

ทางออก
นอกตำรา



สัญญา 'ไฮสปีด 3 สนามบิน'

ประวัติศาสตร์การประมูล (3)

>06

สัญญา'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล (3)

ทางออก
นอกตำรา



■ บากบั่น บุญเลิศ
mrbb.boonlert@gmail.com



นำเสนอโครงการรถไฟความเร็ว
สูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง
สุวรรณภูมิ อุตะกาน) วงเงิน
224,544 ล้านบาท ซึ่งนับเป็น

ประวัติศาสตร์การประมูลโครงการขนาดใหญ่
ของรัฐบาลไทยที่มีความล่าช้าในการลงนาม
เซ็นสัญญายาวนานที่สุด

คณะกรรมการพิจารณาการประกวด
ราคา ได้พิจารณาข้อเสนอของทั้ง 3 (ด้านการ
เงิน) ของกลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ และ
กิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง
จำกัด หรือซีพี และพันธมิตร ที่ผ่านด้าน
เทคนิคมาแล้ว เมื่อเปิดซองด้านการเงินพบ
ว่า กลุ่มซีพี เสนอวงเงินสนับสนุนจากภาค
รัฐ 117,227 ล้านบาท น้อยกว่ากลุ่ม
บีเอสอาร์ อยู่มาก กลุ่มซีพีจึงชนะประมูล

คณะกรรมการฯ เรียกกลุ่มซีพีมา
เจรจาต่อรองกันมาตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม
2561 และเริ่มสรุปผลการประมูลมาตั้งแต่
เดือนมกราคม 2562 ถึงบัดนี้เป็นเวลากว่า 7
เดือนเข้าไปแล้ว แต่ "รัฐ" ยังไม่มีการลงนาม
เซ็นสัญญากับเอกชน

อะไรคือต้นตอปัญหาของความล่าช้า
ทำไม "เอกชน-รัฐ" จึงมีการยืดเยื้อติดขัดกระชาก
สัญญายาวนานขนาดนี้

สัญญาที่จะมีการลงนามกันนั้นรายละเอียดเป็นอย่างไร ดิดัดตรงไหน มีอะไร
ในกอไผ่ มาติดตามกันในร่างสัญญาตอนที่
3 กัน ณ ที่นี้ต่อครับ...

(2) สิทธิและหน้าที่ของเอกชนคู่



สัญญา ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนด
ไว้ในสัญญาร่วมลงทุน เอกชนคู่สัญญาจะมีสิทธิ
แต่เพียงผู้เดียว และหน้าที่ดังต่อไปนี้

(ก) มีสิทธิได้รับเงินที่รัฐร่วมลงทุนใน
โครงการฯจากรฟท. ตามรายละเอียดในข้อ 18

(ข) มีสิทธิและหน้าที่ในการดำเนิน
โครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของการรถไฟ
ความเร็วสูงแต่เพียงผู้เดียว ตามรายละเอียด
ในข้อ 15.1

(ค) มีสิทธิและหน้าที่ในการดำเนิน
แอร์พอร์ต เรลลิงค์แต่เพียงผู้เดียว ตามที่
กำหนดไว้ในข้อ 15.2 และชำระค่าให้สิทธิร่วม
ลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ตามที่กำหนด
ไว้ในข้อ 8.1(3)

(ง) มีสิทธิและหน้าที่ในการดำเนิน
แอร์พอร์ต เรลลิงค์ส่วนต่อขยายแต่เพียงผู้
เดียวตามรายละเอียดในข้อ 15.1

(จ) มีสิทธิและหน้าที่ในการพัฒนา
พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการฯ
แต่เพียงผู้เดียว ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16.1

(ฉ) มีสิทธิและหน้าที่ในการดำเนิน
กิจการทางพาณิชย์ แต่เพียงผู้เดียว ตามที่
กำหนดไว้ในข้อ 16.2

(ช) มีสิทธิจัดเก็บและได้รับผลประโยชน์
ตอบแทนจากโครงการฯ และค่าโดยสารแต่

เพียงผู้เดียวตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8.3

(ซ) มีหน้าที่นำส่งผลประโยชน์
ตอบแทนของ รฟท.ให้แก่ รฟท. ตามที่
กำหนดไว้ในข้อ 8.1

(ณ) มีหน้าที่โอนกรรมสิทธิ์ใน

ทรัพย์สินที่ใช้ในโครงการฯ ให้แก่ รฟท. ตาม
ที่กำหนดไว้ในข้อ 7

(ญ) มีหน้าที่ส่งมอบทรัพย์สินที่ใช้
ในโครงการฯ รวมถึง งานโยธาและสิ่งอำนวยความสะดวก
ความสะอาดงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า
และขบวนรถไฟ อุปกรณ์ต่างๆ ตามที่กำหนด
ไว้ในข้อ 31

(ฎ) มีหน้าที่ดำเนินการใดๆ เพื่อให้
ได้มาและดำรงรักษาใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็น
ต่อการดำเนินโครงการฯ ตลอดจนการดำเนิน
กิจการของเอกชนคู่สัญญา ให้มีผลใช้บังคับ
และยื่นขอใบอนุญาตใดๆ ที่จำเป็นต่อการ
ดำเนินโครงการฯ ตลอดจนดำเนินการกิจการของ
เอกชนคู่สัญญาภายในระยะเวลาที่กฎหมาย
กำหนด รวมทั้งจดทะเบียน และปฏิบัติตาม
กฎหมายไทยซึ่งจำเป็นต่อภาระหน้าที่ของ
เอกชนคู่สัญญาตามสัญญาร่วมลงทุน

(ฏ) มีสิทธิอื่นๆ และปฏิบัติหน้าที่
ทั้งหมดของเอกชนคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้
ในสัญญาร่วมลงทุน รวมถึงการถ่ายทอด

เทคโนโลยีให้แก่ รฟท.ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ 22 การจัดทำประกันภัย ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในข้อ 20 และการจัดหาทรัพย์สินทางปัญญา ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 21

(ฐ) เอกชนคู่สัญญาไม่มีสิทธิให้สิทธิในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุง

รักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟแก่บุคคลอื่น นอกจากนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติเป็นหนังสือจาก รฟท.ก่อน โดยในกรณีที่ รฟท.อนุมัติ และเอกชนคู่สัญญาให้สิทธิช่วงดังกล่าวให้แก่นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา คู่สัญญาตกลงกันดังต่อไปนี้

1) รายได้ของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาที่เกิดขึ้นจากการได้รับสิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟจะถือเป็นรายได้ของเอกชนคู่สัญญา ที่จะต้องมีการนำรายได้ดังกล่าวมาแบ่งให้แก่ รฟท.ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 8

2) เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องดำเนินการกำหนดให้นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาว่าจ้างผู้รับจ้างที่ถูกใช้ประโยชน์ตามที่ระบุในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอเท่านั้น ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 36

3) หากผู้สนับสนุนทางการเงินของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา กำหนด เอกชนคู่สัญญาจะเข้าทำสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงินซึ่งเป็นการเข้าทำระหว่างเอกชนคู่สัญญานิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา และผู้สนับสนุนทางการเงินของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา โดยสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงินดังกล่าวจะต้องมีรูปแบบและเนื้อหาเป็นไปตามสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงิน

4) ในกรณีที่นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาดำเนินการที่มีลักษณะเป็นเหตุผิดสัญญาในสาระสำคัญตามที่กำหนดไว้ในข้อ 27 เอกชนคู่สัญญาตกลงที่จะเข้าควบคุมการให้บริการเดินรถ

และบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ ในส่วนที่ให้สิทธิช่วงแก่นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา และหากผู้สนับสนุนทางการเงินของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาได้แจ้งความประสงค์ให้เอกชนคู่สัญญาทราบถึงการจะใช้สิทธิแก้ไขสัญญาโครงการและ/หรือ ใช้สิทธิเสนอนิติบุคคลที่เข้าแทนที่เพื่อเข้ามารับโอนสิทธิและหน้าที่ของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษา คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายตกลงที่จะให้ความร่วมมือแก่ผู้สนับสนุนทางการเงินของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาในการใช้สิทธิดังกล่าว โดยนำหลักเกณฑ์และเงื่อนไขตามที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เข้าทำโดยตรงกับผู้สนับสนุนทางการเงินมาใช้บังคับโดยอนุโลม

5) เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องดำเนินการกำหนดให้สัญญาให้สิทธิช่วงแก่นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษามีข้อกำหนดเกี่ยวกับกลไกควบคุมการจัดเก็บรายได้ที่เกิดขึ้นจากการได้รับสิทธิช่วงอย่างรัดกุม เพื่อมิให้มีการรั่วไหลหรือยกย่ายถ่ายเท โดยต้องให้ รฟท. สามารถเข้าตรวจสอบได้ ตลอดจนมีข้อกำหนดที่ระบุอย่างน้อยในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วย

ก) นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษามีหน้าที่ดำเนินการให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ เฉพาะในส่วนที่ได้รับสิทธิช่วง โดยจะต้องมีการระบุหน้าที่ของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาให้เหมือนกันกับหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาที่มีการให้สิทธิช่วงตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน

ข) นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษามีหน้าที่ต้องส่งข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รวมถึงข้อมูลรายได้ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการได้รับสิทธิช่วงในส่วนของการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ และงบการเงินประจำปีของนิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษาที่มีการตรวจสอบและรับรองโดยบริษัทผู้ตรวจสอบบัญชีที่มีชื่อเสียง ให้แก่เอกชนคู่สัญญา เพื่อที่เอกชนคู่สัญญาจะได้นำส่งข้อมูลดังกล่าวให้แก่ รฟท.

ค) นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษามีหน้าที่ต้องว่าจ้างผู้รับจ้างที่

เอกชนคู่สัญญาใช้ประโยชน์ตามที่ระบุในข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอ โดยให้นำข้อ 36 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ง) นิติบุคคลผู้ให้บริการการเดินรถและบำรุงรักษามีหน้าที่ต้องดำเนินการใดๆ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4.3(2)(ฐ)

อย่าเพิ่งเบือนหน้ารับ การเกาะติดในสัญญาที่ทำได้กับเอกชนเป็นเรื่องที่ต้องศึกษาใส่ใจ ฉบับหน้ามาดูว่าเอกชนจะมีหน้าที่อะไร เรียบอกไว้แล้วว่าเราจะเกาะติดประวัติศาสตร์ในสัญญารถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบิน....อย่าลืมนะครับ!!! ■