



EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยเด่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไข ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ปีที่ 1

(24 ต.ค. 62 - 24 ต.ค. 63)



คณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรรมการบริหารสัญญา
(โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)



EEC
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ให้ไทยแล่น

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไข ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ปีที่ 1

(24 ต.ค. 62 - 24 ต.ค. 63)



คณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรรมการบริหารสัญญา
(โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)

สารบัญ

1. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล (โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน).....	2
2. ภาพรวมโครงการและโครงสร้างการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.....	2
2.1 ภาพรวมโครงการ.....	2
2.2 โครงสร้างการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน.....	7
3. สรุปสาระสำคัญของสัญญา หน้าที่ของ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา.....	9
3.1 การส่งมอบพื้นที่.....	9
3.2 รถไฟฟ้าความเร็วสูง.....	9
3.3 แอร์พอร์ต เรลลิงก์.....	9
3.4 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย.....	10
3.5 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการฯ (TOD).....	10
3.6 การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Commercial Operation).....	10
4. แผนงานและผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรคและการแก้ไข.....	11
4.1 ฝ่ายรัฐ.....	11
4.2 ฝ่ายเอกชนคู่สัญญา.....	21
5. ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารสัญญา.....	31
5.1 นโยบายของคณะกรรมการ.....	31
5.2 โครงสร้างการบริหารโครงการ.....	31
5.3 การบริหารสัญญาและความเสี่ยง.....	31
6. บทสรุปและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแล.....	34
6.1 นโยบายของคณะกรรมการ.....	34
6.2 การบริหารโครงการ.....	34
6.3 สาระสำคัญของสัญญา หน้าที่ ของฝ่ายรัฐ และเอกชนคู่สัญญา.....	35
6.4 การบริหารสัญญาและความเสี่ยง.....	35



1. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแล (โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน)

คำสั่งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 3/2563 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรรมการบริหารสัญญา (โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน) ลงวันที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2563 ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลให้มีหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- 1) ติดตามกำกับดูแลโครงการให้มีการดำเนินงานตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน
- 2) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขในการดำเนินโครงการตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอย่างน้อยสามเดือนต่อหนึ่งครั้ง
- 3) พิจารณาเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการ
- 4) พิจารณาให้ความเห็นต่อการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน
- 5) เรียกหน่วยงานเจ้าของโครงการหรือเอกชนคู่สัญญาเข้าชี้แจง หรือจัดส่งข้อมูลหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- 6) พิจารณาดำเนินการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่เห็นสมควร หรือเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

2. ภาพรวมโครงการและโครงสร้างการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

2.1 ภาพรวมโครงการ

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุน เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจเรียวโกคกัณฑ์โฮลด์ดิ้ง จำกัด และพันธมิตร ประกอบด้วย บริษัท เจเรียวโกคกัณฑ์โฮลด์ดิ้ง จำกัด บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท China Railway Construction Corporation Limited บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)) ซึ่งมีรายละเอียดโครงการที่สำคัญ ดังนี้

2.1.1 วัตถุประสงค์ของโครงการ

เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางที่สำคัญในการเชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มีรูปแบบการเดินรถไฟแบบไร้รอยต่อ (หรือ Seamless Operation) เชื่อม 3 ท่าอากาศยาน เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางจากท่าอากาศยานเข้าเมืองและพื้นที่ธุรกิจได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงก์มีกคะสัน เป็นศูนย์กลางการเดินทาง (หรือ EEC Gateway)

2.1.2 ขอบเขตของโครงการ

โครงการรถไฟประกอบด้วยโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์เดิม ช่วงพญาไทถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยายช่วงท่าอากาศยานดอนเมืองถึงพญาไท จำนวน 10 สถานี และโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ ถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา จำนวน 5 สถานี รวมระยะทางประมาณ 220.2 กม.

การเดินทางใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 10 นาที ด้วยการเดินรถไฟแบบด่วนพิเศษจอดบางสถานี (สถานีดอนเมือง สถานีสุวรรณภูมิ และสถานีอู่ตะเภา) หรือใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 40 นาที ด้วยการเดินรถไฟแบบปกติจอดทุกสถานี ใช้ความเร็วรถไฟในเมืองสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และใช้ความเร็วรถไฟระหว่างเมืองสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารประมาณ 147,000 คนต่อวันในปีที่เปิดให้บริการ

นอกจากนี้ยังพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ บริเวณสถานีแอร์พอร์ต เรลลิงก์มักกะสัน ขนาดพื้นที่รวมประมาณ 140.8 ไร่ เป็นสถานีศูนย์กลางการเดินทาง (หรือ Main Station for EEC Gateway) และพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ขนาดพื้นที่ประมาณ 27.45 ไร่ ผลการศึกษาพบว่า โครงการฯ จะมีมูลค่าการลงทุนเริ่มต้นประมาณ 224,544.36 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนเริ่มต้น 3 ส่วนหลัก ได้แก่

- 1) **เงินลงทุนระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา** ประมาณ 168,718.00 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - (1) ค่าเวนคืนที่ดิน ประมาณ 3,570.29 ล้านบาท
 - (2) ค่าก่อสร้างงานโยธาและงานวางราง ประมาณ 113,303.88 ล้านบาท
 - (3) ค่าก่อสร้างงานโยธาร่วมสำหรับโครงการสายสีแดงส่วนที่ต้องเพิ่มเติม (Missing Link) เพื่อสร้างอุโมงค์ช่วงสถานีจิตรลดาและสำหรับโครงสร้างร่วมช่วงบางซื่อถึงดอนเมืองของโครงการรถไฟความเร็วสูงสายเหนือและโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 7,210.67 ล้านบาท
 - (4) ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรถไฟ ประมาณ 24,712 ล้านบาท
 - (5) ค่าขบวนรถไฟฟ้า ประมาณ 15,491.32 ล้านบาท
 - (6) ค่าที่ปรึกษาควบคุมและตรวจสอบ ประมาณ 4,429.84 ล้านบาท
- 2) **เงินลงทุนการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ** ประมาณ 45,155.27 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - (1) ค่างานพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์มักกะสัน ประมาณ 40,193.26 ล้านบาท
 - (2) ค่างานพัฒนาบริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา ประมาณ 3,513.01 ล้านบาท
 - (3) ค่าสาธารณูปโภค ปรับปรุงจราจร ทางเข้าออก และปรับปรุงสะพานล้อเลื่อนบริเวณมักกะสัน ประมาณ 1,449.00 ล้านบาท



3) มูลค่าสิทธิการบริหารรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ประมาณ 10,671.09 ล้านบาท

ทั้งนี้ เงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ (มูลค่าปัจจุบัน ไม่เกิน 117,227 ล้านบาท) แบ่งชำระเป็น 10 งวด งวดละ 14,965.00 ล้านบาท โดยชำระงวดแรก 6 เดือน ภายหลังจากโครงการเกี่ยวกับรถไฟเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ และชำระงวดต่อไปทุก ๆ 12 เดือน

2.1.3 หน้าที่และความรับผิดชอบของรัฐและเอกชน และระยะเวลาของโครงการ

หลังจากรัฐและเอกชนตกลงจะร่วมลงทุนในโครงการฯ โดยใช้รูปแบบการร่วมลงทุนที่กำหนด ให้เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบการดำเนินงานการออกแบบ งานการก่อสร้าง งานการดำเนินงานของโครงการ และงานการบำรุงรักษา (Design-Build-Operation-Maintenance: DBOM) และเอกชนคู่สัญญาจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเกี่ยวกับรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารที่มาใช้บริการในโครงการฯ ทั้งหมด

1) หน้าที่และความรับผิดชอบของ รฟท.

- (1) จัดหาและส่งมอบพื้นที่ที่ใช้ในการดำเนินโครงการฯ
- (2) จัดหาและให้มาตรการสนับสนุนโครงการแก่เอกชนคู่สัญญา
- (3) มอบสิทธิโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ให้เอกชนคู่สัญญา โดยจะให้สิทธิเอกชนเริ่มดำเนินโครงการดังกล่าวเมื่อเอกชนชำระค่าสิทธิภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนของโครงการฯ และระยะเวลาการมอบสิทธิโครงการนี้จะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการฯ
- (4) มอบสิทธิดำเนินโครงการฯ ให้เอกชนคู่สัญญา โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการฯ
- (5) มอบสิทธิการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ให้เอกชนคู่สัญญา โดยระยะเวลาจะต้องไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการฯ

2) หน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชนคู่สัญญา

- (1) มีหน้าที่ในการดำเนินโครงการฯ
- (2) มีหน้าที่ในการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและหน้าที่ในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์
- (3) มีหน้าที่นำส่งผลประโยชน์ตอบแทนของ รฟท.
- (4) มีหน้าที่ในการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ ให้แก่ รฟท.
- (5) หน้าที่อื่นของเอกชนตามที่กำหนดไว้ในร่างสัญญาร่วมลงทุน

2.1.4 ระยะเวลาโครงการ

เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับภาครัฐและประหยัดงบประมาณ โครงการฯ มีการร่วมลงทุนระหว่าง รฟท. และเอกชน ในระยะเวลาที่เหมาะสมคือ 50 ปี ซึ่งมีรายละเอียดและเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

- 1) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 1 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งได้แก่งานการออกแบบและงานการก่อสร้าง เป็นระยะเวลา 5 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยจะนับจากวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการฯ จนถึงวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงตามที่ได้ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ
- 2) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงเท่ากับระยะเวลา 45 ปี นับจากวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ

2.1.5 ธรรมเนียมในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการในช่วงระยะเวลาโครงการ

ภายใต้ขอบเขตของโครงการฯ ธรรมเนียมในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

- 1) ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอุตะเถา โดยธรรมเนียมในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate: BTO)
- 2) ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ โดยธรรมเนียมในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นต่อการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build-Operate-Transfer: BOT)

2.1.6 การแบ่งผลประโยชน์ระหว่างรัฐและเอกชน

1) ภาครัฐ

- (1) รายได้จากส่วนแบ่งจากค่ามอสิทธิโครงการรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ค่าโดยสารการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ ภาษีต่าง ๆ และค่าเช่าที่ดินโดยรอบสถานีมีกะสันและสถานีศรีราชา
- (2) รายจ่ายจากค่าเวนคืนที่ดิน เงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ และค่ารั้อย้ายสาธารณูปโภค

2) ภาคเอกชน

- (1) รายได้จากค่าโดยสาร การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ และเงินที่รัฐร่วมลงทุนในโครงการฯ



- (2) รายจ่ายจากค่าสิทธิการเดินรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เงินลงทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของโครงการฯ และงานบำรุงรักษา ส่วนแบ่งรายได้จากค่าโดยสารและการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ ภาษีต่าง ๆ และค่าเช่าที่ดินโดยรอบสถานีมักกะสันและสถานีศรีราชา

2.1.7 มาตรการสนับสนุนโครงการทั้งการเงินและไม่ใช้ทางการเงิน

1) มาตรการสนับสนุนโครงการฯ ทางการเงิน ประกอบด้วย

- (1) ค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นเงินร่วมลงทุนให้แก่เอกชน ไม่เกินจำนวนมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV) ประมาณ 117,227 ล้านบาท (โดยไม่เกินวงเงินโครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ) ซึ่งในการยื่นข้อเสนอการร่วมลงทุนเอกชนสามารถเสนอขอรับเงินร่วมลงทุนในจำนวนที่น้อยกว่านี้ได้ โดยจะชำระในช่วงระยะการดำเนินงานของโครงการและงานบำรุงรักษาของโครงการฯ เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 10 ปี ลักษณะการจ่ายเงินในแต่ละปีจะขึ้นกับผลการตกลงของผู้ได้รับสิทธิในการร่วมลงทุน ทั้งนี้ต้องอยู่ภายใต้การพิจารณาของสำนักงบประมาณ โดยมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- การชำระเงินร่วมลงทุนโครงการฯ จะเกิดขึ้นเมื่อรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเปิดให้บริการแล้ว และ
- การชำระเงินร่วมลงทุนโครงการฯ อาจเกิดขึ้นเต็มจำนวนหรือบางส่วน ขึ้นอยู่กับการที่เอกชนได้ดำเนินการตามข้อกำหนดของ รฟท. ทั้งนี้ ข้อกำหนดของ รฟท. จะมีองค์ประกอบเรื่องการให้เอกชนใช้ความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญในการดำเนินโครงการฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นประโยชน์สูงสุดกับประเทศและประชาชน เช่น กำหนดเงื่อนไขให้ชำระเงินร่วมลงทุนดังกล่าวโดยใช้ผลผลิตที่เอกชนจะต้องส่งมอบ (Output Specification) และระดับในการบริการ (Level of Service) เป็นเกณฑ์

- (2) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน เป็นจำนวนประมาณ 3,570.29 ล้านบาท

- (3) ค่าใช้จ่ายที่รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท

2) มาตรการสนับสนุนโครงการฯ ที่ไม่ต้องชำระด้วยตัวเงิน ประกอบด้วย

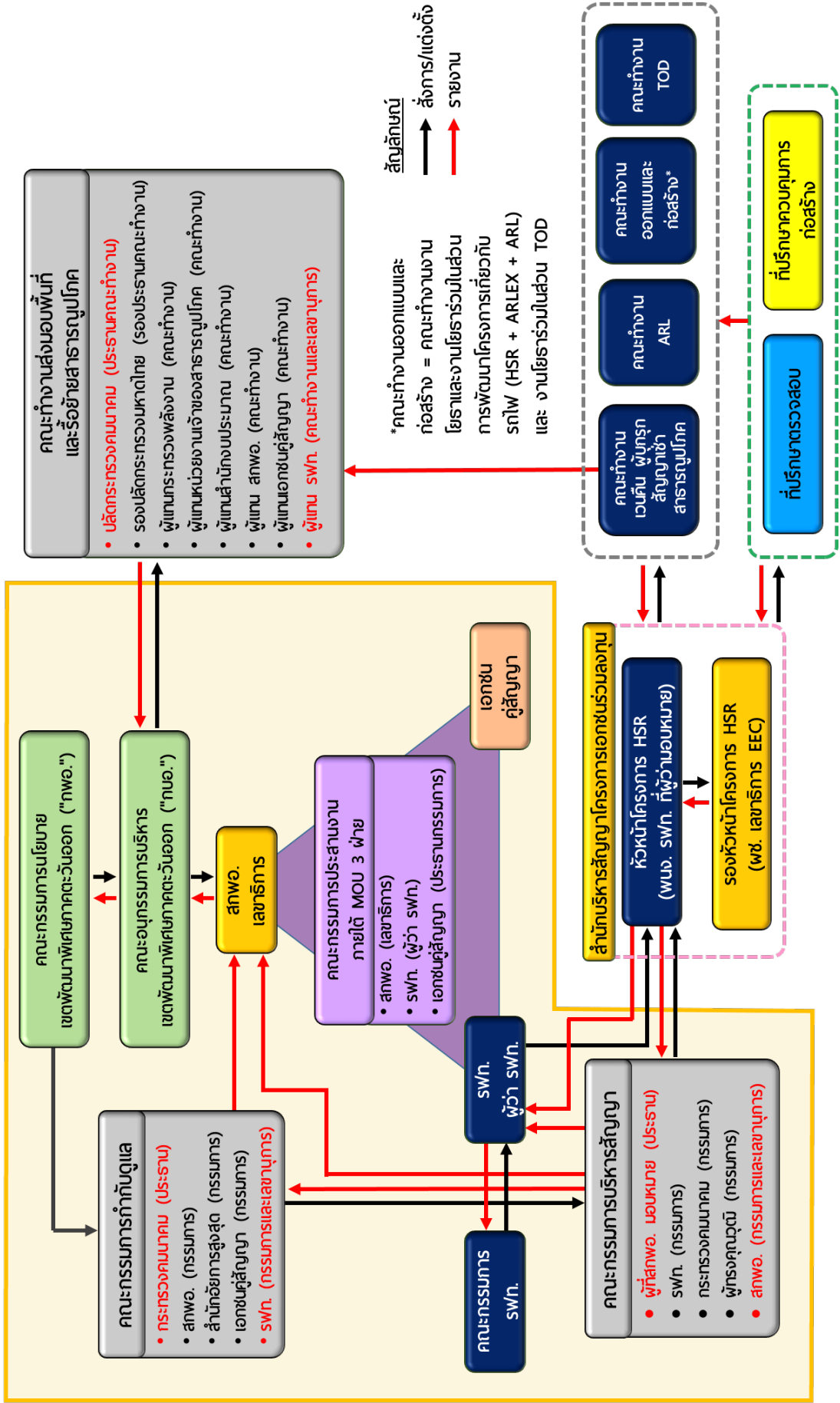
- (1) การได้รับยกเว้นภาษีตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน (8 ปี)
- (2) การได้รับสิทธิการดำเนินกิจการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ
- (3) การได้รับสิทธิประโยชน์ตาม พ.ร.บ. เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561

2.2 โครงสร้างการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ.2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีหน้าที่และอำนาจ แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลและคณะกรรมการบริหารสัญญา

ที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ครั้งที่ 11/2562 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2562 ได้มีมติเห็นชอบแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแล และคณะกรรมการบริหารสัญญาของ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธาน กพอ. ได้ลงนามในคำสั่ง คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ที่ 3/2563 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2563

นอกจากนี้ กบอ. และ รฟท. ได้ดำเนินการแต่งตั้งคณะทำงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเพื่อร่วม ดำเนินงาน รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 2-1



รูปที่ 2-1 : โครงสร้างการบริหารสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

3. สรุปสาระสำคัญของสัญญา หน้าที่ของ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา

ภายใต้หลักการของโครงการฯ คู่สัญญาตกลงให้ขอบข่ายของงานภายใต้สัญญาร่วมลงทุน ครอบคลุมถึงการดำเนินงานดังต่อไปนี้

3.1 การส่งมอบพื้นที่

รฟท. จะเป็นผู้รับผิดชอบในการส่งมอบพื้นที่ของโครงการฯ ให้แก่เอกชนคู่สัญญาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน โดยในส่วนของพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนของพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รฟท. มีหน้าที่ในการออกหนังสือยินยอมให้เอกชนคู่สัญญาสามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าว และส่งหนังสือยืนยันเรื่องการรื้อถอนสาธารณูปโภคตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และในส่วนของพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนของพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ รฟท. มีหน้าที่ในการออกหนังสือยินยอมให้แก่เอกชนคู่สัญญา ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีการเปลี่ยนข้อกำหนดในการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ศรีราชา และนำสัญญาร่วมลงทุนไปจดทะเบียนการเช่า (หากเอกชนคู่สัญญาร้องขอ) โดยทั้งหมดนี้จะต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน 2 ปี หลังจากวันที่มีการลงนามในสัญญาร่วมลงทุน

3.2 รถไฟความเร็วสูง

แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังต่อไปนี้

1) งานในระยะที่ 1 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ในการปฏิบัติงานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง และงานโยธาร่วมของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รวมถึงการจัดหา ผลิต ติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง การทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีตามที่กำหนด เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

2) งานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง รวมถึงงานการจัดหาและการติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของรถไฟความเร็วสูง เพื่อทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพไปหรือชำรุดเสียหาย งานดูแลรักษาความสะอาดและงานรักษาความปลอดภัย ตามที่สัญญาร่วมลงทุนกำหนด

3.3 แอร์พอร์ต เรลลิงก์

แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังต่อไปนี้

1) งานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์

เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานการออกแบบและงานการก่อสร้างเพื่อปรับปรุงงานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ รวมถึงการจัดหา ผลิต ติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ การทดสอบแต่ละระบบ



(Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

2) งานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์

เอกชนคู่สัญญาฯมีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ รวมถึงงานการจัดการและการติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพไปหรือชำรุดเสียหาย งานดูแลรักษาความสะอาดและงานรักษาความปลอดภัย ตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

3.4 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ดังต่อไปนี้

1) งานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

เอกชนคู่สัญญาฯมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย และงานโยธาร่วมของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รวมถึงการจัดการ ผลิต ติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย การทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated System Testing) การทดลองเดินรถ (Trial Run) การฝึกอบรม และการถ่ายทอดเทคโนโลยีตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

2) งานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย

เอกชนคู่สัญญาฯมีหน้าที่และความรับผิดชอบในงานการให้บริการเดินรถ และงานการซ่อมและบำรุงรักษาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย รวมถึงงานการจัดการและการติดตั้งงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย เพื่อทดแทนของเดิมที่เสื่อมสภาพไปหรือชำรุดเสียหาย งานดูแลรักษาความสะอาดและงานรักษาความปลอดภัย ตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

3.5 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ (TOD)

เอกชนคู่สัญญาฯมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ บนพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์การเช่าและหลักเกณฑ์ตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

3.6 การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Commercial Operation)

เอกชนคู่สัญญาฯมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ในทางพาณิชย์ รวมถึงการจัดเก็บรายได้บริเวณสถานีรถไฟ ภายในและภายนอกขบวนรถไฟ ทั้งหมดที่ใช้ในโครงการเกี่ยวกับรถไฟ และทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารอื่น ๆ กับสถานีรถไฟของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ และการดำเนินการอื่นใดภายใต้วัตถุประสงค์ของโครงการฯ ตามที่สัญญาฯร่วมลงทุนกำหนด

4. แผนงานและผลการดำเนินงาน ปัญหา อุปสรรคและการแก้ไข

โดยภาพรวมมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ถึงเดือนตุลาคม 2563 ร้อยละ 4.16 จาก 4.31 ซ้ำกว่าแผนเร่งรัดร้อยละ 0.15 แสดงดังรูปที่ 4-1

4.1 ฝ่ายรัฐ

มีหน้าที่ส่งมอบพื้นที่ และออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed : NTP) ให้กับเอกชนคู่สัญญา

4.1.1 การส่งมอบพื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟ

1) การดำเนินงานเวนคืนที่ดินของ รฟท.

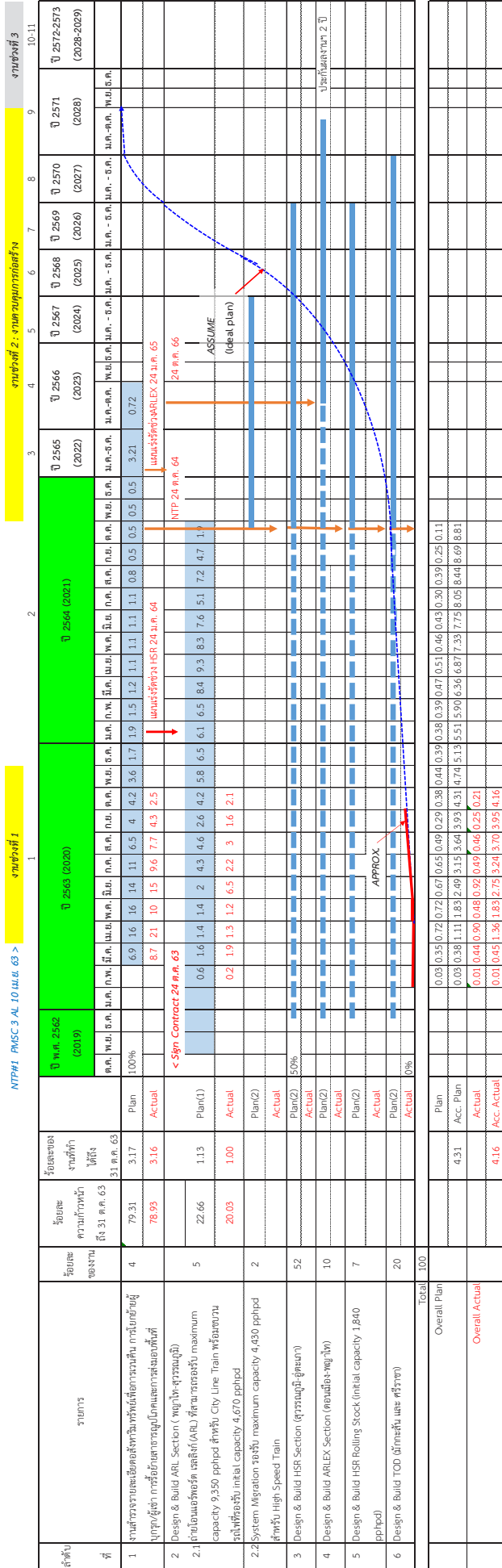
ความคืบหน้าการดำเนินงานหลังจากที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนเพื่อดำเนินโครงการฯ มีผลบังคับใช้ วันที่ 19 ธันวาคม 2562 รฟท. ได้ดำเนินการสำรวจเพื่อเวนคืนที่ดินมีดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำภาพถ่ายทางอากาศ พื้นที่ที่จะเวนคืน แล้วเสร็จ
- (2) จัดทำแผนที่แสดงระวางที่ดิน และแผนที่แสดงรายละเอียดต่อสังหาริมทรัพย์ แล้วเสร็จ
- (3) ขอคัดระวางที่ดิน ขอคัดถ่ายสำเนาโฉนด และปูโฉนดบนแนวเขตทางการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ โดยขอคัดระวางที่ดินแล้วเสร็จ 59 ระวาง ขอคัดสำเนาโฉนดแล้วเสร็จ 931 แปลง สำรวจจำนวนที่ดินที่ต้องเวนคืนแล้วเสร็จ 931 แปลง สำรวจอาคารสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จทั้งสิ้น 679 หลัง สำรวจต้นไม้และพืชผล แล้วเสร็จทั้งสิ้น 515 แปลง
- (4) สำรวจ/ปักหลักเขตทาง แล้วเสร็จ (ยกเว้นพื้นที่ของกรมป่าไม้และเมืองการบินภาคตะวันออก (สกพอ.) และพื้นที่เขตการบิน)
- (5) สำรวจรายละเอียดอาคาร สิ่งปลูกสร้าง ต้นไม้ยืนต้น พืชผล และอื่น ๆ แล้วเสร็จ
- (6) จัดทำหลักเกณฑ์กำหนดราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ให้แก่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นแล้วเสร็จ
- (7) แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น ตามคำสั่งเฉพาะ การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ก.439/2563 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2563 จำนวน 3 คณะ และมีการประชุมครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 14-16 ตุลาคม 2563 เพื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์



โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

งานช่วงที่ 1 : งานสำรวจและเขียนลัทธิฐานที่โครงการเริ่มต้น การโยกย้ายผู้รับเหมา การซื้อวัสดุและเครื่องจักรก่อสร้าง
งานช่วงที่ 2 : งานปรับแก้และดำเนินการโยกย้ายผู้รับเหมาในส่วนของโครงการสายหลัก



รูปที่ 4-1 แผนการทำเงินงานโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

Plan (1) > % ความก้าวหน้าปริมาณงานเบื้องต้นจาก Initial Work Program ของ EHSR
 > SRT, EECO, PMSC 3 AL มีความคืบหน้าในการจัด EHSR จัดทำและส่งมอบ Detailed Work Program หรือ Critical Path, S-Curve และรายงานความก้าวหน้าพร้อม % ความก้าวหน้า รวมถึงรายงานและเอกสารต่าง ๆ ตาม SRT 's Requirement เชื้อชีพการมา
 Plan (2) > ข้อมูลเบื้องต้นของรายงานการ % ความก้าวหน้าได้ เนื่องจาก EHSR ส่งแผนการดำเนินงานมาแค่ Master Plan และในช่วง 2 ปีแรกเป็นงานเตรียมการก่อสร้าง
 > SRT ยังไม่ได้ให้ EHSR ชี้แจง (NTP) เพราะอยู่ในช่วงของการเตรียมการก่อสร้างเบื้องต้น
 > SRT, EECO, PMSC 3 AL ได้จัดประชุมร่วมกับ EHSR ส่งมอบ Initial Work Program, Detailed Work Program หรือ Critical Path, S-Curve และ รายงานความก้าวหน้าพร้อม % ความก้าวหน้า รวมถึงรายงานและเอกสารต่าง ๆ ตาม SRT's Requirement เชื้อชีพการมา

แผนการดำเนินงานเพื่อดำเนินการเวนคืนในระยะต่อไปมีความล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับแผนเร่งรัด ดังนี้

- (1) ประมาณการเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ แล้วเสร็จเดือน พฤศจิกายน 2563 (ล่าช้า 1 เดือน)
- (2) ประชุมคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้นประกาศราคาทดแทนและประกาศราคาค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ แล้วเสร็จเดือน พฤศจิกายน 2563 (ล่าช้า 1 เดือน)
- (3) ดำเนินการรังวัดแบ่งแปลงที่ดิน แล้วเสร็จเดือน ธันวาคม 2563 (ล่าช้า 1 เดือน)
- (4) งานทำสัญญาซื้อขายที่ดินที่ถูกเวนคืนและจ่ายค่าทดแทน แล้วเสร็จเดือน มกราคม 2564 (ล่าช้า 2 เดือน)
- (5) ส่งมอบพื้นที่เวนคืนให้เอกชนคู่สัญญา ประมาณเดือนเมษายน 2564 (ล่าช้า 3 เดือน)

สรุป : รฟท. ได้สำรวจรายละเอียดพื้นที่เวนคืน ประเมินค่าชดเชย และคาดว่าจะเริ่มทำสัญญาเวนคืนแล้วเสร็จเดือน ธันวาคม 2563 และทยอยจ่ายค่าชดเชยและส่งมอบพื้นที่เวนคืนให้เอกชนคู่สัญญา ตั้งแต่เมษายน 2564 แล้วเสร็จ กรกฎาคม 2564

2) การดำเนินงานโยกย้ายผู้บุกรุก

คณะทำงานดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินของ รฟท. ได้ดำเนินการสำรวจผู้ครอบครองที่ดินในเขตก่อสร้างและเก็บหลักฐาน โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ดังนี้

- (1) การโยกย้ายผู้บุกรุก ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ กำหนดส่งมอบพื้นที่เดือน มกราคม 2565 โดยมีจำนวนผู้บุกรุกจากการสำรวจพื้นที่ดังนี้
 - มีผู้บุกรุกทั้งหมด 786 หลัง
 - มีผู้บุกรุกกระทบกับโครงการ 197 หลัง และเนื่องจากการปรับตำแหน่งท่อของ FPT ทำให้มีผู้บุกรุกที่กระทบโครงการเพิ่ม 70 หลัง รวมเป็น 267 หลัง
- (2) การโยกย้ายผู้บุกรุก ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา กำหนดส่งมอบพื้นที่เดือน มกราคม 2564 โดยมีจำนวนผู้บุกรุกจากการสำรวจพื้นที่ดังนี้
 - มีผู้บุกรุกทั้งหมด 571 หลัง
 - มีผู้บุกรุกกระทบกับโครงการ 302 หลัง

ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา ปัจจุบันผู้บุกรุกยินยอมรื้อถอนทั้งหมดจำนวน 302 หลัง แบ่งเป็นรื้อย้ายแล้ว 276 หลัง และรอเวลารื้อย้าย 26 หลัง ทั้งนี้ รฟท. มีแผนการส่งมอบพื้นที่ที่โยกย้ายผู้บุกรุกแล้วเสร็จให้เอกชนคู่สัญญา ช่วงสุวรรณภูมิจนถึงอุตะเภา ประมาณเดือน มกราคม 2564 และช่วงดอนเมือง - พญาไท ประมาณเดือน มกราคม 2565 ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีมาตรการดูแลรักษาพื้นที่เพื่อป้องกันการบุกรุกซ้ำ โดยมีการประชุมร่วมระหว่าง รฟท. เอกชนคู่สัญญา และที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 จากนั้นลงพื้นที่สำรวจเพื่อพิจารณาการก่อสร้างแนวรั้วป้องกันผู้บุกรุกซ้ำ เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2563 ทั้งนี้เอกชนคู่สัญญาได้ส่งแบบแนวรั้วป้องกันผู้บุกรุก คาดว่าจะเริ่มก่อสร้าง ต้นเดือนพฤศจิกายน 2563



สรุป : รฟท. ได้เจรจาและช่วยเหลือการโยกย้ายผู้บุกรุกในส่วนที่กระทบงานก่อสร้างเพื่อความปลอดภัย โดยปัจจุบันโยกย้ายออกไปเกือบหมดแล้ว และเอกชนคู่สัญญาจะเข้าล้อมรั้วเพื่อประโยชน์ในการรักษาพื้นที่และป้องกันการบุกรุกซ้ำ คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือน ธันวาคม 2563

การดำเนินงานยกเลิกสัญญาเช่า

ความก้าวหน้าการดำเนินงานยกเลิกสัญญาเช่า คณะทำงานของ รฟท. ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลเอกสารสัญญาเช่าที่คาดว่าจะกระทบกับโครงการฯ ทั้งหมด 213 สัญญา แบ่งเป็น ช่วงตอนเมือง - พญาไท 100 สัญญา และช่วงลาดกระบัง - อุตะภา 113 สัญญา โดย 213 สัญญา สามารถแบ่งประเภทสัญญาได้ดังนี้

(1) สัญญาเช่า 59 สัญญา แบ่งเป็นสัญญาของสาธารณูปโภค 41 สัญญา และสัญญาอื่น ๆ 18 สัญญา

(2) สัญญาใช้สิทธิเหนือพื้นดิน 154 สัญญา แบ่งเป็นสัญญาของสาธารณูปโภค 128 สัญญา และสัญญาอื่น ๆ 26 สัญญา

สามารถแบ่งตามช่วงได้ดังนี้

(1) ช่วงตอนเมือง-พญาไท 100 สัญญา แบ่งเป็นไม่กระทบโครงการฯ 49 สัญญา และกระทบโครงการฯ 51 สัญญา (โดยสัญญาที่กระทบโครงการฯ แบ่งเป็น สัญญาอื่น ๆ 3 สัญญา ซึ่งเป็นสัญญาที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์เป็นทางเข้า-ออก ทั้ง 3 สัญญา (ดำเนินการยกเลิกสัญญา) และอยู่ในงานสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย 48 สัญญา)

(2) ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะภา 113 สัญญา แบ่งเป็นไม่กระทบโครงการฯ 59 สัญญา และกระทบโครงการฯ 53 สัญญา (โดยสัญญาที่กระทบโครงการฯ แบ่งเป็น สัญญาอื่น ๆ 5 สัญญา ซึ่งเป็นสัญญาที่มีลักษณะการใช้ประโยชน์เป็นถนนเลียบริมทางรถไฟพญา ถนน อบต. บางไผ่ และสวนนนุช ขอใช้พื้นที่ปรับปรุงภูมิทัศน์ (เพิ่มเติม) 2 สัญญา โรงพักถ่ายสินค้า (ดำเนินการยกเลิกสัญญา 4 สัญญา ยกเว้นถนนเลียบริมทางรถไฟพญา) และอยู่ในงานสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย 49 สัญญา)

ทั้งนี้คณะอนุทำงานฯ มีแผนในการประเมินเพื่อพิจารณายกเลิกหรือปรับปรุงสัญญา แบ่งออกเป็น 2 ช่วง

- ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะภา แล้วเสร็จเดือน ตุลาคม 2563
- ช่วงตอนเมือง - พญาไท แล้วเสร็จเดือน ธันวาคม 2563

สรุป : รฟท. จะส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนคู่สัญญาช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะภา ภายในเดือน มกราคม 2564 และช่วงตอนเมือง - พญาไท ภายในเดือน มกราคม 2565 ตามลำดับ

3) การขอใช้พื้นที่หน่วยงานรัฐ

หน่วยงานรัฐและพื้นที่ธรณีสงฆ์ที่อยู่ในเขตพื้นที่เวนคืน มีทั้งหมด 8 หน่วยงาน โดยมีรายละเอียดความก้าวหน้าแต่ละหน่วยงาน ดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 ผลการดำเนินงานการขอใช้พื้นที่หน่วยงานรัฐ

