ่านการประเมิน เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอ ที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วม ลงทุนในโครงการฯ ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่ 1
ข้อเสนอของที่ 4 ด้านอื่น ๆ ในการ เพิ่มประสิทธิภาพ ของโครงการ	ประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อ วันที่ 18 ม.ค. 2562	ไม่พิจารณา	พิจารณาแล้วเสร็จ

2) ผลการประเมินสรุปว่า

(1) กลุ่ม BSR ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่า

ปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,693.48 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375¹ ตามที่สำนักงานงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(2) กลุ่ม CPH ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(3) ดังนั้นกลุ่ม CPH จึงเป็น “ผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา” โดยมีรายละเอียดมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ และจำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน ดังนี้

ตารางมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ของกลุ่ม CPH

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่เริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ	จำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ	จำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน	มูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ
1	14,995	30	14,965
2	14,995	30	14,965
3	14,995	30	14,965
4	14,995	30	14,965
5	14,995	30	14,965
6	14,995	30	14,965
7	14,995	30	14,965
8	14,995	30	14,965
9	14,995	30	14,965
10	14,995	30	14,965

(4) กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ในช่วง 10 ปี หลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟเท่ากันทุกปี จำนวน 14,965 ล้านบาทต่อปี รวมเป็นเงิน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375

(5) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาข้อเสนออื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯของกลุ่ม CPH แล้วเสร็จ และมีมติรับข้อเสนอบางประการที่พิจารณาแล้วเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ เช่น (1) ข้อเสนอการเชิญชวนบริษัทผู้ผลิตขบวนรถไฟชั้นนำให้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประกอบขบวนรถไฟ และโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์และอะไหล่สำหรับรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่ EEC (2) ข้อเสนอการให้ รฟท. ใช้พื้นที่อาคารที่เอกชนจะก่อสร้างบริเวณมักกะสันเพื่อจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์และการคมนาคมสมัยใหม่ เป็นต้น

¹ อัตราคิดลด เท่ากับ FDR+1 (หรืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำบวกร้อยละหนึ่ง เท่ากับร้อยละ 2.375 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561) ตามที่สำนักงานงบประมาณให้ความเห็นประกอบมติ ครม. 27 มีนาคม 2561 (ข้อ 1.2)

4.1.3 ผลการเจรจาต่อรองกับผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา

1) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการเจรจากับกลุ่ม CPH โดยประชุมเจรจา รวมทั้งสิ้น 15 ครั้ง เป็นการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดใหญ่จำนวน 12 ครั้ง และการประชุม คณะทำงานย่อยจำนวน 3 ครั้ง มีรายงานสรุปประเด็นเจรจาที่สำคัญ เช่น การกำหนดให้ชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุน ในโครงการฯ ตั้งแต่ช่วงปีที่ 1 ถึงปีที่ 6 ของโครงการฯ การกำหนดให้ชำระค่าสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตั้งแต่ปีที่ 2 ถึงปีที่ 11 ของโครงการฯ พร้อมชำระอัตราดอกเบี้ยสำหรับการชำระล่าช้ากว่าที่กำหนดเดิมให้แก่ รฟท. ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อความสำเร็จของโครงการฯ แต่แตกต่างจากหลักการโครงการฯ ตามมติ คณะรัฐมนตรีและเนื้อหาสาระสำคัญในเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ จึงทำให้คณะกรรมการ คัดเลือกฯ ไม่รับพิจารณาในประเด็นดังกล่าว

2) คณะกรรมการคัดเลือกฯ ประชุมพิจารณาข้อเสนอการเจรจาของกลุ่ม CPH จนได้ข้อยุติไม่ขัดต่อหลักการของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 และเอกสารการคัดเลือกฯ

4.1.4 ผลการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ครบถ้วนตามประกาศ คณะกรรมการนโยบายฯ และในคราวประชุมครั้งที่ 14/2562 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2562 ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และมีมติดังนี้

1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร เป็นผู้ได้รับคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณาและบรรลุข้อตกลงในการเจรจา

2) รับรองประเด็นที่เจรจากับกลุ่ม CPH

3) รับรองร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH

4) เห็นชอบให้ดำเนินการตามข้อ 16 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ รฟท. ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

4.1.5 ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานอัยการสูงสุดแจ้งผลการ พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ต่อ รฟท. และมีข้อสังเกตสรุปได้ ดังนี้

1) รฟท. ควรพิจารณาตรวจสอบแผนการส่งมอบพื้นที่ตามที่กำหนดไว้ในร่าง สัญญาและข้อสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาในส่วนที่เป็นภาระหน้าที่ของ รฟท. เพื่อเตรียมความพร้อมใน การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนดและป้องกันไม่ให้ รฟท. ต้องตกเป็นผู้ผิดสัญญาและ ถูกเรียกร้องค่าเสียหายหรือถูกบอกเลิกสัญญา จากการไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้

2) ในการตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนนี้ สำนักงานอัยการสูงสุด พิจารณาเฉพาะ ประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น ส่วนประเด็นทางเทคนิค รวมทั้งการกำหนดจำนวนเงินและตัวเลขต่างๆ ในข้อ สัญญาและเอกสารแนบท้าย ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจ รฟท. จะต้องตรวจสอบความถูกต้อง

เหมาะสมและพิจารณามีให้ขัดหรือแย้งกับมติ กพอ. และมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติโครงการหรือเกี่ยวข้องกับโครงการ รวมถึงเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ

4.1.6 การประชุมร่วมกันของคณะกรรมการคัดเลือกฯ และกลุ่ม CPH ภายหลังจากที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2562 วันที่ 9 พฤษภาคม 2562 เพื่อพิจารณาข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดที่มีต่อร่างสัญญาร่วมลงทุน เพื่อให้การดำเนินการต่างๆ ก่อนลงนามในร่างสัญญาร่วมลงทุน เป็นไปอย่างรอบคอบและครบถ้วนสรุปว่า

กลุ่ม CPH ตกลงยอมรับร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดและเจรจาเพิ่มเติมแล้ว รพท. จึงมีหนังสือนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชน การเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มายัง สกพอ. เพื่อเสนอต่อ กพอ. โดยร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวประกอบไปด้วยหลักการของโครงการฯ และหัวข้อที่เป็นสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

- 1) การดำเนินโครงการฯ
- 2) ระยะเวลาของโครงการฯ
- 3) สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา
- 4) สิทธิและหน้าที่ของ รพท.
- 5) การให้สิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
- 6) การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชนคู่สัญญา
- 7) เงื่อนไขและการเริ่มต้นการดำเนินโครงการฯ
- 8) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ
- 9) ผลประโยชน์ตอบแทนของ รพท.
- 10) การตรวจสอบความถูกต้องของการชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ รพท.
- 11) มาตรการสนับสนุนโครงการฯ
- 12) การให้สิทธิที่จะปฏิเสธก่อนในการพัฒนาและดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายจากสนามบินอู่ตะเภาถึงจังหวัดระยอง
- 13) หลักประกันสัญญา
- 14) หนังสือรับประกัน
- 15) โครงสร้างผู้ถือหุ้น
- 16) การให้ความยินยอมในการก่อภาระผูกพัน
- 17) การระดมทุนในตลาดทุน รวมถึงการระดมทุนผ่านการจัดตั้งกองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐานหรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 18) การจัดทำแนวเส้นทางรถไฟย่อยออกมาจากแนวทางเส้นทางหลัก (Spur Line)

- 19) การคิดผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท. ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ
- 20) วิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ
- 21) ข้อตกลงกระทำการของ รฟท.
- 22) เหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญ
- 23) เหตุสุดวิสัย
- 24) การใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะ (SRT's step-in rights)
- 25) การสิ้นสุดของสัญญาร่วมลงทุน และผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน
- 26) การว่าจ้าง การเปลี่ยนการว่าจ้าง และการยกเลิกสัญญาจ้าง
- 27) การเข้าทำ การใช้สิทธิเยียวยาโครงการฯ และการสิ้นสุดสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงิน
- 28) การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

