



'ซีพี-สกพอ.' ถกแก้สัญญาไฮสปีด
เร่งส่งมอบพื้นที่ 100% มี.ค.นี้
> 10

'ซีพี-สกพอ.' ถกแก้สัญญาไฮสปีด เร่งส่งมอบพื้นที่ 100% มี.ค.นี้

กรุงเทพธุรกิจ ● คณะรัฐมนตรี (ครม.)
เห็นชอบแนวทางการแก้ไขปัญหาผลกระทบ
จากโควิด-19 ของ **โครงการรถไฟความเร็วสูง
เชื่อม 3 สนามบิน** (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ
อู่ตะเภา) เมื่อวันที่ 4 ต.ค.2564 เพื่อ
เยียวยาผลกระทบให้กับ **บริษัท เอเชีย
เอรา วัน จำกัด**

แหล่งข่าวจากสำนักงานคณะกรรมการ
นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
(สกพอ.) เปิดเผยถึงความคืบหน้าโครงการ
รถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) เชื่อม 3 สนามบิน
(ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) โดยระบุว่า
ในวันที่ 19 ม.ค.2565 คณะกรรมการบริหาร
สัญญาไฮสปีดเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่ง
ประกอบไปด้วยผู้แทนจาก สกพอ.
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) และ
บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ที่มีกลุ่มซีพี
เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ในฐานะผู้รับสัมปทาน

สำหรับประเด็นการหารือกัน คือ
การพิจารณาสาเหตุ ผลกระทบ และเหตุผล
ที่เอกชนต้องการปรับแก้เงื่อนไขในการ
จ่ายค่าโอนสิทธิบริหารรถไฟฟ้าย่านแอร์พอร์ต
เรล ลิงก์ จากเดิมที่มีการกำหนดไว้ในสัญญา
ร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาจะต้องจ่าย
ค่าสิทธิร่วมทุนรถไฟฟ้าย่านแอร์พอร์ตเรล ลิงก์
จำนวน 10,671 ล้านบาท แต่ก่อนหน้านี้
เอกชนชี้แจงถึงผลกระทบจากการแพร่ระบาด
ของโรคโควิด-19 ที่ทำให้ปริมาณผู้โดยสาร
ลดลง ทำให้เอกชนทำหนังสือถึงภาครัฐ
เพื่อขอเยียวยา

“แม้ว่าเอกชนจะขอเยียวยาในเรื่องของ
การจ่ายเงินก่อนประมาณ 1 หมื่นล้านบาท
เป็นการชะลอจ่ายออกไปก่อน ได้รับการ
เห็นชอบจากภาครัฐไปแล้ว แต่เนื่องจาก

ไม่เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน ดังนั้น
ต้องมีการหารือรายละเอียดเพื่อแก้ไข
สัญญาให้ถูกต้อง และนำเสนอการแก้ไข
สัญญาเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.)
พิจารณาอีกครั้ง”

แหล่งข่าว ระบุว่า การหารือครั้งนี้
เอกชนจะต้องชี้แจงถึงปัญหาผลกระทบ และ
ความจำเป็นที่จำต้องขอเปลี่ยนแปลง
การจ่ายค่าสิทธิร่วมทุนรถไฟฟ้าย่านแอร์พอร์ต
เรล ลิงก์ ส่วนกรณีที่เอกชนเสนอแบ่งชำระ
ค่าสิทธิร่วมทุนรถไฟฟ้าย่านแอร์พอร์ตเรล ลิงก์
เป็น 10 งวด รวม 10 ปี เรื่องนี้ยังไม่มีข้อสรุป
แต่อย่างไรก็ตาม ต้องหารือในรายละเอียด
ความเหมาะสมก่อน แต่ยืนยันว่าหากจะมี
การผ่อนจ่ายภาครัฐจะต้องไม่เสียประโยชน์
และต้องได้ดอกเบี้ยด้วย

