



บริษัทที่ปรึกษาไทยและต่างชาติเชี่ยวชาญต่างกัน
จึงต้องการให้ร่วมกันมาบริหารสัญญาร่วมลงทุน
คณิศ แสงสุพรรณ

จ้าง'ต่างชาติ'คุมสัญญาไฮสปีด

“คณิต”ชี้ไทยไร้ประสบการณ์
คุมรถไฟความเร็วสูง

กรุงเทพฯธุรกิจ ● “คนนิศ” เผย กรม.ไฟเขียว
 สกพอ.แก้หลักเกณฑ์กำกับดูแลและติดตาม
 ร่วมทุน ตั้งคณะกรรมการกำกับบริหารสัญญา
 ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอีอีซี เปิดทางจ้าง
 บริษัทร่วมทุนต่างชาติได้ชี้เหตุไทยยังไม่เคย
 ลงทุนรถไฟความเร็วสูงมาก่อน

นายคณิศ แสงสุพรรณ เลขาธิการ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เปิดเผยว่าที่ประชุม คณะรัฐมนตรี (ครม.) เมื่อวันที่ 18 มิ.ย.ที่ผ่านมา มีมติเห็นชอบร่างประกาศคณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และ กระบวนการในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้ เอกชนเป็นผู้ลงทุนพ.ศ.2560ตามที่ สกพอ.เสนอ

โดยมีสาระสำคัญเป็นการปรับปรุงประกาศ
ดังกล่าวในหมวด 3 การกำกับดูแลและ
ติดตามผลเพื่อนำมาใช้ในการกำกับและ
บริหารสัญญาโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่
ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี)

นายกณิศ กล่าวว่า ร่างประกาศฉบับนี้ เกิดขึ้นจากการหารือกันใน กพอ. ว่าภายหลัง จากที่มีการเห็นชอบโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ในอีอีซี และลงนามกับภาคเอกชนแล้ว จะมีการ ตั้งคณะกรรมการกำกับสัญญา เพื่อควบคุมให้ โครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน ในอีอีซีให้ดำเนินการได้เรียบร้อย ซึ่งต้องมีการ จำแนกรายละเอียดของโครงการ เช่น การเวนคืน สัมมอบพื้นที่ การออกแบบระบบ การวางระบบ ที่เกี่ยวข้อง

หวังใช้ประสบการณ์ต่างชาติ

ทั้งนี้โครงการร่วมลงทุนบางโครงการ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนไทยยังไม่เคยมี ประสิทธิภาพเช่น รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง อู่ตะเภา สุวรรณภูมิ)

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

สงวนลิขสิทธิ์ พ.ศ. 2562

**มาตรฐานพุดเฟส 3**

●เสนอ กพอ.พิจารณาร่างสัญญา 24 มี.ย.2562

หลังลงนามสัญญาร่วมลงทุน

- ตั้งคณะกรรมการบริหารสัญญา
- เปิดเผยสัญญาต่อสาธารณะภายใน 30 วัน



กรอบงบค่าจ้างที่ปรึกษากำกับดูแลบริหารสัญญา

รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (วงเงินรวม 1,730 ล้านบาท)



เงื่อนไขบริษัทที่ปรึกษา

- ▶ บริษัทไทย
- ▶ บริษัทร่วมทุนไทย-ต่างชาติ

เหตุผลการจ้างที่ปรึกษาต่างชาติ

- ▶ บางโครงการไม่เคยลงทุนในไทย เช่น รถไฟความเร็วสูง
- ▶ ต่างชาติเชี่ยวชาญเทคโนโลยี การสำรวจพื้นที่ การส่งมอบพื้นที่



กราฟฟีก กรุงเทพมหานคร

ที่มา : สกพอ.,ร.พ.น.

จึงจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งเข้ามาร่วมงานกับที่ปรึกษาไทยในลักษณะบริษัทร่วมทุน (Consortium) เพื่อร่วมกันควบคุมดูแลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอีอีซี ซึ่งรูปแบบการกำกับดูแลโครงการร่วมลงทุนจะเหมือนกันทุกโครงการ แต่องค์ประกอบคณะกรรมการกำกับสัญญาจะแตกต่างกันตามหน่วยงานเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษาเอกชนที่เข้ามาทำงาน

“การกำกับดูแลโครงการและบริหารสัญญาของบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งจะเปิดคัดเลือกหลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการโดยบางโครงการต้องใช้ที่ปรึกษาต่างชาติเพราะไม่เคยลงทุนในไทย แต่ต้องการเห็นการจับมือเข้ามาร่วมกันระหว่างบริษัทต่างชาติกับบริษัทในไทยเป็นลักษณะบริษัทร่วมทุนเพราะเนื้องานแต่ละโครงการจะมีทั้งความเชี่ยวชาญเรื่องเทคโนโลยี และการสำรวจพื้นที่การส่งมอบพื้นที่ในประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาในขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนก็มีการใช้ที่ปรึกษาจากต่างประเทศมาช่วยคัดเลือกเช่นกัน” นายคณิตกล่าว

รายงาน กพอ.ทก3เดือน

นอกจากนี้เมื่อลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้วให้กพอ.แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารสัญญา ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนสำนักงานเป็นประธานกรรมการ ผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการ ผู้แทนกระทรวงเจ้าสังกัด ผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งแต่งตั้งจากผู้มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญ อันจะเป็นประโยชน์ แก่การดำเนินการของคณะกรรมการบริหารสัญญาเป็นกรรมการและผู้แทนสำนักงานเป็นกรรมการและเลขานุการ

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารสัญญามีหน้าที่ รายงานผลการดำเนินงานความคืบหน้า ปัญหา และแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นในสัญญาร่วมลงทุนต่อคณะกรรมการกำกับดูแลและสำนักงาน อย่างน้อย 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง และพิจารณาดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารสัญญาร่วมลงทุนตามที่เห็นสมควร หรือเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการนโยบายคำสั่งของคณะกรรมการ

กำกับดูแลและสำนักงาน

รวมทั้งกำหนดให้สำนักงานจัดทบทวนผลการดำเนินงานที่ปรึกษาไทยและ/หรือที่ปรึกษาต่างประเทศ ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่สำนักงานประกาศกำหนด เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารสัญญาและหน่วยงานเจ้าของโครงการ ในการควบคุมและกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของเอกชนคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน และในกรณีที่คณะกรรมการบริหารสัญญาเห็นสมควร อาจเรียกให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดส่งบุคลากรสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารสัญญาก็ได้

งบจ้างที่ปรึกษา1.7พันล้าน

รายงานข่าวจากการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ระบุว่า การจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีกรอบวงเงินค่าใช้จ่ายสำหรับบุคลากรประมาณ 44 ล้านบาทต่อปี

รวมทั้งมีอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาประจำที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับดูแลและบริหารสัญญา รวม 190 ล้านบาทต่อปี แบ่งเป็น ค่าจ้างที่ปรึกษาในช่วงก่อสร้างระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ กรอบวงเงิน 100 ล้านบาทต่อปี ช่วงก่อสร้างหลังจากถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ 60 ล้านบาทต่อปี และช่วงดำเนินงานรถไฟ กรอบวงเงิน 30 ล้านบาทต่อปี

ทั้งนี้ รวมค่าใช้จ่ายหน่วยงานฯ ข้างต้น หากแบ่งออกเป็นระยะเวลา 50 ปี จะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นคือ 1. ช่วงการก่อสร้างโครงการฯ ระหว่างการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (ปีที่ 1-2) กรอบวงเงินประมาณ 150 ล้านบาทต่อปี 2. ช่วงก่อสร้างโครงการฯ หลังการถ่ายโอนกรรมสิทธิ์ (ปีที่ 3-5) แล้วเสร็จ วงเงินประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี และ 3. ช่วงการดำเนินโครงการฯ (ปีที่ 6-50) วงเงินประมาณ 80 ล้านบาทต่อปีรวมแล้วเป็นเงิน 4,230 ล้านบาท ถ้าพิจารณาเฉพาะค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารสัญญาจะอยู่ที่ 1,730 ล้านบาท

เจรจาส่งมอบที่ดิน“ซีพี”พรงนี้

นอกจากนี้ร.ฟ.ท.จะหารือกับกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์ โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร (กลุ่มซีพี) เพื่อสรุปแผนส่งมอบพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในวันพรงนี้ (21 มิ.ย.) เพื่อพิจารณาพื้นที่ส่งมอบให้ดำเนินโครงการ แบ่งเป็น 3 ส่วนคือ 1.พื้นที่ที่ต้องเวนคืน 850 ไร่ ซึ่งต้องดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืน 12 ฉบับ โดยในสัญญาดำเนินโครงการ ร.ฟ.ท.จะส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนได้ภายหลังจากออกพระราชกฤษฎีกา 2 ปี จากการเจรจาในเบื้องต้นทางซีพีมีข้อกังวลถึงประเด็นนี้ว่าอาจจะส่งผลให้การส่งมอบพื้นที่ล่าช้า

2.กรณีพื้นที่บุกรุก 1,000 ไร่ โดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตามแนวก่อสร้างเส้นทางรถไฟใกล้กรุงเทพฯ ตั้งแต่ช่วงดอนเมือง-หัวหมาก ส่วนนี้ ร.ฟ.ท. จะเร่งลงพื้นที่สำรวจปัญหาอีกครั้งเพื่อประเมินความยากง่ายโดยประสบการณ์การแก้ปัญหาผู้บุกรุกที่ผ่านมา ใช้เวลามากสุดอยู่ที่กว่า 3 ปี

3.พื้นที่ติดสัญญากับเอกชน 400 ไร่รวมกว่า 300 สัญญา ซึ่งกรณีนี้ประเมินว่าอาจเจรจาไม่ยาก เพราะตามสัญญา ร.ฟ.ท.สามารถขอคืนพื้นที่เพื่อพัฒนาอย่างอื่นได้