4.2 การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ตามข้อ 20 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งหน่วยงานฯ ดังกล่าว ต้องเริ่มทำงานทันทีที่สัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ มีผล คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2562

4.2.1 หน่วยงานฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบใน 5 ฝ่าย คือ

1) ฝ่ายก่อสร้างและเดินรถ (Construction and Operation) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้าง การติดตั้งระบบ การทดสอบ และตรวจสอบระบบของโครงการฯ และการดำเนินงานโครงการเกี่ยวกับรถไฟฟ้าของเอกชน ระดับการให้บริการ และความปลอดภัย ประสานงานการเชื่อมต่อของโครงการฯ กับโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และดูแลความสอดคล้องของโครงการฯ กับโครงข่ายคมนาคมอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ฝ่ายกำกับดูแลการส่งมอบโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) มีหน้าที่กำกับดูแล และบริหารจัดการการส่งมอบ และโอนสิทธิการดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่เอกชน

3) ฝ่ายกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าและบริการผู้โดยสาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้างและการดำเนินงาน TOD ของเอกชนให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน เช่นการจ่ายค่าเช่าที่ดินเพื่อพัฒนา TOD การก่อสร้างทางเข้าออกพื้นที่ TOD การประสานงานหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงาน TOD เป็นต้น

4) ฝ่ายกำกับดูแลสัญญา (Contract Management) มีหน้าที่กำกับดูแลให้เอกชนปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญา เช่น การกำหนดค่าโดยสาร การจ่ายเงินร่วมลงทุน การแบ่งรายได้ของเอกชนต่อโครงการฯ เป็นต้น

5) ฝ่ายบริหารจัดการโครงการ (Project Management) มีหน้าที่บริหารจัดการโครงการในภาพรวม ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่นการส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชน การดูแลผลกระทบของโครงการฯ ต่อประชาชน การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม การคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และการบริหารจัดการภายในหน่วยงานฯ เป็นต้น

โดยมีผู้อำนวยการโครงการซึ่งเป็นผู้แทน สกพอ. (กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการบริหารสัญญา) ทำหน้าที่บริหารและกำกับการทำงานของทั้ง 5 ฝ่าย ทั้งนี้ หน้าที่ของฝ่ายต่างๆ อาจเพิ่มเติม ลดลง หรือเปลี่ยนแปลงตามหน้าที่ที่อาจเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์ นอกจากนี้หน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง ที่ปรึกษาตรวจสอบโครงการฯ ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน โดยให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. ร่วมดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อ สนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ

4.2.2 สกพอ. และ รฟท. พิจารณาร่วมกัน เห็นควรเสนอให้หน่วยงานฯ มีองค์ประกอบ ดังนี้

1) คณะกรรมการบริหารสัญญา จำนวน 5 คน ประกอบด้วย

- (1) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการ สกพอ. แต่งตั้ง) เป็นประธานกรรมการ
- (2) ผู้แทน รฟท. (ระดับไม่ต่ำกว่ารองผู้ว่าการ) เป็นรองประธานกรรมการ
- (3) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการ
- (4) ผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งโดย สกพอ. เป็นกรรมการ
- (5) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการฯ แต่งตั้ง) เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- (1) กำหนดนโยบายของหน่วยงานฯ ในการติดตามและกำกับสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ
- (2) กำหนดแผนการประสานงานกับ รฟท. ในส่วนหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ
- (3) กำหนดแผนงานในการกำกับดูแลและตรวจสอบเอกชนคู่สัญญา
- (4) กำหนดให้ รฟท. เปิดเผยข้อมูลของโครงการฯ และข้อมูลของเอกชนคู่สัญญาให้แก่คณะกรรมการบริหารสัญญา
- (5) จัดจ้างและกำกับดูแลที่ปรึกษาโครงการฯ
- (6) พิจารณาให้ความเห็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแก่คณะกรรมการกำกับดูแล
- (7) รายงานความคืบหน้าหรือปัญหา ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในโครงการฯ ต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและ สกพอ.
- (8) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการฯ แก่ รฟท. และ สกพอ.
- (9) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ สำเร็จเป็นไปตามกรอบนโยบายของ กพอ. และสัญญาร่วมลงทุน

2) เจ้าหน้าที่ จำนวน 30 คน ประกอบด้วยบุคลากรจาก รฟท. และบุคลากรจาก สกพอ. โดยเป็นอัตราประจำ 15 คนและอัตราว่าจ้างชั่วคราว 15 คน

(1) อัตราประจำ จำนวน 15 อัตรา

- รฟท. จำนวน 10 อัตรา ประกอบด้วย ระดับหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา และระดับผู้ช่วยหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา
- สกพอ. จำนวน 5 อัตรา ประกอบด้วย ระดับผู้อำนวยการ 1 อัตรา และระดับรองหรือผู้ช่วยผู้อำนวยการ จำนวน 4 อัตรา

(2) อัตราว่าจ้างชั่วคราว จำนวน 15 อัตรา

- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางอาวุโส จำนวน 5 คน
- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง จำนวน 5 คน และ
- เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ จำนวน 5 คน

กรอบวงเงินค่าใช้จ่ายสำหรับบุคลากรประมาณ 44 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ให้ รฟท. และ สกพอ. จัดสรรบุคลากรมาประจำหน่วยงานฯ เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานฯ สอดคล้องกับ สัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และให้ รฟท. และ สกพอ. ขอจัดสรรอัตรากำลังใหม่เพื่อทดแทนบุคลากรดังกล่าว เนื่องจากเป็นหน่วยงานใหม่ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะมีผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องการเจ้าหน้าที่รับผิดชอบประจำ

3) ค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหาร สัญญา ในการดำเนินงานของหน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแล และบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาด้านเทคนิค ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนงานของหน่วยงานฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการฯ โดย สกพอ. ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ แบ่งเป็น

(1) ช่วงการก่อสร้างระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ กรอบวงเงินงบประมาณ 100 ล้านบาทต่อปี

(2) ช่วงการก่อสร้างหลังจากการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ แล้วเสร็จ กรอบวงเงินงบประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี

(3) ช่วงการดำเนินงานรถไฟ กรอบวงเงินงบประมาณ 30 ล้านบาทต่อปี

(4) ในส่วนของที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง และที่ปรึกษาตรวจสอบโครงการฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกำหนดให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. เป็นผู้คัดเลือกและว่าจ้าง โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

4) ค่าเช่าและค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภคและอื่นๆ ที่จำเป็น เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานฯ กรอบวงเงินประมาณ 6 ล้านบาทต่อปี

5) รวมค่าใช้จ่ายหน่วยงานฯ ระยะเวลา 50 ปี ดังนี้

(1) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 1 ถึงปีที่ 2) กรอบวงเงินประมาณ 150 ล้านบาทต่อปี

(2) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ หลังการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 3 ถึงปีที่ 5) แล้วเสร็จ กรอบวงเงินประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี

(3) ในช่วงการดำเนินโครงการฯ (ปีที่ 6 ถึงปีที่ 50) กรอบวงเงินประมาณ 80 ล้านบาทต่อปี

5. ความเห็นและมติที่ประชุม กพอ. ครั้งที่ 4/2562

5.1 ความเห็นที่ประชุม กพอ.