**ทั้งนี้ กรณีการผ่อนชำระที่มีการศึกษา
ไว้ก่อนหน้านี้ จะเป็นการชำระค่าสิทธิร่วมทุน
พร้อมดอกเบี้ยและมูลค่าปัจจุบันสุทธิ**

(Net Present Value: NPV) อยู่ที่ 11,705.463
ล้านบาท เพิ่มจากวงเงินเดิม 10,671.090
ล้านบาท ประมาณ 1,034.373 ล้านบาท
โดยแบ่งชำระออกเป็น 6 งวด รวม 6 ปี

โดยปีแรกจ่ายในสัดส่วน 5% ปีที่ 2
จ่าย 7% ปีที่ 3 จ่าย 10% ปีที่ 4 จ่าย 10%
ปีที่ 5 จ่าย 10% และปีที่ 6 จ่ายส่วนที่เหลือ
ทั้งหมดประมาณ 67.7% ซึ่งจะเริ่มจ่าย
เมื่อไหร่ต้องหารือในรายละเอียดของ
ผลกระทบจากโควิด-19 เพื่อให้ปริมาณ
ผู้โดยสารเริ่มกลับเข้าสู่สภาวะปกติ

ส่วนของความคืบหน้าการส่งมอบพื้นที่
ปัจจุบัน ร.ฟ.ท. มีความพร้อมส่งมอบพื้นที่
รวม 98% ส่วนพื้นที่ที่เหลือ 2% คาดว่า
จะดำเนินการส่งมอบแล้วเสร็จภายใน

เดือน มี.ค.นี้ โดยพื้นที่ส่วนที่เหลือนั้น
ส่วนใหญ่เป็นการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
ที่ต้องดำเนินการอย่างรอบคอบ รวมไปถึง
ถึงบางพื้นที่ยังอยู่ในขั้นตอนกฎหมายที่มี
ความจำเป็นต้องฟ้องร้องขอคืนพื้นที่

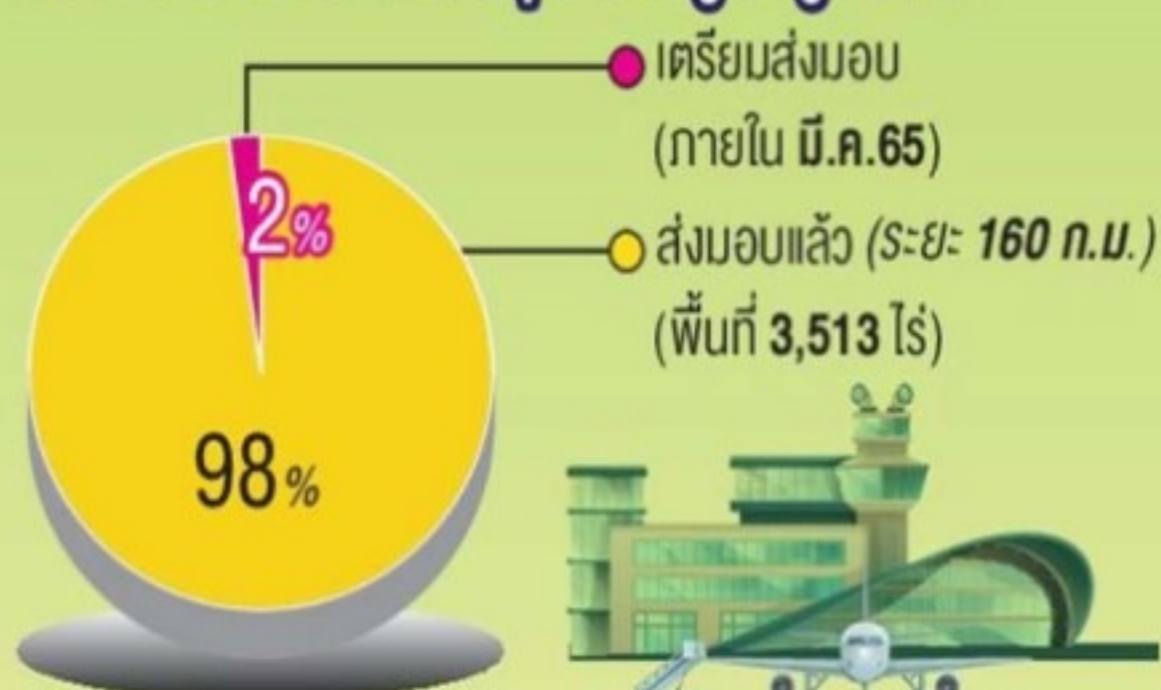
ทั้งนี้ ครม. ให้สกพอ. และ ร.ฟ.ท. ดำเนินการ
ให้ถูกต้องตามกฎหมายและมติ ครม.
ที่เกี่ยวข้อง และให้รับความเห็นของ
กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และ
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ (สศช.)

