



ด่วนที่สุด

ที่ สกพอ 1003.1/66/1957



ส.ก. ๑1
วันที่ 23 พ.ค 66
เวลา 13.55

สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ชั้น 25 อาคารโทรคมนาคม บางรัก
72 ซ.วัดม่วงแค ถ.เจริญกรุง
บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

22 พฤษภาคม 2566

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 2. รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 1/2566
 3. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบการแก้ไขสัญญาเพื่อแก้ปัญหาผลกระทบของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ในส่วนของการชำระเงินค่าสิทธิเอกชนร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์
 4. รายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27

ด้วย คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ขอเสนอเรื่อง รายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินมาเพื่อคณะรัฐมนตรีทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ นายกรัฐมนตรี ซึ่งเป็นประธาน กพอ. ได้เห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรีแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

/ตามที่...

ตามที่ สกพอ. เสนอ และให้ สกพอ. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ 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 ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พร้อมทั้งเห็นชอบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ

1.3 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งรวมถึงการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ร่วมลงทุนกับนิติบุคคลเฉพาะกิจซึ่งเอกชนที่ได้รับคัดเลือกจะจัดตั้งขึ้นเพื่อประกอบกิจการการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

1.4 สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ระหว่าง รฟท. และบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (เอกชนคู่สัญญา) (สัญญาร่วมลงทุนฯ) กำหนดให้เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องชำระเงินค่าสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) เพิ่มจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564

1.5 ต้นปี 2563 เกิดสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินอันเนื่องจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 (ประกาศสถานการณ์ฉุกเฉินฯ) เป็นการจำกัดการเคลื่อนย้ายของประชาชนและการประกอบกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อโครงการฯ โดยเฉพาะโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (โครงการ ARL) เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2564 เอกชนคู่สัญญาจึงมีหนังสือถึงประธานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อขอหารือผลกระทบจากสภาพเศรษฐกิจตกต่ำที่มีผลกระทบต่อการดำเนินโครงการฯ รวมถึงการปรับปรุงข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อให้โครงการฯ สามารถดำเนินการก่อสร้างและให้บริการได้สำเร็จ โดยคำนึงถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นต่อส่วนรวมเป็นสำคัญ

/เอกชนคู่สัญญา...

เอกชนคู่สัญญาหนังสือถึง รฟท. และ สกพอ. ขอให้พิจารณาแก้ไขสัญญา
ร่วมลงทุนฯ อันเนื่องมาจากโควิด-19 ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมและมีใช้ความผิดของเอกชนคู่สัญญา
ซึ่งไม่อาจคาดหมายได้ก่อนลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ และเป็นเหตุสุดวิสัย โดยเอกชนคู่สัญญาขอปรับการชำระ
ค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการ ARL (ค่าสิทธิ ARL) จากเดิมกำหนดให้เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องชำระเงิน
ค่าสิทธิ ARL เพิ่มจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นแบ่งชำระค่าสิทธิ ARL
พร้อมดอกเบี้ย จำนวน 10 งวด

เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2564 สำนักงานอัยการสูงสุดได้พิจารณาร่างแนวทางการ
แก้ปัญหาผลกระทบโควิด-19 ต่อโครงการฯ ในส่วนของการชำระค่าสิทธิ ARL โดยเห็นว่า รฟท. และ สกพอ.
ควรเสนอปัญหาต่อคณะรัฐมนตรี ตามที่เอกชนคู่สัญญาได้ขอผ่อนผัน หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบและต้องมีการ
แก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ จึงสามารถเริ่มต้นเข้าสู่กระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามพระราชบัญญัติ
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ต่อไป

1.6 มติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2564
เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2564 และครั้งที่ 3/2564 วันที่ 4 ตุลาคม 2564 มอบหมายให้ สกพอ. และ รฟท. เจรจา
กับเอกชนคู่สัญญาเพื่อแก้ปัญหาทับซ้อนโครงสร้างโยธาช่วงบางซื่อถึงดอนเมือง รongรับความเร็ว
250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ด้วยมาตรฐานออกแบบของจีน โดยรัฐไม่มีภาระทางการเงินเพิ่มเติม และผลกระทบ
ของโควิด-19 ต่อโครงการ ARL ไม่ให้กระทบบริการสาธารณะ และหากมีความจำเป็นต้องแก้ไขสัญญา
ร่วมลงทุนฯ ขอให้ดำเนินการตามกระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน
ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

1.7 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 รับทราบและเห็นชอบมติ
คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2564 เรื่อง แนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบ
จากโควิด-19 ของโครงการฯ ในการชำระค่าสิทธิ ARL ซึ่งมอบหมายให้ รฟท. สกพอ. และคณะกรรมการกำกับ
ดูแลฯ ไปพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหา ให้เป็นไปตามขั้นตอนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายให้ รฟท.
สกพอ. และเอกชนคู่สัญญา เข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาโครงการ ARL เป็นการเร่งด่วน เพื่อให้บริการ
อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ขอให้ดำเนินการตาม
กระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการที่ภาครัฐ
ให้ความสำคัญและเร่งรัดการดำเนินงาน โดยความสำเร็จของโครงการฯ จะส่งผลต่อความสำเร็จของ
การพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม จากการดำเนินการพบว่า
โครงการมีปัญหาสำคัญต่าง ๆ คือ ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19

ปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ และปัญหาทับซ้อนโครงสร้างโยธาร่วมช่วงบางซื่อถึงดอนเมือง ซึ่งล้นแล้วแต่ส่งผลกระทบและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของโครงการ จึงจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มาตรา 11 (12) ให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีหน้าที่ติดตามและประเมินผลการดำเนินการ แก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน และรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบ

กรณีนี้จึงเป็นเรื่องที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีตาม มาตรา 4 (1) แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

มีความเร่งด่วนเพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญต่อการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ และการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุวัตถุประสงค์ และเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564

4. สาระสำคัญ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้พิจารณาเรื่อง การแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยมีมติเห็นชอบหลักการแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 และหลักการแก้ปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ โดยให้นำความเห็นและข้อสังเกตของ กพอ. ไปประกอบการดำเนินการ และให้นำเสนอให้คณะรัฐมนตรีรับทราบต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

4.1 การแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19

4.1.1 เหตุผลความจำเป็นและหลักการแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19

สถานการณ์โควิด-19 เป็นเหตุสุดวิสัยที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่อาจคาดการณ์ได้ก่อนลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ ไม่ใช่ความผิดของเอกชนคู่สัญญาและมีผลกระทบเกิดขึ้นจริงต่อโครงการฯ จึงควรพิจารณาความจำเป็นของการบรรเทาผลกระทบของเอกชนคู่สัญญาในการชำระค่าสิทธิ ARL

จากเดิม เอกชนคู่สัญญาต้องชำระเงินจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ให้ รฟท. ภายใน 2 ปี หลังลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ (ภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564)

เปลี่ยนเป็น การแบ่งชำระเงินค่าสิทธิ ARL บนพื้นฐานความเป็นหุ้นส่วน ระหว่างรัฐและเอกชนซึ่งรวมถึงการจัดสรรความเสี่ยงระหว่าง รฟท. และเอกชนคู่สัญญาอย่างเหมาะสม เป็นธรรม โดย รฟท. ไม่เสียประโยชน์และเอกชนคู่สัญญาไม่ได้ประโยชน์เกินสมควร กล่าวคือเอกชนคู่สัญญา ยังคงเป็นผู้รับความเสี่ยงในจำนวนผู้โดยสาร การลงทุน ค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและให้บริการโครงการ ARL โดย รฟท. พิจารณาบรรเทาผลกระทบให้ไม่เกินกว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากคำสั่ง/ประกาศของรัฐที่จำกัด การเดินทางและกิจกรรมของประชาชน ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1) เอกชนคู่สัญญาต้องชำระค่าสิทธิ ARL ส่วนแรก จำนวน 1,067.11 ล้านบาท เมื่อลงนามแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ และให้เอกชนคู่สัญญาทยอยชำระค่าสิทธิ ARL บางส่วน จำนวน 1,067.11 ล้านบาท ให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 24 ตุลาคมของแต่ละปี

2) การพิจารณาว่าผลกระทบสถานการณ์โควิด-19 สิ้นสุดเมื่อใด ให้พิจารณาจากการยกเลิกคำสั่ง/ประกาศของรัฐที่เป็นการจำกัดการเดินทาง ส่งผลกระทบต่อโครงการฯ อย่างมีนัยสำคัญและไม่ใช้ความผิดของเอกชนคู่สัญญา ดังต่อไปนี้

(1) คำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) เรื่อง พื้นที่สถานการณ์ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุด พื้นที่ควบคุม พื้นที่เฝ้าระวังสูง และพื้นที่นำร่องด้านการท่องเที่ยว ตามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548

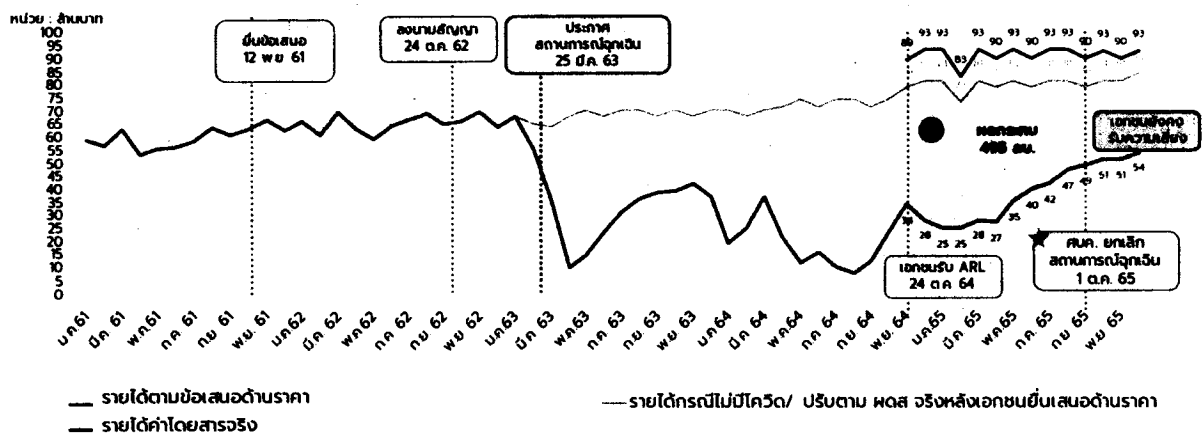
(2) ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง เงื่อนไข ในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทย

(3) ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วย แนวปฏิบัติในการให้บริการผู้โดยสารสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ในระหว่างสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

3) จากข้อ 2) สถานการณ์โควิด-19 ได้สิ้นสุดแล้ว เพราะ ศบค. ประกาศ ยกเลิกสถานการณ์ฉุกเฉินตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป จึงคำนวณระยะเวลาการแบ่งชำระเงินค่าสิทธิ ARL ส่วนที่เหลือโดยพิจารณาจากผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงการ ARL ตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2564 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 เทียบกับผลประโยชน์ที่เอกชนคู่สัญญาจะได้รับจากการแบ่งชำระเงินค่าสิทธิ ARL ทั้งนี้ ระยะเวลาการแบ่งชำระสูงสุดต้องไม่เกิน 7 งวด มีรายละเอียดการคำนวณ ดังนี้

(1) ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงการ ARL ตั้งแต่วันที่ 24 ตุลาคม 2564 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 คำนวณจากส่วนต่างระหว่างรายได้ค่าโดยสารที่จัดเก็บได้จริงของโครงการ ARL กับรายได้ค่าโดยสารของโครงการ ARL ที่ควรจะเป็นกรณีไม่มีโควิด-19 โดยประเมินจากค่าเฉลี่ย 1 ปีย้อนหลัง นับจากวันที่ 26 มีนาคม 2563 และปรับเพิ่มด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 9.75 ต่อปี (ตามผลการศึกษาระยะยาว) โดยผู้โดยสารของกรมการขนส่งทางราง) ในช่วงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 ซึ่งคำนวณผลกระทบที่เอกชนคู่สัญญาได้รับเป็นจำนวน 495.27 ล้านบาท

ผลกระทบตั้งแต่เอกชนคู่สัญญาเริ่มเดินรถ ARL (ต.ค.64) ถึง รัฐยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทาง (ต.ค. 65)



นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบรายได้ค่าโดยสารที่จัดเก็บได้จริงของโครงการ ARL ในช่วงที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการเดินทาง กับการคาดการณ์รายได้ที่เอกชนคู่สัญญาคาดว่าจะได้รับตามข้อเสนอด้านราคา พบว่าลดลงประมาณ 620.82 ล้านบาท ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เอกชนคู่สัญญายังคงได้รับ และคาดว่าจะมีผลต่อไปในระยะยาว

รายละเอียดการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงการ ARL

| หน่วย: ล้านบาท | 25 ต.ค. 64 - เม.ย. 65 | พ.ค. 65 | มิ.ย. 65 | ก.ค. 65 | ส.ค. 65 | ก.ย. 65 ^{4/} |
|--|-----------------------|----------|----------|----------|----------|-----------------------|
| (1) รายได้ค่าโดยสารที่เกิดขึ้นจริง ^{1/} | 163.98 | 199.53 | 239.84 | 282.72 | 330.34 | 379.62 |
| (2) รายได้ค่าโดยสารที่ควรจะเป็นกรณีไม่มีโควิด-19 ^{2/} | 474.12 | 555.32 | 633.90 | 715.11 | 796.31 | 874.89 |
| (1) - (2) ส่วนต่างของรายได้ | (310.14) | (355.79) | (394.07) | (432.39) | (465.97) | (495.27) |
| (3) รายได้ตามสมมติฐานข้อเสนอของเอกชน ^{3/} | 545.69 | 636.64 | 727.59 | 818.54 | 909.49 | 1,000.44 |
| (1) - (3) ส่วนต่างของรายได้ | (381.71) | (437.12) | (487.75) | (535.82) | (579.15) | (620.82) |

หมายเหตุ: คำนวณจากจำนวนผู้โดยสารสูงสุดของบริษัทเอเชียเออาร์วันจำกัด และได้รับการตรวจสอบโดย บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด

1/ รายได้จริงจากข้อมูลนำส่งรายได้ของเอกชนคู่สัญญา

2/ รายได้ที่เป็นไปตามสมมติฐานของมติที่ประชุม โดยที่มีการจำกัดจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 88,938 คนต่อวัน ตามค่าเฉลี่ยของจำนวนผู้โดยสารที่รองรับได้สูงสุดต่อวัน

3/ ตามสมมติฐานข้อเสนอด้านราคา (ของ 3) เอกชนคู่สัญญาประมาณการรายได้ ARL คงที่ในช่วงก่อสร้างของโครงการ

4/ ศบค. ยกเลิก พ.ร.ก. ฉุกเฉินฯ เพื่อควบคุมโรคไวรัสโคโรนา 2019 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

(2) ผลประโยชน์ที่เอกชนคู่สัญญาจะได้รับจากการแบ่งชำระเงินค่าสิทธิ ARL จำนวนจากส่วนต่างระหว่างดอกเบี้ยเงินกู้โครงการฯ (ร้อยละ 3.56 ต่อปี) ที่เอกชนคู่สัญญาเสนอในข้อเสนอทางการเงินกับอัตราดอกเบี้ยและค่าเสียโอกาส (ร้อยละ 2.375) ที่เสนอให้ รพท. โดยอ้างอิงจากอัตราคิดลดของโครงการฯ ที่กำหนดโดยสำนักงบประมาณ รายละเอียดดังนี้

| เปรียบเทียบค่าสิทธิ ARL ที่ผ่อนชำระตามจำนวนงวด หน่วย: ล้านบาท | 2 งวด | 3 งวด | 4 งวด | 5 งวด | 6 งวด | 7 งวด |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| (1) ค่าสิทธิ ARL รวมดอกเบี้ยและค่าเสียโอกาสให้ รพท. (ร้อยละ 2.375) | 10,899.19 | 11,107.35 | 11,295.12 | 11,462.01 | 11,607.51 | 11,731.13 |
| (2) จำนวนเงินตามข้อ (1) คิดลดด้วยอัตรา ร้อยละ 2.375 เพื่อเป็นมูลค่าปัจจุบัน ค่าสิทธิ ARL ณ 24 ต.ค. 2564 | 10,671.09 | 10,671.09 | 10,671.09 | 10,671.09 | 10,671.09 | 10,671.09 |
| (3) จำนวนเงินตามข้อ (2) คิดลดด้วยอัตรา ร้อยละ 3.56 เพื่อเป็นมูลค่าปัจจุบัน ค่าสิทธิ ARL ณ 24 ต.ค. 2564 | 10,561.20 | 10,464.35 | 10,380.00 | 10,307.60 | 10,246.65 | 10,196.65 |
| ประโยชน์จากส่วนต่างดอกเบี้ยที่เอกชนได้รับ (2) - (3) | 109.89 | 206.74 | 291.09 | 363.49 | 424.44 | 474.44 |

เมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบที่เอกชนได้รับตามข้อ (1) จำนวน 495.27 ล้านบาท กับผลประโยชน์ที่ได้รับจากการให้เอกชนคู่สัญญาแบ่งชำระในแต่ละกรณีตามการคำนวณในข้อ (2) ได้ผลลัพธ์ว่าเอกชนคู่สัญญาควรได้ผ่อนชำระเป็นจำนวน 7 งวด

4) เอกชนคู่สัญญาต้องชำระค่าสิทธิ ARL พร้อมดอกเบี้ยทั้งหมดเป็นจำนวนสุทธิ 11,731.13 ล้านบาท โดยชำระในปีที่ 1 ถึงปีที่ 6 ปีละหนึ่งงวด งวดละ 1,067.11 ล้านบาท และชำระงวดสุดท้ายในปีที่ 7 เป็นจำนวน 5,328.47 ล้านบาท ซึ่งเท่ากับมูลค่าปัจจุบัน ณ วันที่ 24 ตุลาคม 2564 จำนวน 10,671.09 ล้านบาท (อัตราคิดลดร้อยละ 2.375)

5) หากดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวงซึ่ง รพท. ชำระให้สถาบันการเงิน และ/หรือ กระทรวงการคลัง เป็นจำนวนเกินกว่าจำนวนเงินที่ รพท. ได้รับชำระจากเอกชนคู่สัญญา เอกชนคู่สัญญาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินส่วนที่เกินมานั้นทั้งสิ้น (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

6) ภายหลังจากปรับวิธีชำระเงินค่าสิทธิ ARL แล้ว มีเงื่อนไข ดังนี้

(1) กรณีเอกชนคู่สัญญาไม่ชำระค่าสิทธิ ARL ตามกำหนด โดยไม่มีเหตุอันสมควร จะถือเป็นเหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญ และ รพท. จะใช้สิทธิบังคับตามสัญญาร่วมลงทุนฯ

/(2) กรณีเอกชนคู่สัญญา...

(2) กรณีเอกชนคู่สัญญาได้รับรายได้ค่าโดยสาร ARL สูงกว่า
ประมาณการ รฟท. มีสิทธิเจรจาให้เอกชนคู่สัญญาชำระค่าสิทธิ ARL เร็วขึ้น

4.1.2 ผลของการแก้ไขปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์ โควิด-19

1) การให้บริการสาธารณะโครงการ ARL สามารถให้บริการได้อย่าง
ต่อเนื่อง โดยเอกชนคู่สัญญาสามารถชำระค่าสิทธิ ARL บางส่วนเพื่อรับสิทธิการดำเนินโครงการ ARL ได้

2) รฟท. ได้รับค่าสิทธิบางส่วนพร้อมดอกเบี้ยเพื่อลดภาระหนี้โครงการ
ARL ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 และโอนย้ายบริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (รฟฟท.)
ไปให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดงได้ ประชาชนได้รับบริการรถไฟฟ้าสายสีแดงช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง
ตามกำหนด และเป็นการใช้ทรัพยากรของรัฐอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 การแก้ปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของ โครงการฯ

4.2.1 เหตุผลความจำเป็นและหลักการแก้ปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ สถานะทางการเงินของโครงการฯ

การแพร่ระบาดของโควิด-19 การประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน
และสงครามรัสเซีย-ยูเครน ได้ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อสมมติฐานทางการเงินของโครงการฯ ส่งผลให้
โครงการฯ ไม่มีความเหมาะสมทางการเงิน (Not Bankable) เมื่อพิจารณาสัญญาร่วมลงทุนฯ ปรากฏว่าสัญญา
ร่วมลงทุนฯ กำหนดเพียงให้คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบขยายระยะเวลา และ/หรือ ไม่ต้องปฏิบัติตามที่ตาม
สัญญาร่วมลงทุนฯ ในช่วงระหว่างก่อสร้าง ยังไม่มีกลไกรองรับการแก้ไขปัญหากรณีเกิดเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อ
อย่างรุนแรงต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ ดังนั้น เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาในลักษณะเดียวกันที่อาจ
เกิดขึ้นได้อีกในอนาคตด้วยกระบวนการการบริหารสัญญา โดยไม่ต้องแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ จึงมีความ
จำเป็นต้องเพิ่มคำจำกัดความของเหตุสุดวิสัย และเหตุผ่อนผัน ให้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความ
เสียหายอย่างรุนแรงต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ และเอกชนคู่สัญญา เช่น ความผันผวนทางเศรษฐกิจ
การเปลี่ยนแปลงทางกฎหมาย ความล่าช้าหรือการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญของโครงการสนามบินอู่ตะเภาฯ

เพื่อให้สัญญาร่วมลงทุนฯ มีความยืดหยุ่นและกลไกรองรับสถานการณ์
รุนแรงในอนาคตจึงจำเป็นต้องเพิ่มแนวทางการบริหารสัญญาเพื่อจัดการกับเหตุสุดวิสัยและเหตุผ่อนผัน
โดยเฉพาะที่มีผลกระทบต่อสถานะการเงินของโครงการฯ อย่างมีนัยสำคัญ เพื่อให้สามารถเยียวยา
ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบด้วยความเหมาะสมและเป็นธรรม

โดย สกพอ. มีหน้าที่ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดและประสานความร่วมมือระหว่าง รพท. และเอกชนคู่สัญญา ถึงวิธีการในการเยียวยาที่มีความยืดหยุ่นมากกว่าสัญญาเดิมตามมาตรา 15 (6) แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยหาวิธีการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ตัวอย่างแนวทางเช่น สกพอ. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางการเงินของโครงการฯ การขยายระยะเวลาโครงการฯ การปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการให้เอกชนคู่สัญญาชำระผลตอบแทนรัฐ การปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ หรือวิธีการอื่นใดที่เป็นที่ยอมรับโดยคู่สัญญา เป็นต้น

กรณีที่ได้ข้อสรุปว่า สกพอ. จะใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางการเงินของโครงการฯ จะหมายถึงการที่ สกพอ. ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางการเงินของโครงการฯ เท่านั้น ซึ่งตามหลักกฎหมายไทยกรณีที่กำหนดให้ สกพอ. มีหน้าที่ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการดำเนินการในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ไม่ได้มีผลผูกพันให้ สกพอ. ต้องรับผิดชอบถึงความสำเร็จในเรื่องที่ดำเนินการนั้นแต่เป็นเพียงการผูกพันให้ สกพอ. ใช้อำนาจหน้าที่ทั้งหมดภายใต้กฎหมายและ พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ในการดำเนินการเรื่องดังกล่าวอย่างสุจริตในการสนับสนุนและแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางการเงินของโครงการฯ ทั้งนี้ รพท. ยังคงสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ เดิม ทุกประการ

ทั้งนี้ หากการดำเนินการดังกล่าวกระทบหลักการสำคัญของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรี ได้อนุมัติไว้จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (9) เพื่อขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี

4.2.2 ผลของการแก้ไขเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ

การดำเนินการตาม 4.2.1 ต้องมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ฉบับเดิมหลังจากที่มีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้ว

1) สกพอ. จะมีหน้าที่ร่วมกับ รพท. และเอกชนคู่สัญญาถึงการพิจารณาวิธีการในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับผลกระทบด้วยความเหมาะสมและเป็นธรรม โดย รพท. ยังคงสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ เดิม ทุกประการ

2) จะมีกลไกในการบริหารสัญญาเพื่อจัดการกับเหตุไม่คาดฝันและเหตุสุดวิสัยกับเหตุการณ์ในอนาคต รวมถึงเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินโครงการฯ และเอกชนคู่สัญญาเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์โครงการตามสัญญาร่วมลงทุนฯ และมติคณะรัฐมนตรี

5. ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นายกรัฐมนตรี มีความเห็นว่า ให้พิจารณาให้รอบคอบ เข้าหลักเกณฑ์ เงื่อนไข จะทำได้หรือไม่ มีผลกระทบต่อโครงการและเอกชนรายอื่นที่เข้าร่วมประมูลงานแต่ไม่ได้รับเงื่อนไข ในทำนองเดียวกัน อาจทำให้เกิดปัญหาภายหลังได้

สกพอ. ขอเรียนชี้แจงประเด็นข้างต้น ดังนี้

5.1 หลังลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ ได้ปรากฏสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และกรณีสงครามรัสเซีย-ยูเครน ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ได้ส่งผลกระทบต่อกรดำเนินการฯ และเหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเรื่องที่ รฟท. ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการฯ และเอกชนคู่สัญญาไม่สามารถคาดการณ์ได้มาก่อนการลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ และเกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดของเอกชนคู่สัญญา จึงจำเป็นต้องพิจารณาแก้ไขปัญหาโครงการฯ เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการฯ ต่อไปได้จนประสบความสำเร็จ ตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาอย่างรอบคอบแล้วจากคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กพอ. คณะอนุกรรมการบริหารการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (รองนายกรัฐมนตรี นายสุพัฒนพงษ์ พันธ์มีเชาว์ เป็นประธาน) คณะทำงานสนับสนุนการพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาโครงการฯ และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (ปลัดกระทรวงการคลัง เป็นประธาน) คณะกรรมการบริหารสัญญาโครงการฯ คณะกรรมการกำกับดูแลโครงการฯ และคณะกรรมการ รฟท. ซึ่งหากกรณีมีการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ นั้น มีกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 และประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“ประกาศ EEC Track”) ให้อำนาจดำเนินการได้โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ กระบวนการและขั้นตอนการดำเนินการไว้และในขั้นตอนการพิจารณาที่ผ่านมา (ซึ่งเป็นขั้นก่อนเริ่มกระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามประกาศ EEC Track) หน่วยงานเจ้าของโครงการและคณะกรรมการที่มีอำนาจพิจารณาทุกคณะได้พิจารณาโดยยึดถือหลักการบรรเทาความเสียหายของเอกชนคู่สัญญาในการชำระค่าสิทธิ ARL ทั้งนี้ จะต้องพิจารณาและเยียวยาให้เฉพาะผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงกับเอกชนคู่สัญญาเท่านั้น และต้องไม่สร้างภาระเพิ่มเติมให้แก่ภาครัฐ และ รฟท. จะต้องได้รับผลประโยชน์ไม่น้อยกว่าเดิมและเอกชนคู่สัญญาต้องไม่ได้รับประโยชน์เกินสมควรด้วย กล่าวคือ ในส่วนของการแก้ไขปัญหาการชำระเงินค่าสิทธิ ARL เงื่อนไขการแบ่งชำระได้กำหนดขึ้นโดยพิจารณาจากผลกระทบที่เอกชนคู่สัญญาได้รับจากสถานการณ์ของโรคโควิด-19 โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยทั้งหมดและค่าเสียโอกาสของ รฟท. และ รฟท. ได้รับค่าสิทธิ ARL เป็นมูลค่าปัจจุบันเท่าเดิม เสมือนชำระครบถ้วนภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ตามที่สัญญาร่วมลงทุนฯ กำหนดไว้

/นอกจากนี้...

นอกจากนี้ กรณีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 และกรณีสงครามรัสเซีย-ยูเครน ได้ทำให้เห็นว่า ปัจจุบันสัญญาร่วมลงทุนฯ ยังไม่มีกลไกเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ และเมื่อมีปัญหาในลักษณะดังกล่าวเกิดขึ้นการแก้ไขปัญหาก็ต้องกระทำโดยแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ เท่านั้น ดังนั้น จึงสมควรแก้ไขเพิ่มสัญญาเพื่อกำหนดกลไกให้สามารถใช้กระบวนการบริหารสัญญาในการแก้ไขปัญหากรณีมีเหตุการณ์ที่จะส่งผลกระทบต่อสถานะการเงินของโครงการในอนาคต โดยกำหนดวิธีการต่างๆ ไว้ให้พิจารณาเลือกใช้ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสมแก่กรณี โดยไม่จำเป็นต้องดำเนินการกระบวนการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ทุกกรณีไปดังเช่นปัจจุบัน

5.2 สำหรับประเด็นกรณีเอกชนรายอื่นๆ ที่ได้ร่วมยื่นข้อเสนอแต่ไม่ได้รับการคัดเลือก อาจมีปัญหาตามมาในภายหลัง เนื่องจากไม่ได้รับเงื่อนไขในทำนองเดียวกัน นั้น ขอเรียนว่า กรณีนี้มีเหตุผลความจำเป็นที่เป็นปัจจัยทำให้ต้องมีการพิจารณาแก้ไขปัญหาให้โครงการฯ ดำเนินต่อไปได้ โดยประเด็นที่เสนอพิจารณาคือข้อเท็จจริงที่เพิ่งปรากฏขึ้นใหม่เพิ่มเติมหลังจากได้ดำเนินการกระบวนการคัดเลือกเอกชนคู่สัญญา และได้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ ไปแล้ว จึงมิใช่เรื่องของการกำหนดหลักการขึ้นใหม่ซึ่งเป็นการเลือกปฏิบัติหรือเอื้อประโยชน์แก่เอกชนคู่สัญญา หรือไม่เป็นธรรมต่อเอกชนรายอื่นๆ ที่ได้ร่วมยื่นข้อเสนอ ซึ่งสอดคล้องกับการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโดยทั่วไปที่ไม่ว่าเอกชนที่ผู้ได้รับการคัดเลือกเป็นคู่สัญญาภาครัฐ รายใดมีเหตุจำเป็นเพื่อแก้ไขโครงการให้สามารถดำเนินการต่อไปได้ ภาครัฐสามารถดำเนินการสนับสนุนตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงการพิจารณาแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ได้ หากมีความจำเป็น

6. ข้อกฎหมาย

6.1 พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 มาตรา 11 (12) กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีหน้าที่และอำนาจติดตามและประเมินผลการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รวมทั้งแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน โดยต้องรายงานผลการดำเนินการให้คณะรัฐมนตรีทราบทุกกรอบระยะเวลาตามที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

6.2 พระราชบัญญัติวินัยการเงินและการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 27 กำหนดให้การดำเนินกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการที่ก่อให้เกิดภาระต่องบประมาณหรือภาระทางการคลัง ในอนาคตตามที่คณะกรรมการกำหนด ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการนั้นจัดทำแผนบริหารจัดการกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการ ประมาณการรายจ่ายแหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับ โดยต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติกิจกรรม มาตรการ หรือโครงการต่อคณะรัฐมนตรี และในกรณีที่การดำเนินการก่อให้เกิดการสูญเสียรายได้ของรัฐหรือของหน่วยงานของรัฐ ให้จัดทำประมาณการการสูญเสียรายได้และประโยชน์ที่จะได้รับ เสนอในการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีด้วย

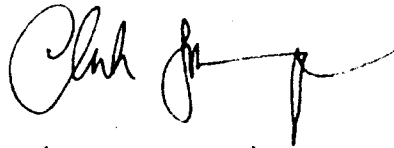
ทั้งนี้ สกพอ. ได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามมาตรา 27 แล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

7. ข้อเสนอของส่วนราชการ

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบ รายงานผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ประกอบด้วย หลักการแก้ปัญหาการชำระค่าสิทธิ ARL เนื่องจากสถานการณ์โควิด-19 และหลักการแก้ปัญหา เหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของโครงการฯ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายจุฬา สุขมานพ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สายงานโครงสร้างพื้นฐาน

โทร 0 2033 8021 โทรสาร 0 2033 8002

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tharit@eeco.or.th

