เอกสารประกอบการพิจารณา

ญัตติด่วน

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ
เพื่อศึกษา ตรวจสอบ การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)
และการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

อ.พ. 4/2562 สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

ญัตติด่วน

เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญ
เพื่อศึกษา ตรวจสอบ การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)
และการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญ ร่างพระราชบัญญัติ ญัตติขอแก้ไขเพิ่มเติมรัฐธรรมนูญ พระราชกำหนด ญัตติ หรือหนังสือสัญญาระหว่างประเทศ ที่เข้าสู่การประชุมของสภาผู้แทนราษฎร และที่ประชุมร่วมกันของรัฐสภา โดยศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความทางวิชาการ และ/หรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกรัฐสภา กรรมาธิการ และบุคคลในวงงานรัฐสภา ในการประกอบการพิจารณา ตลอดจนเป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้ที่สนใจทั่วไป

สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ผู้รับผิดชอบ

นางอรวรรณ พันธุ์เปรื่อง	ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ
นางสุภาวดี ตันตระกูล	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต	วิทยากรชำนาญการพิเศษ
นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย	วิทยากรชำนาญการพิเศษ
นางสาวสุนันท์ เจสละ	เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน
นางสาวอุไร ธรรมเพชร	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

กรกฎาคม 2562

บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการเชื่อมต่อสามท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา เข้าด้วยกัน ประกอบด้วย 3 โครงการหลัก ได้แก่ โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์เดิม (พญาไท-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย (ท่าอากาศยานดอนเมือง-พญาไท) และโครงการรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพมหานคร-ท่าอากาศยานอู่ตะเภา) รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 220 กิโลเมตร ขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) มีจำนวนสถานีทั้งหมด 15 สถานี ประกอบด้วย สถานีรถไฟภายในเมือง 10 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ สถานีรถไฟระหว่างเมือง 5 สถานี ได้แก่ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา

ทั้งนี้ รูปแบบของรถไฟความเร็วสูงที่ให้บริการนั้นจะมี 2 ลักษณะ คือ รถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี (ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง) และรถไฟแบบปกติจอดทุกสถานี (ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที) โดยรถไฟความเร็วสูงจะใช้ความเร็วในช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ความเร็วรถไฟในเมือง) ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ความเร็วรถไฟระหว่างเมือง) ความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มีมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 224,544.36 ล้านบาท โดยจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost รวมระยะเวลา 50 ปี โดยให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบงานก่อสร้าง งานการดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินทั้งหมด ทั้งนี้ เอกชนที่ได้รับคัดเลือกร่วมลงทุนจะต้องดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร ได้แก่ บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงค์มักกะสัน และบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา โดยเอกชนต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตามราคาตลาด และให้รัฐมีส่วนร่วมรับกำไรเมื่อโครงการมีกำไร (revenue sharing)

ปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้มีมติให้กลุ่ม CPH เป็นผู้ได้รับคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ โดยกลุ่ม CPH ได้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท ทั้งนี้ รัฐจะชำระเงินที่ร่วมลงทุนในโครงการฯ ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีปีละไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี หลังจากการเริ่มให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน พร้อมกันนี้ ในส่วนของภาครัฐจะมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ ติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน ซึ่งหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นนี้จะต้องเริ่มทำงานทันทีที่สัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ มีผลบังคับใช้

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร	ก
ส่วนที่ 1 สาระสำคัญ ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษาตรวจสอบการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)	1
ส่วนที่ 2 บทวิเคราะห์	2
ส่วนที่ 3 ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ	4
1. สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	4
2. ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมทุน	11
3. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน	19
4. อัตราค่าโดยสาร	20
5. ผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจ	21

เอกสารเพิ่มเติม

ส่วนที่ 1
สาระสำคัญ
ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ การดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(นายวันมูหะมัดนอร์ มะทา เป็นผู้เสนอ)

หลักการ

เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณาตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อศึกษา ตรวจสอบ ความคุ้มค่าของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา)

เหตุผล

เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) และการกำหนดพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ระยะทาง 226 กิโลเมตร มูลค่าโครงการกว่า 200,000 ล้านบาท (สองแสนล้านบาท) ซึ่งจะมีการลงนามในสัญญาโครงการระหว่างการรถไฟกับกลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (CPH) ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่ ใช้เงินลงทุนสูง มีผลกระทบต่อหน่วยงานราชการและประชาชนจำนวนมาก สร้างความกังวลในประเด็นต่าง ๆ เช่น

1. ได้มีการศึกษาความเหมาะสมทางเทคนิคหรือไม่
2. ผลประโยชน์ของรัฐที่ลงทุน ภาครัฐและประชาชนได้ผลตอบแทนอย่างไร รวมถึงจะคุ้มค่ากับเงินงบประมาณของประเทศหรือไม่
3. การรถไฟจะได้รับความเสียหายอย่างไร ในด้านการซ่อมบำรุงและที่ดินที่เป็นของโรงงานมักกะสัน
4. ผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ตลอดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
5. ประชาชนมีความกังวลต่อโครงการเชิงพาณิชย์ที่อยู่ในโครงการมีจำนวนพื้นที่ถึง 850 ไร่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะต้องส่งมอบให้แก่เอกชน
6. ให้รัฐบาลชะลอการลงนามในสัญญาโครงการฯ นี้ไว้ก่อน จนกว่าจะได้มีการศึกษาเรื่องนี้แล้วเสร็จ

ส่วนที่ 2
บทวิเคราะห์

1. ประเด็นผลตอบแทนทางการเงินและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ[1]

ผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Return) ของรัฐ และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Return) มีความคุ้มค่าและเป็นประโยชน์ต่อรัฐที่จะลงทุนโครงการฯ นี้ เพราะเมื่อพิจารณาจากอายุของทรัพย์สินประเภทงานโครงสร้างพื้นฐานโยธา (Life Time) ของโครงการฯ มีระยะเวลาประมาณ 100 ปี รัฐสามารถแบ่งพิจารณาได้เป็น 2 ช่วงดังนี้

1. ช่วงระยะเวลา 50 ปีแรก : เป็นช่วงที่มีการลงทุนโครงการฯ และการดำเนินงานโครงการฯ และบำรุงรักษาโครงการฯ หากรัฐร่วมลงทุนกับเอกชนในโครงการฯ ในช่วงระยะเวลา 50 ปีแรกนี้ ด้วยประสิทธิภาพของเอกชน เอกชนสามารถช่วยแบ่งเบาภาระการลงทุนของรัฐ และรัฐสามารถเอากำไรของเอกชนบางส่วนมาชดเชยเงินลงทุนของรัฐทำให้ประหยัดงบประมาณ โดยภายใต้มาตรการสนับสนุนโครงการฯ จากรัฐที่จะต้องชำระด้วยตัวเงินที่ต้องครอบคลุมทั้งในส่วนของเงินลงทุนและเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโครงการฯ และบำรุงรักษาโครงการฯ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายของรัฐที่สนับสนุนให้เอกชน เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 119,425 ล้านบาท (มูลค่าปัจจุบัน) ซึ่งถือเป็นต้นทุนของภาครัฐต่อโครงการนี้