ลำดับที่	หน่วยงาน	พื้นที่	ผลการดำเนินงาน
1	กรมทางหลวง	พื้นที่ที่ 1 ช่วงสุวรรณภูมิ	เห็นชอบให้ใช้พื้นที่ตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยการใช้พื้นที่เขตทางหลวงในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2563
2	กรมธนารักษ์	พื้นที่ที่ 1 ช่วงสุวรรณภูมิ และ พื้นที่ที่ 11 ช่วง Chord Line อุตะภา	ดำเนินการส่งหนังสือเพื่อขอใช้พื้นที่และอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรมธนารักษ์
3	กรมชลประทาน	พื้นที่ที่ 2 ช่วงสถานีฉะเชิงเทรา และ พื้นที่ที่ 9 ช่วง ต.บางเสร่ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี	<ul style="list-style-type: none"> กรมชลประทานได้แจ้งข้อมูลคลองและลำน้ำที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมชลประทานตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ กษ0328/8959 ลงวันที่ 19 ตุลาคม 2563 รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำร่างหนังสือเพื่อขออนุมัติหลักการขอใช้พื้นที่
4	กรมป่าไม้	พื้นที่ที่ 5 ช่วง ต.บางพระ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี และ พื้นที่ที่ 10 ช่วงเขาชีจรรย์	รฟท. มีหนังสือที่ รฟท.3AL/64/2563 ลงวันที่ 14 กันยายน 2563 เรื่องการขอใช้ประโยชน์พื้นที่ ป่าไม้ตามพระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484 ตามมาตรา 54 เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน สำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี) แจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เพิ่มเติมข้อมูลพื้นที่ให้เพิ่มเติมเอกสารพื้นที่ตำบลบางเสร่ ตามหนังสือเลขที่ ทส 1622.2/4064 ลงวันที่ 17 กันยายน 2563 และพื้นที่ตำบลบางพระ ตามหนังสือเลขที่ ทส 1622.2/4064 ลงวันที่ 17 กันยายน 2563 รฟท. ได้นำส่งข้อมูลเพิ่มเติมแล้วเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2563 ปัจจุบันผู้ว่าราชการจังหวัดชลบุรีกำลังแต่งตั้งผู้แทนจังหวัดชลบุรีเข้าสำรวจสภาพพื้นที่ป่าไม้ร่วมกับสำนักจัดการทรัพยากรป่าไม้ที่ 9 (ชลบุรี)
5	สำนักงานลูกเสือแห่งชาติ	พื้นที่ที่ 6 ช่วง ต.สุรศักดิ์ อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	อยู่ระหว่างขั้นตอนการเวนคืนและจัดทำหนังสือเพื่อขอใช้พื้นที่ไปพลางก่อนจนกว่ากระบวนการเวนคืนจะแล้วเสร็จ
6	กรมเจ้าท่า	พื้นที่ที่ 2 ช่วงสถานีฉะเชิงเทรา	กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการจัดทำหนังสือแจ้ง รฟท. เพื่ออนุญาตหลักการให้ใช้พื้นที่



ลำดับที่	หน่วยงาน	พื้นที่	ผลการดำเนินงาน
7	สำนักงาน พระพุทธศาสนา แห่งชาติ	พื้นที่ที่ 1 ช่วงสุวรรณภูมิ (วัดลาดกระบัง)	อยู่ระหว่างขั้นตอนการเวนคืน
8	เมืองการbinภาค ตะวันออก (สกพอ.)	พื้นที่ที่ 11 ช่วง Chord Line อุตะเภา (พื้นที่เขตส่งเสริม : เมืองการ binภาคตะวันออก)	รฟท. ได้มีหนังสือแจ้งเพื่อขอใช้พื้นที่จาก สกพอ.

4) การรื้อย้ายสาธารณูปโภค โดย หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค

(1) การยืนยันสาธารณูปโภคกับเอกชนคู่สัญญา

เอกชนคู่สัญญาได้ตอบกลับการขอยืนยันตำแหน่งสาธารณูปโภค ตามหนังสือ EHSR/CON/SRT/L/20-0038 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2563 พบว่ามีจุดที่เห็นไม่ตรงกัน จำนวน 5 จุด แบ่งออกเป็น 3 หน่วยงานสาธารณูปโภค ประกอบด้วย การประปาส่วนภูมิภาค 49 จุด การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค 1 จุด และการไฟฟ้านครหลวง 1 จุด โดยทำการสำรวจในวันที่ 28 กันยายน ถึง 21 ตุลาคม 2563 เพิ่มเติมตามหนังสือที่ รฟ.รฟท.1000/386/2563 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2563 โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- การประปาส่วนภูมิภาค จำนวน 49 จุด จากการสำรวจและพบว่า 34 จุด ต้องรื้อย้าย และมีจำนวน 15 จุด ที่ไม่ต้องรื้อย้าย
- การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำนวน 1 จุด จากการสำรวจและพบว่า 1 จุดที่ กม.137+700 ถึง 137+730 เป็น 2 จุดที่ กม.137+700 และ กม.137+730 ซึ่งมีงบประมาณปี 2563 แล้ว
- การไฟฟ้านครหลวง จำนวน 1 จุด จากการสำรวจพบเพิ่มเติม 1 จุดที่ กม.26+910 ยังไม่ได้เสนองบประมาณ เนื่องจากไม่อยู่ในรายการสาธารณูปโภคตามหนังสือ ธน. 1/2563 ลงวันที่ 17 มกราคม 2563

(2) การดำเนินงานด้านงบประมาณ

หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทย ได้รับจัดสรรงบประมาณงบกลางปี 2563 ประมาณเดือนกันยายน 2563 สำหรับ พ.ร.บ. งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2564 ประกาศใช้เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2563 โดยมียอดจัดสรรงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 งบประมาณประจำปี 2563 2564 และ 2565 - 2567
ของหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงมหาดไทย

หน่วยงาน	งบกลางปี 2563			งบประมาณรายจ่ายประจำปี 2564			งบประมาณ รายจ่ายประจำปี 2565 - 2567
	เงิน งบประมาณ	เงินนอก งบประมาณ	รวม	เงิน งบประมาณ	เงินนอก งบประมาณ	รวม	
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	49,352,300	16,450,700	65,803,000	508,175,000	190,330,000	698,505,000	
การประปาส่วนภูมิภาค	87,188,200	29,062,900	116,251,100	112,468,400	37,490,000	149,958,400	
การไฟฟ้านครหลวง	59,803,400	25,185,500	84,988,900	20,940,900	8,450,000	29,390,900	680,000,000
การประปานครหลวง	47,072,700	15,690,900	62,763,600	41,865,000	13,955,000	55,820,000	167,460,000
กรุงเทพมหานคร				297,170,000	105,730,000	402,900,000	1,166,280,000
รวม	243,416,600	86,390,000	329,806,600	980,619,300	355,955,000	1,336,574,300	2,013,740,000.00

(3) ความก้าวหน้าการดำเนินงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคเปิดพื้นที่ก่อสร้าง/ก่อสร้าง
สาธารณูปโภคทดแทนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 ความก้าวหน้าการดำเนินงานรื้อย้ายสาธารณูปโภค

ลำดับ	หน่วยงาน	สาธารณูปโภค ที่ต้องรื้อย้าย (จุด)	ดำเนินการ ว่าจ้างแล้ว (จุด)	รื้อย้ายแล้ว เสร็จ (จุด)	แผนการส่งมอบ
1	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	135	74	-	สิงหาคม 2564
2	การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	107	11	-	มกราคม 2564
3	การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	8 19	5 18	- -	มีนาคม 2564 มีนาคม 2565
4	การประปานครหลวง (กปน.) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	4 19	- -	- -	มีนาคม 2564 พื้นที่พร้อมส่งมอบ (ดำเนินการพร้อมการก่อสร้างโครงการ)
5	การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	22	-	-	ธันวาคม 2565
6	กรมทางหลวง (ทล.) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	1	-	-	ระหว่างหารื้อกับ ทล.
7	กิจการไฟฟ้าสวัสดิการสัมปทาน กองทัพเรือ • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	11	-	-	กรกฎาคม 2564



ลำดับ	หน่วยงาน	สาธารณูปโภค ที่ต้องรื้อย้าย (จุด)	ดำเนินการ ว่าจ้างแล้ว (จุด)	รื้อย้ายแล้ว เสร็จ (จุด)	แผนการส่งมอบ
8	ค่ายลูกเสือวชิราวุธ • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	11	2	-	มกราคม 2564
9	บริษัท อมตะ บี กริม เพาเวอร์ จำกัด • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	1	1	-	มกราคม 2564
10	บริษัท อินดัสเตรียล วอเตอร์ รี ซอร์ส แมนเนจเม้นท์ จำกัด • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	2	2	2	สิงหาคม 2563
11	บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	4	1	-	พฤษภาคม 2564
12	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	16	9	3	กรกฎาคม 2564
13	บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	1	1	-	มกราคม 2566
14	บริษัท ให้บริการระบบสื่อสารและ โทรคมนาคม • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	57 18	- -	- -	พื้นที่พร้อมส่งมอบ ตามแผนงาน ของ กฟผ. และ กฟน.
15	บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากร น้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชน คู่สัญญาตกลงออกแบบฐานราก หลบหลีก
16	บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด (Thappline) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา	-	-	-	Thappline ยินดีออกค่าใช้จ่าย ว่าจ้างเอกชนคู่สัญญาออกแบบ หลบเลี้ยงทั้งหมด 75 จุด จำนวน เงินประมาณ 357 ล้านบาท
17	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเถา • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	- -	- -	- -	• พร้อมส่งมอบ โดยเอกชน คู่สัญญาตกลงออกแบบฐานราก หลบหลีกแนวท่อก๊าซธรรมชาติ • ตัดระบบจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ แล้วเสร็จเดือน สิงหาคม 2563
18	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) • ช่วงพญาไท - ดอนเมือง	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชนคู่สัญญา ตกลงออกแบบฐานรากหลบหลีก

ลำดับ	หน่วยงาน	สาธารณูปโภค ที่ต้องรื้อย้าย (จุด)	ดำเนินการ ว่าจ้างแล้ว (จุด)	รื้อย้ายแล้ว เสร็จ (จุด)	แผนการส่งมอบ
19	บริษัท อมตะจัดจำหน่ายก๊าซ ธรรมชาติ • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชนคู่สัญญา ตกลงออกแบบฐานรากหลบหลัก
20	บริษัท อมตะ วอเตอร์ จำกัด • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชนคู่สัญญา ตกลงออกแบบฐานรากหลบหลัก
21	บริษัท อมตะ เน็ทเวอร์ค จำกัด • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชนคู่สัญญา ตกลงออกแบบฐานรากหลบหลัก
22	กรมชลประทาน • ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภา	-	-	-	พื้นที่พร้อมส่งมอบ โดยเอกชนคู่สัญญา ตกลงออกแบบฐานรากหลบหลัก

ปัญหาอุปสรรคและแนวทางการแก้ไข

ปัญหาอุปสรรค	แนวทางการแก้ไข
(1) การขอใช้พื้นที่หน่วยงานรัฐเพื่อการรื้อย้าย ยังไม่ได้รับ หนังสืออนุญาตเข้าพื้นที่จาก รฟท. แขวงทางหลวง กรุงเทพ แขวงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร	(1) ให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่เร่งอนุมัติการขอเข้า ใช้พื้นที่ให้กับหน่วยงานสาธารณูปโภค
(2) ไม่ได้รับความชัดเจนของเอกชนคู่สัญญา เรื่องตำแหน่ง ต่อม่อที่มีการเปลี่ยนแปลงระยะใหม่ ทำให้หน่วยงานไม่ สามารถกำหนดตำแหน่งที่จะรื้อย้ายและก่อสร้าง ทดแทนได้	(2) รฟท. ให้ ที่ปรึกษาฯ ติดตามเร่งรัด เพื่อหา ข้อสรุปตำแหน่งต่อม่อในแนวเส้นทางโครงการฯ โดยเร็ว
(3) ไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการสายสื่อสารที่เกิด ขวางการก่อสร้าง ซึ่งจำเป็นต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รื้อย้ายก่อนจึงจะสามารถก่อสร้างได้ ยกเว้น CAT TOT	(3) รฟท. แจ้งให้ กสทช. รับทราบแล้วเกี่ยวกับ ผู้ประกอบการสายสื่อสารที่จำเป็นต้องรื้อย้าย



4.1.2 การส่งมอบโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ระยะที่ 1)

- (1) ตรวจสอบสถานะด้านเทคนิค (Technical Due Diligence) ร่วมกับเอกชนคู่สัญญา และที่ปรึกษาฯ ของเอกชนคู่สัญญาแล้วเสร็จ
- (2) ดำเนินการประชุมประจำเดือนและสัปดาห์กับคณะทำงานฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (3) ดำเนินการพิจารณาตรวจสอบรายงานความก้าวหน้าโครงการฯ ประจำเดือน ถึง กันยายน 2563
- (4) ตรวจสอบและให้ความเห็นและเสนอแผนงานรวมเบื้องต้นหรือ Initial Works Program (IWP) ของส่วนงาน ARL แล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำ Detailed Works Program
- (5) อยู่ระหว่างจัดทำแผนการบริหารสัญญาสำหรับงานระยะที่ 1
- (6) รฟท. จัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงและแนวทางแก้ไขผลกระทบแล้วเสร็จและนำมาใช้ติดตามการปฏิบัติงาน
- (7) ดำเนินการตรวจสอบและยืนยันแนวเขตพื้นที่ของแต่ละสถานีร่วมกับเอกชนคู่สัญญา เพื่อเตรียมการออกแบบงานปรับปรุง ARL ในส่วนงาน Landscape
- (8) ตรวจสอบและให้ความเห็นเรื่อง Operation Readiness เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการเดินรถ กับบริษัท Ferrovie dello Stato Italiane (FS) และ เอกชนคู่สัญญา
- (9) ตรวจสอบและให้ความเห็นเกี่ยวกับ Conceptual Design เพื่อใช้ในการทำ Preliminary Design และ Detailed Design รวมทั้ง Specification ต่าง ๆ ของโครงการฯ กับบริษัท Systra ซึ่งเป็นที่ปรึกษาการออกแบบของเอกชนคู่สัญญา

สรุป : พื้นที่นอกเมือง ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเกา หน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคในพื้นที่ ได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง การประปาสวนภูมิภาค กรุงเทพมหานคร ได้รับจัดสรรงบประมาณในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดหาผู้รับเหมา ขออนุญาตเข้าพื้นที่ และจะเร่งรื้อย้ายทยอยเปิดพื้นที่ก่อสร้างให้เอกชนคู่สัญญา ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเกา ได้ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2564 และ แล้วเสร็จภายในเดือน กรกฎาคม 2564

พื้นที่ในเมือง ช่วงพญาไท - ดอนเมือง การรื้อย้ายยังเป็นไปตามแผนงาน โดยเฉพาะการย้ายท่อน้ำมันของ FPT ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างศึกษาออกแบบและจัดทำรายงาน EIA คาดว่าจะส่งมอบพื้นที่ในเมือง ภายในเดือน มกราคม 2566

4.1.3 การส่งมอบพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

รฟท. ได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในส่วน “การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ” ซึ่งคณะทำงานฯ ได้มีการประชุมและสำรวจพื้นที่ร่วมกับเอกชนคู่สัญญา พบว่ามีปัญหาเรื่องคิวรถตู้ที่ย้ายมาจากอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิมาอยู่ในพื้นที่มักกะสัน โดย รฟท. จะส่งหนังสือประสานงานไปยังกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก เพื่อจัดหาพื้นที่รองรับคิวรถตู้ที่ต้องดำเนินการย้าย

4.1.4 การยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

รฟท. จะประสานงานกับหน่วยงานของรัฐเพื่อให้เอกชนคู่สัญญาได้รับสิทธิและประโยชน์ตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนและกฎหมายอื่น ๆ โดยเอกชนคู่สัญญาเป็นผู้ดำเนินการขอรับการส่งเสริมการลงทุน

4.2 ฝ่ายเอกชนคู่สัญญา

4.2.1 เรื่องทั่วไป

1) บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (เอกชนคู่สัญญา) ได้จัดทำและนำส่งสำเนากรรมธรรม์ ประกันภัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับประกันภัย สำหรับแอร์พอร์ตเรลลิงก์ โดยมีรายละเอียดครบถ้วนตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญาฯ ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2562 ครบถ้วนแล้ว

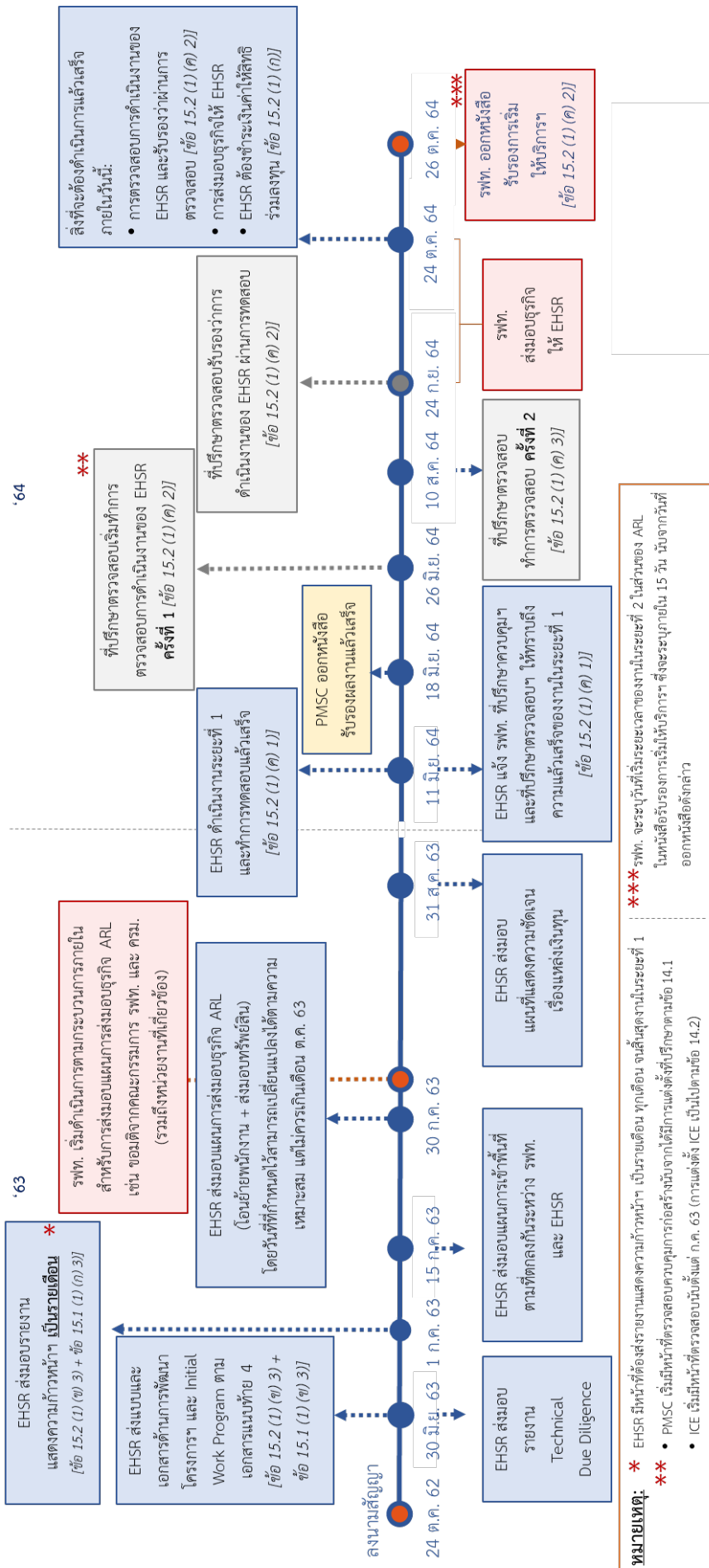
2) เอกชนคู่สัญญาได้ส่งมอบหลักประกันสัญญาซึ่งออกโดยธนาคารที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานและเอกสารการคัดเลือกเอกชนของโครงการฯ ให้แก่ รฟท. ในวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ซึ่งเป็นวันเข้าทำสัญญาฯ ร่วมลงทุนฯ เป็นมูลค่าสองพันล้าน (2,000,000,000) บาท เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญาฯ ร่วมลงทุนฯ ของเอกชนคู่สัญญาโดยหลักประกันดังกล่าวมีผลบังคับใช้ได้ตลอดระยะเวลาตั้งแต่วันที่ส่งมอบหลักประกันสัญญาจนถึงวันที่ รฟท. ออกหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน

3) ในส่วนของหนังสือรับประกัน ผู้ถือหุ้นได้ออกหนังสือรับประกัน และเอกชนคู่สัญญาได้ส่งมอบให้แก่ รฟท. เป็นที่เรียบร้อยแล้วในวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ยกเว้นคำแปลภาษาไทยของหนังสือรับประกันของ CRCC ซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้นำส่งเป็นที่เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2563 เพื่อตกลงว่าผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้ให้คำรับประกันและได้เข้าผูกพันในหนังสือรับประกันอย่างถุกหน้ร่วมกับผู้ถือหุ้นรายอื่นของเอกชนคู่สัญญาโดยเข้าผูกพันในหน้เดียวกันคือหน้การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับ รฟท. ผู้ที่ได้รับความเสียหาย หรือบุคคลที่ รฟท. กำหนด

4.2.2 โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ระยะที่ 1)

1) แผนการดำเนินงานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ระยะที่ 1)

แผนการดำเนินงานของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์แสดงดังรูปที่ 4-2 ดังนี้



2) ความก้าวหน้าของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ระยะที่ 1)

ความก้าวหน้าของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ถึง 20 ตุลาคม 2563 มีความก้าวหน้าร้อยละ 20.03 จากแผนงานร้อยละ 22.66 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนงานร้อยละ 2.63 โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

(1) การตรวจสอบสถานะด้านเทคนิค (Technical Due Diligence)

เอกชนคู่สัญญาได้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลหน้างานแล้วเสร็จ และนำผลดังกล่าวมาดำเนินการปรับปรุงระบบทางด้านเทคนิคเพื่อคืนสภาพอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน โดยได้ส่งผลการตรวจสอบให้กับ รฟท. เพื่อทราบ และได้นำข้อมูลมาดำเนินงาน แล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2563 มีความคืบหน้าคิดเป็น 5% จาก 5%

(2) การปรับปรุงการให้บริการลูกค้า (Customer Service Improvement)

เอกชนคู่สัญญาทำการปรับปรุงภาพลักษณ์และการบริการของสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) จำนวน 8 สถานี ทั้งในด้านภาพลักษณ์และประสิทธิภาพ เพื่อเตรียมการรองรับการใช้งานสำหรับการขยายตัวในภาพรวมร่วมกับอีก 4 สถานีหลักของรถไฟความเร็วสูง (HSR) ในอนาคต

โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลักใหญ่ ๆ ดังต่อไปนี้

(2.1) งานปรับปรุงป้าย เครื่องหมายสัญลักษณ์

(2.2) งานกราฟฟิกและงานตกแต่งสถานี

(2.3) งานสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมสถานี

สรุปเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2563 มีความคืบหน้าคิดเป็น 3.61% จาก 7.5%

(3) การปรับปรุงเพื่อคืนสภาพอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน (Reconditioning)

เอกชนคู่สัญญาได้นำผลสรุปจาก Due Diligence Report มาจัดทำแผนงานการปรับปรุงเพื่อคืนสภาพอุปกรณ์ให้พร้อมใช้งาน (Reconditioning) มีรายการของงาน ดังต่อไปนี้

(3.1) ระบบรถไฟฟ้า (Rolling Stock) ปรับปรุงรถไฟฟ้า Express Train Baggage Car Conversion

(3.2) ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System) โดยการปรับปรุงระบบควบคุมรถอัตโนมัติ Automatic Train Supervision (ATS) Upgrade ระบบหลัก (Primary System)

(3.3) ระบบสื่อสาร (Communications System) โดยการปรับปรุงระบบเนื่องจากระบบดังกล่าว มีการเลิกใช้แล้ว (Obsolete) รวมถึงสิ้นสุดการผลิต และโดยเฉพาะการปรับปรุงระบบ Data Transmission System และ ระบบ TETRA Digital Radio System

(3.4) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) ปรับปรุงระบบเพื่อรองรับการชำระเงินรูปแบบที่ใช้ QR Code เพื่อทำธุรกรรมชำระเงินออนไลน์



(3.5) ระบบงานโยธาและสถาปัตยกรรม (Civil and Architectural) ระบบวิศวกรรมประกอบอาคารอุปกรณ์อาคาร (Building Engineering Services) มีการปรับถนนทางเข้าออกและฟุตบอล และการปรับปรุงระบบวิศวกรรมประกอบอาคารอุปกรณ์อาคาร

(3.6) งานระบบราง (Trackwork) โดยดำเนินการปรับปรุงเจียร์รางเชิงแก้ไข (Corrective Grinding) และ ปรับปรุงเจียร์รางเชิงป้องกัน (Preventive Grinding)

สรุปเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2563 มีความคืบหน้าคิดเป็น 6.46% จาก 52.5%

(4) การเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ (Operation Readiness)

เอกชนคู่สัญญากำลังจัดเตรียมแผนในการจัดหาเจ้าหน้าที่และพนักงานปฏิบัติการสำหรับการเดินรถ โดยมีการดำเนินงาน ดังนี้

(4.1) จัดเตรียมรายการเอกสารส่งมอบด้านการเดินรถให้สอดคล้องกับแผนการเตรียมความพร้อมในการเดินรถ

(4.2) แผนการเตรียมความพร้อมสำหรับการเดินรถ หรือแผนสำหรับการเข้ารับช่วงกิจการ ARL (Operation Readiness Plan) ซึ่งอธิบายแผนการดำเนินการเตรียมการเป็นขั้นตอนตามระยะเวลา เพื่อเข้าไปรับช่วงการเดินรถต่อจาก บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)

(4.3) การจัดเตรียมระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System)

(4.4) ผังบุคลากรสำหรับการให้บริการเดินรถ รวมถึงจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ต้องการในระยะแรก รวมถึงคำบรรยายลักษณะงาน (Job Specification) ของตำแหน่งต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะอยู่ที่ประมาณ 30-40 ตำแหน่ง

งานเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ มีความคืบหน้าคิดเป็น 4.96% จาก 20%

(5) การทดสอบระบบเดินรถ (Trial Run & Safety Certificate)

สรุปเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2563 มีความคืบหน้าคิดเป็น 0% จาก 15%

4.2.3 รถไฟความเร็วสูง (HSR) และแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย (ARLEX)

แผนการดำเนินงานในส่วนของรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย แสดงดังรูปที่ 4-3 โดยมีผลการดำเนินงานถึงวันที่ 20 ตุลาคม 2563 ดังนี้

1) การดำเนินงานเรื่องแนวเขตทางรถไฟ (ROW)

ตามที่เอกชนคู่สัญญาได้มีหนังสือถึง รฟท.ขอขยายเขตทางในพื้นที่เวนคืน 7 จุด มาเมื่อวันที่ 14 เมษายน 2563 รฟท. ได้มีหนังสือที่ รฟ.1/1183/2563 ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2563 เรื่อง ความเห็นต่อข้อมูลและร่างแผนที่แนวเส้นทางรถไฟเบื้องต้นสำหรับการเวนคืนและการได้มาซึ่งพื้นที่ และร่างแบบโครงสร้างเบื้องต้นที่กระทบการรื้อย้ายสาธารณูปโภค เพื่อแจ้งผลการพิจารณาเรื่องการกำหนดขอบเขตแสดงพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ (ROW) ให้เอกชนคู่สัญญาทราบ และได้ข้อยุติเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 เอกชนคู่สัญญาได้ตอบกลับหนังสือ รฟท. โดยมีความเห็นต่อข้อมูลแนวเส้นทางรถไฟของโครงการฯ เป็นไปตามที่ได้มีการหารือร่วมกันมา

สรุปผลการพิจารณา การขอขยายเขตทางในพื้นที่เวนคืน 7 จุด ดังนี้

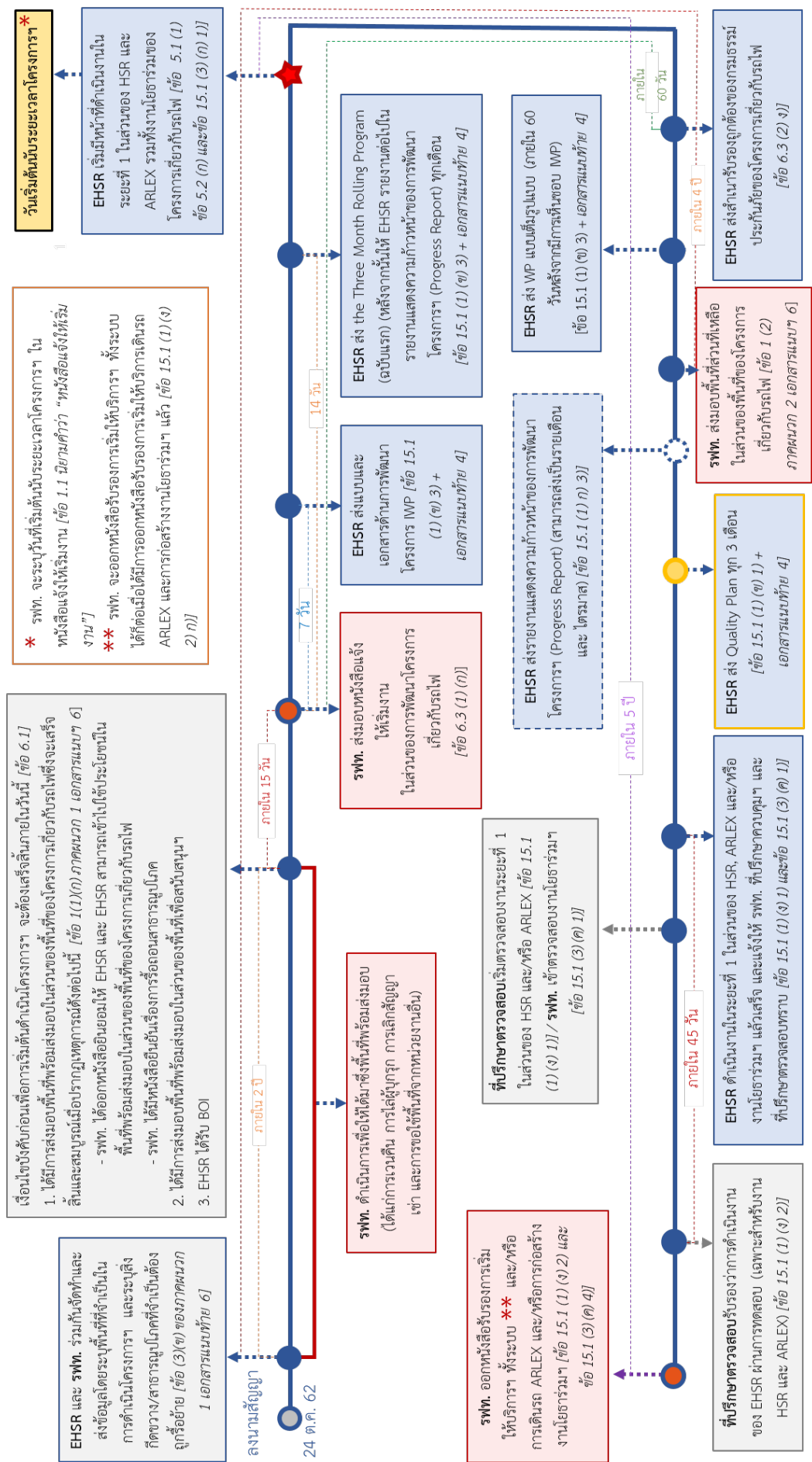
- (1) ช่วงสถานีลาดกระบัง ที่ กม.26+805.77 ถึง 26+985.75 เห็นชอบให้ขยายเขตทางตามที่ร้องขอ
- (2) ช่วงประตูน้ำของกรมชลประทาน ที่ กม.63+777.64 ถึง 63+917.44 เห็นชอบให้ขยายเขตทางตามที่ร้องขอ
- (3) ช่วงข้ามแม่น้ำบางปะกง ที่ กม.65+609.190 ถึง 66+989.190 ให้ขยายเขตทางเป็น 35 เมตร เฉพาะช่วง กม.65+700 ถึง 66+650
- (4) ช่วงอุโมงค์เขาชีจรรย์ ที่ กม.181+863 ถึง 182+303 ให้ขยายเขตทางตามที่ร้องขอ
- (5) ช่วงทางเข้าออกสนามบินอุตะเถา ที่ กม.188+188.52 ถึง 191+939.9 ให้ขยายเขตทางเป็น 35 เมตร เฉพาะช่วงกม.188+230 ถึง 189+235
- (6) ช่วงทางออกสนามบินสุวรรณภูมิ ที่ กม.3+134.947 ถึง 4+411.510 ให้ปรับเปลี่ยนแบบเขตทาง โดยปรับลดความกว้างเป็น 25 เมตร เฉพาะช่วง กม.3+920 ถึง 4+100
- (7) ช่วงทางโค้งก่อนเข้าโรงซ่อมบำรุงฉะเชิงเทรา ที่ กม. 55+734.488 ถึง 57+200.983 ให้ใช้เขตทาง 25 เมตร ตาม RFP

2) การสำรวจธรณีวิทยา

เอกชนคู่สัญญาได้เข้าสำรวจสภาพชั้นดินตามแนวเส้นทางการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน โดยทำการสำรวจไปแล้วเสร็จเพิ่มเติมเป็น 869 หลุม จาก 945 หลุม คิดเป็นความก้าวหน้าร้อยละ 92 ซึ่งยังคงเหลือพื้นที่สำรวจในบริเวณสถานีศรีราชา ชลบุรี และพัทยา ที่รอการสรุปพื้นที่ตั้งของสถานี

3) อาคารสำนักงานสนามของโครงการฯ

เอกชนคู่สัญญา และ รฟท.หารือการกำหนดที่ตั้งของสำนักงานสนามของโครงการฯ ซึ่ง รฟท. ได้เสนอให้ใช้พื้นที่ของสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า บริเวณถนนนิคมมักกะสัน โดยเอกชนคู่สัญญาได้ทำการออกแบบแผนผังของสำนักงานสนามของโครงการร่วมกับที่ปรึกษาฯ ตามเอกสารข้อกำหนดของ รฟท. แล้วเสร็จ และได้นำส่งรายละเอียดการออกแบบให้ รฟท. เพื่ออนุมัติการก่อสร้าง โดยมีรายละเอียดตามหนังสือเลขที่ EHSR/CON/SRT/L/20-0020 เรื่อง ขอนำส่งแผนงานการก่อสร้างและรายละเอียดแบบอาคารสำนักงานหลักมักกะสัน สำหรับใช้ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ลงวันที่ 7 กรกฎาคม 2563 ทั้งนี้ รฟท. มีจดหมายตอบกลับถึงผลการพิจารณาและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เลขที่ รฟ.รพ.1000/228/2563 เรื่อง ผลการพิจารณาแผนงานก่อสร้างและแบบรูปอาคารสำนักงานสนามมักกะสัน สำหรับใช้ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ลงวันที่ 5 สิงหาคม 2563 โดยปัจจุบันเอกชนคู่สัญญาอยู่ในระหว่างการพิจารณาและดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมตามข้อเสนอแนะ



รูปที่ 4-3 การดำเนินงานในส่วนของการรถไฟความเร็วสูงและแอร์พอร์ต (ระยะที่ 1)

4) การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ

(1) แผนงานรวมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ แสดงดังรูปที่ 4-4 และ แผนดำเนินการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงมีกะสัน แสดงดังรูปที่ 4-5

(2) งานโยธาของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนของงานสะพานเลื่อนเพื่อย้ายพวงวาง ได้ศึกษาวิเคราะห์ปริมาณการจราจรและออกแบบโครงข่ายคมนาคมในภาพรวมให้สอดคล้องกับแบบวางรางในพื้นที่โรงงานมีกะสัน โดยงานวางแผนการรื้อย้ายพวงวางมีความคืบหน้าในการดำเนินการประมาณร้อยละ 70

(3) งานโยธาของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ ในส่วนของงานทางแยกต่างระดับ (Directional Ramps) อยู่ระหว่างการศึกษวิเคราะห์ปริมาณการจราจรและออกแบบแล้วจะนำผลการศึกษาไปปรึกษากับสำนักการโยธา กรุงเทพมหานครเพื่อหารือแนวทางในการพัฒนาทางแยกต่างระดับต่อไป โดยมีความคืบหน้าในการศึกษวิเคราะห์ประมาณร้อยละ 20

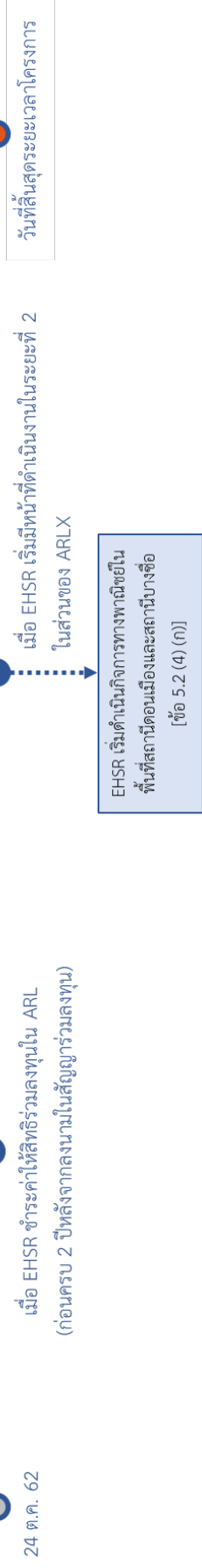
5) การดำเนินกิจการทางพาณิชย์

แผนการดำเนินงานการดำเนินกิจการทางพาณิชย์แสดงดังรูปที่ 4-6 ผลการดำเนินงาน เอกชนคู่สัญญาอยู่ระหว่างการทำงานร่วมกับที่ปรึกษาฯ เพื่อพัฒนาแผนในการดำเนินกิจการเชิงพาณิชย์ ทั้งในส่วนของการจัดเก็บรายได้บริเวณสถานีรถไฟ ภายในและภายนอกขบวนรถไฟ และทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารอื่น ๆ กับสถานีรถไฟตามหน้าที่และความรับผิดชอบของเอกชนคู่สัญญาที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุน

6) การยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เอกชนคู่สัญญาได้ยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนต่อสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ในกิจการรถไฟความเร็วสูง ประเภท 7.3.1 กิจการขนส่งทางราง ในวันที่ 24 ธันวาคม 2562 โดยได้ยื่นใบสมัครหลัก (Main Application) ในเบื้องต้น แต่ยังไม่ได้ยื่นส่วนศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study) และยังไม่ได้เข้าไปนำเสนอและชี้แจงโครงการต่อ BOI เนื่องจากเอกชนคู่สัญญายังอยู่ในกระบวนการรวบรวมและจัดเตรียมข้อมูลเพื่อจัดทำบทศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการให้เสร็จสมบูรณ์ ซึ่งการจะจัดทำบทศึกษาความเป็นไปได้ให้ครบถ้วนนั้น เอกชนคู่สัญญาจำเป็นต้องสามารถเจรจากับผู้รับเหมาและผู้ว่าจ้างของงานต่าง ๆ และดำเนินการออกแบบเพื่อเตรียมตัวก่อสร้างให้สำเร็จล่วงหน้าก่อน

ในปีที่ผ่านมา กระบวนการเหล่านี้ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าต่อโครงการฯ ในหลายมิติ อาทิเช่น การเจรจากับผู้รับเหมาและผู้เดินรถจากประเทศซึ่งประสบปัญหาจากสถานการณ์ COVID-19 อย่างรุนแรง ได้แก่ ประเทศอิตาลีและประเทศจีน ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้รวดเร็วอย่างที่วางแผนไว้แต่แรก อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี เอกชนคู่สัญญาจะดำเนินการกระบวนการเหล่านี้ เพื่อทำข้อมูลชุดสุดท้ายให้สำเร็จครบถ้วน และจะเร่งดำเนินการในส่วนของการยื่นคำขอรับการส่งเสริมการลงทุนให้ครบถ้วน ในลำดับต่อไป



รูปที่ 4-6 การดำเนินการทางพาณิชย์

5 ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารสัญญา

5.1 นโยบายของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริหารสัญญามีหน้าที่และอำนาจในการควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของคู่สัญญาให้เป็นไปตามสัญญาร่วมลงทุน รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสัญญาร่วมลงทุนต่อคณะกรรมการกำกับดูแล และ สกพอ. จึงจำเป็นต้องทราบรายละเอียดการดำเนินงานของโครงการฯ อย่างใกล้ชิด คณะกรรมการฯ จึงควรมีรูปแบบการดำเนินงานที่คล่องตัว ทำหน้าที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามสัญญาร่วมลงทุน โครงสร้างการดำเนินงานของโครงการฯ จึงกำหนดให้มีการประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าและพิจารณาประเด็นปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ เดือนละหนึ่งครั้งและเพื่อให้ทราบรายละเอียดการดำเนินงานของโครงการฯ อย่างใกล้ชิด อนุญาตให้ที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง (ที่ปรึกษาฯ) เข้าร่วมการประชุม เพื่อร่วมให้ข้อมูลรายละเอียดประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ รวมถึงรับทราบแนวทางการดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องข้อกับโครงการเพื่อปฏิบัติงานต่อไปได้อย่างถูกต้อง

คณะกรรมการบริหารสัญญาพึงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับสัญญาร่วมลงทุน โดยเสนอความเห็นและข้อพิจารณาแก่ คณะกรรมการนโยบายฯ คณะกรรมการกำกับดูแล และ คณะกรรมการ รฟท. ด้วย

5.2 โครงสร้างการบริหารโครงการ

เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อนและมีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก จึงมีคณะกรรมการและคณะทำงานที่เกี่ยวข้องหลายระดับ อย่างไรก็ตามความสำเร็จของโครงการฯ ขึ้นกับคู่สัญญาเป็นสำคัญ จึงมีความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้ที่ปรึกษาฯ ช่วยดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รฟท. เพื่อดำเนินการดังนี้

1) นำเสนอสรุปรายละเอียดโครงสร้างการบริหารสัญญาและความชัดเจนของอำนาจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบของคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อความเข้าใจในการปฏิบัติหน้าที่และดำเนินการให้ถูกต้องตามสัญญา ตลอดจนรายงานความคืบหน้าปัญหาอุปสรรคให้คณะกรรมการรถไฟฯ ทราบเป็นระยะด้วย

2) ศึกษาและจัดทำข้อกำหนดตามสัญญาเพื่อแจ้ง รฟท. กำหนดอำนาจหน้าที่ของวิศวกร (The Engineer) ให้ชัดเจน

5.3 การบริหารสัญญาและความเสี่ยง

5.3.1 การเวนคืน

รับทราบความคืบหน้าและปัญหาความล่าช้าของการเวนคืน เสนอ รฟท. ให้สั่งการที่ปรึกษาฯ จัดเตรียมบุคลากรเพิ่มเติมให้เหมาะสมเพียงพอต่อการดำเนินงาน ศึกษาข้อกำหนดและขั้นตอนในการขอใช้พื้นที่และการเวนคืนอย่างละเอียด พร้อมทั้งเร่งรัด ประสานงาน ดำเนินการรังวัดแบ่งแปลง ประชุมคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น และสนับสนุนการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนเร่งรัดต่อไป



5.3.2 การรื้อย้ายสาธารณูปโภค

- 1) รับทราบความคืบหน้าและปัญหาความล่าช้าของการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่เขตทางรถไฟและพื้นที่เวนคืน และปัญหาโต้แย้งระหว่าง รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการรื้อย้ายทรัพย์สินของ รฟท. และสาธารณูปโภคในพื้นที่เวนคืน
- 2) เห็นชอบหลักการดำเนินงานในการรื้อย้ายทรัพย์สินของ รฟท. ดังนี้
 - (1) ทรัพย์สินของ รฟท. ที่ต้องดำเนินการรื้อย้ายก่อนส่งมอบพื้นที่ รฟท. จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปพลางก่อน
 - (2) ทรัพย์สินของ รฟท. ที่ต้องดำเนินการรื้อย้ายหลังส่งมอบพื้นที่ เอกชนคู่สัญญาจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปพลางก่อน
- 3) เห็นชอบหลักการค่าใช้จ่ายการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่ พ.ร.ฎ. เวนคืนฯ ที่ รฟท. ไม่ได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ให้เอกชนคู่สัญญาเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภค และเห็นชอบหลักการกรณีที่ยังไม่ได้ข้อยุติระหว่างเอกชนคู่สัญญาและ รฟท. ให้ภาครัฐดำเนินการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในส่วนนี้ด้วยค่าใช้จ่ายของภาครัฐไปพลางก่อน

5.3.3 การรื้อย้ายผู้บุกรุกและการยกเลิกสัญญาเช่า

รับทราบความคืบหน้าการสำรวจและการเจรจาผู้บุกรุกและการยกเลิกสัญญาเช่าที่เป็นอุปสรรคกีดขวางการก่อสร้างโครงการฯ และมีความเห็นให้ รฟท. ดำเนินการอย่างเป็นธรรมและเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายเพื่อลดผลกระทบให้กับผู้บุกรุก

5.3.4 การส่งมอบโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รับทราบความคืบหน้าและความล่าช้าของการถ่ายโอนธุรกิจของเอกชนคู่สัญญา มีความเห็นให้ รฟท. และ ที่ปรึกษาฯ สนับสนุนและดำเนินงานร่วมกับเอกชนคู่สัญญาอย่างใกล้ชิด และให้ รฟท. รับไปพิจารณาดำเนิน ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำแผนงานการส่งมอบโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดยรายละเอียดในส่วนที่เอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามเงื่อนไขสัญญา เพื่อใช้สำหรับติดตามและเร่งรัดการทำงานของเอกชนคู่สัญญาต่อไป
- (2) ตรวจสอบรายละเอียดของข้อสัญญาว่า พื้นที่ระหว่างเสาตอม่อที่อยู่ใต้โครงสร้างทางยกระดับช่วงระหว่างสถานีของโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์นั้น รฟท. จะสามารถนำมาใช้ดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ได้หรือไม่ และมีกฎระเบียบอื่นใดใช้บังคับหรือไม่ อย่างไร
- (3) ปรับปรุงรายละเอียดวิธีการนำเสนอรายงานความก้าวหน้าและเพิ่มเติมรายละเอียดแสดงแนวทางการบริหารความเสี่ยงของการส่งมอบโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้เป็นไปตามหลักวิชาการบริหารโครงการฯ เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป
- (4) จัดทำแผนงานและปรับปรุงการรายงานผลความคืบหน้าและแนวทางการบริหารความเสี่ยงให้เป็นไปตามหลักของการบริหารงานโครงการ
- (5) จัดทำแผนงานในการบริหารสัญญา โดยเพิ่มเติมรายละเอียดต่าง ๆ ให้ครบถ้วนตามข้อคิดเห็นของคณะกรรมการ เพื่อใช้สำหรับติดตามกิจกรรมและระยะเวลาในส่วนที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา

ต้องดำเนินการ รวมถึงพิจารณาจุดวิกฤต (Critical Path) และแนวทางการแก้ไข เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณาต่อไป

5.3.5 การบริหารความเสี่ยง

รับทราบความเสี่ยงสำคัญของการดำเนินโครงการตามตารางที่ 5-1 มีความเห็นให้ รฟท. สกพอ. ที่ปรึกษา ดำเนินการติดตามร่วมกันอย่างใกล้ชิด และให้จัดทำแผนบริหารโครงการฯ ร่วมกันกับ เอกชนคู่สัญญา

ตารางที่ 5-1 ความเสี่ยงสำคัญของการดำเนินโครงการและแนวทางการบริหารความเสี่ยง

ลำดับ	ความเสี่ยงที่สำคัญ	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
การส่งมอบพื้นที่		
1.	ความล่าช้าในการรื้อย้ายสาธารณูปโภคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	จัดประชุมร่วมกับเอกชนคู่สัญญาเพื่อหาทางออกที่เหมาะสมที่สุดในกรณีที่ 'ไม่สามารถ' รื้อย้ายสาธารณูปโภคได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด
2.	ความล่าช้าในการรังวัดแบ่งแปลงที่ดินของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ที่ปรึกษา ส่งคณะทำงานเพื่อให้ความช่วยเหลือกับคณะทำงานของกรมที่ดินในการระบุตำแหน่ง แบ่งแปลง และรังวัดสอบเขตที่ดิน
3.	งบประมาณที่ใช้ดำเนินงานสำหรับการส่งมอบพื้นที่สูงกว่างบประมาณที่เคยตั้งไว้	ที่ปรึกษา ประสานงานกับคณะกรรมการกำหนดราคาและดำเนินการจัดทำสรุปรายละเอียดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ ให้แก่ รฟท. สำหรับการของบประมาณเพิ่มอย่างเร่งด่วน
การพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์		
1.	เอกชนคู่สัญญาอาจไม่สามารถหาแหล่งเงินทุนสำหรับการชำระค่าให้สิทธิ ARL ให้แก่ รฟท. 10,671,090,000 บาท ภายใน 2 ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้	เสนอแนะให้เอกชนคู่สัญญาหาแหล่งเงินทุนจากหลายๆ แหล่งไว้ล่วงหน้าและจัดทำแผนนำเสนอต่อ รฟท. ก่อนครบกำหนดการชำระค่าสิทธิประมาณ 1 ปี
2.	เอกชนคู่สัญญาอาจเลือกดำเนินงานในระยะที่ 1 เพียงบางรายการ ทำให้การปรับปรุงงานเป็นไปอย่างไม่ครบถ้วน	เร่งรัดให้เอกชนคู่สัญญานำเสนอรายการที่จะปรับปรุงและรายละเอียดตามข้อกำหนดของ รฟท. เพื่อให้ที่ปรึกษา พิจารณา
3.	ทีมงานและผู้เชี่ยวชาญของเอกชนคู่สัญญาและที่ปรึกษา ไม่สามารถมาปฏิบัติงานในประเทศไทยได้จากสถานการณ์ของ COVID-19	จัดการประชุมผ่านทาง VDO Conference เอกชนคู่สัญญาประสานงานกับกระทรวงการต่างประเทศ เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญเข้ามาปฏิบัติงาน
การพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของรถไฟความเร็วสูง (HSR) และแอร์พอร์ต เรลลิงก์ส่วนต่อขยาย (ARLEX)		
1.	ความล่าช้าในการจัดทำ Conceptual Design และแผนงาน EPC ของเอกชนคู่สัญญา	รฟท. ติดตามความก้าวหน้าโดยให้เอกชนคู่สัญญานำเสนองาน Conceptual Design และแผนงาน EPC ในการประชุมทุกครั้ง



ลำดับ	ความเสี่ยงที่สำคัญ	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
2.	แผนการก่อสร้างโครงสร้างงานโยธาร่วมในช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง ของเอกชนคู่สัญญา ไม่สอดคล้องกับแผนของ HSR ไทย-จีน	รฟท. เร่งหาข้อสรุปกับเอกชนคู่สัญญาว่าสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ตามแผนของ HSR ไทย-จีนหรือไม่
การพัฒนาโครงการฯ ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการของโครงการฯ		
1.	เอกชนคู่สัญญาไม่สามารถใช้ประโยชน์ด้านทางพาณิชย์บนพื้นที่ก่อสร้างทางลาด (Directional Ramps) ในพื้นที่ที่มีกะสันได้ เนื่องจากไม่มีการกำหนดเป็นพื้นที่เช่าตามสัญญาร่วมลงทุน	ให้เอกชนคู่สัญญาเสนอใช้ประโยชน์บนพื้นที่สำหรับก่อสร้างทางลาด (Directional Ramps) ซึ่งไม่ได้มีการกำหนดเป็นพื้นที่เช่าตามสัญญาร่วมลงทุน
2.	ความล่าช้าในการจัดทำแผนงานการพัฒนา รูปแบบพวงรางในพื้นที่ที่มีกะสัน	ให้เอกชนคู่สัญญานำแบบแนวคิดเสนอฝ่ายช่างกลและฝ่ายโยธาเพื่อพิจารณาอนุมัติในหลักการ
3.	การจัดการแนวท่อน้ำมันตามแนวรอบที่ดินรฟท. ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ รฟท.	รฟท. ออกข้อกำหนดเกี่ยวกับระยะห่างจากแนวท่อน้ำมันปลอดภัย เพื่อให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการก่อสร้างตามข้อกำหนดดังกล่าว
4.	ความล่าช้าในการส่งมอบพื้นที่ที่เป็นจุดจุดคิวรลต์ในพื้นที่ที่มีกะสัน	รฟท. ส่งจดหมายประสานงานไปยังกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก เพื่อจัดหาพื้นที่รองรับคิวรลต์ที่ต้องดำเนินการย้าย

6 บทสรุปและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการกำกับดูแล

คณะกรรมการกำกับดูแลรับทราบบทสรุป ข้อเสนอแนะ แนวทางดำเนินการ และแก้ไขปัญหาอุปสรรคของคณะกรรมการบริหารสัญญาและมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

6.1 นโยบายของคณะกรรมการ

ให้เลขาธิการรายงานผลการประชุมของคณะกรรมการบริหารสัญญาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อกำหนดของสัญญา และปัญหาต่าง ๆ ที่ได้รับการพิจารณาแล้วหรือประเด็นปัญหาติดขัดทุกครั้งเพื่อให้คณะกรรมการกำกับดูแลได้รับทราบและพิจารณาเพิ่มเติมตามอำนาจหน้าที่ต่อคณะกรรมการกำกับดูแล และให้จัดทำรายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขในการดำเนินโครงการอย่างน้อยสามเดือนต่อหนึ่งครั้งเพื่อรายงานต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

6.2 การบริหารโครงการ

เรื่องการส่งมอบพื้นที่พร้อมส่งมอบในส่วนของพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ช่วงสุวรรณภูมิ - อุตะเภ

รับทราบ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาสามารถตกลงร่วมกันเกี่ยวกับข้อมูลแนวเส้นทางโครงการฯ (Alignment) และขอบเขตแสดงพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ (Right of Way) เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2563 ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดเวลาตามสัญญาร่วมลงทุนและมีความเห็น ดังนี้

1) การขอสงวนสิทธินั้น ไม่ได้เกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง แต่เป็นสิทธิที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิในการขอสงวนสิทธิในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งกันและกันได้ ในกรณีที่เห็นว่าเกิดประเด็นที่ไม่เป็นไปตามสัญญา หรือเป็นเหตุสุดวิสัยและมีอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินการ แล้วจึงค่อยนำประเด็นต่าง ๆ นั้น มาพิจารณาหรือพิสูจน์ข้อเท็จจริงในภายหลัง ทั้งนี้ให้ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาเพิ่มการประสานข้อมูลและพิจารณาข้อตกลงร่วมกัน เพื่อให้การทำงานเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาและดำเนินการโครงการให้ได้
อย่างดีที่สุด โดยการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้โครงการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

2) ให้เอกชนคู่สัญญาตอบหนังสือ รฟท. เลขที่ รพ 1/1183/2563 ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2563 เพื่อยืนยันการได้ข้อตกลงร่วมกันเกี่ยวกับข้อมูลแนวเส้นทางโครงการฯ (Alignment) และขอบเขตแสดงพื้นที่ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ (Right of Way)

6.3 สารสำคัญของสัญญา หน้าที่ ของฝ่ายรัฐ และเอกชนคู่สัญญา

คณะกรรมการรับทราบสารสำคัญของสัญญา หน้าที่ ของฝ่ายรัฐและเอกชนคู่สัญญาและมีความเห็นเพิ่มเติมดังนี้

1) ให้ที่ปรึกษาฯ เพิ่มเติมช่อง “แสดงสถานการณ์ดำเนินการ” “กำหนดเวลา” ของแต่ละรายการในตารางสรุปสารสำคัญของสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในสัญญาร่วมลงทุนพร้อมติดตามสถานะการดำเนินการและนำมารายงานในการประชุมทุกครั้ง หากมีสัญญาณความล่าช้าหรืออาจผิดเงื่อนไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ให้ที่ปรึกษาฯ รายงานคณะกรรมการทันที

2) เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ส่งกระทบต่อการดำเนินการตามแผนในงานด้านการเงินของเอกชนคู่สัญญาหยุดชะงัก และทำให้บุคลากรต่างชาติไม่สามารถเดินทางมาได้ จึงส่งผลกระทบต่อการทำงานการปฏิบัติงานในด้านการเดินรถและการซ่อมบำรุง ซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้ใช้บุคลากรในประเทศปฏิบัติงานภายใต้การแนะนำของผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศไปพลางก่อน ขณะนี้อยู่ระหว่างเริ่มดำเนินการตามแผนงานต่ออีกครั้ง และจะรายงานความก้าวหน้าทุกเดือนต่อไป

3) เนื่องจากมีสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาร่วมลงทุน ประกอบด้วยรายละเอียดเป็นจำนวนมาก จึงขอให้เลขานุการจัดเตรียมเอกสารหรือข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้กรรมการแต่ละท่านศึกษา เพื่อสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาประกอบความเห็นในการดำเนินงาน และพิจารณาวินิจฉัยชี้ขาดประเด็นต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม ครบถ้วน ตามที่กฎหมายและสัญญากำหนดต่อไป

6.4 การบริหารสัญญาและความเสี่ยง

1) รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานของฝ่ายรัฐและเอกชนคู่สัญญาและมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1.1) ให้เอกชนคู่สัญญาร่วมพิจารณาแนวทางลดผลกระทบของแผนการบริหารความเสี่ยงที่มีผลการประเมินความเสี่ยงสูง

1.2) เอกชนคู่สัญญามีความตั้งใจและยืนยันว่าสามารถเร่งรัดดำเนินงานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แล้วเสร็จได้ภายใน 24 ตุลาคม 2564 ตามกำหนดสัญญาร่วมลงทุน

1.3) ให้ รฟท. เอกชนคู่สัญญา และที่ปรึกษาฯ เร่งรัดการปรับปรุงแผนการดำเนินงานและรายละเอียดของงานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ รวมทั้งปรับปรุงแผนบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสัญญาร่วมลงทุน



2) การดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ที่ปรึกษาฯ ติดตามและดำเนินการตามแผนงาน S-Curve ที่ได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับแผนงานของเอกชนคู่สัญญา และให้ที่ปรึกษาฯ ติดตามเร่งรัดเอกชนคู่สัญญาในรายการที่ยังมีผลการประเมินความเสี่ยงสูง ทั้งนี้ ให้เอกชนคู่สัญญาทำงานที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนถ่ายระบบไฟฟ้าและเครื่องกลเพื่องานรถไฟความเร็วสูง (Migration) ให้เป็นไปตามแผนงานของโครงการในระยะที่ 1

3) การรื้อย้ายทรัพย์สินของ รฟท. ที่เป็นอุปสรรคกีดขวางการก่อสร้างในเขตทางรถไฟ ที่ รฟท. เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ให้ที่ปรึกษาฯ ประสานและดำเนินการร่วมกับ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ดังนี้

3.1) ทรัพย์สินของ รฟท. ที่สามารถดำเนินการรื้อย้ายก่อนส่งมอบพื้นที่ รฟท. จะเป็นผู้ดำเนินการและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปพลางก่อน

3.2) ทรัพย์สินของ รฟท. ที่ไม่สามารถดำเนินการรื้อย้ายก่อนส่งมอบพื้นที่ เอกชนคู่สัญญาจะเป็นผู้ดำเนินการระหว่างการก่อสร้างและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการไปพลางก่อน

ทั้งนี้ ให้ รฟท. และ เอกชนคู่สัญญา ขอสงวนสิทธิ์ความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายซึ่งกันและกันได้

โดยสรุป ในภาพรวมผลการดำเนินโครงการ

1) การเวนคืนมีความล่าช้าจากแผนเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่ 6 เดือน จากที่กำหนดไว้เดือนกุมภาพันธ์ 2564 มีสาเหตุจากการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ทำให้ไม่สามารถลงสำรวจพื้นที่และจัดการประชาสัมพันธ์ได้ตามกำหนด

2) การรื้อย้ายสาธารณูปโภคล่าช้า มีสาเหตุจากกระบวนการจัดทำงบประมาณ อย่างไรก็ตาม ยังคงสามารถส่งมอบพื้นที่ได้ก่อนกำหนดตามสัญญาร่วมลงทุน

3) การดำเนินการรับมอบพื้นที่โครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ล่าช้าจากแผนงานเล็กน้อย โดยมีความเสี่ยงสำคัญที่ต้องพิจารณา ได้แก่

- ประกาศสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) เรื่อง การจัดสรรคลื่นความถี่สำหรับการเดินรถไฟ

- ผลกระทบต่อการให้บริการในขณะที่ปรับปรุงขบวนรถไฟแอร์พอร์ต เรลลิงก์

ทั้งนี้เอกชนคู่สัญญายืนยันว่า สามารถดำเนินการได้ภายในตุลาคม 2564 ตามกำหนดสัญญาร่วมลงทุน



การรถไฟแห่งประเทศไทย



EEC

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
เชื่อมโลก ไร้รอยต่อ