5.1.1 การดำเนินการคัดเลือก การเจรจา และการจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน ได้ผ่านขั้นตอนทางกฎหมายอย่างถูกต้อง โดยเป็นไปตามหลักการของโครงการฯ ที่ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ทุกประการ โดยเฉพาะกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนที่เอกชนเสนอขอจำนวน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้ จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ทำให้รัฐประหยัดเงินร่วมลงทุนประมาณ 2,500 ล้านบาท

5.1.2 สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนอย่างละเอียดรอบคอบ โดยพิจารณารับข้อเสนอของเอกชนหลายประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการฯ และได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้ (1) รฟท. ควรต้องประสานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนอย่างมีประสิทธิภาพโดยต้องพิจารณาแผนส่งมอบพื้นที่อย่างรอบคอบเพื่อให้เอกชนสามารถเข้ามาดำเนินโครงการฯ ได้โดยไม่ทำให้ รฟท. ผิดสัญญา (2) ร่างสัญญามีภาษาด้านเทคนิค และการเงินจำนวนมาก ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดไม่มีความชำนาญในเรื่องดังกล่าว ดังนั้น รฟท. ต้องตรวจพิจารณาเองอย่างรอบคอบ และ (3) สัญญามีรายละเอียดและซับซ้อนมาก จำเป็นต้องมีหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน อย่างใกล้ชิดตลอดอายุโครงการฯ

5.1.3 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ควรอยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. โดยมีบุคลากรจากทั้ง รฟท. และ สกพอ. มาประจำเพื่อดำเนินงาน

5.1.4 เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้สอบถามเกี่ยวกับประเด็นเจรจาที่แตกต่างกันร่างสัญญาเบื้องต้น ที่ผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากสำนักงานอัยการสูงสุด และฝ่ายเลขาได้ชี้แจงว่าไม่มีประเด็นแตกต่างที่มีนัยสำคัญ ยังเป็นไปตามหลักการโครงการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ

5.2 มติที่ประชุม กพอ.

5.2.1 เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในฐานะหน่วยงานหลักร่วมกันรับผิดชอบโครงการฯ ตามที่เสนอ และให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการร่วมลงทุน ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

5.2.2 เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระหนี้ที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามที่คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติ โดยการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะการก่อกู้หนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ตามนัยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อกู้หนี้ผูกพันเกินกว่าหรือนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายได้ ตามนัยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน วงเงิน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระหนี้ที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี หลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

5.2.3 เห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ พร้อมทั้งกรอบอัตรากำลัง และกรอบวงเงินค่าใช้จ่าย ตามที่นำเสนอ โดยให้หน่วยงานฯ อยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. โดยให้ สกพอ. จัดทำรายละเอียดหน่วยงานฯ เพิ่มเติม และให้ รฟท. และ สกพอ. ไปหารือสำนักงานงบประมาณในรายละเอียดโดยด่วน เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อไป เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการตามสัญญาของโครงการฯ ที่กำหนดไว้

6. ข้อกฎหมาย

6.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

มาตรา 39 (5) และ (9) การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท และเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

6.2 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561

มาตรา 11 (5) คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจอนุมัติแผนงาน โครงการ และงบประมาณในการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

มาตรา 11 (8) คณะกรรมการนโยบายมีหน้าที่และอำนาจพิจารณาอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิหรือให้สัมปทานตามมาตรา 37

ให้การดำเนินการตาม (1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) และ (8) เมื่อคณะกรรมการนโยบายได้มีมติอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบเรื่องใดแล้ว ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ให้ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบาย

มาตรา 12 เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการไว้เป็นการเฉพาะแล้ว การร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ดำเนินการตามกระบวนการและวิธีการดังกล่าว โดยให้ถือว่าการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือการให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนนั้นได้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐแล้ว

การกำหนดกระบวนการพิจารณาการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและวิธีการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินการตามวรรคหนึ่งจะใช้กับโครงการประเภทหรือลักษณะใดให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการนโยบายกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา 37 เพื่อให้การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปตามวัตถุประสงค์ตาม มาตรา 6 และนโยบายและแผนตามมาตรา 29 ให้คณะกรรมการนโยบายเป็นผู้มีอำนาจอนุมัติ อนุญาต ให้สิทธิ หรือให้สัมปทานแก่บุคคลซึ่งดำเนินการอันเป็นประโยชน์โดยตรงต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ตามกฎหมายดังต่อไปนี้ด้วย

(1) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2515 เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และอำนาจของกระทรวงการคลัง

6.3 ประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560

ข้อ 16 เมื่อได้ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา โดยให้สำนักงานอัยการสูงสุดแจ้งผลการตรวจพิจารณาให้หน่วยงานเจ้าของโครงการ ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

ข้อ 17 เมื่อหน่วยงานเจ้าของโครงการได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดตามข้อ 16 แล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วต่อสำนักงาน เพื่อเสนอให้คณะกรรมการนโยบายพิจารณาภายใน 3 วันนับแต่วันที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุน

ข้อ 18 เมื่อคณะกรรมการนโยบายให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกต่อไป และให้หน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการดำเนินการใดที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่สำนักงานหรือเอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการตามสัญญาร่วมลงทุนด้วย

ในกรณีที่คณะกรรมการนโยบายไม่เห็นด้วยกับผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาหรือร่างสัญญาร่วมลงทุน ให้ส่งเรื่องคืนหน่วยงานเจ้าของโครงการเพื่อร่วมกับคณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาทบทวน ให้สำนักงานเสนอคณะกรรมการนโยบายพิจารณาผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนตามข้อ 17

ข้อ 20 ให้คณะกรรมการกำกับดูแลมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน
- (2) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไข ในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานอย่างน้อยหกเดือนต่อหนึ่งครั้ง
- (3) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ

(4) พิจารณาให้ความเห็นต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

(5) เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานเจ้าของโครงการอาจว่าจ้างที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลได้

6.4 พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561

มาตรา 26 ในกรณีที่หน่วยรับงบประมาณจะต้องมีการก่อหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ให้หน่วยรับงบประมาณเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนที่จะมีการยื่นคำขอตั้งงบประมาณรายจ่ายต่อผู้อำนวยการ

6.5 ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พุทธศักราช 2515

ข้อ 3 (1) กิจกรรมการรถไฟ ให้ถือว่าเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค

ข้อ 4 ห้ามมิให้บุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือสัมปทานจากรัฐมนตรี

6.6 มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 27 มีนาคม 2561 เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2552 (เรื่อง การปรับปรุงแก้ไขมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณและมาตรการอื่นที่เกี่ยวข้อง) ตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และอนุมัติให้ทบวงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 (เรื่องการขออนุมัติเงินกู้เพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย) ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

7. ข้อเสนอของส่วนราชการ

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

7.1 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 เมษายน 2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตามที่เสนอในข้อ 4 และให้ รฟท. ร่วมลงทุนกับนิติบุคคลเฉพาะกิจซึ่งเอกชนที่ได้รับคัดเลือกจะจัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน หากไม่มีข้อทักท้วงหรือไม่มีความเห็นเป็นอย่างอื่น ถือว่าคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติหรือเห็นชอบตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

7.2 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกได้เห็นชอบไว้ เพื่อให้เป็นการปฏิบัติตามมาตรา 39 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

7.3 เห็นชอบให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามที่คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติ โดยการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะการก่องหนผู้กักขังงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ตามนัยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่องหนผู้กักขังเกินกว่าหรือนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายได้ ตามนัยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน วงเงิน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีจะไม่เกิน 14,965 ล้านบาทเป็นเวลา 10 ปีหลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ เพื่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจะได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไป



(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

รายงานการประชุม
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562
วันจันทร์ที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 09.30 – 11.00 น.
ณ ห้องประชุม ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล

กรรมการผู้เข้าประชุม

- | | |
|--|------------------|
| 1. พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| 2. นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์
รองนายกรัฐมนตรี | รองประธานกรรมการ |
| 3. พลเอก ชัยชาญ ช้างมงคล
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงกลาโหม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| 4. นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง | กรรมการ |
| 5. นางสาวจริยา สุทธิไชยา
เลขาธิการสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| 6. นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 7. นายพิเชฐ ดุรงคเวโรจน์
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม | กรรมการ |
| 8. นายเฉลิมศักดิ์ จันทโร
เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน | กรรมการ |
| 9. นางสาวชุติมา บุญยประภัศร
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์
รักษาราชการแทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ | กรรมการ |
| 10. พลเอก อนุพงษ์ เผ่าจินดา
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |
| 11. นายสุรเดช วลีอิทธิกุล
รองปลัดกระทรวงแรงงาน รักษาการในตำแหน่ง ปลัดกระทรวงแรงงาน
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงแรงงาน | กรรมการ |