2. ช่วงระยะเวลา 50 ปีหลังจนถึง 100 ปี ตามอายุของโครงสร้างของโครงการ: เป็นช่วงที่รัฐสามารถได้รับผลประโยชน์ตอบแทนจากโครงการฯ อย่างเต็มที่ เพราะทรัพย์สินและกรรมสิทธิ์ทั้งหมดกลับมาสู่รัฐ โดยอย่างน้อยรัฐจะได้รับผลประโยชน์ทางการเงินและเศรษฐกิจจากโครงการตลอด 100 ปี โดยประกอบด้วย

2.1 ภาษีที่รัฐคาดว่าจะเก็บได้เพิ่ม

2.2 มูลค่าเพิ่มการพัฒนาเศรษฐกิจ ตลอดแนวเส้นทางโครงการ และการพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก

2.3 มูลค่าการประหยัดเวลาการเดินทางของประชาชน ประหยัดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงและยานพาหนะของประชาชน ลดการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ลดมลภาวะของสิ่งแวดล้อม

2.4 รายได้ที่เกิดจากโครงการฯ โดยตรง

ทั้งนี้ โครงการฯ ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่สร้างมูลค่าเพิ่มการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก และโครงการฯยังสามารถลดความแออัดของประชากรในกรุงเทพมหานครและความสะดวกในการเดินทางโดยระบบขนส่งของโครงการฯ

2. ประเด็นการผนวกการพัฒนาพื้นที่มักกะสันเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ

การพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีมักกะสันของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนั้น จะส่งผลให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานคร กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และในอนาคตจะกลายเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจสูง สามารถดึงดูดให้นักลงทุนและนักท่องเที่ยวให้เข้าสู่บริเวณดังกล่าวได้เป็น

---

[1] ธาริศร์ อิสสระยั่งยืน และณัฐวี โฆษะฐิ. สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

จำนวนมาก ดังนั้น การที่รัฐบาลผนวกการพัฒนาพื้นที่มักกะสันเข้าเป็นส่วนหนึ่งของโครงการฯ เป็นการดำเนินการอันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่รัฐหรือไม่

ทั้งนี้ โดยปกติของการลงทุนรถไฟความเร็วสูงทุกแห่งทั่วโลกผู้ลงทุนไม่ว่าจะเป็นภาครัฐหรือเอกชนจะขาดทุนทางการเงินเสมอ เพราะเก็บค่าโดยสารได้ไม่คุ้มเงินลงทุน แต่ผลประโยชน์ที่จะได้รับระดับสูง คือ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ จึงถือเป็นวัตถุประสงค์หลักของเอกชนผู้เข้าร่วมการลงทุนที่มุ่งหวังประโยชน์จากสิ่งนี้ และจากการที่เอกชนผู้ชนะการประมูลจะได้รับสิทธิสัมปทานในการบริหารจัดการพื้นที่มักกะสันถึง 50 ปี จึงนับเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจนักลงทุนอย่างมาก ดังนั้น การคิดคำนวณค่าเช่าที่ดินหรือการเรียกเก็บค่าเช่าที่ดินมักกะสันจากเอกชนให้คุ้มค่าที่สุดจึงถือเป็นประเด็นที่สำคัญอย่างมาก รวมถึงการคำนึงถึงผลประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับหากมีการนำพื้นที่ดังกล่าวไปประมูลแยกจากโครงการฯ กล่าวคือ หากการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้นำที่ดินออกประมูลเอง สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งมีอำนาจและหน้าที่ตรวจสอบก็จะสามารถดำเนินการตรวจสอบตามกระบวนการได้ แต่เมื่อการพัฒนาที่ดินถูกรวมอยู่ในโครงการฯ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งไม่มีอำนาจตรวจสอบภาคเอกชน ก็จะไม่สามารถดำเนินการตรวจสอบตามกระบวนการได้ ดังนั้น ภาครัฐต้องตระหนักถึงสิ่งนี้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นสำคัญ

3. ประเด็นการเวนคืนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ภาครัฐจะต้องรับภาระในการจ่ายเงินร่วมลงทุน ดังนั้น การเวนคืนพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดข้อพิพาทกับเอกชนกรณีที่รัฐต้องผิดสัญญา โดยคำนึงถึงความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่โครงการ และให้คำนึงถึงมาตรการบรรเทาความเสียหายที่จะตามมาอย่างเต็มที่

ส่วนที่ 3
ข้อมูลประกอบการพิจารณาญัตติ

1. สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน[1]

1.1 วัตถุประสงค์

1. เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

2. เชื่อมต่อสามท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา แบบไร้รอยต่อ

3. พัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงค์มักกะสัน ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และพื้นที่สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชาเพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร

1.2 ความเป็นมาของโครงการ

ในช่วงรัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี และรองศาสตราจารย์ ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มีการศึกษาในการเปลี่ยนระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ดำเนินการไม่ได้ตามแผน ให้กลายเป็นโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง เพื่อเชื่อมต่อสามท่าอากาศยานหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา ตามหลักยุทธศาสตร์ภายใต้งบประมาณ 2,000,000 ล้านบาทของกระทรวงคมนาคม โดยมีสาเหตุหลักมาจากสถานการณ์การบินในประเทศไทยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงขีดจำกัดที่ท่าอากาศยานสามารถรองรับได้ ซึ่งแผนที่รวดเร็วที่สุดที่จะสามารถบรรเทาปัญหาได้ คือ ต้องมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานนานาชาติเพิ่มเติม นั่นก็คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมการบินในประเทศให้กลับมาเป็นปกติ โดยในระยะแรกเป็นการศึกษาเพื่อขยายเส้นทางของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองพัทยา และท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยกลุ่มบริษัทซีเมนส์ที่เป็นเจ้าของขบวนรถก็ได้ให้การยืนยันว่าการขยายเส้นทางไปพัทยาสามารถทำได้โดยไม่มีปัญหาในด้านการดำเนินการ เพราะตัวรถได้รับการออกแบบสำหรับใช้เดินทางระยะไกลตั้งแต่แรกแล้ว แต่แล้วแผนทั้งหมดก็ถูกระงับไป

ต่อมาในสมัย พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี รัฐบาลจีนและรัฐบาลญี่ปุ่นได้ยื่นข้อเสนอขอพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงสำหรับไปยังภาคตะวันออกของประเทศไทย แต่ในขณะนั้นรัฐบาลเองก็ต้องการ

---

[1] 1. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

2. bltbangkok (20 พฤษภาคม 2561) สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก http://www.bltbangkok.com/News

ลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเช่นกัน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอให้รัฐบาลดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงโดยใช้โครงสร้างเดิมของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องมาจากโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ใช้รางรูปแบบเดียวกันกับระบบรถไฟความเร็วสูง คือ รางขนาดมาตรฐานความกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge ดังนั้น หากรัฐบาลต้องการดำเนินโครงการเพียงแค่ก่อสร้างเส้นทางเพิ่ม และดำเนินการเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณในระบบเดิม ให้เป็นระบบกลางของรถไฟความเร็วสูง สั่งซื้อขบวนรถใหม่ ก็สามารถเปิดใช้งานต่อได้ทันที เพราะโครงสร้างโดยรวมนั้นถูกออกแบบให้รองรับต่อการปรับแบบเป็นรถไฟความเร็วสูงไว้ตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว

รัฐบาลใช้วิธีอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างด้วยวิธีการสรรหาเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการและรับผลประโยชน์กับความเสี่ยงในการดำเนินการทั้งหมด หรือ PPP-Net Cost โดยก่อสร้างเป็นส่วนต่อขยายจากรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเดิมทั้งเส้นทางใต้ดินและยกระดับ โดยจากปลายทางด้านทิศตะวันตก (สถานีพญาไท) ให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังศูนย์คมนาคมบางซื่อและท่าอากาศยานดอนเมือง และจากทางด้านทิศตะวันออก (สถานีลาดกระบัง) ให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และไปจนถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยใช้โครงสร้างทางแยกเดิมที่ทำไว้เป็นจุดเริ่มต้น โดยปัจจุบันอยู่ในระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อเตรียมใช้ก่อสร้างโครงการ และสามารถพิจารณาคัดเลือกเอกชนเข้ามาดำเนินโครงการด้วยวิธีการมอบสัมปทานทั้งโครงการในระยะเวลา 50 ปี

1.3 รายละเอียดโครงการ

ก. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ประกอบด้วย

1. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์เดิม ช่วงพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 29 กิโลเมตร (ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

2. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงพญาไท ระยะทาง 21 กิโลเมตร (อยู่ในแผนเดิมที่จะมีการก่อสร้าง ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

3. โครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานครถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา ระยะทาง 170 กิโลเมตร (ปรับจากแผนเดิมของรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก (ลาดกระบัง-ระยอง) ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 220 กิโลเมตร ทั้งนี้ รูปแบบของรถไฟความเร็วสูงที่ให้บริการนั้นจะมี 2 ลักษณะ คือ

1. รถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

2. รถไฟแบบปกติจอดทุกสถานี ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที

ทั้งนี้ รถไฟความเร็วสูงจะใช้ความเร็วในช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ความเร็วรถไฟในเมือง) ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และช่วงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ความเร็วรถไฟระหว่างเมือง) ความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ทั้งนี้ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ถือได้ว่าเป็นโครงการระยะที่ 1 เนื่องจากมีการกำหนดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจาก

ท่าอากาศยานอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด เป็นระยะที่ 2[2]แต่เนื่องจากเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไประยองที่ศึกษาไว้ ผ่านเข้าไปในเขตนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดซึ่งเป็นเขตควบคุมสิ่งแวดล้อม ทำให้ต้องมีการศึกษาสิ่งแวดล้อมเป็นกรณีพิเศษและใช้เวลานาน ซึ่งจะส่งผลทำให้โครงการทั้งหมดล่าช้า ดังนั้น รัฐบาลจึงกำหนดให้สร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินก่อน และจากการศึกษา พบว่า ถ้ารถไฟความเร็วสูงลดความเร็วลงเหลือ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมงต้นทุนการก่อสร้างจะลดลงไม่มากนัก (ประมาณร้อยละ 5) แต่จะใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯ-ตราด นานถึง 3 ชั่วโมงซึ่งอาจไม่สามารถทำให้มีการใช้ท่าอากาศยานอู่ตะเภาอย่างเต็มประสิทธิภาพและประชาชนก็จะได้ประโยชน์ไม่เต็มที่)

แนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นที่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง[3] วิ่งขนานไปตามเขตทางรถไฟปัจจุบันเข้าสู่ชานชาลาชั้นที่ 3 ของสถานีกลางบางซื่อ ข้ามถนนประดิพัทธ์ และเชื่อมเข้ากับสถานีพญาไทของ ARL และวิ่งบนโครงสร้างปัจจุบันของ ARL ผ่านสถานีมักกะสัน และเข้าสู่สถานีสุวรรณภูมิ ส่วนเส้นทางจากสถานีสุวรรณภูมิ จะใช้แนวเส้นทางของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-ระยองเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งใช้แนวเส้นทางเรียบทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ยกเว้นบริเวณสถานีฉะเชิงเทราที่จะต้องเวนคืนที่ดินใหม่ เพื่อให้รัศมีความโค้งของทางรถไฟสามารถทำความเร็วได้ โดยสถานีรถไฟความเร็วสูงฉะเชิงเทราจะตั้งอยู่ด้านข้างของถนนทางหลวงหมายเลข 304 ประมาณ 1.5 กิโลเมตร อยู่ทางทิศเหนือของสถานีรถไฟเดิม ทั้งนี้ รูปแบบโครงการเป็นทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) รองรับความเร็วในการให้บริการสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โครงสร้างส่วนใหญ่เป็นทางยกระดับ ยกเว้นบริเวณถนนพระราม 6 สามเสน สถานีสุวรรณภูมิ เขาชีจรรย์และสถานีอู่ตะเภา ที่จะเป็นทางใต้ดินหรืออุโมงค์ สำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงนั้นจะมี 2 จุด คือ สำหรับ City Line จะใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมที่คลองตัน ส่วน High Speed Rail (HSR) จะใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงที่บริเวณสถานีฉะเชิงเทรา

ข. จำนวนสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

มีทั้งหมด 15 สถานี ประกอบด้วย สถานีรถไฟภายในเมือง 10 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ

สถานีรถไฟระหว่างเมือง 5 สถานี ได้แก่ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา

---

[2]สรุปสาระสำคัญรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และ อู่ตะเภา.

[3] bltbangkok (20 พฤษภาคม 2561) สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก http://www.bltbangkok.com/News

ค. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร[4]

บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงค์มักกะสัน ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดพื้นที่รวม 140 ไร่ โดยมีพื้นที่อาคารรวมกันไม่น้อยกว่า 850,000 ตารางเมตร และมีมูลค่าการลงทุนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงส่วนควบต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 42,000 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน) เพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นสถานีศูนย์กลางการเดินทาง (Main Station for EEC Gateway) เชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับจังหวัดในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเป็นสถานีเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนอื่นเพื่อรองรับผู้โดยสารจำนวนมากที่จะเดินทางเข้าและออกเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

กรณีที่ดินมักกะสัน[5] เหตุผลหนึ่งที่ต้องพัฒนาเป็นสถานีหลักรถไฟความเร็วสูงสายนี้ เนื่องจากต้องการแก้ปัญหาที่มีอยู่เดิม คือ สถานีไม่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า และต้องจัดที่จอดรถ รวมทั้งปรับการจราจรใหม่ทั้งหมด ทั้งนี้ เอกชนผู้รับไปพัฒนาต้องจ่ายค่าเช่าที่ดินให้การรถไฟตามราคาตลาด และให้รัฐมีส่วนร่วมรับกำไรเมื่อโครงการมีกำไร (revenue sharing)

บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ซึ่งเป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขนาดพื้นที่ประมาณ 25 ไร่ โดยมีพื้นที่อาคารรวมกันไม่น้อยกว่า 20,000 ตารางเมตร และมีมูลค่าการลงทุนอาคาร สิ่งปลูกสร้าง รวมถึงส่วนควบต่าง ๆ ไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาท (ไม่รวมค่าที่ดิน) เพื่อให้พื้นที่ดังกล่าวสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาในสถานีศรีราชา

ง. รูปแบบการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน[6]

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน มีการร่วมลงทุนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและเอกชนในรูปแบบ PPP Net Cost รวมระยะเวลา 50 ปี โดยให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบงานก่อสร้าง งานการดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา และเอกชนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินทั้งหมด

รูปแบบการร่วมลงทุนดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อภาครัฐในหลายด้าน เช่น รัฐไม่ต้องรับความเสี่ยงการขาดทุนจากการดำเนินงาน หากปริมาณผู้โดยสารน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ รัฐไม่มีความเสี่ยงด้านการเปิดให้บริการล่าช้ากว่า 5 ปี และสามารถควบคุมงบประมาณได้ เนื่องจากเอกชนจะไม่ได้รับเงินที่รัฐร่วมลงทุน

---

[4]การรถไฟแห่งประเทศไทย. ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนการร่วมลงทุนกับเอกชนในกิจการของรัฐโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

[5]สรุปสาระสำคัญรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และ อู่ตะเภา.

[6]1. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

2. bltbangkok (20 พฤษภาคม 2561) สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก http://www.bltbangkok.com/News

หากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ และหากเอกชนมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ รัฐก็จะจ่ายเงินร่วมลงทุนเท่าเดิมโดยไม่เกินกรอบงบประมาณที่วางไว้ นอกจากนั้นสัญญายังกำหนดให้เอกชนต้องจ่ายค่าปรับหากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จล่าช้าอีกด้วย

นอกจากนี้ รัฐมีโอกาสประหยัดเงินที่ร่วมลงทุนได้หากมีการแข่งขันในการประมูล เนื่องจากเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนจะพิจารณาจากผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านคุณสมบัติและข้อเสนอทางเทคนิคที่ขอรับเงินร่วมลงทุนจากรัฐน้อยที่สุด และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญาร่วมลงทุน ทรัพย์สินทั้งหมดในโครงการจะตกเป็นของรัฐ

จ. ระยะเวลาของโครงการ[7]

ระยะเวลาของโครงการ หมายถึง ระยะเวลาดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ โดยระยะเวลาของโครงการฯ จะเท่ากันกับระยะเวลาการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง มีรายละเอียดดังนี้

1. ระยะเวลาของการดำเนินงานออกแบบและงานก่อสร้างของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนรถไฟความเร็วสูง เท่ากับระยะเวลา 5 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจะนับจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาโครงการเกี่ยวกับรถไฟจนถึงวันที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบให้แก่เอกชนคู่สัญญา

2. ระยะเวลาของการดำเนินงานให้บริการเดินรถและงานบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูงเท่ากับระยะเวลา 45 ปี โดยจะนับจากวันที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ

ในส่วนของระยะเวลาของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ เท่ากับระยะเวลา 50 ปี นับจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ แต่ทั้งนี้ ระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯจะไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการฯ

ในส่วนของระยะเวลาของการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ของแต่ละสถานีรถไฟของโครงการที่เกี่ยวกับรถไฟ มีรายละเอียดและเงื่อนไข ดังนี้

1. สถานีดอนเมือง และสถานีบางซื่อ จะเริ่มนับจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ

2. สถานีพญาไท สถานีมักกะสัน สถานีราชปรารภ สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ จะเริ่มเมื่อเอกชนคู่สัญญาชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต

---

[7]การรถไฟแห่งประเทศไทย. ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนการร่วมลงทุนกับเอกชนในกิจการของรัฐโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

เรลลิงค์และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แจ้งถึงการสิ้นสุดของพันธะผูกพันในแต่ละพื้นที่ตามสัญญาที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอยู่กับผู้รับสิทธิในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการฯ ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้เอกชนคู่สัญญาทราบโดยไม่ชักช้า ภายหลังจากวันสิ้นสุดพันธะผูกพันตามสัญญาในแต่ละพื้นที่ของส่วนนั้น

3. สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และ สถานีอู่ตะเภา จะเริ่มนับจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

ทั้งนี้ รายละเอียดของระยะเวลาของโครงการฯ จะเป็นไปตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและเอกชนคู่สัญญาจะตกลงกัน ซึ่งจะกำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ

ฉ. กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ หมายถึง ทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญทั้งหมด จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนคู่สัญญาโอนกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate : BTO) ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

2. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนคู่สัญญาโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ หรือการมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์แล้วแต่กรณี (Build-Operate -Transfer: BOT) ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

ช. หน้าที่ความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย[8]

1. จัดหาและส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

2. จัดหาและให้เงินที่รัฐร่วมลงทุนกับเอกชน

3. มอบสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ให้เอกชนร่วมลงทุน โดยจะให้สิทธิเอกชนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวเมื่อเอกชนชำระค่าสิทธิภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และระยะเวลาการมอบสิทธิโครงการนี้จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

---

[8]สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

4. มอบสิทธิดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินให้เอกชนร่วมลงทุน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

5. มอบสิทธิการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินให้แก่เอกชน โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ซ. หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชน

1. มีหน้าที่ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

2. มีหน้าที่การดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และหน้าที่ในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ในสถานีของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

3. มีหน้าที่ส่งผลประโยชน์ตอบแทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4. มีหน้าที่ในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

5. หน้าที่อื่นของเอกชนตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมทุน

ฌ. ขอบเขตงานหลักด้านการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาของโครงการที่เกี่ยวกับรถไฟ งานโยธาร่วมของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ และงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟ[9]

1. โครงการเกี่ยวกับรถไฟมีขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) โดยโครงสร้างทางวิ่งเป็นทางคู่ระยะทางประมาณ 220 กิโลเมตร

2. สถานีรถไฟของโครงการฯ มีทั้งสิ้น 15 สถานี

3. งานโยธาร่วมสำหรับโครงการอื่น ได้แก่

3.1 งานโยธาร่วมที่จะเป็นโครงสร้างใต้ดินของโครงการรถไฟสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน- หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง ซึ่งอยู่บริเวณหน้าสถานีรถไฟจิตรลดา และ

3.2 งานโยธาร่วมที่จะเป็นโครงสร้างทางวิ่งร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือ และ/หรือ โครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อประโยชน์สูงสุดของรัฐในการแก้ไขปัญหาความซ้ำซ้อนของโครงการและประหยัดค่าก่อสร้างโครงการ

4. ศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ศูนย์ซ่อมบำรุงฉะเชิงเทรา (เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงที่ต้องก่อสร้างใหม่) และศูนย์ซ่อมบำรุงคลองตัน (เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงที่ต้องปรับปรุง)

5. สถานีจ่ายไฟย่อย สถานีจ่ายไฟฟ้าย่อยที่มีขีดความสามารถในการจ่ายกระแสไฟฟ้าสำหรับการบริการเดินรถอย่างมีเสถียรภาพ

---

[9] การรถไฟแห่งประเทศไทย.ประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชน การร่วมลงทุนกับเอกชนในกิจการของรัฐ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

6. ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ได้แก่ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบโทรคมนาคมและวิทยุสื่อสาร ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบประตูกั้นชานชาลา และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้การเดินรถมีประสิทธิภาพ

7. ขบวนรถไฟ

7.1 รถไฟความเร็วสูงที่สามารถรองรับความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

7.2 รถไฟในเมืองที่สามารถรองรับความเร็วสูงสุดในการเดินรถ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

7.3 จัดหาขบวนรถไฟให้เพียงพอกับผู้โดยสารตลอดระยะเวลาของโครงการฯ

8. งานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อให้การเดินรถมีประสิทธิภาพ

ญ. ขอบเขตงานหลักด้านการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

1. การจัดการเดินรถ
2. การจัดการที่ศูนย์ควบคุมการเดินรถส่วนกลาง
3. การจัดการรถไฟ
4. การจัดการสถานี
5. การจัดการงานซ่อมบำรุง
6. การจัดการอุปกรณ์ซ่อมบำรุง

2. ผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมทุน[10]

ภายหลังจากที่คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้พิจารณาเอกสารการคัดเลือกเอกชน (Request for Proposal: RFP) และร่างสัญญาร่วมทุนเรียบร้อยแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้ทำการประกาศเชิญชวนการคัดเลือกเอกชนร่วมทุน และขายเอกสารการคัดเลือกฯ โดยมีผู้ซื้อเอกสารการคัดเลือก จำนวนทั้งสิ้น 31 ราย จาก 7 ประเทศ

ต่อมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ส่งร่างสัญญาร่วมลงทุนให้สำนักงานอัยการสูงสุดเพื่อตรวจพิจารณาร่างดังกล่าว

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้เปิดรับให้เอกชนยื่นข้อเสนอโครงการฯ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 โดยมีผู้ยื่นข้อเสนอแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

---

[10] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562.ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

1. กลุ่มกิจการร่วมค้าบีเอสอาร์ (กลุ่ม BSR) ประกอบด้วย บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่งแอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

2. กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัดและพันธมิตร (กลุ่ม CPH) ประกอบด้วย บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporration Limited บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

2.1 ผลการประเมินข้อเสนอ

คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้ทำการประเมินข้อเสนอ ซึ่งผลการประเมินมีดังนี้

ตารางแสดงการประเมินข้อเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

การประเมินข้อเสนอ	วันที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ มีมติ	ผลการประเมิน	
		(กลุ่ม BSR)	(กลุ่ม CPH)
ข้อเสนอซองที่ 1 ด้านคุณสมบัติทั่วไป	16 พฤศจิกายน 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอซองที่ 2 ด้านเทคนิค	6 ธันวาคม 2561	ผ่านการประเมิน	ผ่านการประเมิน
ข้อเสนอซองที่ 3 ด้านการลงทุนและผลตอบแทน	21 ธันวาคม 2561	เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ต่ำเป็นอันดับที่ 2	เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ต่ำเป็นอันดับที่ 1
ข้อเสนอซองที่ 4 ด้านอื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการ	18 มกราคม 2562	ไม่พิจารณา	พิจารณาแล้วเสร็จ

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

ทั้งนี้ จากตารางแสดงการประเมินข้อเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สรุปได้ดังนี้

1. กลุ่ม BSR ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 238,330 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 186,693. 48 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375[11] (ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี)

---

[11] อัตราคิดลด เท่ากับ FDR+1 (หรืออัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำบวกร้อยละหนึ่ง เท่ากับร้อยละ 2.375 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบมติคณะรัฐมนตรี 27 มีนาคม 2561 (ข้อ 1.2)

2. กลุ่ม CPH ผ่านการประเมินคุณสมบัติทั่วไปและด้านเทคนิค และยื่นข้อเสนอที่มีมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ เป็นจำนวน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 (ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี)

3. ดังนั้น กลุ่ม 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

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

กลุ่มพันธมิตรในการดำเนินโครงการ[12]

บริษัทที่เข้ามาเป็นพันธมิตรกับซีพี ทั้งในรูปคอนซอร์เตียม ประกอบด้วย

1) บริษัท CRCC จากประเทศจีน เป็นรัฐวิสาหกิจด้านวิศวกรรมการก่อสร้างขนาดใหญ่เชี่ยวชาญการก่อสร้างด้านระบบสาธารณูปโภคทุกประเภทถนน ทางด่วน อาคารขนาดใหญ่ และผลิตสายรถไฟกว่า

---

[12] ผู้จัดการออนไลน์. (2561).ไฮสปีดเทรนเชื่อม3 สนามบิน "ซีพี" เฉือน "บีทีเอส" ตรงไหน! ข้อมูลออนไลน์ สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก https://mgronline.com/specialscoop/detail/9610000114309

100,000 กิโลเมตร ทั้งรถไฟใต้ดิน Maglev และโมโนเรลซึ่ง CRCC ถูกจัดอันดับเป็นบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่และมีอิทธิพลมากที่สุดระดับโลก อันดับที่ 58 ของ Fortune Global 500 ประจำปี 2561

2) บริษัท ITD และ CK บริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศไทยซึ่งสามารถก่อสร้างสาธารณูปโภคได้ทุกระบบ

3) บริษัท BEM บริษัทเชี่ยวชาญด้านขนส่งและคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เช่น MRT สายสีน้ำเงิน หัวลำโพง-บางซื่อ สายสีม่วง สถานีคลองบางไผ่-เตาปูน เป็นต้น และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทางด่วนและรถไฟฟ้าเช่นกัน ถือว่าบริษัท BEM เป็นธุรกิจคู่แข่งของ BTS โดยตรง

กลุ่มทุนการเงินที่จะเสริมโครงการจากประเทศญี่ปุ่นและจีน ประกอบด้วย

4) Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development : JOIN (ประเทศญี่ปุ่น) บริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนขนาดใหญ่เพื่อสนับสนุนทางการเงินในแต่ละโครงการที่ JOIN จะร่วมทุนกับเอกชน ธนาคารและสถาบันการเงินเพื่อสนับสนุนการเงิน และยังมีธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น หรือ JBIC (ประเทศญี่ปุ่น) ธนาคารปล่อยกู้ด้านการลงทุนของรัฐ

5) CITIC Group Corporation (สาธารณรัฐประชาชนจีน) สถาบันการเงินขนาดใหญ่เทียบเท่าธนาคารกรุงไทยและมีการลงทุนในธุรกิจหลายประเภท ซึ่งหากเดินทางไปประเทศจีนจะเห็นป้ายโฆษณาของ CITIC ขึ้นอยู่ทุกเมือง

6) ส่วนกลุ่ม SUPPLIER ที่เข้าร่วมกับซีพีครั้งนี้ ล้วนเป็นผู้ผลิตตู้รถไฟที่เป็นค่ายใหญ่ในปัจจุบัน ประกอบด้วย Siemen (ประเทศเยอรมนี) ที่บริษัท บีทีเอส MRT และแอร์พอร์ตลิงก์ใช้บริการอยู่ในขณะนี้ รวมไปถึง Hyundai (ประเทศเกาหลี) CRRC-Sifang (สาธารณรัฐประชาชนจีน) ที่ผลิตตู้รถไฟส่งขายทั่วโลก และยังผลิตให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะรถไฟรุ่นใหม่ 4 สายที่มีการให้บริการตู้นอนด้วย

7) บริษัท FerroviedelloStatoItaliane : FS (ประเทศอิตาลี) เป็นบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้น 100% เชี่ยวชาญการบริหารและบำรุงรักษาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง ที่สามารถทำกำไรได้ดีเมื่อเทียบกับที่อื่น ๆ โดยมีผลประกอบการในปี 2560 ซึ่งมีรายได้รวม 1.12 หมื่นล้านยูโร และเป็นรายได้จากการเดินรถประมาณ 80-85% แต่เป็นส่วนรายได้เฉพาะบริการรถไฟความเร็วสูงจะอยู่ที่ 1,700 ล้านยูโร

8) China Resources (Holdings) Company Limited (สาธารณรัฐประชาชนจีน) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่เน้นด้านการส่งออกของจีน ดำเนินธุรกิจหลากหลายทั้งพลังงาน อสังหาริมทรัพย์ ค้าปลีกซึ่งบริษัทนี้จะช่วยให้แผนการพัฒนาพื้นที่ทั้งในและนอกโครงการเชื่อม 3 สนามบินเติบโต

ดังนั้น จุดเด่นที่แข็งแกร่งของซีพีที่จะทำให้มีโอกาสในการเสนอเงื่อนไขได้ตรงตามTOR กำหนดไว้ คือ การให้รัฐจ่ายน้อยที่สุดและได้ประโยชน์สูงสุดจึงอยู่ที่การได้พันธมิตรที่แข็งแกร่ง ตั้งแต่แผนการก่อสร้างที่มีทั้ง CRCC, ITD และ CKI ส่วนแผนการเดินรถ ก็มี FS และมี BEM ด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ ระบบราง และขบวนรถที่ได้จากจีนก็จะทำให้ต้นทุนต่ำลง และจีนเป็นประเทศเดียวที่มีเทคโนโลยีจาก 4 ประเทศซึ่งเป็นผลจากบริษัทต่างประเทศเข้ามาลงทุนในจีนและมีการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีประกอบด้วย บริษัท Kawasaki Heavy

Industries ที่เรารู้จักกันว่ารถไฟชิงกันเซ็นของญี่ปุ่น บริษัท Bombardier แคนาดา บริษัท Siemens เยอรมนี และบริษัท Alsyom แห่งฝรั่งเศส ล้วนอยู่ที่ประเทศจีน

9) ซีพีเลือกที่จะให้บริษัทญี่ปุ่นที่เข้ามาบริหารและพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit-Oriented Development :TOD) เพื่อให้เกิดความต้องการเดินทางมาทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่รอบ ๆ สถานี ก่อให้เกิดรายได้ที่จะมาหล่อเลี้ยงธุรกิจของรถไฟที่ไม่อาจจะอยู่รอดได้จากการขายตั๋วรถไฟเพียงอย่างเดียวทั้งนี้เพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟครอบคลุมไปเกือบทั่วประเทศ ประชาชนมีความสะดวกในการเดินทาง สามารถควบคุมเวลาในการเดินทางได้อย่างแม่นยำ และสถานีรถไฟฟ้าสำคัญ ๆ ในญี่ปุ่นมีขนาดใหญ่ สะดวกสบาย มีร้านค้ามากมายและสถานีรถไฟของญี่ปุ่นก็จะอยู่ใกล้สถานที่สำคัญ เช่น อาคารสำนักงาน สนามกีฬา ศูนย์การค้า เป็นต้น

ที่สำคัญการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามเส้นทางรถไฟฟ้านั้นจะมองแค่ผลตอบแทนทางการเงินไม่ได้ แต่จะต้องมองถึงผลประโยชน์ของส่วนรวม สังคมและชุมชนที่พึงจะได้รับด้วย

4. กลุ่ม CPH เสนอมูลค่าเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ ในช่วง 10 ปี หลังจากที่เริ่มการให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟเท่ากันทุกปี จำนวน 14,965 ล้านบาทต่อปี รวมเป็นเงิน 149,650 ล้านบาท เมื่อคำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) มีค่าเท่ากับ 117,226.87 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 (ตามที่สำนักงบประมาณให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี) ซึ่งไม่เกินกรอบวงเงินที่รัฐร่วมลงทุน ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 จำนวน 152,457.06 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน (NPV) 119,425.75 ล้านบาท เมื่อใช้อัตราคิดลดร้อยละ 2.375 ส่งผลทำให้รัฐประหยัดงบประมาณร่วมลงทุนประมาณ 2,500 ล้านบาท

5. คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้พิจารณาข้อเสนออื่น ๆ ในการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการฯ ของกลุ่ม CPH และมีมติรับข้อเสนอบางประการที่พิจารณาแล้วเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการ เช่น ข้อเสนอการเชิญชวนบริษัทผู้ผลิตขบวนรถไฟชั้นนำให้มาลงทุนก่อสร้างโรงงานประกอบขบวนรถไฟ และโรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์และอะไหล่สำหรับรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่ EEC ข้อเสนอการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้พื้นที่อาคารที่เอกชนจะก่อสร้างบริเวณมักกะสัน เพื่อจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์และการคมนาคมสมัยใหม่ เป็นต้น

2.2 การประชุมร่วมกันของคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และกลุ่ม CPH ภายหลังจากที่ได้รับร่างสัญญาร่วมลงทุนที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด

เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2562 คณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้มีมติให้กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่ม CPH) เป็นผู้ได้รับคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ เพราะเป็นผู้ยื่นข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทนที่ผ่านการพิจารณาและบรรลุข้อตกลงในการเจรจา ต่อมากลุ่ม CPH ตกลงยอมรับร่างสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดและเจราจาเพิ่มเติมแล้ว โดยร่างสัญญาดังกล่าวประกอบไปด้วยหลักการของโครงการฯ และหัวข้อที่เป็นสาระสำคัญ ดังนี้

1. การดำเนินโครงการฯ

2. ระยะเวลาของโครงการ

3. สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญา

4. สิทธิและหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

5. การให้สิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

6. การลงทุนของหน่วยงานเจ้าของโครงการและเอกชนคู่สัญญา รวมทั้งแหล่งเงินทุนของเอกชนคู่สัญญา

7. เงื่อนไขและการเริ่มต้นการดำเนินโครงการ

8. กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินของโครงการ

9. ผลประโยชน์ตอบแทนของการรถไฟแห่งประเทศไทย

10. การตรวจสอบความถูกต้องของการชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

11. มาตรการสนับสนุนโครงการฯ

12. การให้สิทธิที่จะปฏิเสธก่อนในการพัฒนาและดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงส่วนต่อขยายจากสนามบินอู่ตะเภาถึงจังหวัดระยอง

13. หลักประกันสัญญา

14. หนังสือรับประกัน

15. โครงสร้างผู้ถือหุ้น

16. การให้ความยินยอมในการก่อภาระผูกพัน

17. การระดมทุนในตลาดทุน รวมถึงการระดมทุนผ่านการจัดตั้งกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานหรือทรัสต์เพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด

18. การจัดทำแนวเส้นทางรถไฟย่อยออกมาจากแนวเส้นทางหลัก (Spur Line)

19. การคิดผลประโยชน์ตอบแทนของการรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

20. วิธีการชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ

21. ข้อตกลงกระทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

22. เหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญ

23. เหตุสุดวิสัย

24. การใช้อำนาจเพื่อประโยชน์สาธารณะ

25. การสิ้นสุดของสัญญาร่วมลงทุน และผลของการเลิกสัญญาร่วมลงทุน

26. การว่าจ้าง การเปลี่ยนการว่าจ้าง และการยกเลิกสัญญาจ้าง

27. การเข้าทำ การใช้สิทธิเยียวยาโครงการฯ และการสิ้นสุดสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงิน

28. การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

2.3 การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน

การประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2562[13] ที่ประชุมมีมติเห็นชอบในหลักการโครงสร้างหน่วยงานร่วมระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและการรถไฟแห่งประเทศไทย (หน่วยงาน) เพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุนของโครงการและสนับสนุนคณะกรรมการกำกับดูแล ทั้งนี้ หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นนี้ จะต้องเริ่มทำงานทันทีที่สัญญาร่วมลงทุนโครงการฯ มีผลบังคับใช้ โดยจะแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบออกเป็น 5 ฝ่าย ได้แก่

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

2. ฝ่ายกำกับดูแลการส่งมอบโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ (ARL) มีหน้าที่กำกับดูแล และบริหารจัดการการส่งมอบ และโอนสิทธิการดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ให้แก่เอกชน

3. ฝ่ายกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) มีหน้าที่กำกับดูแลการก่อสร้างและการดำเนินงาน TOD ของเอกชนให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน เช่น การจ่ายค่าเช่าที่ดินเพื่อพัฒนา TOD การก่อสร้างทางเข้าออกพื้นที่ TOD การประสานงานหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงาน TOD เป็นต้น

4. ฝ่ายกำกับดูแลสัญญา (Contract Management) มีหน้าที่กำกับดูแลให้เอกชนปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนและสัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามสัญญา เช่น การกำหนดค่าโดยสาร การจ่ายเงินร่วมลงทุน การแบ่งรายได้ของเอกชนต่อโครงการฯ เป็นต้น

5. ฝ่ายบริหารจัดการโครงการ (Project Management) มีหน้าที่บริหารจัดการโครงการในภาพรวม ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การส่งมอบพื้นที่โครงการฯ ให้แก่เอกชน การดูแลผลกระทบของโครงการฯ ต่อประชาชน การติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม การคัดเลือกและจัดจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ และการบริหารจัดการภายในหน่วยงาน เป็นต้น

---

[13] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/1230. วันที่ 27 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

2.4 องค์ประกอบของหน่วยงานเพื่อติดตาม กำกับ และบริหารจัดการสัญญาร่วมลงทุน ประกอบด้วย

1. คณะกรรมการบริหารสัญญา จำนวน 5 คน ประกอบด้วย ผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ประธานกรรมการ) ผู้แทนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รองประธานกรรมการ) ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม (กรรมการ) ผู้ทรงคุณวุฒิที่แต่งตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กรรมการ) และผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กรรมการและเลขานุการ)

2. เจ้าหน้าที่ จำนวน 30 คน ประกอบด้วยบุคลากรจากการรถไฟแห่งประเทศไทย และบุคลากรจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

3. ค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญา ประกอบด้วย ที่ปรึกษาด้านเทคนิค ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย และที่ปรึกษาด้านการเงิน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในสัญญาโครงการฯ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกจึงได้ดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาดังกล่าวเพื่อการปฏิบัติหน้าที่และอำนาจของหน่วยงาน แบ่งเป็น

- ช่วงการก่อสร้างระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ กรอบวงเงินงบประมาณ 100 ล้านบาทต่อปี

- ช่วงการก่อสร้างหลังจากการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ แล้วเสร็จ กรอบวงเงินงบประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี

- ช่วงการดำเนินงานรถไฟ กรอบวงเงินงบประมาณ 30 ล้านบาทต่อปี

- ในส่วนของที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง และที่ปรึกษาตรวจสอบโครงการฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ/หรือ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้คัดเลือกและว่าจ้าง โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

4. ค่าเช่าและค่าใช้จ่ายสำนักงาน กรอบวงเงิน 6 ล้านบาทต่อปี

5. รวมค่าใช้จ่ายหน่วยงานฯ ระยะเวลา 50 ปี ดังนี้

- ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ (ปีที่ 1 ถึงปีที่ 2) กรอบวงเงินประมาณ 150 ล้านบาทต่อปี

- ในช่วงการก่อสร้างโครงการฯ หลังการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ (ปีที่ 3 ถึงปีที่ 5) แล้วเสร็จ กรอบวงเงินประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี

- ในช่วงการดำเนินโครงการฯ (ปีที่ 6 ถึงปีที่ 50) กรอบวงเงินประมาณ 80 ล้านบาทต่อปี

3. งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินการร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อชำระเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยงบประมาณดังกล่าวจะอยู่ในลักษณะการก่อหนี้ผูกพันงบประมาณมากกว่าหนึ่งปีงบประมาณสำหรับรายการงบประมาณที่มีวงเงินตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระเงินที่ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแก่เอกชนที่ได้รับคัดเลือก ด้วยการแบ่งจ่ายเป็นรายปีปีละไม่เกิน 14,965 ล้านบาท เป็นเวลา 10 ปี หลังจากการเริ่มให้บริการโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ตามเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

ตารางแสดงประมาณการรายจ่ายโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พ.ศ.2563-พ.ศ.2570

หน่วย : ล้านบาท

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 เรลลิงค์ ของรฟท.	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

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

ตารางแสดงประมาณการรายจ่ายโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน พ.ศ. 2571-พ.ศ. 2577

หน่วย : ล้านบาท

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 เรลลิงค์ ของรฟท.	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

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

4. อัตราค่าโดยสาร[14]

สำหรับการเดินรถจะมีแบบ City Line และ HSR โดยช่วงดอนเมือง-สุวรรณภูมิ จะวิ่งให้บริการด้วยความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา จะวิ่งให้บริการด้วยความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนค่าโดยสาร City Line กำหนดค่าโดยสารโดยมีค่าแรกเข้า 13 บาท จากนั้นบวกเพิ่ม 2 บาท/กิโลเมตร (คิดเป็นกรณีตัวอย่างหากเดินทางจากดอนเมือง-สุวรรณภูมิ จะจ่ายค่าโดยสาร 113 บาท) ส่วน HSR กำหนดค่าโดยสารโดยมีค่าแรกเข้า 80 บาท จากนั้นบวกเพิ่ม 1.8 บาท/กิโลเมตร (ค่าโดยสาร HSR จากดอนเมือง-อู่ตะเภา ประมาณ 476 บาท) สำหรับเวลาในการเดินทางจากสนามบินดอนเมืองถึงสนามบินอู่ตะเภา ประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที กรณีหยุดจอดทุกสถานี และใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง กรณีไม่หยุดจอดระหว่างทาง (รถด่วนพิเศษ) คาดว่าจะมีผู้โดยสาร 147,200 คน-เที่ยว/วัน ในปีที่เปิดให้บริการ คือ 2566 และเพิ่มขึ้นเป็น 307,810 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2615

[14] bltbangkok (20 พฤษภาคม 2561) สืบค้น 1 กรกฎาคม 2562 จาก http://www.bltbangkok.com/News

5. ผลตอบแทนทางการเงินและทางเศรษฐกิจ[15]

1. ค่าสิทธิการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย 10,671.09 ล้านบาท

2. การแบ่งสัดส่วนรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

2.1 ส่วนรายได้ร้อยละยี่สิบ (20) ของส่วนที่เกินจากรายได้รวมของโครงการฯ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงค์เดิม แอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ในกรณีที่รายได้รวมดังกล่าวเกินกว่าร้อยละสามสิบ (30) แต่ไม่เกินร้อยละห้าสิบ (50) จากรายได้รวมของโครงการฯ ในปีนั้น ๆ ที่ระบุในแผนการเงินที่เอกชนคู่สัญญาเสนอในเอกสารข้อเสนอซองที่สาม (3) ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน

2.2 ส่วนรายได้ร้อยละสี่สิบ (40) ของส่วนที่เกินจากรายได้รวมของโครงการฯ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง แอร์พอร์ต เรลลิงค์เดิม แอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยาย การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ และการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ในกรณีที่รายได้รวมดังกล่าวเกินกว่าร้อยละห้าสิบ (50) จากรายได้รวมของโครงการฯ ในปีนั้น ๆ ที่ระบุในแผนการเงินที่เอกชนคู่สัญญาเสนอในเอกสารข้อเสนอซองที่สาม (3) ข้อเสนอด้านการลงทุนและผลตอบแทน

3. ค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์พื้นที่มักกะสันประมาณ 140 ไร่ และพื้นที่ศรีราชาประมาณ 25 ไร่ โดยได้รับรายได้ตามขนาดที่ดินที่ส่งมอบตามอัตราค่าเช่าต่อไร่ต่อปี ดังนี้

ตารางแสดงค่าเช่าที่ดินสำหรับการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์พื้นที่มักกะสันและพื้นที่ศรีราชา

หน่วย : บาทต่อไร่

ปีที่ได้รับมอบที่ดิน	ค่าเช่าที่ดินมักกะสัน	ค่าเช่าที่ดินศรีราชา
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

[15] สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

ปีที่ได้รับมอบที่ดิน	ค่าเช่าที่ดินมักกะสัน	ค่าเช่าที่ดินศรีราชา
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
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

ปีที่ได้รับมอบที่ดิน	ค่าเช่าที่ดินมักกะสัน	ค่าเช่าที่ดินศรีราชา
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

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. ที่ สกพอ 1002/116. วันที่ 21 พฤษภาคม 2562. ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 4/2562 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

1. มูลค่าเพิ่มการพัฒนาเศรษฐกิจในรัศมี 2 กิโลเมตรตามเส้นทางรถไฟ 214,621 ล้านบาท[16]

2. มูลค่าที่เกิดจากการลดการใช้น้ำมันการประหยัดเวลา การลดอุบัติเหตุและผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม 128,641 ล้านบาท[17]

3. เกิดการใช้วัสดุก่อสร้างภายในประเทศ เช่น เหล็กจำนวน 1 ล้านตัน และปูนจำนวน 8 ล้านลูกบาศก์เมตร

4. เกิดการจ้างงานระหว่างการก่อสร้าง 16,000 อัตรา และการจ้างงานในธุรกิจเกี่ยวเนื่องกว่า100,000 อัตรา ในระยะเวลา 5 ปี

---

[16]มูลค่าปัจจุบัน คิดจากอัตราคิดลดทางด้านเศรษฐกิจร้อยละ 3

[17]มูลค่าปัจจุบัน คิดจากอัตราคิดลดทางด้านเศรษฐกิจร้อยละ 3

เอกสารเพิ่มเติม

1. คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ 2/2560 เรื่อง การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
2. สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ดาวน์โหลดเอกสารเพิ่มเติม

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

Bureau of Academic Services

The Secretariat of the House of Representatives

0 2244 2070-2

พิมพ์ที่ : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร