

หยุด !!!

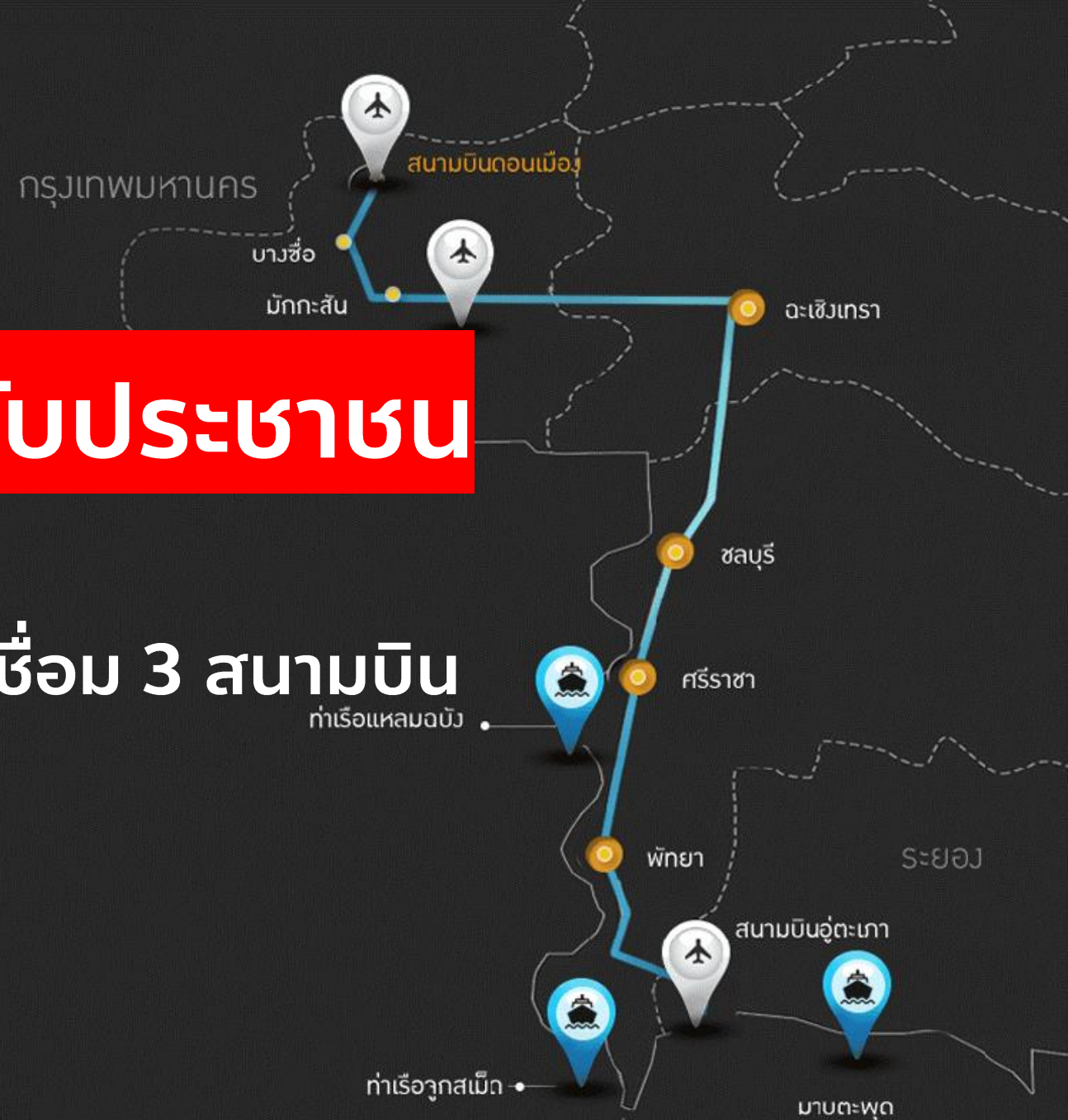
เอื้อทุนใหญ่ โดยการจับประชาชน เป็นตัวประกัน

จับพืธร! การแก้ไขสัญญารถไฟเชื่อม 3 สนามบิน

พิจารณ์ เชาวพัฒนวงศ์
พรรคก้าวไกล

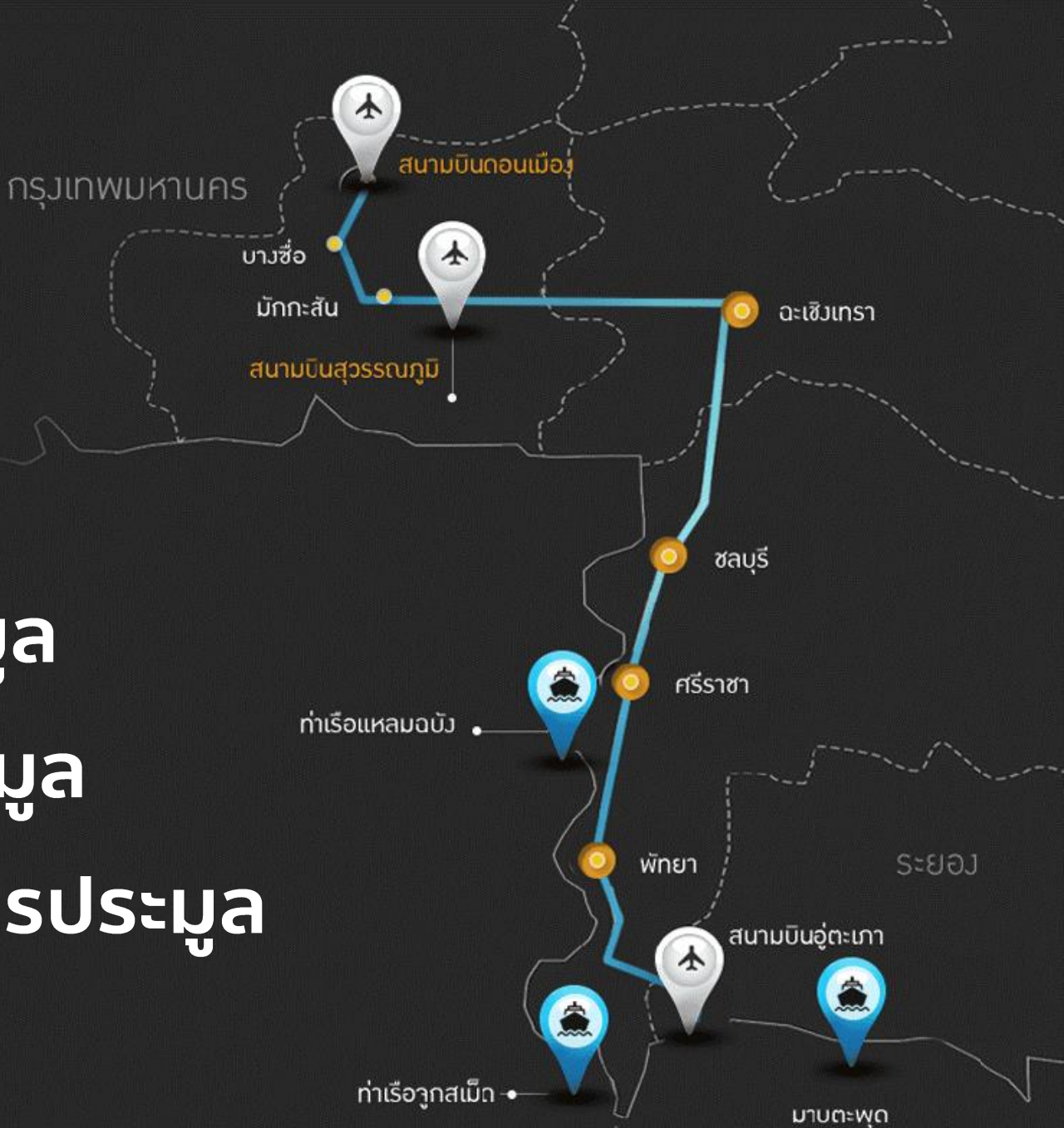


พรรคก้าวไกล



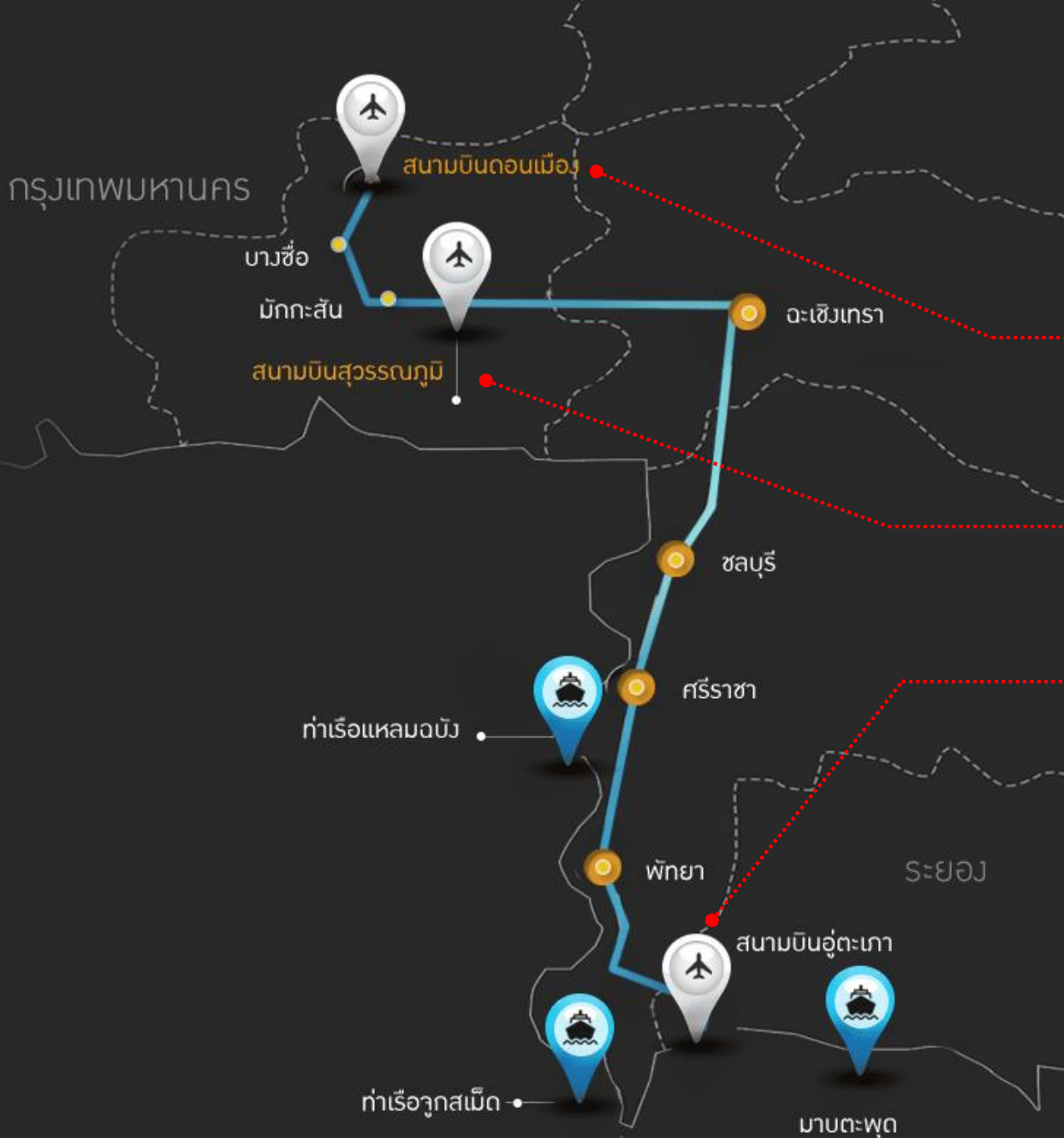
ประชาชนต้องรู้

- จับประชาชนเป็นตัวประกัน
- มีความพยายามปกปิดข้อมูล
- ผิดปกติตั้งแต่ก่อนเริ่มประมูล
- ลด แลก แจก แถม หลังการประมูล





โครงการรถไฟ ความเร็วสูง 3 สนามบิน



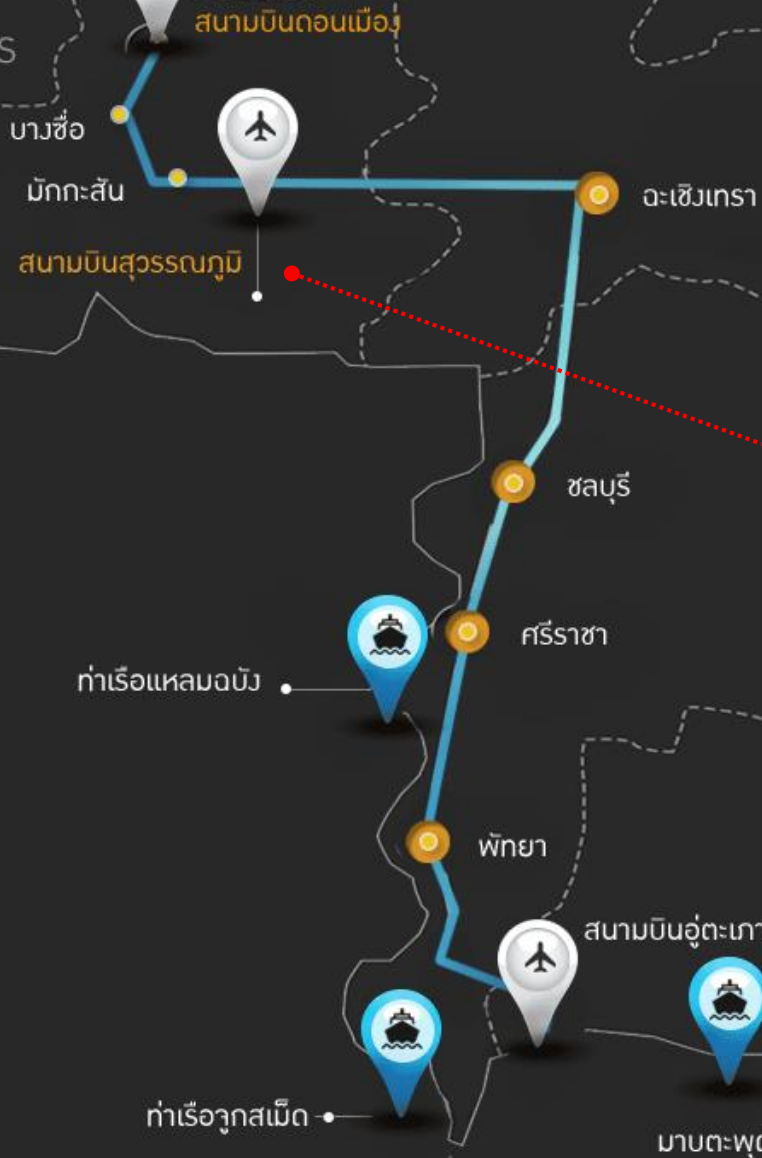
ช่วงที่ 1: ดอนเมือง - พญาไท
สัญญาส่งมอบภายใน 4 ปี
รัฐบาลเร่งรัดส่งมอบภายใน 2 ปี 3 เดือน

ช่วงที่ 2: พญาไท - สุวรรณภูมิ
ส่งมอบได้ทันที 100%

ช่วงที่ 3: สุวรรณภูมิ - อุตะเภ
สัญญาส่งมอบภายใน 2 ปี
รัฐบาลเร่งรัดส่งมอบภายใน 1 ปี 3 เดือน



กรุงเทพมหานคร



มูลค่าการร่วมทุน 224,544 ล้านบาท

ส่วนที่ 1: 168,718 ล้านบาท

งานก่อสร้าง งานโยธาต่างๆ
ค่ารถไฟความเร็วสูง ระบบต่างๆ

ส่วนที่ 2: 10,671 ล้านบาท

ค่าสิทธิเดินรถ Airport Rail Link เดิม

ส่วนที่ 3: 45,155 ล้านบาท

พัฒนาพื้นที่สนับสนุนการให้บริการ
มักกะสัน 41,643 ล้าน
ศรีราชา 3,513 ล้าน

รัฐ ร่วมลงทุน 149,650 ล้านบาท

โดยจ่ายให้ 10งวด **หลังเปิดดำเนินการ 6เดือน**

มีมูลค่าผลตอบแทนรัฐ EIRR 14.19%

คิดเป็น NPV (12%) **50,900 ล้านบาท**





10,671 ล้าน ค่าสิทธิ ARL มายังไง? เหมาะสมหรือไม่?

3. หลักเกณฑ์และรายละเอียดในการกำหนดค่าสิทธิในการบริหารปรับสภาพ Airport Rail Link และที่เรียกเก็บจากผู้ชนะการประมูล 10,600 กว่าล้านบาท

รฟท. มีภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการ Airport Rail Link 33,229.15 ล้านบาท โดยเป็นหนี้ส่วนของโครงสร้างพื้นฐานเบื้องต้น 22,558.06 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่อยู่ในรูปของพันธบัตร แสดงดังตารางต่อไปนี้

รายละเอียดเงินลงทุนเริ่มต้น โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์

| เงินลงทุนเริ่มต้น | ล้านบาท |
|--------------------------|-----------|
| โครงสร้างพื้นฐาน | 22,558.06 |
| รถจักรและล้อเลื่อน | 5,486.56 |
| อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม | 5,184.53 |
| รวม | 33,229.15 |

จากมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ได้เห็นชอบให้แยกบทบาทของรัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ส่วน รฟท. จะมีบทบาทในการปรับปรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ ดังนั้น ภาครัฐควรสนับสนุนหนี้โครงสร้างพื้นฐาน 22,558.06 ล้านบาท

หนี้ที่ภาครัฐรับผิดชอบ
22,558.06 ล้านบาท

หนี้ที่เอกชนรับผิดชอบ
10,671.09 ล้านบาท

แต่ได้สัมปทานรถไฟ
50 ปี !!!

ด่วนที่สุด

ที่ สกพอ 1002/64/ 3708



สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
ชั้น 25 อาคาร กสท โทรคมนาคม
72 ซ.วัดม่วงแค ถ.เจริญกรุง
บางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

19 ตุลาคม 2564

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2564

เรื่อง แนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 2. รายงานการประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2564

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอคณะรัฐมนตรี
เพื่อรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
ตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 3/2564 และมอบหมายให้การรถไฟ
แห่งประเทศไทย และ สกพอ. ร่วมกันดำเนินงานตาม 4.3 โดยเร็ว เพื่อให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ดำเนินการ
ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายคณิต แสงสุพรรณ)

เลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ข้อเรียกร้องของกลุ่มทุน

- ขอบขยายเวลา แต่นานเท่าไร...ไม่รู้
ชำระเงินค่าสิทธิของ Airport Rail Link จำนวน 10,671 ล้านบาท
- ขอบปรับเปลี่ยน แต่เปลี่ยนยังไง...ไม่รู้
วิธีการชำระเงินร่วมลงทุนโครงการฯ (PIC)
- ขอบขยาย แต่ขยายเท่าไร...ไม่รู้
ระยะเวลาโครงการ จาก 50 ปี เป็น ???

สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินซึ่งเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากเหตุสุดวิสัย (ภาวะการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19) โดยขอให้ภาครัฐพิจารณากำหนดมาตรการเยียวยาโครงการฯ โดยขอ ขยายระยะเวลาการชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนกว่าจะได้ข้อยุติในการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ และกำหนดมาตรการเยียวยาอื่น ได้แก่ การปรับเปลี่ยนวิธีการชำระเงินร่วมลงทุนโครงการฯ (PIC) และการ ขยายระยะเวลาโครงการฯ

1.7 หากเอกชนคู่สัญญาไม่ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จะทำให้ รฟท. ไม่สามารถ ถ่ายโอนกิจการ ARL ให้เอกชนคู่สัญญาได้ อาจส่งผลให้การให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ หลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 สะดุดหรือหยุดชะงักลง เนื่องจากหลังลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ รฟท. ไม่ได้จัดเตรียมงบประมาณ อะไหล่ และอุปกรณ์ สำหรับการเดินรถและซ่อมบำรุงแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ประกอบ กับบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) จะต้องไปรับภารกิจเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่จะเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบในวันที่ 2 พฤศจิกายน 2564 จึงไม่มีบุคลากรและทรัพยากรเพียงพอ ในการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ นอกจากนี้ รฟท. ยังต้องรับภาระขาดทุนจากการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ซึ่งมีผลดำเนินการขาดทุนต่อเนื่อง (ปีงบประมาณ 2563 ขาดทุน 634.95 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2564 10 เดือนแรก ขาดทุน 593.00 ล้านบาท) และมีแนวโน้มขาดทุนเพิ่มมากขึ้นจากสถานการณ์แพร่ระบาดของ โควิด-19



ประมาณรวม ที่ดิน-รถไฟฟ้า... เอื้อประโยชน์ใคร ???

อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)*

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| รถไฟฟ้า 6.85% | เฉลี่ยรวม 8.4% |
| พัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ 10.77% | |



เหลือเอกชน
ประมาณ 2 ราย

คือ CP และ BTS



เหลือ CP

มีต้นทุนการเงินเฉลี่ย
2.375%

* คำนวณจากต้นทุนการเงิน (WACC) ที่ 5%



ลด, แลก แจก แถม #1

เพิ่มสิทธิประโยชน์สัญญา

ร่างสัญญาร่วมลงทุน
Request For Proposal
(RFP)



สัญญาร่วมลงทุน

เอกชนสามารถ เปลี่ยน ตำแหน่งที่ตั้ง
สถานีของรถไฟความเร็วสูงให้แตกต่างจาก
ข้อกำหนดของรฟท.

1)

เอกชนคู่สัญญาสามารถ
ขอ เพิ่ม เปลี่ยน หรือย้าย ตำแหน่งที่ตั้ง
ของสถานีรถไฟความเร็วสูง
ให้แตกต่างจากข้อกำหนดของ รฟท.

2)

การเพิ่มแนว เส้นทางรถไฟย่อย ออกจาก
แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของโครงการ
(Spur Line)

3)

กรณี รฟท. ต้องการพัฒนาโครงการต่อขยายจาก
สนามบินอู่ตะเภาถึงระยอง รฟท. ให้สิทธิที่จะปฏิเสธ
ก่อน (First Right of Refusal)



ลด แลก แจก แถม #2 ลดค่าปรับให้สูงสุดถึง 60%

หน่วย: ล้านบาท/วัน

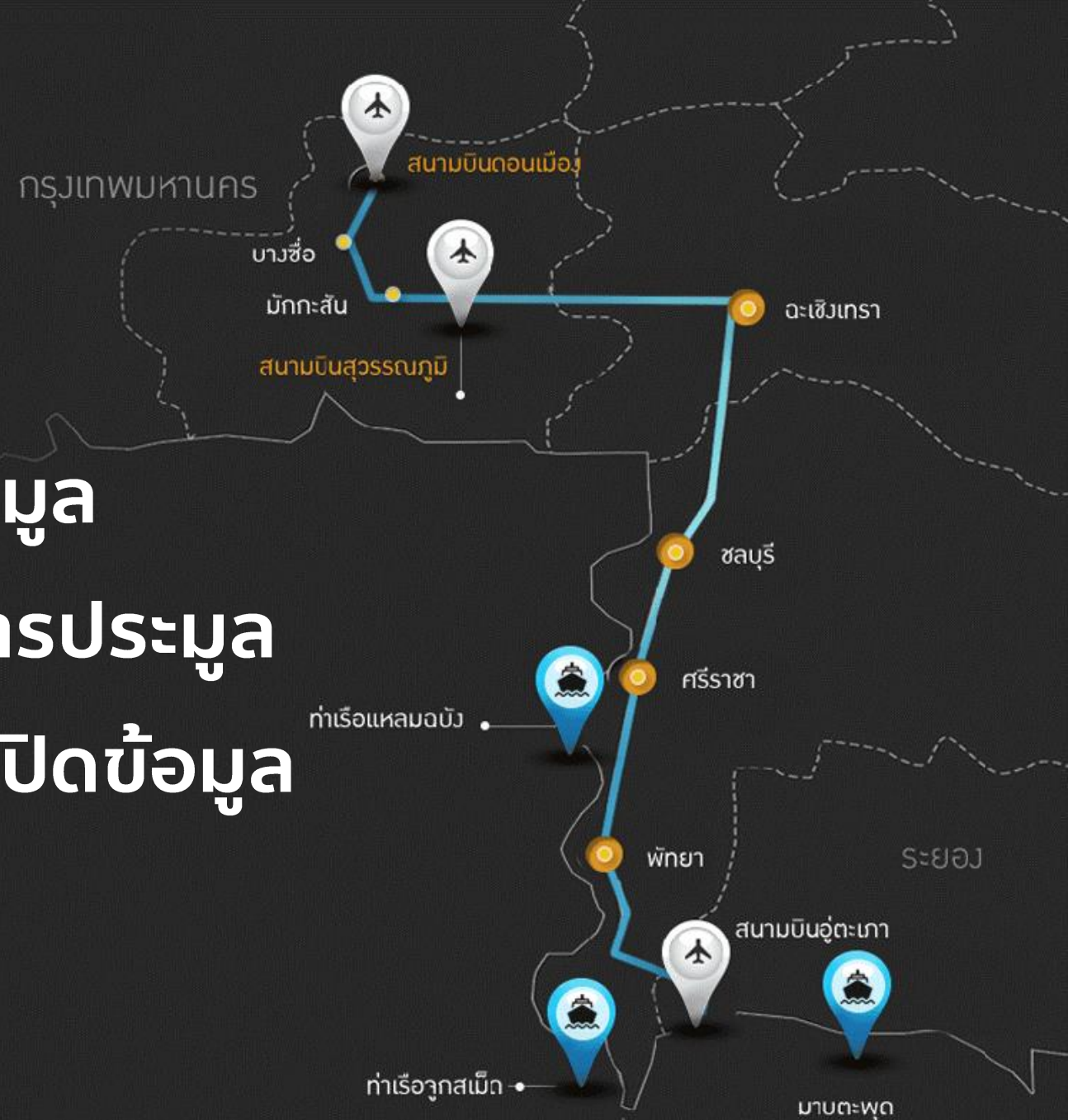


| ค่าปรับ | ร่างสัญญาร่วมลงทุน | สัญญาร่วมลงทุน | ส่วนลด |
|--|--------------------|----------------|-----------|
| ส่วนงานแอร์พอร์ต เรลลิงก์ พญาไท - สุวรรณภูมิ | 3,000,000 | - | 3,000,000 |
| ส่วนงานแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย ดอนเมือง - พญาไท | 3,000,000 | 2,280,000 | 720,000 |
| ส่วนงานโยธาร่วม เชื่อมต่อ รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ - หัวหมาก) รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (บางซื่อ - หัวลำโพง) | 720,000 | 400,000 | 320,000 |
| ส่วนงานโยธาร่วมเชื่อมต่อ รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือ | 720,000 | 320,000 | 400,000 |
| รวม | 7,440,000 | 3,000,000 | |

4,440,000

ข้อสรุปเบื้องต้นใหญ่

- ผิดปกติตั้งแต่ก่อนเริ่มประมูล
- ลด แลก แจก แถม หลังการประมูล
- ภาครัฐมีความพยายามปกปิดข้อมูล
- จับประชาชนเป็นตัวประกัน

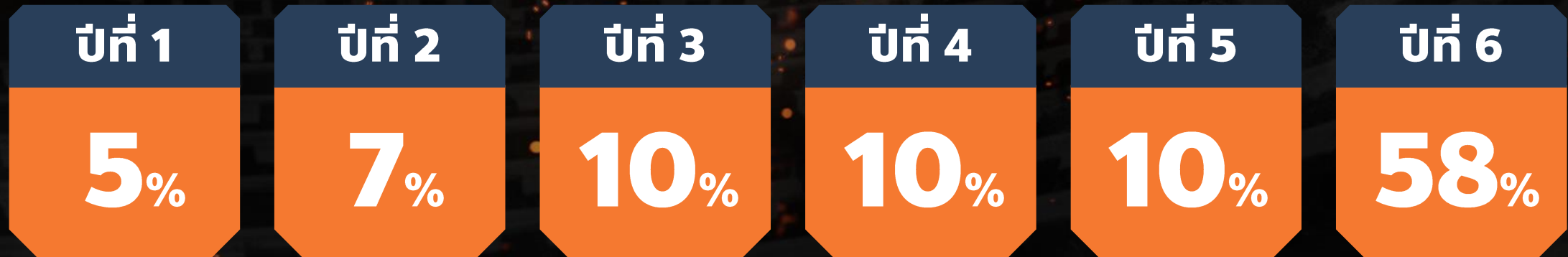




จาก 10,671 ล้าน จ่ายไปแล้ว 1,067 ล้าน
ส่วนอีก 9,603 ล้าน ขอผ่อนจ่ายบอกลูก!

- **แบ่งจ่าย 6 งวด 6 ปี**

เริ่มจ่ายงวดแรกเมื่อหมดโควิด และภาครัฐยกเลิกมาตรการที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารแอร์พอร์ตลิงค์



ที่มา: รายการเจาะลึกทั่วไทย อสมท.

5 ข้อมูลที่ต้องเปิดเผย

1. หนังสือหารือของ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ที่ยื่นต่อภาครัฐ
2. ชวเลขการประชุม ของคณะกรรมการEEC เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2564
3. บันทึกข้อตกลง MOU ที่ลงนาม เมื่อ 20 ตุลาคม 64 ระหว่าง สฟท. กับ บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด
4. ความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้แก่
 - การส่งมอบพื้นที่ให้กับเอกชนคู่สัญญา
 - การเวนคืน และมูลค่าการเวนคืนที่ดินแต่ละแปลงของประชาชนที่ได้รับไปแล้ว
 - การเพิ่ม-ลด จำนวนของสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง จากข้อกำหนดของ สฟท.
 - การเปลี่ยน หรือ ย้าย ที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง จากข้อกำหนดของ สฟท.
5. แผนการพัฒนาโครงการฯ, แบบการก่อสร้าง, มูลค่าโครงการ และรายละเอียดความคืบหน้าในส่วนของการพัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ 140ไร่ บริเวณมักกะสัน และ 25ไร่ บริเวณศรีราชา