



EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยเด่น

สาระสำคัญ

คำถาม - คำตอบ

รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน



กันยายน 2562

สารบัญ

1 ข้อมูลพื้นฐาน

- ที่มาโครงการ

หน้า 4

2 ตอบคำถามสำคัญ

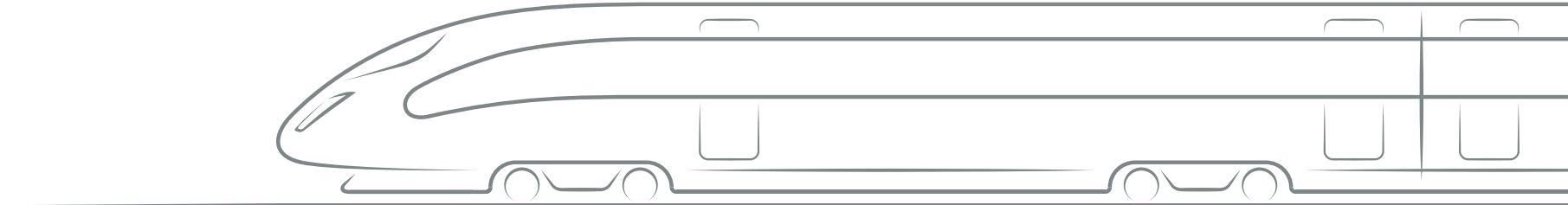
หน้า 13

3 หนังสือ สกพอ. ชี้แจง
เรื่องรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน

หน้า 22

4 ความเคลื่อนไหว
ผ่านสื่อมวลชน

หน้า 31



ที่มาของโครงการ

1. โครงการรถไฟเชื่อมกรุงเทพฯ กับภาคตะวันออก และการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ ไม่ใช่เรื่องใหม่ เรื่องนี้มีมานานแล้ว แต่อดีตเป็นการแยกดำเนินโครงการเป็น 3 โครงการ คือ

- (1) รถไฟฟ้าในเมือง หรือรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เปิดเมื่อปี 2553 ปัจจุบันมีผู้โดยสารมากขึ้น แต่ ARL ที่ปัญหาการขาดทุนกว่า 33,000 ล้านบาท และขาดทุนต่อเนื่องประมาณ 300 ล้านบาทต่อปี เพราะขาดความคล่องตัวในการบริหารจัดการ
- (2) โครงการ ARL ส่วนต่อขยาย ซึ่งมีอยู่ในแผนแม่บทรถไฟฟ้ามหานคร ตั้งแต่ปี 2542 โดยต้องมีเงินลงทุนประมาณ 42,000 ล้านบาท
- (3) รถไฟระหว่างเมือง หรือโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง มีการศึกษาปี 2556 ใช้เงินลงทุนประมาณ 1.5 แสนล้านบาท มีความคุ้มค่าต่อเศรษฐกิจในภาพรวม แต่จะขาดทุนทางการเงินประมาณ 1.3 แสนล้านบาท จึงได้ชะลอโครงการไว้

การแยกดำเนินโครงการดังกล่าว ทำให้รัฐต้องลงทุนรวมไม่น้อยกว่า 2 แสนล้านบาท และยังติดขัดปัญหามากมาย เช่น โครงการไม่เชื่อมโยงกัน โครงการมีความล่าช้ามาก ทำให้รัฐสูญเสียประโยชน์ ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกสบาย และประชาชนสูญเสียโอกาส

2. รัฐบาลจึงได้ปรับปรุงโครงการขึ้นใหม่ เพื่อสร้างประโยชน์สูงสุดต่อรัฐ และประชาชน นโยบายพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เห็นความสำคัญเรื่องนำท่าอากาศยานอู่ตะเภามาใช้ประโยชน์เพื่อลดความแออัดของสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิ โดยให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นเมืองการบินภาคตะวันออก เป็นประตูเชื่อมโลกกับ EEC พร้อมมีศูนย์ซ่อมอากาศยานทันสมัยและเมืองการบิน ในการนี้จำเป็นต้องมีรถไฟความเร็วสูงเชื่อมอู่ตะเภากับสนามบินหลักและพื้นที่ใจกลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ให้ผู้โดยสารเดินทางหากันได้อย่างไร้รอยต่อภายใน 1 ชั่วโมง

สำนักงาน EEC ร่วมกับ สวท. และที่ปรึกษา จึงได้ศึกษาและรวมข้อดีของทั้ง 3 โครงการเข้าด้วยกัน เพื่อส่งเสริมและเกื้อหนุนกัน และเสนอหลักการร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชน (PPP) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ต่อคณะกรรมการนโยบาย EEC เมื่อเดือน ก.พ. 2561 จนได้รับอนุมัติหลักการและได้รับความเห็นชอบจาก ครม. ในเดือน มี.ค. 2561 นำไปสู่การประกาศเชิญชวนขายเอกสารคัดเลือกเอกชนฯ โดยมีผู้สนใจซื้อเอกสารโครงการ 31 ราย จาก 7 ประเทศ ต่อมาเมื่อมีเอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ 2 กลุ่ม คือ

- (1) กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR)
- (2) กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH)

3. รถไฟสายนี้เป็นสายอนาคตสำหรับภาคตะวันออกและมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูง

การพัฒนา EEC เป็นการสร้างพื้นที่ต่อขยายของเมืองให้กับกรุงเทพฯ รถไฟความเร็วสูงเส้นนี้มีความสำคัญ 4 ด้านคือ

1) รถไฟความเร็วสูงสายนี้จะเข้าเชื่อมโยง 3 สนามบิน จะเป็นการยกระดับสนามบินอุตะเภามาเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ให้ทำงานควบคู่กับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ที่มีผู้โดยสารเกินความจุแล้ว 17 ล้านคนต่อปี

- ด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตร/ชม. สนามบินอุตะเภาสสามารถเชื่อมกับกรุงเทพฯ ได้ใน 45 นาที เทียบกับ 2 - 3 ชั่วโมงโดยรถยนต์
- ในอนาคตผู้โดยสาร สามารถลงเครื่องบินที่สนามบินอุตะเภา แล้วขึ้นรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว (ใช้เวลาใกล้เคียงกับสนามบินนาริตะเข้ากรุงโตเกียว)

2) รถไฟความเร็วสูง เป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาจากกรุงเทพฯ เชื่อม จะเขิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยจะมีสถานีรถไฟ 5 สถานี (จะเขิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อุตะเภา) ซึ่งนอกจากจะมีการพัฒนาบริเวณสถานีให้เป็นพื้นที่พัฒนาเชื่อมโยงกับชุมชนเก่าแล้ว ประชาชนตลอดเส้นทาง สามารถมาใช้บริการโดยนำรถยนต์ไปจอดที่สถานีเหล่านี้ได้ ทำให้ประหยัดเวลาการเดินทางมาก โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งขณะนี้รถติดมาก และประเทศได้ประโยชน์จากการลดการใช้น้ำมัน และลดความแออัดบนถนน

3) รถไฟความเร็วสูง ที่ความเร็ว 250 กิโลเมตร/ชม. นี้ เป็นช่วงแรกของการเชื่อมโยงพื้นที่พัฒนาไปสู่ระยอง จันทบุรี และตราดในอนาคตอันใกล้

- 3.1) คาดว่าใช้เวลาเดินทางจาก กรุงเทพฯ - ระยอง 60 นาที กรุงเทพฯ - จันทบุรี 100 นาที และ กรุงเทพฯ - ตราด 120 นาที ซึ่งเป็นระยะเวลาที่เหมาะสม และจะทำให้คนส่วนใหญ่ หันมาใช้ในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง แทนการเดินทางโดยรถยนต์
- 3.2) มีการศึกษาว่าถ้ารถไฟความเร็วสูง ลดความเร็วลงเหลือ 160 กม./ชม. ต้นทุนการก่อสร้างจะลดลงไม่มาก (ประมาณร้อยละ 5) แต่จะใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ - ตราด นานถึง 3 ชม. ซึ่งอาจไม่สามารถทำให้มีการใช้สนามบินอุตะเภาอย่างเต็มประสิทธิภาพ และประชาชนก็จะได้ประโยชน์ไม่เต็มที่
- 3.3) นอกจากนั้นในปัจจุบันการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูง มีการพัฒนาความเร็วมากขึ้นเป็น 300-350 กม./ชม. ในต้นทูนที่ไม่เพิ่มขึ้นมากนัก ซึ่งมาตรฐาน 250 กม./ชม. กลายเป็นมาตรฐานความเร็วต่ำสุดในปัจจุบัน
- 3.4) การกำหนดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากสนามบินอุตะเภา - ระยอง - จันทบุรี - ตราด เป็นระยะที่สอง เป็นเพราะเส้นทางรถไฟไประยองที่ศึกษาไว้ วิ่งเข้าไปในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาดาดพุดซึ่งเป็นเขตควบคุมสิ่งแวดล้อมทำให้ต้องมีการศึกษาสิ่งแวดล้อมเป็นกรณีพิเศษและใช้เวลานานซึ่งจะทำให้โครงการทั้งหมดล่าช้า
- 3.5) ระยะทางจากกรุงเทพฯ - สนามบินอุตะเภา (ประมาณ 200 กิโลเมตร) และ กรุงเทพฯ - ตราด (ประมาณ 320 กิโลเมตร) นั้น “สั้นเกินไป” ที่จะเชื่อมโยงโดยมีสายการบินตรงจากกรุงเทพฯ ไปอุตะเภา หรือ ตราด รวมทั้งจำนวนผู้โดยสารกระจายในหลายจังหวัด ดังนั้น เส้นทางคมนาคมเชื่อมกรุงเทพฯ - อุตะเภา และกรุงเทพฯ - ตราดที่เหมาะสมที่สุด คือการใช้รถไฟความเร็วสูง

4) ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจตลอดทั้งโครงการประมาณ 700,000 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) โดยแบ่งเป็น 50 ปีแรก มีมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 400,000 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ซึ่งมากกว่าเงินลงทุนประมาณ 200,000 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) จึงถือว่าเป็นผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อการลงทุนผลตอบแทนดังกล่าวมาจาก

- มูลค่าเพิ่มการนำสนามบินอุตะเภามาใช้ประโยชน์
- ลดการใช้น้ำมัน ลดเวลาการเดินทาง ลดมลพิษสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถยนต์
- ผลตอบแทนจากการพัฒนาเศรษฐกิจตลอดเส้นทาง
- การจ้างงานและการใช้ปัจจัยการผลิตในประเทศไทย
- รัฐจะจัดเก็บภาษีต่างๆ ได้เพิ่มขึ้น

เมื่อครบ 50 ปี แล้ว ยังมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจนสิ้นอายุของโครงการอีกอย่างน้อย 300,000 ล้านบาท

(มูลค่าปัจจุบัน)

4. สำคัญโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

- 1) รถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยาย แอร์พอร์ตลิงก์ ดอนเมือง-พญาไท ระยะทาง 22 กม. (อยู่ในแผนเดิมที่จะมีการก่อสร้าง ความเร็ว 160 กม./ชม.)
- 2) รถไฟแอร์พอร์ตลิงก์ พญาไท-สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม. (ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน ความเร็ว 160 กม./ชม.)
- 3) รถไฟความเร็วสูงจากสนามบินสุวรรณภูมิ-สนามบินอุตะเภา ระยะทาง 170 กม. ปรับจากแผนเดิมของรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (ลาดกระบัง-ระยอง ความเร็ว 250 กม./ชม.)
- 4) พัฒนาพื้นที่สถานีและสนับสนุนการให้บริการผู้โดยสาร
 - สถานีมักกะสันประมาณ 150 ไร่ สำหรับการเป็นสถานีหลักรถไฟความเร็วสูงรวมทั้งจอดรถและเชื่อมโยงกับรถไฟใต้ดิน
 - สถานีศรีราชาประมาณ 100 ไร่ สำหรับการเป็นสถานีที่จอดและซ่อมเพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ



ทั้งนี้เป็นเรื่องปกติของการลงทุนรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงทุกแห่งทั่วโลก

- ผู้ลงทุนไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ หรือเอกชน จะขาดทุนทางการเงินเสมอ เพราะเก็บค่าโดยสารได้ไม่คุ้มเงินลงทุน แต่ประเทศจะได้รับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมากขึ้น (ดังกล่าวข้างต้น)
- เช่นเดียวกับในหลายประเทศในอนาคตรัฐบาลอาจมีรายได้เพิ่มหากจัดเก็บภาษีพิเศษจากธุรกิจบริเวณสถานีและตลอดเส้นทางที่ได้ประโยชน์ทางอ้อม (wind fall benefits)จากการที่รัฐบาลจัดให้มีรถไฟความเร็วสูงสายนี้

5. การดำเนินโครงการ : ร่วมทุนกับเอกชน เพื่อลดงบประมาณภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพโดยเอกชน

การจัดการลงทุนโครงการนี้ เป็นไปตามหลักการการจัดเงินการลงทุนของประเทศ

1) งบประมาณแผ่นดิน ที่ได้มาจากภาษีอากร ควรใช้เพื่อการพัฒนาด้านสังคม เช่น การศึกษา การสาธารณสุข และดูแลความมั่นคงเป็นหลัก โครงการที่พอมีรายได้บ้างควรหลีกเลี่ยงการใช้เงินงบประมาณ ดันไปใช้เงินของเอกชนซึ่งมีเป็นจำนวนมากมาพัฒนาประเทศ

- 2) เงินกู้ต่างประเทศ ไม่สมควรนำมาใช้กับโครงการลงทุนที่มีรายได้ไม่มาก ด้วยสาเหตุดังต่อไปนี้
- จะทำให้เกิดภาระหนี้สาธารณะ การกู้เงินควรใช้กับโครงการสำคัญที่ไม่มีรายได้ หรือรายได้น้อย แต่จำเป็นมาก เช่น ถนน รถไฟทางคู่
 - กรณีกู้เงินจากต่างประเทศแล้วดอกเบี้ยต่ำ มักมีข้อกำหนดให้ใช้บริษัทต่างชาติจาก ประเทศเจ้าของเงิน บางครั้งทำให้ต้นทุนโดยรวมสูงและกลับกลายเป็นว่าเงินกู้ถูกถ่ายเทกลับประเทศเจ้าของเงินไม่เหลือหมุนเวียนภายในเศรษฐกิจของประเทศไทย
 - กรณีกู้เงินจากต่างประเทศ รัฐบาลต้องรับความเสี่ยงในอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งหากถูกระยะยาว ก็เสี่ยงนาน และเคยมีกรณีที่เมื่อรวมความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนแล้วดอกเบี้ยไม่ถูกอย่างที่คิด
 - กรณีกู้เงินต่างประเทศ และหน่วยงานรัฐบาลดำเนินการเอง มีความเสี่ยงที่โครงการจะสำเร็จล่าช้ากว่ากำหนด

3) รูปแบบการลงทุนแบบร่วมลงทุนกับเอกชน ภาคเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนและความล่าช้าของโครงการ

ดังนั้น เพื่อลดภาระงบประมาณรัฐบาลในระยะสั้น รัฐบาลจึงไม่ต้องการลงทุนเอง แต่ให้เป็น การร่วมทุนกับเอกชน ซึ่งจะเป็นการดึงทรัพยากรทางการเงินของเอกชน มาใช้ประโยชน์กับประเทศ

6. ที่ดินมักกะสัน : แก้ปัญหาเดิม เสริมให้เป็นสถานีหลัก จ่ายค่าเช่าตามราคาตลาด

กรณีที่ดินมักกะสัน เหตุผลหนึ่งที่ต้องพัฒนาเป็นสถานีหลักรถไฟความเร็วสูงสายนี้เป็นการแก้ปัญหาที่มีอยู่เดิม คือสถานีไม่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร และต้องจัดที่จอดรถ รวมทั้งบริการจราจรใหม่ทั้งหมด ผู้รับไปพัฒนา ต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินให้การรถไฟตามราคาตลาด และให้รัฐมีส่วนร่วมรับกำไร เมื่อโครงการมีกำไร (revenue sharing)

ที่ดินศรีราชา : พัฒนาสถานีและโรงซ่อม เอกชนจ่ายค่าเช่าที่ดินให้ สฟท.

สฟท. มีพื้นที่บริเวณศรีราชาประมาณ 100 ไร่ แต่ใช้ประโยชน์พื้นที่เพียง 75 ไร่ เพื่อปรับปรุงเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง และอู่ซ่อมรถจักรของการรถไฟ ส่วนพื้นที่ที่เหลือ 25 ไร่ จึงกำหนดให้เอกชนนำไปพัฒนา และจ่ายค่าเช่าให้การรถไฟตามราคาตลาด

7. รวมแอร์พอร์ตลิงก์ : เพื่อแก้ปัญหาการขาดทุนเรื้อรังของแอร์พอร์ตลิงก์ โดยให้เอกชนซื้อกิจการ

ลิงก์ ประสบปัญหาความแออัดของผู้โดยสาร เนื่องจากมีขบวนรถน้อยจึงต้องวิ่งในเวลาที่ห่างกัน ทั้งๆ เวลาของรางมีพอคือ (ปัจจุบัน ผู้โดยสารต้องรอประมาณ 15 นาที ต่อขบวน ในเวลาเร่งด่วน) และเมื่อขาดทุนจึงทำให้สถานการณ์การเงินไม่ดีและไม่สามารถลงทุนเพิ่มขบวนรถได้มาก

- การเปลี่ยนระบบเป็นรถไฟความเร็วสูงในครั้งนี้ จะยังคงมีรถไฟจอดที่สถานีแอร์พอร์ตลิงก์ทุกสถานีเหมือนเดิม แต่จะมีขบวนรถวิ่งรับผู้โดยสารมากขึ้น (ประมาณ 10 นาทีต่อขบวน ทั้งนอกชั่วโมงเร่งด่วน และชั่วโมงเร่งด่วน)
- สำหรับรถด่วนเชื่อม 3 สนามบินที่จอดน้อยสถานี ไม่จำเป็นต้องมีบ่อย (ทุก 30 นาทีต่อขบวน ทั้งนอกชั่วโมงเร่งด่วนและชั่วโมงเร่งด่วน จาก กรุงเทพฯ ถึงสถานีอู่ตะเภา และจะมีขบวนรถใน ชั่วโมงเร่งด่วนแทรกเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังสถานีศรีราชา ทุก 20 นาที) จำนวนรางที่มีอยู่ จึงเพียงพอ แต่ใช้เวลาของรางอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมกับแก้ปัญหาแอร์พอร์ตลิงก์เดิม

8. การประมูล: เป็นรูปแบบ net cost: ใครเสนอผลประโยชน์สูงสุดเป็นผู้ชนะการประมูล

การประมูลจะเป็นรูปแบบ net cost เช่นเดียวกับรถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู คือ ใครยื่นเสนอผลตอบแทนสูงสุดให้รัฐ จะเป็นผู้ชนะการประมูล

เอกชนแต่ละรายจะคำนวณผลตอบแทนสูงสุดที่จะหาได้ ตามความสามารถของแต่ละรายในการควบคุมต้นทุน การก่อสร้าง การบริหารระบบการก่อสร้าง การจัดหาขบวนรถไฟ การหารายได้จากการวิ่งรถไฟ การหารายได้จากการบริหารอสังหาริมทรัพย์ (หลังจากจ่ายค่าเช่าที่ดินตามที่กำหนด) และนำเสนอผลประโยชน์สูงสุดมาเข้าประมูล ในการนี้เอกชนที่มีคุณภาพดี มีความสามารถในการบริหารต้นทุนและหารายได้เก่งจะเป็นผู้ชนะ

- รัฐบาลจะได้ประโยชน์สูงสุด และจ่ายงบประมาณสนับสนุนต่ำสุด
- ประเทศไทยได้ผู้ที่เหมาะสมที่สุด ได้ประโยชน์จากการพัฒนาเต็มที่

9. อายุโครงการ 50 ปี: เพื่อให้รัฐบาลใช้งบประมาณน้อยที่สุด

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสีชมพู มีมูลค่าโครงการละประมาณ 50,000 ล้านบาท มีระยะโครงการ 30 ปี ในขณะที่โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงนี้มีมูลค่าโครงการประมาณ 200,000 ล้านบาท ดังนั้นถ้าให้เวลาโครงการน้อย ก็จะทำให้ขาดทุนมาก เพราะกำไรของโครงการจะอยู่ในช่วงปีหลังๆ ของโครงการ ถ้าลดเวลาเหลือ 30 ปี รัฐบาลอาจต้องจ่ายเงินสนับสนุนเพิ่มและไม่คุ้ม ความเหมาะสมของโครงการ จึงอยู่ที่ 50 ปี เมื่อครบ 50 ปี รัฐบาลจะเป็นเจ้าของทรัพย์สินทั้งหมด รวมรถไฟฟ้าความเร็วสูง สถานี และอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 300,000 ล้านบาท

10. จะมีการดูแล การใช้วิศวกรไทย การใช้ชิ้นส่วนของประเทศไทยให้มากที่สุด

เนื่องจากบุคลากรไทยที่สามารถทำงานที่เกี่ยวข้องกับรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ มีจำนวนน้อย จึงเป็นบุคลากรที่โครงการมีความต้องการสูง โดยเฉพาะกลุ่มที่ทำงานแอร์พอร์ตลิงก์เดิม ดังนั้นบุคคลเหล่านี้จะได้มีเข้าร่วมในโครงการทันที

นอกจากนั้นตามข้อกำหนดการส่งเสริมการลงทุน กำหนดให้ผู้ลงทุนต้องมีการถ่ายทอดความรู้ผ่าน สถาบันการศึกษาเพื่อสร้างบุคลากรไทยและเยาวชนให้เข้ามาทำงานในการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต โดยจะให้เข้าร่วมการพัฒนาหลักสูตรในสถาบันการศึกษาโดยเฉพาะในพื้นที่ EEC

11. การกำกับโครงการในอนาคต: มีคณะกรรมการขึ้นมาดูแลการดำเนินโครงการ และค่าโดยสาร

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เชื้อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. 2560 โดยคณะกรรมการกำกับ ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงคมนาคม ผู้แทนสำนักงานเพื่อการพัฒนา ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ผู้แทน สำนักงานอัยการสูงสุดผู้แทนเอกชนคู่สัญญา และผู้แทนการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

12. อัตราค่าโดยสาร

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าความเร็วสูงจากมักกะสัน ถึงพญา ประมาณ 270 บาท ค่าโดยสารรถไฟฟ้าความเร็วสูงจาก มักกะสัน ถึงสนามบินอู่ตะเภา ประมาณ 330 บาท

13. การส่งมอบที่ดินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

1. โครงการนี้ เป็นโครงการร่วมทุนที่ทุกฝ่ายได้ร่วมมือกันด้วยดี

- ภาครัฐถือเป็นผู้ร่วมทุนเช่นกัน ถ้าทำไม่สำเร็จ ก็จะได้ประโยชน์กับประเทศตามที่คาดไว้ รวมทั้งอาจไม่เชื่อมโยงกันเวลากับสนามบินอู่ตะเภา ดังนั้นภาครัฐทุกหน่วยงานให้ความสำคัญร่วมมือ เพื่อให้มีการลงนาม ไม่มีเจตนาเป็นอื่น ท่านนายกรัฐมนตรี ท่านรองนายก และรัฐมนตรีทุกท่านที่เป็นกรรมการนโยบาย EEC พยายามช่วยเหลือผลักดัน ให้มีการลงนามโดยเร็ว เพื่อสร้างความมั่นใจกับ EEC ตลอดเวลา
- เอกชน ก็มีความต้องการที่จะลงนาม และพยายามที่จะชี้ให้เห็นความเสี่ยงสุดท้าย คือการส่งมอบที่ดินที่ต้องมีความชัดเจน เพื่อให้สามารถไประดมเงินทุนหรือเงินกู้จากสถาบันการเงิน เพราะหากกำหนดการไม่ชัดเจนมีความเสี่ยงจะขาดทุนได้

2. การส่งพื้นที่แบบเดิมมีปัญหา

- วิธีปกติให้ออกเงินไปติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเอง จึงใช้เวลานาน และระยะเวลาไม่ชัดเจน
- ทำให้กำหนดระยะเวลา เริ่ม-จบ การก่อสร้างไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาการวางแผนการเงิน วางเงินหุ้นก็ยาก ติดต่อกู้เงินก็มีปัญหา
- มีจุดติดจำนวนมาก 230 จุดใน 3 กระทรวง 8 หน่วยงาน ที่ต้องปรับปรุงหรือโยกย้าย การใช้วิธีเดิมให้ออกเงินเจรจาเองโดยรัฐบาลไม่ช่วยจึงไม่เหมาะสมและจะใช้เวลานานมาก
- เรื่องความล่าช้าในการส่งมอบที่ดิน สำนักงานอัยการสูงสุด ได้ให้ความเห็นในการประชุม กพอ. และเตือนว่าเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาในความสำเร็จของโครงการ
- รฟท. ซึ่งเป็นหน่วยงานหลัก ได้รายงานว่าการส่งมอบที่ดินนั้นเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน และ รฟท. ไม่สามารถประสานงานหรือกำหนดเวลาได้

3. กพอ. สั่งการแก้ไขปัญหา

- ให้คณะกรรมการบริหารฯ (กบอ.) ไปกำกับหาทางเรื่องการส่งมอบที่ดินที่เป็นไปได้ และทำงานได้
- ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำแผนเสนอ กบอ. ซึ่งได้มีการประชุมหาแนวทางที่เหมาะสม ดังนี้
 - กระทรวงมหาดไทย โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นประธานรวม 4 ครั้ง
 - กระทรวงพลังงาน โดยปลัดกระทรวงพลังงานรวม 3 ครั้ง
 - รฟท. ได้ประชุมร่วมกับบริษัทเอกชน เช่น บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

4. สรุปแผนการส่งมอบพื้นที่

- ช่วงแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในวันที่ออกขณคู่สัญญาชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่ รฟท.
- ช่วงรถไฟฟ้าความเร็วสูงช่วงลาดกระบัง – อู่ตะเภา ภายใน 1 ปี 3 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน
- ช่วงแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย ภายใน 2 ปี 3 เดือนนับจากวันที่ลงนามในสัญญา ร่วมลงทุน

5. คณะทำงานการส่งมอบพื้นที่

- แต่งตั้งคณะทำงานการส่งมอบพื้นที่และการรื้อย้ายสาธารณูปโภค โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะทำงาน รองปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นรองประธาน คณะทำงาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการร่วมเป็นคณะทำงาน

แผนที่แสดงสาธารณูปโภค รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน



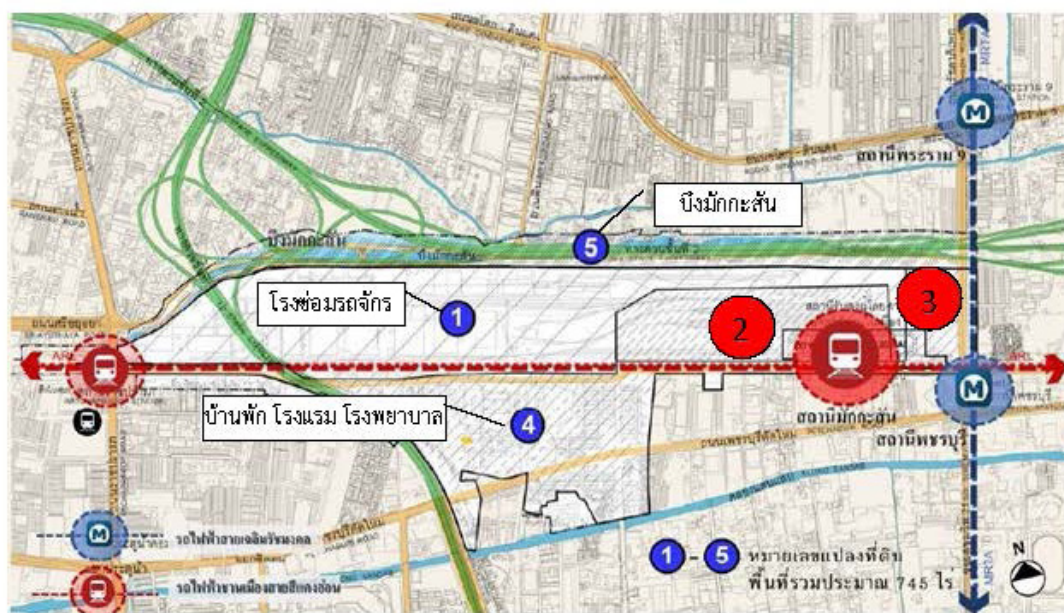
ตอบคำถามสำคัญ



1) รัฐบาลไม่ได้ยกให้เอกชนรายใดรายหนึ่ง เพราะโครงการฯ เป็นการคัดเลือกเอกชนแบบเปิดกว้าง (หรือ International Bidding) มีข้อกำหนด (TOR) ที่เปิดให้เอกชนในประเทศและต่างประเทศสามารถเข้าร่วมประมูลได้ และโครงการฯ ปฏิบัติตามกฎหมายหลายฉบับอย่างเคร่งครัด เช่น

- (1) ประกาศคณะกรรมการนโยบาย EEC พ.ศ. 2560
- (2) ประกาศคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ พ.ศ. 2554 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)
- (3) พ.ร.บ.ว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานรัฐ พ.ศ. 2542
- (4) แนวทางและวิธีการของการดำเนินการป้องกันการทุจริตหรือขัดกลองคุณธรรมตาม พ.ร.บ. การจัดซื้อ จัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560

2) การใช้ที่ดิน 140 ไร่ บริเวณมักกะสัน เพื่อจัดทำเป็นศูนย์กลางรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคต



การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีมักกะสัน โดย สฟท. มีแผนพัฒนาพื้นที่ 450 ไร่ โดยใช้ PPP อยู่แล้ว (เหมือนการพัฒนาที่ดินย่านบางซื่อ) เพื่อนำรายได้มาชำระหนี้ สฟท. แต่อยู่ระหว่างการแก้ไขปัญหาระยะการย้ายโรงซ่อมรถไฟเดิมที่มักกะสัน

พื้นที่มักกะสันที่รวมในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คือพื้นที่แปลง 2 และ 3 ขนาดประมาณ 140 ไร่ ดังนั้นพื้นที่ดังกล่าวจึงไม่รวมบึงมักกะสัน ไม่รวมพื้นที่โรงงานไม่รวมบ้านพักพนักงาน

โรงพยาบาล แคพื้นที่ส่วนหนึ่ง พื้นที่ส่วนนี้เตรียมไว้ทำสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง รวมถึงการปรับปรุงการจราจรทางเข้าออกพื้นที่สถานีให้มากขึ้นจากเดิมเข้าออกได้เพียง 1 จุด บน ถ.วิภาวดีรังสิต ให้เข้าออกได้มากขึ้น เพื่อการเชื่อมโยงการเดินทางที่ดี ผู้โดยสารได้ประโยชน์

3) ไม่ได้นำทรัพย์สินของรัฐไปให้เอกชน :

เป็นการเช่าในสัญญา 50 ปี เท่านั้น ไม่มีเงื่อนไขต่อหรือขยายระยะเวลาใน TOR และสัญญาเช่า 50 ปีนี้ สอดคล้องกับกฎหมายการเช่าสิ่งสาธารณสมบัติเพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม (พ.ศ.2542)

4) ประมาณการค่าโดยสาร 379 บาท ถึง มักกะสัน :

ได้กำหนดอัตราค่าโดยสารในเมือง (ดอนเมือง ถึง สุวรรณภูมิ) เท่ากับค่าโดยสารเดิมของแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และกำหนดอัตราค่าโดยสารระหว่างเมือง (สุวรรณภูมิ ถึง อุตะเภา) ตามหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคมในการจัดทำโครงการรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ โดยพิจารณาอัตราค่าครองชีพ คำนึงถึงเชื้อเพลิง สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้ และรัฐกำหนดว่าการปรับอัตราค่าโดยสารพื้นฐานแต่ละครั้งต้องได้รับการเห็นชอบจากรฟท. และการปรับจะต้องอ้างอิงดัชนีราคาผู้บริโภค การปรับอัตราค่าโดยสารครั้งที่ 1 จะเริ่มต้นหลังจากเริ่มสัญญาไปแล้ว 8 ปี และการปรับครั้งถัดไปสามารถทำได้ทุกๆ 3 ปี

ได้กำหนดใน TOR ว่าค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูงจากมักกะสันถึงพัทยา จะมีราคาไม่เกิน 379 บาท ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งถือว่าไม่แพงเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล และรถไฟโดยสารสาธารณะ นอกจากนั้นการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความสะดวกสบาย ปลอดภัยสูง และตรงต่อเวลามากกว่าการเดินทางโดยพาหนะอื่น

5) ผลวิเคราะห์ผลตอบแทน :

ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจตลอดทั้งโครงการประมาณ 819,662 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) โดยแบ่งเป็น 50 ปีแรก มีมูลค่าทางเศรษฐกิจประมาณ 446,960 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ซึ่งมากกว่าเงินลงทุนประมาณ 182,524 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) จึงถือว่าเป็นผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อการลงทุน ผลตอบแทนดังกล่าวมาจาก

- มูลค่าเพิ่มการนำสนามบินอู่ตะเภามาใช้ประโยชน์
- ลดการใช้น้ำมัน ลดเวลาการเดินทาง ลดมลพิษสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถยนต์
- ผลตอบแทนทางจากการพัฒนาเศรษฐกิจตลอดเส้นทาง
- การจ้างงานและการใช้ปัจจัยการผลิตในประเทศไทย
- รัฐจะจัดเก็บภาษีต่างๆ ได้เพิ่มขึ้น

เมื่อครบ 50 ปี แล้ว ยังมีผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจนสิ้นอายุของโครงการอีกอย่างน้อย 300,000 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ซึ่งจะตกเป็นของรัฐบาล

ผลการศึกษา คาดว่าผลตอบแทนเอกชนอยู่ที่ประมาณ 10.5% เทียบกับ 20-25% ของโครงการอื่น ๆ ในต่างประเทศ ยังไม่นับรวมความเสี่ยงในอนาคตที่เอกชนต้องรับทั้งหมด คือ จะมีคนขึ้นรถไฟกี่คน กลุ่มหรือไม่เป็นเรื่องของเอกชน รัฐบาลจะไม่ตามไปขัดขวางในอนาคตแต่ในกรณีที่เอกชนได้ผลตอบแทนจากการดำเนินการเกินปกติ ต้องแบ่งรายได้บางส่วนให้รัฐบาล

6) การประเมินราคาที่ดินมักกะสันเป็นไปตามราคาตลาด : (เอกสารแนบ 1)

ราคาประเมินที่ดินจัดทำโดยที่ปรึกษาของ สฟท. (สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) โดยยึดหลักราคาที่ดินแปลงใหญ่รอบพื้นที่มักกะสัน ทำให้ราคาที่ดินตก 6 แสนบาทต่อ ตร.ว. ซึ่งนำไปคำนวณค่าเช่าที่ที่เอกชนต้องจ่ายให้ สฟท. ตลอดระยะเวลา 50 ปี (รวมเงินเฟ้อ) โดยรวมแล้ว สฟท. จะได้รับค่าเช่าที่ประมาณ 52,337 ล้านบาท

7) เรื่องแอร์พอร์ท Isr ลิงค์ : (เอกสารแนบ 2)

โครงการแอร์พอร์ท Isr ลิงค์ ปัจจุบันมีหนี้ประมาณ 33,229 ล้านบาท และการดำเนินงานแอร์พอร์ท Isr ลิงค์ ขาดทุนทุกปีประมาณ 300 ล้านบาท ถ้าปล่อยแบบนี้ต่อไป swft.จะเป็นหนี้สะสมเพิ่มขึ้นทุกปี

เนื่องจากการดำเนินงานโดยเอกชนคาดว่าจะไม่ขาดทุน และเอกชนมาบริหารจะให้บริการที่ดีขึ้น มีรายได้มากขึ้น กว่าที่โครงการเดิมดำเนินการอยู่ ใน TOR รัฐจึงให้เอกชนต้องจ่ายสิทธิการบริหารแอร์พอร์ท Isr ลิงค์ ให้ swft. ไม่น้อยกว่า 10,671 ล้านบาท (คิดจากค่าเสียโอกาสรายได้หาก swft. ดำเนินโครงการตัวเอง)

ประการสำคัญการขาดทุนของแอร์พอร์ท Isr ลิงค์ ที่เป็นอยู่ ทำให้ไม่สามารถเพิ่มบริการให้เท่ากับความต้องการ ของประชาชนได้เต็มที่ ดังนั้นเอกชนที่เข้ามาบริหารต้องเพิ่มการลงทุนและสอดคล้องกับความต้องการ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริการต่อประชาชนให้ได้เต็มที่

8) ไม่ลือคสปก :

นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้ให้นโยบายไว้ว่า การประมูลรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและโครงการ PPP หลักใน EEC ต้องเป็นแบบเปิดกว้างแบบนานาชาติ หรือ International Bidding โดยรายละเอียดหลักการดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของ กพอ. ในการประชุมครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2561 และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อการประชุมวันที่ 22 พฤษภาคม 2561

ซึ่งคณะกรรมการคัดเลือกโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้นำหลักการดังกล่าวประกอบการจัดทำเอกสาร คัดเลือกเอกชน และมีบริษัทเอกชนมาซื้อเอกสารจำนวน 31 บริษัท เป็นบริษัทจากไทย จำนวน 14 บริษัท จีนจำนวน 7 บริษัท ญี่ปุ่นจำนวน 4 บริษัท ฝรั่งเศสจำนวน 2 บริษัท มาเลเซีย จำนวน 2 บริษัท อิตาลี จำนวน 1 บริษัท และ เกาหลีใต้จำนวน 1 บริษัท แสดงว่าหลักการเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่ต้องการเปิดกว้างให้มีการแข่งขันแบบนานาชาติ เอกชนต่างประเทศมีความเชื่อถือว่า โครงการเป็นแบบเปิดกว้าง ไม่ลือคสปก

9) คุณภาพชีวิตประชาชน :

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC เป็นนโยบายรัฐบาลที่มีเจตนารมณ์ในการดำเนินการพัฒนาพื้นที่ ภาคตะวันออก ในหลายมิติให้เป็นระบบสอดคล้องกับหลักการพัฒนาย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริม การประกอบพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง กั้นสมัย สร้างนวัตกรรม และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงมีความจำเป็นต่อการพัฒนาประเทศ เพื่อให้ประเทศไทยหลุดพ้นจากกับดักรายได้ปานกลาง กับดักความเหลื่อมล้ำ และกับดักความไม่สมดุลในการพัฒนา ทั้งนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญ และเป็นพื้นฐาน สนับสนุน การพัฒนาในมิติอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีความสำคัญดังนี้

1. โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นโครงการที่ประหยดงบประมาณภาครัฐมากที่สุด เพราะเป็นรูปแบบการร่วมทุนกับเอกชน (PPP) โดยในช่วงก่อสร้าง 5 ปีแรก รัฐมีหน้าที่ส่งมอบที่ดินเท่านั้น ไม่มีการระดมงบประมาณด้านก่อสร้างเลย เอกชนต้องลงทุนเองทั้งหมดไปก่อน จนกระทั่งเปิดให้บริการรถไฟฟ้าต่อประชาชน ได้ตามมาตรฐานที่รัฐกำหนด รัฐถึงทยอยจ่ายเงินร่วมลงทุนคืนให้เอกชน ดังนั้นถือว่าโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในรูปแบบ PPP เป็นการรับประกันว่าโครงการจะประสบความสำเร็จ ประชาชนได้มีโอกาสใช้บริการ รถไฟฟ้าตามกรอบเวลาแน่นอน นอกจากนั้นภาครัฐยังประหยดงบประมาณจำนวนมาก โดยสามารถนำงบประมาณไปใช้พัฒนาด้านและบริการขั้นพื้นฐานของผู้มีรายได้น้อย และประชาชนในด้านอย่างทั่วถึง เพื่อเกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และยั่งยืนต่อไป

2. รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายนี้เป็นการแก้ปัญหาทั้งเศรษฐกิจ และสังคม

2.1 ปัจจุบันมีผู้เดินทางไปภาคตะวันออกโดยรถยนต์เฉลี่ยวันละประมาณ 400,000 คน

สิ้นเปลืองน้ำมันและก่อให้เกิดมลภาวะ และอุบัติเหตุบนถนน และปัญหาการจราจรติดขัดมาก โดยเฉพาะช่วงวันหยุดและเทศกาล รวมทั้งจะต้องใช้งบประมาณสร้างถนนและบำรุงรักษา มากขึ้นอีกในอนาคต รถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นนี้จะประหยัดน้ำมัน เวลาเดินทาง ลดอุบัติเหตุบนถนน ลดมลภาวะ เป็นจำนวนสุทธิ 128,000 ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ

2.2 การพัฒนารถไฟ จะก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทาง

220 กิโลเมตร ไม่น้อยกว่า 214,000 ล้านบาท และรัฐจะจัดเก็บภาษีได้เพิ่มไม่น้อยกว่า 31,000 ล้านบาท ตลอดอายุโครงการ นอกจากนี้ โครงการฯยังกำหนดให้ต้องใช้ทรัพยากร ภายในของประเทศไทย ดังนี้

- งานก่อสร้าง ต้องใช้ทรัพยากรภายในประเทศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่างาน
- งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ต้องใช้ทรัพยากรภายในประเทศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของมูลค่างาน
- งานดำเนินงานและบำรุงรักษา ต้องใช้วัสดุภายในประเทศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของมูลค่างาน
- งานดำเนินงานและบำรุงรักษา ต้องใช้บุคลากรภายในประเทศ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่างาน

2.3 รถไฟสายนี้จะนำไปสู่การพัฒนาต่อยอดสนามบินอู่ตะเภาให้เป็นสนามบินนานาชาติ

กรุงเทพแห่งที่ 3 ทำให้ประเทศสามารถประหยดเงินในการสร้างสนามบินขึ้นมาใหม่ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท

10) จำนวนผู้มาซื้อเอกสารในโครงการ :

ประเทศ	จำนวน (ราย)	รายชื่อบริษัทเอกชนที่ซื้อเอกสารการคัดเลือก
ไทย	14	(1) บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (2) บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด (3) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (4) บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (5) บริษัท เอนเนอร์ยี่ คอมเพล็กซ์ จำกัด (6) บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (7) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (8) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (9) บริษัท พลัสไฟฟ้าราษฎร์โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (10) บริษัท ทีพีโอ โพลีน จำกัด (มหาชน) (11) บริษัท เทอดดำริ จำกัด (12) บริษัท เพาเวอร์ไลน์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) (13) บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) (14) บริษัท แอลเอ็มที สโตน จำกัด

ประเทศ	จำนวน (ราย)	รายชื่อบริษัทเอกชนที่ซื้อเอกสารการคัดเลือก
จีน	7	(1) บริษัท Sinohydro Corporation Limited (2) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited (3) บริษัท China Railway Group Limited (4) บริษัท China Communications Construction Company Limited (5) บริษัท China Resources (Holding) Company Limited (6) บริษัท CITIC Group Corporation (7) บริษัท China State Construction Engineering Corporation Limited
ญี่ปุ่น	4	(1) บริษัท ITOCHU Corporation (2) บริษัท Fujita Corporation (Thailand) Ltd (3) บริษัท ฮิตาชิ เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด (4) Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development
ฝรั่งเศส	2	(1) Transdev Group (2) SNCF International
มาเลเซีย	2	(1) บริษัท Wannasser International Green Hub Berhad (2) บริษัท MRCB Builders Sdn Bhd
เกาหลีใต้	1	(1) บริษัท Korea Thai Highspeed Rail Road Consortium Inc.
อิตาลี	1	(1) Salini Impregio S.p.A.

หากศึกษาในรายละเอียดของแต่ละบริษัทก็จะพบว่า ในแต่ละกลุ่มบริษัทเอกชนจากประเทศไทยและจากต่างประเทศ มีองค์ประกอบของความเชี่ยวชาญในการประกอบธุรกิจรถไฟและการประกอบธุรกิจพัฒนาพื้นที่อย่างสมบูรณ์ในแต่ละกลุ่ม

11) ประมาณการผู้โดยสาร และความเหมาะสมของรถไฟ :

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีโครงสร้างทางวิ่งและระบบควบคุมที่รองรับรถไฟที่วิ่งด้วยความเร็วสูงสุดเท่ากับ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อรองรับการต่อขยายแนวเส้นทาง และรองรับการเชื่อมโยงเส้นกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายอื่นตามแผนแม่บทการพัฒนาระบบคมนาคมทางรางของกระทรวงคมนาคม

1. ประมาณการผู้โดยสาร

คาดว่าผู้โดยสารของโครงการฯ ในปีเปิดให้บริการมีประมาณ 140,000 คนต่อวัน โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

- (1) กลุ่มที่เดินทางในเมืองเดิมของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ประมาณ 100,000 คนต่อวัน (ปัจจุบันมี 7 หมื่นคนต่อวัน และจะเพิ่มขึ้นเพราะโครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ สมบูรณ์มากขึ้น)
- (2) กลุ่มที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ และพื้นที่ EEC โดยรถไฟประมาณ 40,000 คนต่อวันคิดเป็นประมาณ 10 % ของผู้เดินทางไปภาคตะวันออกโดยรถยนต์เฉลี่ยวันละประมาณ 400,000 คน (ซึ่งคาดว่าในอนาคตเมื่อมี EEC จะมีการเดินทางมากขึ้น เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจ และเมื่อมีรถไฟความเร็วสูงที่สะดวกสบายตรงต่อเวลา คนจะเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางซึ่งตามหลักสากลจะมีประมาณร้อยละ 4 - 6 ที่เปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง นอกจากนี้เมื่อมีท่าอากาศยานอยู่ตะเภาก็จะมีผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างกรุงเทพฯ กับท่าอากาศยานอยู่ตะเภาก็ใช้บริการรถไฟความเร็วสูงเพิ่มด้วย)

2. การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสาร

เพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารอันเป็นวัตถุประสงค์หลักของการให้บริการ จำเป็นต้องมีขบวนรถไฟเพื่อวิ่งให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนอย่างน้อยทุก ๆ 20 นาที มีเช่นนั้นหากผู้โดยสารต้องรอรถไฟนาน บริการรถไฟความเร็วสูงนี้อาจจะไม่เป็นที่นิยม ไม่สามารถแข่งขันกับทางเดินดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลได้ โดยจำนวนขบวนรถไฟที่ต้องการเพื่อให้บริการด้วยความถี่ดังกล่าวจะมีจำนวนมากขบวนหรือน้อยขบวน จะขึ้นอยู่กับความเร็วที่รถไฟสามารถวิ่งได้

3. จำนวนขบวนรถไฟที่ต้องการ

รถไฟที่วิ่งความเร็ว 250 กม./ชม. ต้องใช้จำนวน 14 ขบวนเพื่อวิ่งไปมาตลอดแนวเส้นทาง (รถไฟ 1 ขบวนวิ่งไปกลับระยะทาง 440 กิโลเมตร รวมเวลาจอดรับส่งผู้โดยสาร เวลาจอดตรวจเช็คปลายทาง ใช้เวลาประมาณ 240 นาที ดังนั้นเพื่อให้มีรถไฟวิ่งออกจากสถานีทุกๆ 20 นาที จำเป็นต้องมี 12 ขบวน + 4 ขบวนสำรอง) โดยต้องลงทุนซื้อขบวนรถไฟประมาณขบวนละประมาณ 1,100 ล้านบาท คิดเป็นเงินลงทุนเริ่มต้นค่าขบวนรถไฟประมาณ 15,400 ล้านบาท (14 ขบวน x 1,100 ล้านบาทต่อขบวน เท่ากับ 15,400 ล้านบาท) รถไฟที่วิ่งความเร็ว 160 กม./ชม. ต้องใช้จำนวน 18 ขบวนเพื่อวิ่งไปมาตลอดแนวเส้นทาง (รถไฟ 1 ขบวน วิ่งไปกลับระยะทาง 440 กิโลเมตร รวมเวลาจอดรับส่งผู้โดยสาร เวลาจอดตรวจเช็คปลายทาง ใช้เวลาประมาณ 320 นาที ดังนั้น เพื่อให้มีรถไฟวิ่งออกจากสถานีทุกๆ 20 นาที จำเป็นต้องมี 16 ขบวน + 2 ขบวนสำรอง) โดยต้องลงทุนซื้อขบวนรถไฟประมาณขบวนละ 775 ล้านบาท (ราคาถูกกว่า รถไฟ 250 กม./ชม.) คิดเป็นเงินลงทุนเริ่มต้นค่าขบวนรถไฟประมาณ 13,950 ล้านบาท (18 ขบวน x 775 ล้านบาทต่อขบวน เท่ากับ 13,950 ล้านบาท)

4. ความเหมาะสมของรถไฟ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การใช้รถไฟที่มีความเร็วต่ำลงโดยยังคงรักษาระดับการให้บริการที่ดีไว้ ไม่ได้ช่วยให้โครงการประหยัดค่าลงทุนเริ่มต้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับมูลค่าการลงทุนรวมของโครงการ (ประหยัดเงินลงทุนเริ่มต้นประมาณ 1,450 ล้านบาท จากมูลค่าการลงทุนรถไฟรวม 170,000 ล้านบาท) แต่ในทางกลับกันการมีขบวนรถไฟความเร็วต่ำจำนวนมากขบวน จะเป็นภาระด้านการเงินในการบำรุงรักษาขบวนรถไฟ และต้นทุนด้านบุคลากร เช่น ผู้ขับรถไฟ ที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน รถไฟที่วิ่งความเร็ว 250 กม./ชม. จึงมีความเหมาะสม

เอกสารแนบ 1

การประเมินราคาเช่าที่ดิน ดำเนินการโดยผู้ประเมินอิสระในตลาด

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (สฟท.) ได้ว่าจ้างศูนย์วิจัยขีดความสามารถในการแข่งขัน สำนักวิจัยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์เป็นที่ปรึกษาในการดำเนินโครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสม ด้านธุรกิจและการลงทุน โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านมักกะสัน การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุน ในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ซึ่งการศึกษาดังกล่าวได้จัดทำประเมินมูลค่าที่ดิน โดยใช้เกณฑ์มูลค่าตลาด (Market Value) โดยมีสมมติฐานการพัฒนาที่ดิน เพื่อแบ่งขาย โดยเป็นการพัฒนาที่ดิน พร้อมด้วยระบบสาธารณูปโภค และถนนในโครงการ แล้วพิจารณาหักต้นทุนจากการพัฒนาที่ดิน เพื่อให้ได้มูลค่าที่แท้จริงตามสภาพในปัจจุบัน

ในการประเมินมูลค่าที่ดินดังกล่าว สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ได้ว่าจ้างบริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทประเมินมูลค่าทรัพย์สินในตลาดทุนและผู้ประเมินหลักที่ได้รับความเห็นชอบจาก สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามประกาศสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

พื้นที่มักกะสัน ซึ่งอยู่ในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินมีขนาดของพื้นที่อ้างอิงจากรายงาน ซึ่งจัดทำโดยสำนักวิจัยสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ฉบับดังกล่าว โดยมีอาณาเขตตามพื้นที่สีแดงซึ่งอยู่ Zone A ซึ่งปรากฏในผังโครงการรายโซน โดยประมาณประกอบการประเมินมูลค่า หน้า 5-9 (เอกสารแนบที่ 1) และอ้างอิงมูลค่าตลาด (กรรมสิทธิ์) ของที่ดิน (Freehold Value) ตามสภาพการใช้ประโยชน์ปัจจุบันจาก หน้า 5-24 (เอกสารแนบที่ 2) ซึ่งมีมูลค่ารวม 23,533,243,022 บาท

การคิดค่าเช่าที่ดินมักกะสัน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

- ใช้สมมติฐานการพัฒนาที่ดินเพื่อแบ่งขาย พร้อมด้วยระบบสาธารณูปโภคและถนนในโครงการ
- วิเคราะห์จากสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบ และมูลค่าตลาดกรรมสิทธิ์ของที่ดิน (Freehold Value) ที่ดินมักกะสันแปลง A สำหรับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินขนาดประมาณ 140 ไร่ เมื่อหักพื้นที่ถนน และสาธารณูปโภคแล้ว จะเหลือขนาดพัฒนาประมาณ 74 ไร่ มีมูลค่าประเมินประมาณ 23,533 ล้านบาท (หรือ ประมาณ 795,000 บาทต่อตารางวา) ดังแสดงใน เอกสารแนบที่ 1

- ระยะเวลาร่วมทุนของโครงการฯ เท่ากับ 50 ปี จำนวนค่าเช่าที่ร้อยละ 61 ของมูลค่าประเมินที่ดินมีมูลค่าปัจจุบันประมาณ 14,323 ล้านบาท
- เมื่อกระจายค่าเช่าตลอดระยะเวลา 50 ปี สฟท. จะได้รับเงิน 51,834 ล้านบาท (Nominal Value)
- เอกชนต้องพัฒนาดิน และสาธารณูปโภคเอง และต้องพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ไม่น้อยกว่า 42,000 ล้านบาท ตลอดระยะเวลาโครงการฯ

- เมื่อสิ้นสุดโครงการฯ ทรัพย์สินทั้งหมดที่ยังใช้งานได้ ต้องโอนเป็นของ สฟท.

การประเมินมูลค่าปัจจุบันของอัตราค่าเช่าที่ดินพื้นที่มักกะสันในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ระยะเวลาการเช่า 50 ปี คำนวณจากมูลค่าร้อยละ 61 ของมูลค่ารวมของที่ดินแปลงดังกล่าว โดยได้ศึกษารูปแบบ การลงทุนที่เป็นไปได้และได้กำหนดให้เอกชนต้องลงทุนในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ไม่น้อยกว่า 42,000 ล้านบาท และมีขนาดพื้นที่ที่พัฒนา ไม่น้อยกว่า 850,000 ตารางเมตรรวมทั้งจัดทำถนนเชื่อมต่อโครงการกับถนนภายนอก และโครงการพัฒนาที่ดินมักกะสันของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยในอนาคต ซึ่งรายละเอียดข้างต้นได้ระบุอยู่ที่ ข้อแนะนำ ผู้ยื่นข้อเสนอ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ข้อ 6. ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับในการบริการ (Level of Service) ข้อ 6.1 (2) (ก) (เอกสารแนบที่ 3)

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการประเมินมูลค่าที่ดิน การกำหนดอัตราค่าเช่าที่ดิน และการกำหนดผลผลิต ที่เอกชนจะต้องส่งมอบดำเนินการอย่างเป็นไปตามหลักวิชาการ โดยมีบริษัทที่ปรึกษาทางด้านอสังหาริมทรัพย์ชั้นนำ ที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ และเป็นบริษัทประเมินราคาทรัพย์สินอิสระที่มีใบอนุญาตถูกต้องตามกฎหมาย ในการประเมินมูลค่า เพื่อให้ สฟท. ได้รับผลประโยชน์ที่เหมาะสม

ตอบคำถาม

- การตีมูลค่าที่ดินมักกะสัน เพื่อกำหนดค่าตอบแทนให้การรถไฟฟ้า ฯ ในอัตราต่ำมาก เนื้อที่ดิน จำนวน 150 ไร่ ถูกตีมูลค่าเพียง 52,000 ล้านบาท อายุสัญญา 50 ปี
- ทำไมที่ดิน มักกะสัน ได้ค่าเช่าเพียง 52,000 ล้านบาท ทั้งที่มูลค่าจริง ราคาตลาด 160,000 ล้านบาท
- เหตุใดจึงมีการประเมินราคาที่ดิน ที่ไม่เป็นราคาตามท้องตลาด

เอกสารแนบ 2

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ ที่รวมให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อแก้ปัญหา การขาดทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ

เงินลงทุนโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์มีจำนวน 33,229.15 ล้านบาท ประกอบด้วยงานโครงสร้างพื้นฐาน 22,558.06 ล้านบาท งานอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม 5,184.53 ล้านบาท และงานรถจักรและล้อเลื่อน 5,486.56 ล้านบาท

ในส่วนของงานโครงสร้างพื้นฐาน 22,558.06 ล้านบาท นั้น ได้มีมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ได้เห็นชอบให้แยกบทบาทของรัฐและการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนา เครือข่ายระบบราง (Network Development) ส่วน สฟท. จะมีบทบาทในการปรับปรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ จึงเป็นเหตุให้ในส่วนของงานงานโครงสร้างพื้นฐาน 22,558.06 ล้านบาทเป็นการระดมของ รัฐบาลในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง อีกทั้งมีมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาล รับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ของ สฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท จึงเป็นเหตุให้เอกชนผู้ชนะการประมูลโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเข้ามาช่วยรับภาระหนี้สินเฉพาะส่วน ของงานอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และงานรถจักรและล้อเลื่อนเท่านั้น ซึ่งหนี้ในส่วน ดังกล่าวจะหมดไป จากเงินที่เอกชนผู้สัญญาชำระให้ค่าการรถไฟฟ้า เพื่อเป็นค่าสิทธิการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์

นอกจากนี้ ในการดำเนินโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ขาดทุนปีล่าสุด (2561) ประมาณ 300 ล้านบาท และจะมากขึ้นเรื่อยๆ เป็นผลให้กระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก การให้เอกชน เข้ามาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะเป็นการปรับปรุงการให้บริการประชาชนให้มี คุณภาพสูง แก้ปัญหาการแออัดของปริมาณผู้โดยสารและช่วยลดการขาดทุนจากโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์อีกด้วย

ตอบคำถาม

เงินลงทุนโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงค์มีจำนวน 33,229.15 ล้านบาท

หนังสือ สกพอ. ชี้แจง เรื่องรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน

ที่ สกพอ 1001/ 2437



สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
72 อาคาร กสท. โทรคมนาคม ชั้น 3
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

30 กันยายน 2562

เรื่อง ขอชี้แจงประเด็นข่าว “ชุมทรัพย์แผ่นดินอีอีซี เช่ายาว 99 ปีเอือนายทุน”

เรียน คอลัมนิสต์ สกู๊ปหน้า 1 ไทยรัฐ

เอกสารแนบ รายงานชี้แจง ดร.โสภณ พรโชคชัย ฉบับวันจันทร์ที่ 3 กันยายน 2561

ตามที่ท่านได้เขียนสกู๊ปหน้า 1 ในหนังสือพิมพ์ไทยรัฐ ฉบับประจำวันพฤหัสบดีที่ 19 กันยายน 2562 นำเสนอบทสัมภาษณ์ของ ดร.โสภณ พรโชคชัย ในประเด็น “ชุมทรัพย์แผ่นดินอีอีซี เช่ายาว 99 ปี เอือนายทุน” ทางสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ขอขอบคุณท่านที่ให้ความสนใจ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นดังกล่าว ทาง สกพอ. ได้เคยส่งรายงานชี้แจงให้กับ ดร.โสภณ พรโชคชัย เมื่อวันจันทร์ที่ 3 กันยายน 2562 (ตามเอกสารแนบ) ทั้งนี้ เพื่อสร้างการรับรู้และความเข้าใจ ทางอีอีซี ยินดีให้ข้อมูล และรายละเอียดเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

1. รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน : ไม่มีการให้สัมปทาน 99 ปี

ตาม พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือ พ.ร.บ.อีอีซี ได้กำหนดให้มีการเช่าที่ดิน เช่นเดียวกับ พ.ร.บ. การเช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อการพาณิชย์กรรม พ.ศ. 2542 คือมีอายุ 50 ปี และจะสามารถขยายได้อีก 49 ปี ดังนั้น ตาม พ.ร.บ. อีอีซี จึงไม่ได้ให้มีการเช่าที่ดินยาว 99 ปี แต่เป็นการระบุตามกฎหมายเดิม ที่มีการใช้ในปัจจุบัน คือจะสามารถเช่าที่ดินได้ 50 ปีในช่วงแรกเท่านั้น ไม่ได้ให้ยาวถึง 99 ปีทันที

ทั้งนี้ ประเทศไทย ได้มีการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ และการลงทุนที่จะเกิดขึ้นปัจจัยหนึ่ง คือ การถือครองที่ดิน ซึ่งจะเป็ปัจจัยสำคัญในการสร้างความมั่นใจ และจูงใจให้เกิดการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ หรือนักลงทุนรายใหญ่ ให้สนใจมาลงทุนในประเทศระยะยาว โดยปัจจุบันมีหลายประเทศในภูมิภาคอาเซียน ที่ต้องแข่งขันการดึงดูดนักลงทุน ต่างกำหนดให้มีการเช่าที่ดินในระยะยาวได้ เช่น

- มาเลเซีย ให้เช่าที่ดินระยะยาวได้ มีกำหนดระยะเวลา 99 ปี
- สิงคโปร์ กำหนดให้มีการเช่าที่ดินขั้นต่ำ 30 ปี และต่อได้อีกถึง 60 ปี
- เวียดนาม ให้เช่าที่ดินได้ระยะยาว 70 ปี
- ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และเมียนมา ให้เช่าที่ดินได้ระยะยาว 50 ปี และต่อได้อีก

สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน ทาง สกพอ. ยืนยันว่า ไม่มีการให้สัมปทานระยะยาว 99 ปีเช่นกัน และในสัญญาร่วมลงทุน ได้ระบุชัดเจนว่า เป็นการร่วมทุน 50 ปี หลังจากหมดสัญญา กรรมสิทธิ์ทุกอย่างกลับมายุู่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามเดิม

2. ไม่มีการเอื้อประโยชน์ นักลงทุนต่างชาติ

อีอีซี ยืนยัน ไม่ได้เอื้อประโยชน์ให้แก่นักลงทุนต่างชาติ โดยนักลงทุนต่างชาติ ที่จะถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดิน หรือถือครองอาคารชุด จะต้องเป็นนิติบุคคล หรือผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ที่ลงทุนในเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ และต้องประกอบกิจการที่ได้รับอนุญาตจาก อีอีซี ตามที่กำหนดไว้ เท่านั้น หรือเทียบเท่า

กฎหมายการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ หรือกฎหมายการนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย ซึ่งกรณีที่ไม่ได้ประกอบกิจการภายใน 3 ปี หรือหยุดกิจการ จะต้องขายที่ดินคืน ภายใน 1 ปี

นอกจากนี้ สิทธิประโยชน์การลดหย่อนภาษีต่างๆ สิทธิการเข้าเมือง และขออนุญาต ทำงาน นักลงทุนต่างชาติจะต้องเป็นนิติบุคคล หรือผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ อีอีซี กำหนดเช่นกัน ซึ่งเจตนารมณ์หลัก อีอีซี ต้องการให้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่เก่งๆ ได้เข้ามา แลกเปลี่ยน ความรู้ ความสามารถ ถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ทันสมัย จึงเปิดโอกาสให้ผู้เชี่ยวชาญต่างๆ เหล่านี้ เข้ามาประกอบอาชีพในพื้นที่ได้ รวมถึงดึงดูดนักวิทยาศาสตร์ไทยที่มีความสามารถ แต่ถือสัญชาติอื่น เพื่อกลับมา พัฒนาประเทศร่วมกันต่อไป

3. รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน : เดินทางง่าย ท่องเที่ยวโต เศรษฐกิจเข้มแข็ง

สำหรับการพัฒนาพื้นที่ อีอีซี เป็นการสร้างพื้นที่ต่อขยายของเมืองให้กับกรุงเทพฯ โดย รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีความสำคัญและประโยชน์ ดังนี้

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะเป็นการยกระดับสนามบินอู่ตะเภาเป็น สนามบินนานาชาติ แห่งที่ 3 ทำงานควบคู่กับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ ที่ปัจจุบัน มีผู้โดยสารค่อนข้างแออัดมาก ซึ่งการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง เดินทางง่าย สะดวก หากเดินทางจาก สนามบินอู่ตะเภา ถึงกรุงเทพฯ ใช้เวลาเพียง 45 นาที เทียบกับรถยนต์ 2-3 ชม. ในอนาคต ผู้โดยสารสามารถ ลงเครื่องบินที่สนามบินอู่ตะเภา แล้วขึ้นรถไฟความเร็วสูงเข้ากรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว (ใช้เวลา ใกล้เคียงกับ สนามบินนาริตะ เข้ากรุงโตเกียว) อีกทั้งรถไฟความเร็วสูง เป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาจาก กรุงเทพฯ เชื่อม อยุธยา ชลบุรี และระยอง ซึ่งนอกจากจะมีการพัฒนาบริเวณสถานี ให้เป็นพื้นที่พัฒนา เชื่อมโยงกับชุมชนชนเก่าแล้ว ประชาชนตลอดเส้นทาง สามารถใช้บริการ โดยนำรถยนต์ไปจอดตามสถานี ต่างๆ ได้ ทำให้ประหยัดเวลาการเดินทาง อีกทั้ง จะทำให้ประเทศได้ประโยชน์จากการลดการใช้น้ำมัน ลดมลพิษ และลดความแออัดบนถนน

ในการนี้ ขอให้ท่านมั่นใจว่า สกพอ. จะเร่งขับเคลื่อนอีอีซี อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม เพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศไทยเป็นหลัก ตามที่ตั้งใจไว้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายคณิศ แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

โทร. 02 033 8041 โทรสาร 02 033 8001



ที่ สกพอ 1001/1476

สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
72 อาคาร กสท. โทรคมนาคม ชั้น 3
เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

21 มิถุนายน 2562

เรื่อง ขอชี้แจงประเด็นข่าว สำนักข่าวอิศรา

เรียน กองบรรณาธิการ

ตามที่ท่านได้เขียนประเด็นข่าว “กลุ่มซีพี อูธรณ์ เซ็นต์อูธรณ์การฯ กลั่นกรองมติเลือกเอกชน พัฒนาอู่ตะเภา 2 แสนล้านบาท” และเผยแพร่ในเว็บไซต์สำนักข่าวอิศรา เมื่อวันอาทิตย์ที่ 16 มิถุนายน 2562 ที่ผ่านมานั้น ทาง อีอีซี ขอขอบคุณที่ท่านให้ความสนใจในประเด็นนี้ และขออนุญาตนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

1. การแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอูธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบาย เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เป็นการดำเนินการตามกฎหมายกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติวิธีการ ปฏิบัติราชการทางปกครอง พ.ศ. 2539

2. ด้วยเหตุดังกล่าวในการประชุม กพอ. ครั้งที่ 5/2562 วันที่ 27 พฤษภาคม 2562 จึงได้มีมติที่ เกี่ยวข้องกับการพิจารณาอูธรณ์คำสั่งทางปกครองของทุกโครงการ โดยให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ พิจารณาอูธรณ์คำสั่งทางศาลปกครอง ของ กพอ. การพิจารณาอูธรณ์ดังกล่าวจะเป็นไปตามข้อเท็จจริงและ กระบวนการทางกฎหมาย และมุ่งหวังให้เกิดความโปร่งใสและเป็นไปโดยเคร่งครัด

3. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ขอยืนยันว่า การแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอูธรณ์คำสั่งทางปกครองของ กพอ. เป็นไปตามกฎหมายที่ต้อง ดำเนินการกับทุกกรณีที่มีการขออูธรณ์ ทั้งนี้การดำเนินการจะอยู่ในขอบเขตของกฎหมาย ไม่ได้มีเจตนา ผลประโยชน์ให้กับโครงการใดหรือกลุ่มภาคเอกชนใด

ข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อได้ที่ คุณนิธยา วงศ์วิจิต ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักสื่อสารองค์กร โทร 02 033 8041

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายคณิศ แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)

โทร. 02 033 8000 โทรสาร 02 033 8000

HOME() > ISRA NEWS (/ISRA NEWS.HTML) > 'บิกตู' เปิดช่องกลุ่มซีพีฯ อุทธรณ์! เซ็นตั้งอนุฯกลั่นกรองมติเลือกเอกชนพัฒนาอุตุะเกาะ2แสนล.

'บิกตู' เปิดช่องกลุ่มซีพีฯ อุทธรณ์! เซ็นตั้งอนุฯกลั่นกรองมติเลือกเอกชนพัฒนาอุตุะเกาะ2แสนล.

เขียนวันที่ วันอาทิตย์ที่ 16 มิถุนายน 2562 เวลา 14:48 น. เขียนโดย isranews

หมวดหมู่

Isranews (/isranews.html) | ข่าว (/isranews-news.html) | ข่าวทั่วไปศูนย์ข่าวสืบสวน (/investigative/investigate-news.html) |

เรื่องเด่น - สำนักข่าวอิศรา (/main-issue.html)

3.7k Shares

ขอคำสั่ง พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ลงนามตั้งคณะอนุฯ รวบรวมกลั่นกรองข้อเท็จจริง กรณีกลุ่มซีพีฯ อุทธรณ์ ต้านมติเลือกเอกชนพัฒนาอุตุะเกาะ2แสนล. เผยชื่อ 'พสุ โลหารชุน' ปลัดอุตสาหกรรม รับหน้าที่ปธ. -เจ้าตัวยังไม่ขอพูด รอเห็นเอกสารตัวจริงก่อน



สืบเนื่องจาก ตัวแทนกลุ่มกิจการร่วมบริษัท ธนโฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบไปด้วย 1. บริษัท ธนโฮลดิ้ง จำกัด ของเครือเจริญโภคภัณฑ์หรือซีพี 2. บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) 3. บริษัท ข. การช่าง จำกัด (มหาชน) 4. บี.กริม จอยน์ เวเนเจอร์ โฮลดิ้ง จำกัด และ 5. Orient Success International Limited ได้ใช้สิทธิยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง โดยมีคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภาและเมืองการบิน

ภาคตะวันออก เป็นผู้ถูกฟ้องคดี เพื่อขอความเป็นธรรมเกี่ยวกับมติและคำสั่งของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์บินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก มูลค่าลงทุนกว่า 200,000 ล้านบาท มีกองทัพอากาศ เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยอ้างว่า มีข้อมูลที่ยาส่งผลกระทบต่อโครงการ และได้ยื่นคำร้องต่อศาลขอไต่สวนฉุกเฉินเพื่อขอทุเลาการบังคับคดีโดยศาลปกครองมีคำสั่งรับคำฟ้องไว้พิจารณา

อย่างไรก็ดี เมื่อวันที่ 28 พ.ค.2562 ที่ผ่านมา ศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งยกคำขอทุเลาการบังคับตามคำสั่งทางปกครอง เนื่องจากเห็นว่ายังรับฟังไม่ได้ว่าคำสั่งพิพาทนั้นจะไม่ชอบด้วยกฎหมาย ไม่ครบองค์ประกอบแห่งเงื่อนไขที่จะคุ้มครองชั่วคราวก่อนจนกว่าจะมีคำพิพากษา (อ่านประกอบ : กลุ่มซีพีฯฟ้องยกเลิก! ศาลปค.ฯ ยกคำขอคุ้มครองชั่วคราวฟ้องมติเลือกเอกชนพัฒนาอุตุะเกาะ (/isranews-news/76950-news02-76950.html))

ล่าสุดแหล่งข่าวจากทำเนียบรัฐบาล เปิดเผยสำนักข่าวอิศรา www.isranews.org (<http://www.isranews.org>) ว่า เมื่อวันที่ 7 มิ.ย.2562 พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ลงนามคำสั่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 1/2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ระบุว่า ตามที่พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีหน้าที่และอำนาจในการแต่งตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจหรือคณะกรรมการเพื่อดำเนินการตามที่คณะกรรมการนโยบายมอบหมาย เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นไปด้วยความเรียบร้อย รอบคอบ อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 11 (10) แห่งพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 ประกอบกับมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2562 วันที่ 27 พฤษภาคม 2562

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจึงแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีองค์ประกอบ หน้าที่และอำนาจ ดังนี้

1. องค์ประกอบ

- 1.1 นายพสุ โลหารชุน ประธานอนุกรรมการ
- 1.2 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ อนุกรรมการ
- 1.3 ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด อนุกรรมการ
- 1.4 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา อนุกรรมการ
- 1.5 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เลขานุการ
- 1.6 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ผู้ช่วยเลขานุการ

2. หน้าที่และอำนาจ

2.1 รวบรวมและกลั่นกรองข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการอุทธรณ์คำสั่งทางปกครอง ตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ได้รับแต่งตั้งหรือมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้มีคำสั่งในโครงการ EEC Project List

2.2 จัดทำรายงานสรุปความเห็นพร้อมเหตุผลที่อ้างอิงได้ตามกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พิจารณาภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.3 เชิญหน่วยงานของรัฐหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อเท็จจริง หรือให้ความเห็น ตลอดจนขอให้มีการส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาประกอบการพิจารณา

2.4 ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 7 มิ.ย. พ.ศ.2562

พล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี

ประธานกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 16 มิ.ย. 2562 ที่ผ่านมา ผู้สื่อข่าวสำนักข่าวอิศรา ได้ติดต่อไปยัง นายพล โลหารขุน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ที่ปรากฏชื่อเป็นประธานคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าว เพื่อสอบถามข้อเท็จจริง

นายพล กล่าวเพียงสั้นๆ ว่า "ทราบว่ามี การแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าวแล้ว แต่ยังไม่เห็นตัวคำสั่งจริง จึงยังไม่สามารถพูดอะไรได้ รอให้เห็นคำสั่งตัวจริงก่อน"

เมื่อถามว่า คณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์ฯ ชุดนี้ ตั้งขึ้นมาเพื่อพิจารณา กรณีตัวแทนกลุ่มกิจการร่วมบริษัท ธนโฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ยื่นฟ้องต่อศาลปกครองกลาง ใช่หรือไม่ นายพล กล่าวว่า "ยังไม่ขอพูดอะไร รอให้เห็นคำสั่งก่อน คาดว่าในช่วงต้นสัปดาห์นี้ คำสั่งตัวจริงน่าจะมาถึงแล้ว"

กดคลิก ติดตาม ส่งแชร์ข่าวอิศรา ได้ที่นี่ <https://www.facebook.com/isranewsfanpage/>
(<https://www.facebook.com/isranewsfanpage/>)



(<https://www.facebook.com/isranewsfanpage/>)

(//th.gira



28 มิถุนายน 2562

เรื่อง ขอชี้แจงบทความคอลัมน์หมายเหตุประเทศไทย หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ

เรียน ท่าน ลม เปลี่ยนทิศ

ตามที่ท่านได้เขียนบทความเรื่อง “จุดอ่อนระเบียบเศรษฐกิจอีอีซี” และเผยแพร่ในคอลัมน์หมายเหตุประเทศไทย หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 27 มิถุนายน 2562 ที่ผ่านมา นั้น ผมขอขอบคุณที่ท่านได้ให้ความสนใจของ อีอีซี และ ผมขอนำเสนอข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

1. ผมขอขอบคุณที่ท่านช่วยเผยแพร่สาธารณชนรับทราบว่า การร่วมลงทุนรัฐและเอกชน (PPP) มีความสำคัญ ผมเชื่อว่า วันนี้หน่วยงานราชการ นักวิชาการ สื่อมวลชน พอเข้าใจแล้วว่า การทำ PPP เป็นประโยชน์กับประเทศและช่วยประหยัดงบประมาณ ให้เหลือไปใช้ช่วยประชาชนงานด้านสังคมให้มากขึ้น

2. ต้องยอมรับว่าเรื่องที่ยากที่สุดในการทำ PPP คือ “การสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของรัฐและเอกชน”

- หากวางเกณฑ์ให้เอกชนได้มากเกินไป หน่วยงานราชการจะโดนตำหนิ หรือถูกลงโทษทั้งด้านกฎหมาย และมาตรการสังคม
- หากวางประโยชน์ของรัฐมากเกินไป เอกชนไม่คุ้มทุนหรือเสี่ยง เขาก็ไม่มาลงทุน

3. ประเทศไทยนั้นเรียกได้ว่าเพิ่งเริ่มมีการพัฒนาวิธีการร่วมทุนกับเอกชนก็ในช่วงที่ทำ อีอีซี จำเป็นที่เราต้องอดทน ปรับปรุงแก้ไข และไม่ทอดทิ้ง ก็ต้องยอมรับว่า ในการทำงานจริงหน่วยงานเจ้าของโครงการจะ “เริ่มจากวางเงื่อนไขให้ประโยชน์กับรัฐมากและรับความเสี่ยงน้อย” ส่วนหนึ่งก็ต้องเห็นใจหน่วยงานของรัฐที่มีโอกาสถูกตรวจสอบ และลงโทษ อีกส่วนหนึ่งก็มีเรื่องในอดีต เช่น กรณีโฮปเวลล์ มาเป็นข้อควรระวังเสมอ หลังจากนั้น เมื่อตั้งหลักแล้ว ก็นำเงื่อนไขปรึกษาเอกชนผู้สนใจ ที่เรียกว่า Market Sounding เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม คือปรับปรุงมาถึงจุดที่รัฐและเอกชนรับได้ บางกรณีเมื่อปรับแล้ว “ฝ่ายรัฐเชื่อว่าใช้ได้ แต่เอกชนบอกว่ายังไม่เหมาะสม” เอกชนก็ไม่มายื่นข้อเสนอ เช่น ในกรณีของ โครงการดิจิทัลพาร์ค หรือ EECd ที่ท่านได้กรุณากล่าวถึงนั้น และกรณีอื่นๆ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว เป็นต้น

4. กรณีโครงการ ดิจิทัลพาร์ค ผมเชื่อว่า ท่านปลัด อัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย กำลังทำหน้าที่ให้กับประเทศอย่างดีที่สุดครับ คือต้องปรับปรุงเงื่อนไข จนมีเอกชนที่สนใจรับได้และรัฐได้ประโยชน์สูงสุด และด้วยประสบการณ์ของท่านปลัดฯ ที่เคยทำงานกับเอกชนในขณะที่อยู่กับ สนง.ส่งเสริมการลงทุนนั้น ผมเชื่อว่าท่านทำได้แน่ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะได้ผู้ลงทุนแล้วเรื่องความสมดุลดังกล่าวก็อาจมีขึ้นได้อีกเช่นเดียวกับบางโครงการที่เจอจากไปแล้ว แต่ก็ยังมีข้อคิดเห็นออกมาเป็นข่าวเสมอๆว่า ให้ประโยชน์กับเอกชนมากเกินไป เรื่องแบบนี้ต้องค่อยๆทำไป ค่อยๆชี้แจงไป

5. ผมต้องขอขอบคุณที่ท่านลบลเปลี่ยนทิศได้ช่วยชี้แจงว่า โครงการดิจิทัลพาร์คเป็น “โครงการนำร่องเมืองอัจฉริยะของรัฐบาล ที่ประกอบด้วยโครงการพื้นฐานมากมาย” ไม่ใช่การเอาที่มาประมูลในราคาแพงให้เอกชน ความเห็นนี้ถูกต้องมาก และแสดงให้เห็นว่า โครงการนี้ยากจริง เพราะหน่วยงานไทยไม่เคยทำ PPP มาก่อน และที่ผ่านมา หากมีที่ทำ Science บ้าง ก็ขอเงินงบประมาณไปดำเนิน ดังนั้น เมื่อต้องการให้โครงการนี้อยู่ในระดับนานาชาติ จึงต้องหาเอกชนมาช่วยทำ และใช้วิธี PPP จึงเรียกได้ว่ายากมาก และท้าทายมาก

ผมจึงคิดว่า การที่เอกชนไม่มาเสนอข้อเสนอ นั้น ทำให้คณะกรรมการคัดเลือก ซึ่งประกอบด้วยหลายหน่วยงาน ต้องไปรับฟังถึงความต้องการของเอกชนจริงๆ สักครั้งหนึ่งก่อน นำไปสู่การปรับปรุงเงื่อนไขให้เหมาะสมมากขึ้น และง่ายขึ้น ความสมดุลจึงสำคัญ และ โครงการที่ยากขนาดนี้เงื่อนไขที่เจ้าหน้าที่รัฐต้องเสี่ยงเป็นจำเลยสังคมมาก ดังนั้นการให้เวลาทำงานมากขึ้นกับโครงการนี้ก็เป็นเรื่องที่เหมาะสม

6. สุดท้ายเรื่องของ อีอีซี กับราคาที่ดินนั้น ทางรัฐบาลให้พวกเราประเมินครั้งถึงตลอดเวลา และรัฐบาลก็ไม่มีนโยบายที่จะเข้าไปซื้อที่ดินเลย ตรงกันข้าม อีอีซี ประกาศเขตส่งเสริมให้กับนิคมอุตสาหกรรมเดิมที่มีมาตรฐาน 20 กว่าแห่ง โดยยังมีที่ดินเหลือ เพื่อการรองรับอุตสาหกรรมกว่า 23,000 ไร่ ซึ่งเพียงพอต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในระยะนี้ ส่วนที่ดินนอกพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม เราไม่มีมาตรการส่งเสริมใดๆและมีราคาไปตามกลไกตลาด

จึงเรียนมา เพื่อโปรดทราบ และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ข้อมูลเพิ่มเติมกรุณาติดต่อ : นิตยา วงศ์วิชิต

โทร. 02 033 8041 โทรสาร 02 033 8000

ความเคลื่อนไหว ผ่านสื่อมวลชน

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jakkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: iBusiness/First Page Date: Monday 28 October 2019 Volume: 11 No: 3027 Page: 1(Center), 3 Col.Inch: 389.48 Ad Value: 584,220 PRValue (x3): 1,752,660 คลิก: สีส Headline: ซีพีเซ็นโฮสปิดเชื่อม3สนามบิน ฝาด่านหิน! ลุยตู้ซากรแอร์พอร์ตลิงก์
--	---



ซีพีเซ็นโฮสปิดเชื่อม3สนามบิน ฝาด่านหิน! ลุยตู้ซากรแอร์พอร์ตลิงก์ ซีพี....เซ็นโฮสปิดเชื่อม 3 สนามบิน ฝาด่านหิน! ลุย...ตู้ซากรแอร์พอร์ตลิงก์

จรดปากกาเซ็นสัญญาไปแล้ว เมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 กับอภิมหาโปรเจกต์ที่ว่ากันว่ามูลค่าสูงที่สุดของรัฐบาลไทย โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. มูลค่า 2.24 แสนล้านบาท ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร) หรือ “Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd.”

อ่านต่อหน้า **3**

News ID: C-191028040053

Page: 1/4

สำนักสื่อสารองค์กร สำนักคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
โทร : 02-033-8000 เว็บไซต์ : <https://www.eeco.or.th/>

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jakkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: iBusiness/First Page Date: Monday 28 October 2019 Volume: 11 No: 3027 Page: 1(Center), 3 Col.Inch: 389.48 Ad Value: 584,220 PRValue (x3): 1,752,660 คลิก: สีส Headline: ซีพีเซ็นโฮสปิดเชื่อม3สนามบิน ฝาด่านหิน! ลุยตู้ซากรแอร์พอร์ตลิงก์
--	---



จรดปากกาเซ็นสัญญาไปแล้วเมื่อวันที่ 24 ต.ค. 2562 กับอภิมหาโปรเจกต์ ที่ว่ากันว่า มีมูลค่าสูงที่สุดของรัฐบาลไทย โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. มูลค่า 2.24 แสนล้านบาท ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กับบริษัทรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร) หรือ “Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd.”

กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน, บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ, บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเม้นต์, บมจ.ช.การช่าง ร่วมกันจัดตั้งขึ้น เพื่อเป็นตัวแทนลงนามในสัญญาร่วมลงทุน Public-Private-Partnership หรือ PPP

● ย้อน ไทม์ไลน์ เจริญจากต้องรอ...สู่สามารถรอน

นอกจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะเป็นอีกโปรเจกต์ของรัฐบาลแล้ว ยังเป็นโครงการที่มีการเจรจาต่อรองกันอย่างมากรอน นับจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ได้เปิดประมูลเมื่อวันที่ 18 มิ.ย. 2561 มีเอกชนซื้อของไปถึง 31 รายโดยให้ยื่นซองประมูล วันที่ 12 พ.ย. 2561 หลังจากซื้อซองประมาณ 5 เดือน

โดยมี 2 กลุ่มเอกชนที่ยื่นข้อเสนอ คือกลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอส

News ID: C-191028040053

Page: 2/4

สำนักสื่อสารองค์กร สำนักคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.)
โทร : 02-033-8000 เว็บไซต์ : <https://www.eeco.or.th/>

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: iBusiness/First Page Date: Monday 28 October 2019 Volume: 11 No: 3027 Page: 1 (Center), 3 Col.Inch: 389.48 Ad Value: 584,220 PRValue (x3): 1,752,660 คลิก: สีสี่ Headline: ซีพีเซ็นโฮสปิดเชื่อม3สนามบิน ผ่าด่านหิน!ลุยชุกแอ่งพอร์ตลิงก์
---	---



อาร์ (BSR Joint Venture) โดยมีบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย) เป็นแกนนำ, บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย), บริษัทผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย)

และกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร มีบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด (ประเทศไทย) เป็นแกนนำ, บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), China Railway Construction Corporation Limited (สาธารณรัฐประชาชนจีน), บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) (ประเทศไทย), บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ระดับเจ้าสัวปะทะกัน แบบ “ช้างชนช้าง... ชิงดำโปรเจกต์ระดับชาติ” สัญญาสัมปทาน 50 ปี ว่ากันว่า ไม่มีใครยอมใครแน่ เรื่องคุลเสมบัติ ประสบการณ์ ทายหัวง... งานนี้วัดกันที่ใครใจถึงกว่ากันเท่านั้น

24 ธ.ค. 2561 คณะกรรมการคัดเลือกฯ ร.ฟ.ท.ใช้เวลาประชุมนานกว่า 9 ชั่วโมง ว่าจะสรุปว่า กลุ่มซีพีและพันธมิตร ในนาม CPH ยื่นเสนอขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐต่ำสุด คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันอยู่ที่ 117,227 ล้านบาท ในช่วงเวลา 10 ปี จากการรวบรวมเงินการร่วมลงทุนของรัฐกับเอกชนไม่เกิน 119,425.75 ล้านบาท และได้รับสิทธิในการเจรจาต่อรองแต่ยังไม่ถือว่า ซีพี ชนะประมูล เพราะหากการเจรจาต่อรอง ทั้ง 2 ฝ่าย คือระหว่าง ร.ฟ.ท. และซีพี ไม่สามารถตกลงกันได้ คณะกรรมการคัดเลือกฯจะเรียกกลุ่ม BSR มาเจรจาแทนได้ทุกเมื่อ

24 ต.ค. 2562 ได้เซ็นสัญญา เจริญมาราธอน ครบ 10 เดือนพอดี

หลังจากนั้น เข้าสู่โหมดการบริหารสัญญา โดยช่วงเวลา 5 ปีแรก เป็นการก่อสร้าง ซึ่งปัญหาใหญ่ที่ทำให้การเจรจายืดเยื้อ เป็นเรื่องการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างที่ไม่ชัดเจน ตลอดโครงการจะใช้พื้นที่กว่า 4,300 ไร่ เป็นพื้นที่รถไฟ จำนวน 3,571 ไร่ พื้นที่เวนคืน 850 ไร่ (มีจำนวน

42 แปลง) และมีสิ่งปลูกสร้าง 245 หลัง ใช้วงเงิน 3,570 ล้านบาท อยู่ระหว่างออกพระราชกฤษฎีกา (พ.ร.ฎ.) การกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน พื้นที่กรุงเทพฯ สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

ส่วนพื้นที่ของ ร.ฟ.ท.จำนวน 3,571 ไร่ นั้นพร้อมส่งมอบในช่วงแรกจำนวน 3,151 ไร่ (80%) ส่วนที่เหลือแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ 1. พื้นที่ถูกบุกรุกจำนวน 210 ไร่ จะเคลียร์ ภายใน 2 ปี 2. พื้นที่ติดสัญญาเช่า จำนวน 210 ไร่ จำนวน 83 สัญญา ดำเนินการภายใน 1 ปี ส่วนที่ดินมีกะลันทั้งหมดจำนวน 142.26 ไร่ ส่งมอบช่วงแรก 132.95 ไร่ ส่วนที่เหลือประมาณ 9.31 ไร่ เนื่องจากเป็นพื้นที่พวงวาง ซึ่งทางซีพี ต้องดำเนินการย้ายพวงวางออกไปก่อน จึงจะเข้าใช้ประโยชน์ได้ ส่วนสถานีศรีราชา จำนวน 27.45 ไร่ โดยซีพีจะต้องก่อสร้างแพลตฟอร์มพักรถไฟ ทดแทนให้ก่อน จึงจะเข้าพื้นที่ได้

ฟากซีพีต้องการแผนที่ชัดเจนว่าจะส่งมอบพื้นที่แต่ละจุดได้วันเวลาใด เพื่อความมั่นใจในการลงทุน

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ที่มีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รับทราบแผนเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่ และสรุปออกเป็น 3 ระยะ

1. สถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กิโลเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่แอร์พอร์ตเรลลิงก์เดิม โดย ร.ฟ.ท.สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ทันที หลังจากที่มีการลงนาม

2. สถานีสุวรรณภูมิ-อุตุระภา ระยะทาง 170 กิโลเมตร เร่งรัดส่งมอบพื้นที่ภายใน 1 ปี 3 เดือน แต่สามารถขยายเวลาได้ไม่เกิน 2 ปี หลังลงนามในสัญญา

3. สถานีพญาไท-ดอนเมือง ระยะทาง 22 กิโลเมตร เร่งรัดส่งมอบพื้นที่ภายใน 2 ปี 3 เดือน หรือไม่เกิน 4 ปีหลังลงนาม

ทั้งนี้ หากการดำเนินการเป็นไปตามแผนที่วางไว้ รถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เฉพาะสถานีพญาไท-สุวรรณภูมิ-

ผู้จัดการรายวัน 360° Poo Jadkam Daily 360 Degree Circulation: 850,000 Ad Rate: 1,500	Section: iBusiness/First Page Date: Monday 28 October 2019 Volume: 11 No: 3027 Page: 1 (Center), 3 Col.Inch: 389.48 Ad Value: 584,220 PRValue (x3): 1,752,660 คลิก: สีสี่ Headline: ซีพีเซ็นโฮสปิดเชื่อม3สนามบิน ผ่าด่านหิน!ลุยชุกแอ่งพอร์ตลิงก์
---	---

อุตุระภา จะสามารถเปิดให้บริการได้เร็วที่สุดช่วงปลายปี 2566 หรือต้นปี 2567 ส่วนสถานีพญาไท-ดอนเมือง ที่มีการรื้อย้ายปรับปรุงสาธารณูปโภคจำนวนมาก คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในช่วงปี 2567-2568

● ซีพี กุ่มสุดตัว ขงทำงานด้วยความยึดหยุ่น

“ศุภชัย เจียรวนนท์” ประธานคณะผู้บริหาร เครือเจริญโภคภัณฑ์ กล่าวว่า ในสัญญาและแนบท้ายได้กำหนดขั้นตอนกรอบเวลาในการดำเนินงานไว้ เราต้องการเริ่มก่อสร้างภายใน 12 เดือน หรืออย่างช้าไม่เกิน 24 เดือน

ส่วนที่ทำได้เร็วที่สุดคือ 1. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ (พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) ซึ่งจะกำหนดการรับโอนและการปรับปรุงเพื่อรองรับระบบรถไฟความเร็วสูง 2. ส่วนที่ยากที่สุด คือ การก่อสร้างแอร์พอร์ตเรลลิงก์ต่อขยาย ช่วงพญาไท-ดอนเมือง และ 3. ส่วนที่ต้องตกลงในเรื่องการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างที่มีระยะทางยาวที่สุดช่วง สุวรรณภูมิ-อุตุระภา

เป็นความท้าทายอย่างมากหากจะให้ทั้ง 3 ส่วน ก่อสร้างเสร็จภายใน 5 ปี

“ศุภชัย” ยอมรับว่าภาคเอกชนกังวลที่สุดคือเรื่องความเสี่ยง เพราะต้องลงทุน ซึ่งโครงการนี้วงเงินที่เอกชนต้องรับผิดชอบเกือบแสนล้านบาท ซึ่งกลุ่มคอนกรีตเทียมหลายรายจะต้องกู้เงินมาด้วย ถ้าดำเนินการแล้วขาดทุน ทุกๆ ปีที่ขาดทุน จะต้องระดมเงินเข้าไป

ดังนั้นเรื่องนี้เราได้ศึกษาอย่างละเอียดและมีความเชื่อมั่นว่าทำให้สำเร็จได้ขณะที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีความเข้มงวดมาก การเจรจาเป็นไปอย่างตรงไปตรงมา เพราะเป็นโครงการแรกที่ PPP ที่มีใช้ที่ใหญ่กว่าที่เคยมีมาหลายเท่า มีนักลงทุนต่างประเทศเข้ามา

หลายประเทศ จึงหวังว่า โครงการนี้จะเป็โครงการนำร่องที่โครงการในอี้อื่นๆ รวมถึงโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางอื่น นำไปใช้และประสบความสำเร็จได้

แต่จะไปถึงจุดนั้นได้ การปฏิบัติจริงต้องการความยืดหยุ่นระหว่างภาครัฐและเอกชนมากที่สุดเพื่อให้เป็นโครงการตัวอย่างที่นำเอา ปัญหา อุปสรรค รวมถึงสิ่งที่ทำให้สำเร็จไปใช้กับโครงการต่อๆ ไป

● เปิดเค็บธบางส่วน เจริญรัฐจ่ายเงินอุดหนุนได้

“คณิต แสงสุพรรณ” เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ระบุว่า รัฐต้องดำเนินการในการส่งมอบพื้นที่เพื่อก่อสร้างให้เป็นไปตามแผน ส่วนเงินที่รัฐต้องจ่ายเงินค่าร่วมลงทุนจำนวน 117,227 ล้านบาท ให้แก่ซีพีภายในระยะเวลา 10 ปีนั้น จะเริ่มจ่ายเมื่อก่อสร้างเสร็จ ซึ่งเมื่อแบ่งงานออกเป็น 3 ท่อน เช่นหากการก่อสร้างช่วงสุวรรณภูมิ-อุตุระภาเสร็จตรวจสอบและเปิดให้บริการ รัฐจะจ่ายให้ก่อน ไม่ได้หมายความว่าต้องรอให้เสร็จทั้ง 3 ส่วนก่อนค่อยจ่าย เป็นระบบปกติที่ทำ

นายวราวุฒิ มาลา รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าฯ ร.ฟ.ท. ยืนยันว่าหลักการตามสัญญาการณ์ เหตุการณ์ปกติเมื่อก่อสร้างเสร็จภายใน 5 ปี รัฐจะจ่ายส่วนที่ต้องร่วมลงทุน ตั้งแต่ปีที่ 6 ถึงปีที่ 15 แต่หากมีเหตุการณ์ที่ทำให้เป็น สัญญาแนบท้ายจะเขียนไว้ว่าสามารถทำอะไรได้บ้าง

ทั้งนี้ จะต้องรายงานคณะกรรมการกำกับฯ และบอร์ดอีอีซี รวมถึงต้องได้รับการอนุมัติ จากคณะรัฐมนตรี (ครม.) หมายความว่า หากมีการก่อสร้างช่วง สุวรรณภูมิ-อุตุระภา เสร็จ เปิดให้บริการก่อนแต่ช่วงพญาไท-ดอนเมือง ยังไม่เสร็จ กรณีมีการเสนอขอให้รัฐจ่ายเงินจะต้องเจรจา ต้องประเมินและต้องคำนวณกันว่า จะจ่ายกันเท่าไร จ่ายกันอย่างไร จ่ายเนื่องจากเหตุผลอะไรยืนยันว่า ไม่มีการจ่ายกันอย่างๆ แบบอัดโน้มนัด เน้นนอน

● จ่าย 1.06 หมื่นล. รับขารณแอร์พอร์ตลิงก์ ...

“วราวุฒิ” ระบุว่าตอนนี้เร่งให้ซีพีส่งแผนการรับโอนโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ช่วงพญาไท-มักกะสัน-ดอนเมือง โดยตามเงื่อนไข ซีพี จะต้องรับมอบโครงการ หลังลงนามสัญญาภายใน 2 ปี พร้อมกับชำระเงินค่าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จำนวน 10,671.090,000 บาทให้ครบ ซึ่งซีพีจะต้องส่งแผน ทำความดีใจ (due diligence) มาภายใน 3 เดือน

เงื่อนไขสำคัญ คือ “แอร์พอร์ตลิงก์ ต้องไม่หยุดวิ่ง”

ขณะที่เป็นที่ทราบกันดีว่า ปัจจุบัน แอร์พอร์ตลิงก์มีผู้โดยสารหนาแน่น บางวันเกือบ 9 หมื่นคนแล้ว และคาดว่าจะไม่หนาจะทะลุ 1 แสนคนได้ ทำให้มีรายได้เฉลี่ยเกือบ 3 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณเดือนละ 90 ล้านบาท ซึ่งจะเป็นรายได้ของซีพีพื้นที่ที่รับโอน แต่ก่อนที่ซีพีจะควักเงินกว่าหมื่นล้านบาท เพื่อจ่ายตามเงื่อนไข คงต้องมีการตรวจสอบ แอร์พอร์ตลิงก์กันทุกซอกทุกมุม โดยเฉพาะระบบและขบวนรถที่เป็นเครื่องมือหลัก ในการทำหน้าที่ เพราะที่ผ่านมาแอร์พอร์ตลิงก์มีข้อด้านบริการหลาย ..ผู้ใช้บริการอ้อนใจ เพราะต้องลุ้นกัน ว่าวันนี้จะมีรถวิ่งกี่ขบวน ...เพราะว่าตลอดเวลาที่ผ่านมามีต้องเจอกับปัญหาบริการ เข้าเสีย...เย็นพัง บางวันก็จอดตายกลางทาง...

ซีพี คงปวดหัวไม่น้อยกับอาการ รถพัง รถเสีย ระบบเจ๊ง ...และครหาการทุจริต จัดซื้อจัดหอะไหล่ และการซ่อมบำรุง

หากจะเอาใจ เอกชน ...ในช่วงแรก ซีพี คงไม่อยากลงทุนเพิ่มกับแอร์พอร์ตลิงก์มากนัก ดังนั้น จึงต้องการใช้รถที่มีอยู่ 9 ขบวนอย่างเต็มประสิทธิภาพและคุ้มค่า จะต้องตรวจ เช็กสภาพ ระบบรถไฟฟ้ (Rolling Stock) อย่างละเอียด ที่สำคัญ หวังว่า เมื่อซีพีปัญหาข้อต่ออะไหล่ ...แล้วจะเจอของจริง ไม่เป็น...สต็อกลม ก็แล้วกัน...

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3. สนามบิน ซึ่งวันนี้ โครงการได้เริ่มต้นนับหนึ่งแล้ว โดย รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ต้องดูกันต่อไปว่า ซีพี จะก้าวผ่านบันไดขั้นแรกไปได้ตามเป้าหมายหรือไม่...



📍 **สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**
อาคาร กสท โทรคมนาคม ชั้นที่ 25 เลขที่ 72 ซอยวัดม่วงแค ถนนเจริญกรุง
แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

☎ +66 2033 8000

✉ info@eeco.or.th

🌐 www.eeco.or.th

📌 โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก - EEC