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
เห็นว่าการแก้ปัญหาดังกล่าวควรคำนึงถึง
หลักการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน
คือ การรักษาผลประโยชน์ของรัฐและ
การจัดสรรผลประโยชน์ตอบแทนให้กับ
เอกชนอย่างเป็นธรรม

สศช. เห็นว่า สกพอ., ร.ฟ.ท. และ
คณะกรรมการกำกับและติดตามโครงการ
เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาร่วมทุน
และกรณีที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขสัญญา
ต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย
และระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด
โดยการดำเนินการดังกล่าวจะต้องเป็นไป
อย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้และคำนึงถึง
ประโยชน์ของประชาชนการจัดสรรความเสี่ยง
และผลประโยชน์ตอบแทนระหว่างรัฐและ
เอกชนตามหลักการที่กำหนดไว้ในสัญญา
รวมทั้งควรมอบให้ ร.ฟ.ท. ในฐานะหน่วยงาน
รับผิดชอบโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์
เร่งเตรียมความพร้อมดำเนินโครงการแอร์พอร์ต
เรล ลิงก์ ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถ
ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาได้เพื่อให้สามารถ

ความคืบหน้ารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

การส่งมอบพื้นที่ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา



การออก NTP
มี.ค.65

เริ่มขั้นตอนการกู้เงิน พ.ย.65
ภายใน 240 วัน หลังออก NTP

กลุ่ม CP เข้าพื้นที่เตรียมก่อสร้างตั้งแต่ปลายปี 2563

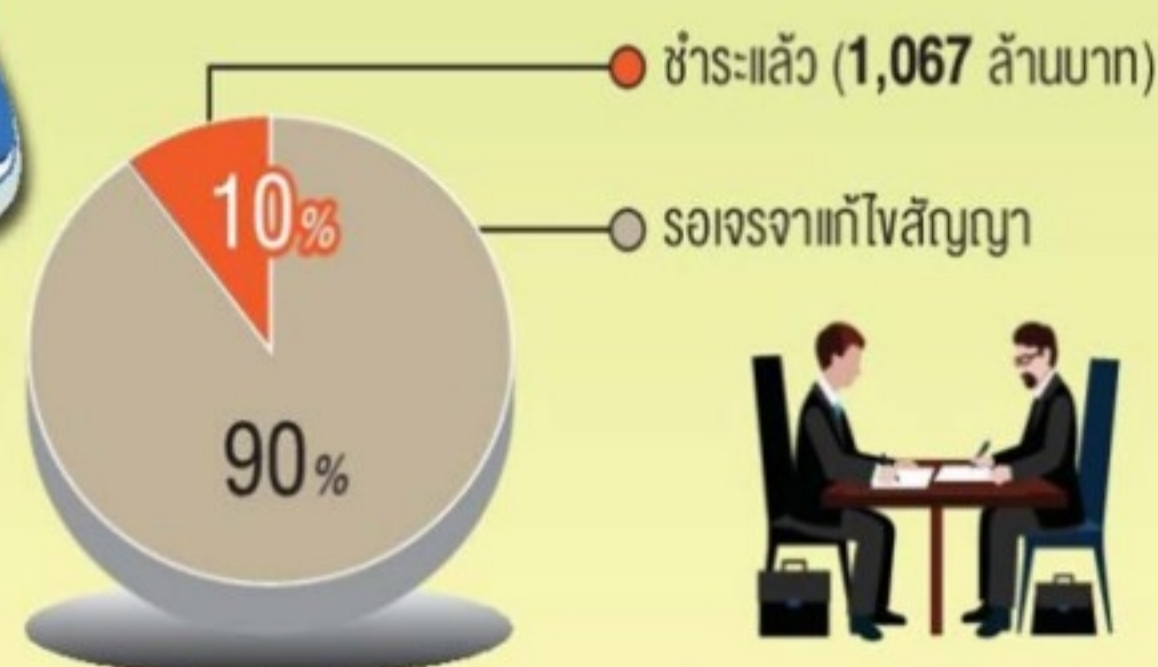
- การสร้างถนน และสะพานชั่วคราว
- การสร้างโรงหล่อชิ้นส่วนทางวิ่งรถไฟ
- การสร้างบ้านพักคนงาน

การเข้าบริหารรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์

- 20 ต.ค.64 ลงนาม MOU
- 24 ต.ค.64 เข้าบริหารรถไฟฟ้า
- เสนอแผนพัฒนารถไฟฟ้า 3,000 ล้านบาท (จัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่ม)
- แก้ไขสัญญาส่วนการจ่าย (ค่าสิทธิบริหาร 10,671 ล้านบาท)

การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

ประเด็นค่าสิทธิบริหารแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ 10,671 ล้านบาท



CP

รับผิดชอบค่าใช้จ่าย
ความเสี่ยงจากการเดินรถ

ส.พ.ท.

เป็นผู้เก็บค่าโดยสาร
ไม่ต้องรับผลขาดทุนปี 2564 (600 ล้านบาท)

ที่มา : สกพอ. กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

19/1/2565

บริการประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง

กระทรวงการคลัง เห็นว่าเนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับประเด็นผลประโยชน์ตอบแทนรัฐภาระผูกพันและสิทธิหน้าที่ของรัฐตามสัญญาร่วมลงทุน ดังนั้น ร.ฟ.ท.ควรพิจารณาถึงผลกระทบของการแก้ไขสัญญาโครงการต่อภาระหน้าที่ทางการเงินของ ร.ฟ.ท.ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวอย่างรอบคอบ รวมถึงผลกระทบที่อาจมีต่อภาระทางการเงินการคลัง ไม่ทำให้รัฐเสียประโยชน์ และจะต้องไม่ส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการให้บริการ

สำนักงานปรมาณู เห็นว่าเกี่ยวกับแนวทางการช่วยเหลือแก่เอกชนคู่สัญญาว่า ร.ฟ.ท.และ สกพอ.ควรพิจารณาสาระสำคัญตามสัญญาร่วมลงทุนที่จะต้องชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์

10,671 ล้านบาท และกรณีการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จะเป็นเหตุในการผ่อนผันที่จะต้องดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินหรือไม่นั้น ควรพิจารณาเท่าที่จำเป็นอย่างรอบคอบและโปร่งใสโดยคำนึงถึงต้นทุนค่าเสียโอกาสภาระทางการเงินการคลัง ความเสี่ยงและความเสียหายที่จะเกิดขึ้นทุกมิติ และจะต้องพิจารณาผลประโยชน์ที่รัฐและประชาชนจะได้รับเป็นสำคัญ

รวมถึงพิจารณาแนวทางการช่วยเหลือให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานเดียวกันในการเยียวยาให้แก่ผู้ประกอบการภาครัฐ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการทุกราย