

ทางออก
นอกตำรา



สัญญา 'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล(5) >06

สัญญา'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล (5)

ทางออก
นอกตำรา



■ บากบัน บุญเลิศ
mrbb.boonlert@gmail.com



โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) วงเงิน 224,544 ล้านบาท นับเป็นประวัติศาสตร์การประมูลโครงการขนาดใหญ่ของรัฐบาลไทยที่มีความล่าช้าในการลงนามเซ็นสัญญายาวนานที่สุด

คณะกรรมการพิจารณาการประกวดราคา ได้เปิดซองด้านการเงินพบว่า กลุ่มซีพี เสนอวงเงินสนับสนุนจากภาครัฐ 117,227 ล้านบาท น้อยกว่า กลุ่มบีเอสอาร์ อยู่มาก กลุ่มซีพี จึงชนะประมูล จึงเรียกกลุ่มซีพีมาเจรจาต่อรองกันมาตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม 2561 บัดนี้เป็นเวลากว่า 7-8 เดือนเข้าไปแล้ว แต่ "รัฐ" ยังไม่มีการลงนามเซ็นสัญญากับเอกชน

อะไรคือต้นตอปัญหาของความล่าช้า ทำไม "เอกชน-รัฐ" จึงมีการขยี้ยุดจุดกระชากสัญญายาวนานขนาดนี้

สัญญาที่จะมีการลงนามกันนั้นรายละเอียดเป็นอย่างไร ติดขัดตรงไหน มีอะไรในกอไผ่ มาติดตามกันในร่างสัญญา ตอนที่ 5 ซึ่งเป็นเรื่องระยะเวลาในสัญญากันต่อเนะครับ

5.1 ระยะเวลาการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง มีระยะเวลาห้าสิบ (50) ปี โดยมีรายละเอียดและเงื่อนไขเกี่ยวกับการเริ่มต้นและสิ้นสุดของระยะเวลาดังกล่าวดังต่อไปนี้

(1) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 1 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงเท่ากับระยะเวลาห้า (5) ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 15.1 (1) (ก) โดยจะนับจากวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการ จนถึงวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ และ

(2) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงเท่ากับระยะเวลาสี่สิบห้า (45) ปี นับจากวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงตามที่วันเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้ง



ระบบ

5.2 เว้นแต่กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาร่วมลงทุน ระยะเวลาการดำเนินงานอื่นภายใต้โครงการฯ (นอกเหนือจากรถไฟความเร็วสูง) มีรายละเอียดและเงื่อนไขเกี่ยวกับการเริ่มต้นและสิ้นสุดของระยะเวลาดังกล่าวดังต่อไปนี้

(1) แอร์พอร์ต เรลลิงค์ ระยะเวลาการดำเนินแอร์พอร์ต เรลลิงค์ สามารถแบ่งออกได้เป็นสอง (2) ระยะดังต่อไปนี้

(ก) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ เท่ากับระยะเวลาสอง (2) ปีหรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท.ตามข้อ 15.2(1)(ข)3 โดยจะนับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับจนถึงวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถ แอร์พอร์ต เรลลิงค์ และ

(ข) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์

พอร์ต เรลลิงค์ จะเริ่มตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงค์ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

(2) แอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย ระยะเวลาการดำเนินการแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย สามารถแบ่งออกได้เป็นสอง (2) ระยะดังต่อไปนี้

(ก) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 1 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย เท่ากับระยะเวลาห้า (5) ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. ตามข้อ 15.1(1)(จ) โดยจะนับจากวันที่เริ่มต้นนับระยะเวลาของโครงการ จนถึงวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย และ

(ข) ระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย จะเริ่มตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

(3) การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ เท่ากับระยะเวลาห้าสิบ(50) ปี นับตั้งแต่วันที่

เริ่มต้นนับระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ แต่ทั้งนี้ระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่นั้นจะไม่เกินกว่าระยะเวลาของโครงการ

(4) การดำเนินการทางพาณิชย์ ระยะเวลาการดำเนินการทางพาณิชย์ ของแต่ละสถานีรถไฟของโครงการเกี่ยวกับรถไฟมีรายละเอียดและเงื่อนไขเกี่ยวกับการเริ่มต้นและสิ้นสุดดังต่อไปนี้

(ก) สถานีดอนเมือง และสถานีบางซื่อ จะเริ่มตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย ตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

(ข) สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง สถานีมีนกะสัน และสถานีสุวรรณภูมิ จะเริ่มเมื่อเอกชนคู่สัญญาชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 15.2(1)(ก) และ รฟท. ได้แจ้งถึงการสิ้นสุดของพันธะผูกพันในแต่ละพื้นที่ ตามสัญญาที่ รฟท. มีอยู่กับผู้รับสิทธิ ในการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ใน วันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลใช้บังคับ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ ตามรายละเอียดของพันธะผูกพันที่ระบุในเอกสารแนบท้าย 12 (สัญญาพันธะผูกพันในแต่ละพื้นที่)

ทั้งนี้ รฟท. จะแจ้งให้เอกชนคู่สัญญาทราบภายในสามสิบ (30) วัน นับจากวันสิ้นสุดพันธะผูกพันตามสัญญาในแต่ละพื้นที่ของส่วนนั้น

(ค) สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีอู่ตะเภา จะเริ่มตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของรถไฟความเร็วสูงตามที่ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถทั้งระบบ จนถึงวันที่สิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

5.3 คู่สัญญาตกลงว่าระยะเวลาการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ระยะเวลาการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ส่วนต่อขยาย ระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ และระยะเวลาการดำเนินการทางพาณิชย์ อาจสิ้นสุดลงก่อนครบกำหนดระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.2 นี้ เมื่อสัญญาร่วมลงทุนมีผลสิ้นสุดลงก่อนครบระยะเวลาของโครงการ

ฉบับหน้ามาติดตามกันในสัญญาว่าด้วยเรื่อง เงื่อนไข และการเริ่มต้นการดำเนินโครงการ แอร์พอร์ตลิงค์กันต่อ นะครับ...มหากพย์สัมปทานรถไฟความเร็วสูงมีอะไรให้ติดตาม เยอะครับ! ■