- | | |
|---|----------------------|
| 12. นายไศภณ นภาธร
ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| 13. นายสุเทพ เพชรமாக
ผู้ตรวจราชการกระทรวงสาธารณสุข
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข | กรรมการ |
| 14. นายพลสุ โลหารขุน
ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม | กรรมการ |
| 15. นายประยงค์ ตั้งเจริญ
รองผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
แทน ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ | กรรมการ |
| 16. นายทศพร ศิริสัมพันธ์
เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| 17. นางสาวดวงใจ อัครจินตจิตร์
เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |
| 18. นายภูมินทร์ หะรินสุต
รองประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
แทน ประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 19. นายสุพันธุ์ มงคลสุธี
ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | กรรมการ |
| 20. นายกอบศักดิ์ ดวงดี
เลขาธิการสมาคมธนาคารไทย
แทน ประธานสมาคมธนาคารไทย | กรรมการ |
| 21. นายปิยภัคดี ศรีเจริญ
รองอธิบดีกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ
แทน นายดอน ปรมดีวินัย | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ |
| 22. นายคณิต แสงสุพรรณ
เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
กรรมการผู้ลาการประชุม | กรรมการและเลขานุการ |
| 23. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ติตราขการ |
| 24. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม | ติตราขการ |
| 25. นายประเสริฐ บุญสัมพันธ์ | ติตการกิจ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

สำนักนายกรัฐมนตรี

1. พลโท วีรชน สุคนธปฏิภาค
2. นางนันทนา ธรรมสโรช
3. นายสุริยนต์ ธิญกิจจานุกิจ
4. นางสาวสุนิสา บุญโยภาส
5. นางสาววิงทอง สุวรรณรัตน์

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี

6. นายรังสรรค์ ศรีวรศาสตร์
- สำนักงานอัยการสูงสุด
7. นายเข้มชัย ชุตินวงศ์
8. นางพฤติพร เนติโพธิ์

กระทรวงกลาโหม

9. พลเรือเอก โสภณ วัฒนมงคล
10. พลเรือตรี เกริกไชย วจนาภรณ์
11. พลตรี ยุทธเกียรติ ล้วนไพรินทร์
12. นาวาเอก อัครเดช จุณศิริ

กระทรวงการคลัง

13. นางสาวกาญจนา ตั้งปกรณ

กระทรวงคมนาคม

14. นายมานิตย์ สุธาพร
15. นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
- นายสุเมธ ดำรงชัยธรรม

16. นายสุรชัย เพียรเจริญศักดิ์

17. นายวรวิทย์ มาลา

18. เรือโท กมลศักดิ์ พรหมประยูร

19. เรือโท ยุทธนา โมกขาว

รองโฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

รักษาราชการแทน โฆษกประจำสำนักนายกรัฐมนตรี

ที่ปรึกษาการพัฒนากระบวนการ

รักษาการ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผน

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผู้อำนวยการกลุ่มที่ 2 กองวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรี

อัยการสูงสุด

อธิบดีอัยการ

รองผู้บัญชาการทหารเรือ

รองปลัดบัญชาทหารเรือ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์

ผู้อำนวยการส่วนนโยบายภาษี

ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน

รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการทำเรือแหลมฉบัง

20. นางปิยะธิดา ศรีรัตน กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	ผู้อำนวยการกองแผนงาน ทำเรือแหลมฉบัง
21. นายณัฐพล นิมมานพัชรินทร์	ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
22. นางสาวกษิธิธร ภูภราดัย กระทรวงพาณิชย์	รองผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล
23. นางสาวพิมพ์ชนก วอนขอพร กระทรวงมหาดไทย	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
24. นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม	รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
25. นายมณฑล สุดประเสริฐ	อธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง
26. นายประยูร รัตนเสนีย์	อธิบดีกรมที่ดิน
27. นายภัครธรณ์ เทียนไชย	ผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรี
28. นายระพี ผ่องบุพกิจ	ผู้ว่าราชการจังหวัดฉะเชิงเทรา
29. นายยุทธพล ้องอาจอิทธิชัย	รองผู้ว่าราชการจังหวัดระยอง
30. นายบุญธรรม ถาวรทัศนกิจ กระทรวงแรงงาน	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านพัฒนาและส่งเสริมการบริหารราชการจังหวัด
31. นายสุชาติ พรชัยวิเศษกุล กระทรวงอุตสาหกรรม	ผู้ตรวจราชการกระทรวงแรงงาน
32. นายวิฑูรย์ อยู่ทิพย์	รองผู้ว่าการการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
33. นายณัฐพล รังสิตพล สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
34. นางสาวอรพินท์ เสริมประภาศิลป์ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคตะวันออก
35. นางสาวพณีย์ อรรถโรจน์ภิญโญ	รองเลขาธิการฯ สายงานนโยบายและแผน
36. นางสาวทัศนีย์ เกียรติภัทราภรณ์	รองเลขาธิการฯ สายงานพัฒนาพื้นที่และชุมชน
37. นางลัษมณ อรรถาพิช	รองเลขาธิการฯ สายงานการลงทุนและความร่วมมือระหว่างประเทศ
38. นายณัฐวุฒิ พงศ์สิริ	รองเลขาธิการฯ สายงานเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร
39. นายโชคชัย ปัญญาสงค์	ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านโครงสร้างพื้นฐาน
40. นางสาวอ่อนอุษา ลำเลียงพล	ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านงานสื่อสารองค์กร
41. นายพีรพล สุทธิวิเศษศักดิ์	ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านศูนย์กลางสุขภาพพระตำบับนาขาติ
42. นายธาริษฐ์ อิสสระยังยืน	ผู้อำนวยการสำนักโครงการกลุ่ม 1
43. นายศุภณีย์ จันทศิริ	ผู้อำนวยการสำนักโครงการกลุ่ม 2
44. เรืออากาศโท เฉลิมพล อินทรวงศ์	ผู้อำนวยการสำนักโครงการกลุ่ม 3
45. นายเกรียงศักดิ์ ศักดิ์เรืองงาม	ผู้อำนวยการสำนักโครงการกลุ่ม 4

- | | |
|---------------------------|---|
| 46. นางชลจิต วรวิงโส | ผู้อำนวยการสำนักเลขาธิการ |
| 47. นางวิชานัน นิवादจินดา | ผู้อำนวยการสำนักแผนภาพรวม |
| 48. นางสาวสุลี จิตระรัตนา | ผู้อำนวยการสำนักบริหารส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ |
| 49. นางสุธาศินี นิमितกุล | ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบกิจการภายใน |

52 – 160. เจ้าหน้าที่จากสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี กระทรวงกลาโหม กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานปรมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

เปิดประชุมเวลา 9.30 น.

วาระที่ 3 เรื่องเพื่อพิจารณา

วาระที่ 3.1 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

1. นายคณิต แสงสุพรรณ เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รายงานว่า รฟท. และ สกพอ. ได้ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ มาอย่างต่อเนื่อง โดยข้อ 17 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ กำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด ต่อ สกพอ. เพื่อเสนอให้ กพอ. พิจารณา และเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบการร่วมลงทุนในโครงการฯ ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้ รฟท. สามารถลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับเอกชนที่ได้รับคัดเลือกในการดำเนินโครงการฯ ได้ ภายในวันที่ 15 มิถุนายน 2562 ตามนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกของ กพอ. และรัฐบาล

2. นายวรวุฒิ มาลา รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานผลการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ผลการคัดเลือก ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุด ดังนี้

2.1 ผลการเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน

2.1.1 คณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกได้มีคำสั่งที่ 9/2560 สั่ง ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2560 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (คณะกรรมการคัดเลือกฯ) ตามข้อ 12 และข้อ 13 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ

2.1.2 ภายหลังจากคณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาเห็นชอบเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมลงทุน (เอกสารการคัดเลือกฯ) ในคราวประชุมครั้งที่ 26/2561 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 ซึ่งมีเนื้อหาครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ รฟท. และ สกพอ. ได้ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน และขายเอกสารการคัดเลือกฯ โดยมีผู้ซื้อเอกสารการคัดเลือกฯทั้งสิ้น 31 ราย จาก 7 ประเทศ

2.1.3 ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ รพ. 1/902/2561 ลงวันที่ 30 พฤษภาคม 2561 และหนังสือที่ รพ. 1/941/2561 ลงวันที่ 4 มิถุนายน 2561 เพื่อให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่าง

สัญญาร่วมลงทุน โดยสำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือที่ อส 0005/9742 นำส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาเบื้องต้น เพื่อประโยชน์แก่ รฟท. ในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

2.1.4 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอ 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

(2) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

2.2 ผลการประเมินข้อเสนอ

2.2.1 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ทำการประเมินข้อเสนอแล้วเสร็จ โดยมีผลการประเมิน ดังนี้

การประเมินข้อเสนอ	คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติเมื่อ	ผลการประเมิน	
		(1) กลุ่ม BSR	(2) กลุ่ม CPH
ข้อเสนอของที่ 1 ด้านคุณสมบัติทั่วไป	ประชุมครั้งที่ 39/2561 เมื่อวันที่ 16 พ.ย. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอของที่ 2 ด้านเทคนิค	ประชุมครั้งที่ 41/2561 เมื่อวันที่ 6 ธ.ค. 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอของที่ 3 ด้านการลงทุนและผลตอบแทน	ประชุมครั้งที่ 44/2561 เมื่อวันที่ 21 ธ.ค. 2561	เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ <i>ต่ำเป็นอันดับที่ 2</i>	ผ่านการประเมิน เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ <i>ต่ำที่สุดเป็นอันดับที่ 1</i>
ข้อเสนอของที่ 4 ด้านอื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการ	ประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 18 ม.ค. 2562	ไม่พิจารณา	พิจารณาแล้วเสร็จ

2.2.2 ผลการประเมินสรุปว่า

(1) กลุ่ม BSR ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,693.48 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375¹ ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(2) กลุ่ม CPH ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและข้อเสนอด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มี

¹ อัตราคิดลด เท่ากับ FDR+1 (หรืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำบวกร้อยละหนึ่ง เท่ากับร้อยละ 2.375 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561) ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบมติครม. 27 มีนาคม 2561 (ข้อ 1.2)

ค่าเท่ากับ 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานประมาณให้เห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

2.2.3 ดังนั้นกลุ่ม CPH จึงเป็น “ผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา” โดยมีรายละเอียดมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ และจำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน ดังนี้

ตารางมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ของกลุ่ม CPH

(หน่วย: ล้านบาท)

ปีที่เริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ	จำนวนเงินที่ขอรับการสนับสนุนจากรัฐ	จำนวนเงินที่รัฐได้รับจากเอกชน	มูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ
1	14,995	30	14,965
2	14,995	30	14,965
3	14,995	30	14,965
4	14,995	30	14,965
5	14,995	30	14,965
6	14,995	30	14,965
7	14,995	30	14,965
8	14,995	30	14,965
9	14,995	30	14,965
10	14,995	30	14,965

2.2.4 กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ในช่วง 10 ปีหลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟเท่ากันทุกปี จำนวน 14,965 ล้านบาทต่อปี รวมเป็นเงิน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ตามที่สำนักงานประมาณให้เห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375

2.2.5 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้พิจารณาข้อเสนออื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ ของกลุ่ม CPH แล้วเสร็จ และมีมติรับข้อเสนอบางประการที่พิจารณาแล้วเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ เช่น (1) ข้อเสนอการเชิญชวนบริษัทผู้ผลิตขบวนรถไฟชั้นนำให้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประกอบขบวนรถไฟ และโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์และอะไหล่สำหรับรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่ EEC (2) ข้อเสนอการให้ รฟท. ใช้พื้นที่อาคารที่เอกชนจะก่อสร้างบริเวณมักกะสันเพื่อจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์และการคมนาคมสมัยใหม่ เป็นต้น

2.3 ผลการเจรจาต่อรองกับผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณา

2.3.1 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ดำเนินการเจรจากับกลุ่ม CPH โดยประชุมเจรจารวมทั้งสิ้น 15 ครั้ง เป็นการประชุมคณะกรรมการคัดเลือกฯ ชุดใหญ่จำนวน 12 ครั้ง และการประชุมคณะทำงานย่อยจำนวน 3 ครั้ง มีรายงานสรุปประเด็นเจรจาที่สำคัญ เช่น การกำหนดให้ชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ตั้งแต่ช่วงปีที่ 1 ถึงปีที่ 6 ของโครงการฯ การกำหนดให้ชำระค่าสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ตั้งแต่ปีที่ 2 ถึงปีที่ 11 ของโครงการฯ พร้อมชำระอัตราดอกเบี้ยสำหรับการชำระล่าช้ากว่าที่กำหนดเดิมให้แก่ รฟท. ซึ่งอาจเป็นประโยชน์ต่อความสำเร็จของโครงการฯ แต่แตกต่างจากหลักการโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีและเนื้อหาสาระสำคัญในเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ จึงทำให้คณะกรรมการคัดเลือกฯ ไม่รับพิจารณาในประเด็นดังกล่าว ทั้งนี้รายละเอียดเพิ่มเติมปรากฏตามเอกสารแนบวาระ

2.3.2 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ประชุมพิจารณาข้อเสนอการเจรจาของกลุ่ม CPH จนได้ข้อยุติซึ่งประเด็นที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ เปรียบเทียบกับกลุ่มกิจการร่วมค้าจนได้ข้อยุติที่ไม่ขัดต่อหลักการของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติและเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 และเอกสารการคัดเลือกฯ

2.3.3 ผลการพิจารณาของคณะกรรมการคัดเลือกฯ

คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ประกอบกับคณะกรรมการคัดเลือกฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 14/2562 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2562 ได้พิจารณาผลการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และมีมติดังนี้

(1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร เป็นผู้ได้รับคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณาและบรรลุข้อตกลงในการเจรจา

(2) รับรองประเด็นที่เจรจากับกลุ่ม CPH

(3) รับรองร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH

(4) เห็นชอบให้ดำเนินการตามข้อ 16 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ให้ รฟท. ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการเจรจากับกลุ่ม CPH ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา

2.3.4 ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด และคำชี้แจงของคณะกรรมการคัดเลือกฯ

สำนักงานอัยการสูงสุดได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ 0005/5225 ลงวันที่ 7 พฤษภาคม 2562 แจ้งผลการพิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และมีข้อสังเกตสรุปได้ดังนี้

(1) รฟท. ควรพิจารณาตรวจสอบแผนการส่งมอบพื้นที่ตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาและข้อสัญญาและเอกสารแนบท้ายสัญญาในส่วนที่เป็นภาระหน้าที่ของ รฟท. เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนดและป้องกันไม่ให้ รฟท. ต้องตกเป็นผู้ผิดสัญญาและถูกเรียกร้องค่าเสียหายหรือถูกบอกเลิกสัญญา จากการไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้

(2) ในการตรวจร่างสัญญาร่วมลงทุนนี้ สำนักงานอัยการสูงสุด พิจารณาเฉพาะประเด็นข้อกฎหมายเท่านั้น ส่วนประเด็นทางเทคนิค รวมทั้งการกำหนดจำนวนเงินและตัวเลขต่างๆ ในข้อสัญญาและเอกสารแนบท้าย ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านการเงินและทางธุรกิจ รฟท. จะต้องตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมและพิจารณามิให้ขัดหรือแย้งกับมติ กพอ. และมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติโครงการหรือเกี่ยวข้องกับโครงการ รวมถึงเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ

2.3.5 การประชุมร่วมกันภายหลังจากที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด

ภายหลังจากที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณา ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2562 เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2562 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ได้ประชุมร่วมกับกลุ่ม CPH เพื่อพิจารณาข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดที่มีต่อร่างสัญญาร่วมลงทุน เพื่อให้การดำเนินการต่างๆ ก่อนลงนามในร่างสัญญาร่วมลงทุน เป็นไปอย่างรอบคอบและครบถ้วน

ทั้งนี้ กลุ่ม CPH ได้ตกลงยอมรับร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดและเจรจาเพิ่มเติมแล้ว รฟท. จึงมีหนังสือนำเสนอผลการคัดเลือกเอกชนการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มายัง สกพอ. เพื่อเสนอต่อ กพอ. โดยร่างสัญญาร่วมลงทุนดังกล่าวประกอบไปด้วยหลักการของโครงการฯ และหัวข้อที่เป็นสาระสำคัญดังต่อไปนี้

- (1) การดำเนินโครงการฯ
- (2) ระยะเวลาของโครงการฯ
- (3) สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา
- (4) สิทธิและหน้าที่ของ รฟท.
- (5) การให้สิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ
- (6) การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชนคู่สัญญา
- (7) เงื่อนไขและการเริ่มต้นการดำเนินโครงการฯ
- (8) กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการฯ
- (9) ผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท.
- (10) การตรวจสอบความถูกต้องของการชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ รฟท.
- (11) มาตรการสนับสนุนโครงการฯ
- (12) การให้สิทธิที่จะปฏิเสธก่อนในการพัฒนาและดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายจากสนามบินอยู่ตะเภาถึงจังหวัดระยอง
- (13) หลักประกันสัญญา
- (14) หนังสือรับประกัน
- (15) โครงสร้างผู้ถือหุ้น
- (16) การให้ความยินยอมในการก่อภาระผูกพัน
- (17) การระดมทุนในตลาดทุน รวมถึงการระดมทุนผ่านการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานหรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด
- (18) การจัดทำแนวเส้นทางรถไฟย่อยออกมาจากแนวทางเส้นทางหลัก (Spur Line)
- (19) การคิดผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท. ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ
- (20) วิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ
- (21) ข้อตกลงกระทำการของ รฟท.
- (22) เหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญ
- (23) เหตุสุดวิสัย
- (24) การใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะ (SRT's step-in rights)
- (25) การสิ้นสุดของสัญญาร่วมลงทุน และผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน
- (26) การว่าจ้าง การเปลี่ยนการว่าจ้าง และการยกเลิกสัญญาจ้าง
- (27) การเข้าทำ การใช้สิทธิเยียวยาโครงการฯ และการสิ้นสุดสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงิน
- (28) การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

3. การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน

มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในการประชุมครั้งที่ 3/2562 วันที่ 23 เมษายน 2562 เห็นชอบหลักการโครงสร้างหน่วยงานเพื่อติดตามและกำกับดูแลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (หน่วยงานฯ) เพื่อทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ตามข้อ 20 ของประกาศคณะกรรมการนโยบายฯ ซึ่งหน่วยงานฯ ดังกล่าว ต้องเริ่มทำงานทันทีที่สัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ มีผล คาดว่าประมาณเดือนกรกฎาคม 2562

3.1 หน่วยงานฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบใน 5 ฝ่าย คือ

1) ฝ่ายก่อสร้างและเดินรถ (Construction and Operation) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้าง การติดตั้งระบบ การทดสอบ และตรวจสอบระบบของโครงการฯ และการดำเนินงานโครงการเกี่ยวกับรถไฟของเอกชน ระดับการให้บริการ และความปลอดภัย ประสานงานการเชื่อมต่อของโครงการฯ กับโครงการสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และดูแลความสอดคล้องของโครงการฯ กับโครงข่ายคมนาคมอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ฝ่ายกำกับดูแลการส่งมอบโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) มีหน้าที่กำกับดูแล และบริหารจัดการการส่งมอบ และโอนสิทธิการดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่เอกชน

3) ฝ่ายกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้างและการดำเนินงาน TOD ของเอกชนให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน เช่นการจ่ายค่าเช่าที่ดินเพื่อพัฒนา TOD การก่อสร้างทางเข้าออกพื้นที่ TOD การประสานงานหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงาน TOD เป็นต้น

4) ฝ่ายกำกับดูแลสัญญา (Contract Management) มีหน้าที่กำกับดูแลให้เอกชนปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญา เช่น การกำหนดค่าโดยสาร การจ่ายเงินร่วมลงทุน การแบ่งรายได้ของเอกชนต่อโครงการฯ เป็นต้น

5) ฝ่ายบริหารจัดการโครงการ (Project Management) มีหน้าที่บริหารจัดการโครงการในภาพรวม ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชน การดูแลผลกระทบของโครงการฯ ต่อประชาชน การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม การคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และการบริหารจัดการภายในหน่วยงานฯ เป็นต้น

โดยมีผู้อำนวยการโครงการซึ่งเป็นผู้แทน สกพอ. (กรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการบริหารสัญญา) ทำหน้าที่บริหารและกำกับการทำงานของทั้ง 5 ฝ่าย ทั้งนี้ หน้าที่ของฝ่ายต่างๆ อาจเพิ่มเติม ลดลง หรือเปลี่ยนแปลงตามหน้าที่ที่อาจเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์

หน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง ที่ปรึกษาตรวจสอบ ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน โดยให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. ร่วมดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ

3.2 สกพอ. และ รฟท. ได้พิจารณาร่วมกัน เห็นควรเสนอให้หน่วยงานฯ มีองค์ประกอบ ดังนี้

1) คณะกรรมการบริหารสัญญา จำนวน 5 คน ประกอบด้วย

- (1) ผู้แทน รฟท. (ระดับไม่ต่ำกว่ารองผู้ว่าการ) เป็นประธานกรรมการ
- (2) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการสกพอ.แต่งตั้ง) เป็นรองประธานกรรมการ
- (3) ผู้แทนกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการ
- (4) ผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งโดย สกพอ. เป็นกรรมการ
- (5) ผู้แทน สกพอ. (ตามเลขาธิการสกพอ.แต่งตั้ง) เป็นกรรมการและเลขานุการ

มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- (1) กำหนดนโยบายของหน่วยงานฯ ในการติดตามและกำกับสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ
- (2) กำหนดแผนการประสานงานกับ รฟท. ในส่วนหน้าที่ของ รฟท. ตามสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ
- (3) กำหนดแผนงานในการกำกับดูแลและตรวจสอบเอกชนคู่สัญญา

- (4) กำหนดให้ รฟท.เปิดเผยข้อมูลของโครงการฯ และข้อมูลของเอกชนคู่สัญญาให้แก่คณะกรรมการบริหารสัญญา
- (5) จัดจ้างและกำกับดูแลที่ปรึกษาโครงการฯ
- (6) พิจารณาให้ความเห็นการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนแก่คณะกรรมการกำกับดูแล
- (7) รายงานความคืบหน้าหรือปัญหา ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในโครงการฯต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและ สกพอ.
- (8) ให้ความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในโครงการฯ แก่ รฟท. และ สกพอ.
- (9) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้การดำเนินโครงการฯสำเร็จเป็นไปตามกรอบนโยบายของ กพอ. และสัญญาร่วมลงทุน

2) เจ้าหน้าที่ จำนวน 30 คน ประกอบด้วยบุคลากรจาก รฟท. และบุคลากรจาก สกพอ. โดยเป็นอัตราประจำ 15 คนและอัตราว่าจ้างชั่วคราว 15 คน

(1) อัตราประจำ จำนวน 15 อัตรา

- รฟท. จำนวน 10 อัตรา ประกอบด้วย ระดับหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา และระดับผู้ช่วยหัวหน้าฝ่าย 5 อัตรา
- สกพอ. จำนวน 5 อัตรา ประกอบด้วย ระดับผู้อำนวยการ 1 อัตรา และระดับผู้ช่วยผู้อำนวยการ จำนวน 4 อัตรา

(2) อัตราว่าจ้างชั่วคราว จำนวน 15 อัตรา

- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางอาวุโส จำนวน 5 คน
- เจ้าหน้าที่ระดับผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง จำนวน 5 คน และ
- เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ จำนวน 5 คน

กรอบวงเงินค่าใช้จ่ายสำหรับบุคลากรประมาณ 44 ล้านบาทต่อปี ทั้งนี้ให้ รฟท. และ สกพอ. จัดสรรบุคลากรมาประจำหน่วยงานฯ เพื่อให้การดำเนินงานของหน่วยงานฯ สอดคล้องกับสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และให้ รฟท. และ สกพอ. ขอจัดสรรอัตรากำลังใหม่เพื่อทดแทนบุคลากรดังกล่าว เนื่องจากเป็นหน่วยงานใหม่ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะมีผลต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องการเจ้าหน้าที่รับผิดชอบประจำ

3.3 ค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญา ในการดำเนินงานของหน่วยงานฯ จำเป็นต้องมีที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญาอย่างน้อยต้องประกอบด้วย ที่ปรึกษาด้านเทคนิค ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน เพื่อสนับสนุนงานของหน่วยงานฯ ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการฯ โดย สกพอ. ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงานฯ แบ่งเป็น

- 1) ช่วงการก่อสร้างระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ กรอบวงเงินงบประมาณ 100 ล้านบาทต่อปี
- 2) ช่วงการก่อสร้างหลังจากการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ แล้วเสร็จ กรอบวงเงินงบประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี
- 3) ช่วงการดำเนินงานรถไฟ กรอบวงเงินงบประมาณ 30 ล้านบาทต่อปี

4) ในส่วนของที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง และที่ปรึกษาตรวจสอบ ตามสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกำหนดให้ สกพอ. และ/หรือ รฟท. เป็นผู้คัดเลือกและว่าจ้าง โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

3.4 ค่าเช่าและค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภคและอื่นๆ ที่จำเป็นเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานฯ กรอบวงเงินประมาณ 6 ล้านบาทต่อปี

3.5 รวมค่าใช้จ่ายหน่วยงานฯ (ข้อ 3.2-3.4) ระยะเวลา 50 ปี ดังนี้

1) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 1 ถึงปีที่ 2) กรอบวงเงินประมาณ 150 ล้านบาทต่อปี

2) ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ หลังการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ปีที่ 3 ถึงปีที่ 5) แล้วเสร็จ กรอบวงเงินประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี

3) ในช่วงการดำเนินโครงการฯ (ปีที่ 6 ถึงปีที่ 50) กรอบวงเงินประมาณ 80 ล้านบาทต่อปี

4. ความเห็นที่ประชุม

4.1 การดำเนินการคัดเลือก การเจรจา และการจัดทำร่างสัญญาร่วมลงทุน ได้ผ่านขั้นตอนทางกฎหมายอย่างถูกต้อง โดยเป็นไปตามหลักการของโครงการฯ ที่ ครม. มีมติเห็นชอบและอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ทุกประการ โดยเฉพาะกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุนที่เอกชนเสนอขอจำนวน 149,650 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้ จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ทำให้รัฐประหยัดเงินร่วมลงทุนประมาณ 2,500 ล้านบาท

4.2 สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาร่างสัญญาร่วมลงทุนอย่างละเอียดรอบคอบ โดยพิจารณารับข้อเสนอของเอกชนหลายประเด็นที่เป็นประโยชน์ต่อโครงการฯ และได้ตั้งข้อสังเกตที่สำคัญ 3 ประเด็นดังนี้ (1) รฟท. ควรต้องประสานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อวางแผนการส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนอย่างมีประสิทธิภาพโดยต้องพิจารณาแผนส่งมอบพื้นที่อย่างรอบคอบเพื่อให้เอกชนสามารถเข้ามาดำเนินโครงการฯ ได้โดยไม่ทำให้ รฟท. ผิดสัญญา (2) ร่างสัญญามีภาษาด้านเทคนิค และการเงินจำนวนมาก ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดไม่มีความชำนาญในเรื่องดังกล่าว ดังนั้น รฟท. ต้องตรวจพิจารณาเองอย่างรอบคอบ และ (3) สัญญามีรายละเอียดและซับซ้อนมาก จำเป็นต้องมีหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนอย่างใกล้ชิดตลอดอายุโครงการฯ

4.3 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ ควรอยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. โดยมีบุคลากรจากทั้ง รฟท. และ สกพอ. มาประจำเพื่อดำเนินงาน

4.4 เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้สอบถามเกี่ยวกับประเด็นเจรจาที่แตกต่างจากร่างสัญญาเบื้องต้น ที่ผ่านการพิจารณาเบื้องต้นจากสำนักงานอัยการสูงสุด และฝ่ายเลขาได้ชี้แจงว่าไม่มีประเด็นแตกต่างที่มีนัยสำคัญ ยังเป็นไปตามหลักการโครงการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบ

5. มติที่ประชุม

5.1 เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในฐานะหน่วยงานหลักร่วมกันรับผิดชอบโครงการฯ ตามที่เสนอในข้อ 2 และให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการร่วมลงทุน

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

5.2 เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระหนี้ที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามที่คณะรัฐมนตรีในการประชุมเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติ โดยการจัดสรรงบประมาณดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่หนึ่งพันล้านบาทขึ้นไป ตามนัยมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการก่อหนี้ผูกพันเกินกว่าหรือนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยงบประมาณรายจ่ายได้ ตามนัยมาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 สำหรับดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน วงเงิน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระหนี้ที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปีหลังจากเริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนทั้งนี้ มอบหมายให้ รฟท. จัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องและดำเนินการต่างๆ ที่จำเป็น เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

5.3 เห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ พร้อมทั้งกรอบอัตราค่าจ้าง และกรอบวงเงินค่าใช้จ่าย ตามที่นำเสนอในข้อ 3 โดยให้หน่วยงานฯ อยู่ภายใต้การกำกับของ สกพอ. และให้ สกพอ. จัดทำรายละเอียดหน่วยงานฯ เพิ่มเติม และให้ รฟท. และ สกพอ. ไปหารือสำนักงบประมาณในรายละเอียดโดยด่วน เพื่อขอรับการจัดสรรงบประมาณต่อไป เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการตามสัญญาของโครงการฯ ที่กำหนดไว้

ปิดประชุมเวลา 11.00 น.

ลงชื่อ
(นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ)

รองเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ผู้จัดรายงานการประชุม

ลงชื่อ
(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กรรมการและเลขานุการ

ผู้ตรวจรายงานการประชุม

รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27

1. ชื่อกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการตามมาตรา 27

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

2. รายละเอียดกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ

วัตถุประสงค์

- เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
- เชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพฯ และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกคือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา แบบไร้รอยต่อ
- พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ และบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์มีกเคสัน ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชาเพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร

รายละเอียด

- โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ประกอบด้วยโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์เดิม ช่วงพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงพญาไท จำนวน 10 สถานี และโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ ถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน 5 สถานี รวมระยะทางประมาณ 220 กม. ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง ด้วยบริการรถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี และใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที ด้วยบริการการเดินทางแบบปกติจอดทุกสถานี ใช้ความเร็วรถไฟในเมือง (ดอนเมืองถึงสุวรรณภูมิ) สูงสุด 160 กม.ต่อชม. และใช้ความเร็วรถไฟระหว่างเมือง (สุวรรณภูมิถึงอู่ตะเภา) สูงสุด 250 กม.ต่อชม. ทั้งนี้คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ 147,000 คนต่อวัน ในปีที่เปิดให้บริการ
- โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ยังประกอบด้วยการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงก์ มีกเคสัน ขนาดพื้นที่รวมประมาณ 140 ไร่ เป็นสถานีศูนย์กลางการเดินทาง (หรือ Main Station for EEC Gateway) และพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ขนาดพื้นที่ประมาณ 25 ไร่
- เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับภาครัฐและประหยัดงบประมาณ โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และเอกชน ในระยะเวลาที่เหมาะสมคือ 50 ปี โดยคาดว่าจะลงนามสัญญาภายในปี 2562 และเปิดให้บริการประมาณต้นปี 2567 และสิ้นสุดสัญญาประมาณปี 2612 ซึ่งมีรายละเอียดและเงื่อนไขดังต่อไปนี้

3. แผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ

- ให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost โดยกำหนดให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบ งานก่อสร้าง งานการดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Operation-Maintenance: DBOM) และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ ทั้งหมด

- หน้าที่และความรับผิดชอบของ รฟท.
 - จัดหาและส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
 - จัดหาและให้เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน
 - มอบสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ให้เอกชนร่วมลงทุน โดยจะให้สิทธิเอกชนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวเมื่อเอกชนชำระค่าสิทธิภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ และระยะเวลาการมอบสิทธิโครงการนี้จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
 - มอบสิทธิดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ให้เอกชนร่วมลงทุน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
 - มอบสิทธิการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ให้เอกชน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
- หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน
 - มีหน้าที่ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
 - มีหน้าที่ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และหน้าที่ในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ
 - มีหน้าที่นำส่งผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท.
 - มีหน้าที่ในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ให้แก่ รฟท.
 - หน้าที่อื่นของเอกชนตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุน

4. ประมาณการรายจ่าย

ประเภทรายจ่าย	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
1) ค่าเวนคืนที่ดิน	1,785.15	1,785.15	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2) เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00
3) ภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ของ รฟท.	0.00	9,958.06	6,000.00	2,600.00	0.00	0.00	0.00	0.00
รวม	1,785.15	11,743.21	6,000.00	2,600.00	0.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00

ประเภทรายจ่าย	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	รวม
	พ.ศ. 2571	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2573	พ.ศ. 2574	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2576	พ.ศ. 2577	
1) ค่าเวนคืนที่ดิน	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	3,570.30
2) เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน	14,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	149,650
3) ภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ของ รฟท.	0.00	0.00	0.00	4,000.00	0.00	0.00	0.00	22,558.06
รวม	14,965.00	14,965.00	14,965.00	18,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	175,778.36

5. แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ

ประเภทรายจ่าย	ปีที่ 1	ปีที่ 2	ปีที่ 3	ปีที่ 4	ปีที่ 5	ปีที่ 6	ปีที่ 7	ปีที่ 8
เงินงบประมาณ	1,785.15	11,743.21	6,000.00	2,600.00	0.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00
รวม	1,785.15	11,743.21	6,000.00	2,600.00	0.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00

ประเภทรายจ่าย	ปีที่ 9	ปีที่ 10	ปีที่ 11	ปีที่ 12	ปีที่ 13	ปีที่ 14	ปีที่ 15	รวม
เงินงบประมาณ	14,965.00	14,965.00	14,965.00	18,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	175,778.36
รวม	14,965.00	14,965.00	14,965.00	18,965.00	14,965.00	14,965.00	14,965.00	175,778.36

6. ประโยชน์ที่จะได้รับ

- ผลตอบแทนทางการเงิน

- ค่าสิทธิการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ของ รฟท. 10,671,09 ล้านบาท
- การแบ่งสัดส่วนรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(ก) ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละสิบ (10) ของส่วนที่เกินจากรายได้รวมของโครงการฯ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ในกรณีที่รายได้รวมดังกล่าวเกินกว่าร้อยละ 30 (สามสิบ) แต่ไม่เกินร้อยละ 50 (ห้าสิบ) จากรายได้รวมของโครงการฯ ในปีนั้นๆ ที่ระบุในแผนการเงินที่เอกชนคู่สัญญาเสนอในเอกสารข้อเสนอของที่ 3 (สาม) ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน และ

(ข) ส่วนแบ่งรายได้ร้อยละสี่สิบ (40) ของส่วนที่เกินจากรายได้รวมของโครงการฯ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ในกรณีที่รายได้รวมดังกล่าวเกินกว่าร้อยละ

50 (ห้าสิบ) จากรายได้รวมของโครงการฯ ในปีนั้นๆ ที่ระบุในแผนการเงินที่เอกชนคู่สัญญาเสนอใน
ของที่ 3 (สาม) ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน

- ค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์พื้นที่มีกกะสันประมาณ 140 ไร่ และพื้นที่ศรีราชาประมาณ 25 ไร่ โดยได้รับรายได้ตามขนาดที่ดินที่ส่งมอบตามอัตราค่าเช่าต่อไร่ต่อปี ดังนี้

ปีที่ได้รับมอบที่ดิน	ค่าเช่าที่ดินมีกกะสัน (บาท/ไร่)	ค่าเช่าที่ดินศรีราชา (บาท/ไร่)
1	21,520,800	1,229,760
2	-	-
3	901,695	51,525
4	1,803,390	103,051
5	2,705,085	154,576
6	3,606,780	206,102
7	3,606,780	206,102
8	3,606,780	206,102
9	3,967,458	226,712
10	3,967,458	226,712
11	3,967,458	226,712
12	4,364,204	249,383
13	4,364,204	249,383
14	4,364,204	249,383
15	4,800,624	274,321
16	4,800,624	274,321
17	4,800,624	274,321
18	5,280,687	301,754
19	5,280,687	301,754
20	5,280,687	301,754
21	5,808,756	331,929
22	5,808,756	331,929
23	5,808,756	331,929
24	6,389,631	365,122
25	6,389,631	365,122
26	6,389,631	365,122
27	7,028,594	401,634
28	7,028,594	401,634
29	7,028,594	401,634
30	7,731,454	441,797
31	7,731,454	441,797
32	7,731,454	441,797

ปีที่ได้รับมอบที่ดิน	ค่าเช่าที่ดินมวกะสัน (บาท/ไร่)	ค่าเช่าที่ดินศรีราชา (บาท/ไร่)
33	8,504,599	485,977
34	8,504,599	485,977
35	8,504,599	485,977
36	9,355,059	534,575
37	9,355,059	534,575
38	9,355,059	534,575
39	10,290,565	588,032
40	10,290,565	588,032
41	10,290,565	588,032
42	11,319,621	646,836
43	11,319,621	646,836
44	11,319,621	646,836
45	12,451,583	711,519
46	12,451,583	711,519
47	12,451,583	711,519
48	13,696,742	782,671
49	13,696,742	782,671
50	13,696,742	782,671

- ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

- มูลค่าเพิ่มการพัฒนาเศรษฐกิจในรัศมี 2 กิโลเมตรตามเส้นทางรถไฟ 214,621 ล้านบาท*
- มูลค่าที่เกิดจากการลดการใช้น้ำมัน การประหยัดเวลา การลดอุบัติเหตุและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม 128,641 ล้านบาท*
- เกิดการใช้วัสดุก่อสร้างในประเทศ เช่น เหล็กจำนวน 1 ล้านตัน และปูนจำนวน 8 ล้านลูกบาศก์เมตร
- เกิดการจ้างงานระหว่างก่อสร้าง 16,000 อัตรา และการจ้างงานในธุรกิจเกี่ยวเนื่องกว่า 100,000 อัตราใน 5 ปี

* หมายเหตุ: มูลค่าปัจจุบัน คิดจากอัตรายคิดลดทางด้านเศรษฐกิจร้อยละ 3

7. กรณีการดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำการประมาณการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับด้วย

-ไม่มี-