



สัญญา 'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล(25) >06

สัญญา'ไฮสปีด 3 สนามบิน' ประวัติศาสตร์การประมูล (25)

ทางออก
นอกตำรา



■ บากบั่น บุญเลิศ
mrbb.boonlert@gmail.com



มนำเสนอโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ อู่ตะเภา) วงเงิน 224,544 ล้านบาท ซึ่งนับเป็นประวัติศาสตร์การประมูลโครงการขนาดใหญ่ของรัฐบาลไทยที่มีความล่าช้าในการลงนามเซ็นสัญญายาวนานที่สุด

คณะกรรมการพิจารณาการประกวดราคา ได้พิจารณาข้อเสนอของที่ 3 (ด้านการเงิน) ของกลุ่มกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ และ กิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด หรือซีพีและพันธมิตร ที่ผ่านด้านเทคนิคมาแล้ว เมื่อเปิดซองด้านการเงินพบว่า กลุ่มซีพี เสนอวงเงินสนับสนุนจากภาครัฐ 117,227 ล้านบาท น้อยกว่า กลุ่มบีเอสอาร์ อยู่มาก กลุ่มซีพีจึงชนะประมูล

คณะกรรมการฯ เรียกกลุ่มซีพีมาเจรจาต่อรองกันมาตั้งแต่วันที่ 21 ธันวาคม 2561 และเริ่มสรุปผลการประมูลมาตั้งแต่เดือนมกราคม 2562 ถึงบัดนี้เป็นเวลาเกือบ 1 ปี เข้าไปแล้ว แต่ "รัฐ" ยังไม่มีการลงนามเซ็นสัญญากับเอกชน

อะไรคือต้นตอปัญหาของความล่าช้า ทำไม "เอกชน-รัฐ" จึงมีการยืดเยื้อดุเดือดกระซกสัญญายาวนานขนาดนี้ ล่าสุดมีการประกาศตัวออกมาว่าจะมีการลงนามเซ็นสัญญากันในวันที่ 24 ตุลาคมนี้

สัญญาที่จะมีการลงนามกันนั้นรายละเอียดเป็นอย่างไร ดิดชัดตรงไหน มีอะไรในกอไผ่ มาติดตามกันในร่างสัญญาซึ่งผมนำเสนอรายละเอียดมาอย่างต่อเนื่องเป็นตอนที่ 25 ซึ่งเกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ตลิงค์...มาดูกันครับ!

ง) เอกชนคู่สัญญาจะต้องอำนวยความสะดวก และ/หรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟท. ในการตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟตลอดระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ใน



ส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.2(1) (ข) เพื่อประเมินว่างานดังกล่าวมีการใช้งานและได้รับการบำรุงรักษาตามที่กำหนดไว้

จ) ในขณะตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟ รฟท. จะพยายามให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุดต่อการให้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ เว้นแต่ รฟท. เห็นว่าจะกระทบต่อความปลอดภัย รฟท. อาจสั่งการให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการตามที่ รฟท. เห็นสมควร และเอกชนคู่สัญญาจะต้องให้ความร่วมมือแก่ รฟท. ในระหว่างที่ รฟท. ตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟตามที่ รฟท. กำหนด

ฉ) กรณีที่ผลการตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟปรากฏว่า เอกชนคู่สัญญาไม่ดำเนินการตามข้อกำหนดของ รฟท. ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ รฟท.

จะแจ้งเป็นหนังสือให้เอกชนคู่สัญญาทราบถึงผลตรวจสอบการใช้และบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟ และกำหนดระยะเวลาตามสมควรให้เอกชนคู่สัญญาดำเนินการแก้ไขหรือบำรุงรักษา

ข) เอกชนคู่สัญญาจะต้องแก้ไขหรือบำรุงรักษางานโยธาของโครงการเกี่ยวกับรถไฟและงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟตามที่ รฟท. แจ้งภายในระยะเวลาที่กำหนด และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการตรวจสอบแก้ไขหรือบำรุงรักษาดังกล่าวด้วยตนเอง โดยหากเอกชนคู่สัญญาไม่แก้ไขหรือบำรุงรักษางานดังกล่าวตามที่ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าว ภายในระยะเวลาตามที่กำหนด และก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้บริการเดินรถและบำรุงรักษาโครงการเกี่ยวกับรถไฟ มาตรฐานความปลอดภัยหรือสภาพลักษณะในการดำเนินโครงการ รฟท. มีสิทธิเรียกให้เอกชนคู่สัญญาชดเชยค่าซ่อมบำรุงรักษา ซึ่งหากไม่ชำระภายในระยะเวลาที่กำหนด รฟท. มีสิทธิหักเงินค่าซ่อมบำรุงรักษาจากหลักประกันสัญญาตามข้อ 10.1 ตามจำนวนที่ รฟท. เห็นว่าจำเป็นต้องใช้เพื่อซ่อมแซมหรือบำรุงรักษางานดังกล่าว

4) ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย เอกชนคู่สัญญาต้องรับผิดชอบในการจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยทั้งหมดในระบบรถไฟของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดของ รฟท. ของโครงการเกี่ยวกับรถไฟรวมทั้งรับผิดชอบจัดหาสถานที่ ปฏิบัติงานหรืออุปกรณ์ที่จำเป็น สำหรับเจ้า

หน้าที่ของ รฟท. และของหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลงานด้านความปลอดภัยตามกฎหมายไทย ตลอดระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงค์ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5.2(1)(ข) ด้วยค่าใช้จ่ายของเอกชนคู่สัญญาเอง

16. การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ และการดำเนินกิจการพาณิชย์

16.1 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ

(1) วัตถุประสงค์ของการเช่าและการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ

(ก) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาร่วมลงทุนนี้ รฟท. ตกลงให้สิทธิการเช่าและเอกชนคู่สัญญาตกลงรับสิทธิการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ได้แก่ พื้นที่มักกะสันซึ่งตั้งอยู่ที่ [...] โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณหนึ่งร้อยห้าสิบ (150) ไร่ และพื้นที่ศรีราชา ซึ่งอยู่ที่ [...] โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณยี่สิบห้า (25) ไร่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พื้นที่มักกะสันเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC Gateway) และให้พื้นที่ศรีราชาเป็นพื้นที่สนับสนุนการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ

รวมถึงการให้บริการผู้โดยสารของโครงการเกี่ยวกับรถไฟ โดยอย่างน้อยเอกชนคู่สัญญาจะต้องดำเนินการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการให้เป็นไปตามข้อ

กำหนดของรฟท.ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการและข้อกำหนดอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน ทั้งนี้ รายละเอียดของขอบเขตการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการรวมถึงขอบเขตของพื้นที่ที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการปรากฏตามเอกสาร

แนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข 5 (ข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ) ภาคผนวกหมายเลข 1 (ข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ) และภาคผนวกหมายเลข 3 (พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ)

(ข) คู่สัญญาดตกลงรายละเอียดการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ดังต่อไปนี้ ตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ คู่สัญญาดตกลงให้มีการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ดังต่อไปนี้

1) การเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนแรก ตั้งแต่วันที่เริ่มระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการตามที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ คู่สัญญาดตกลงให้มีการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนแรกได้แก่

พื้นที่มักกะสัน (ยกเว้นพื้นที่มักกะสันบางส่วนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 16.1(1)(ข)(2) ซึ่งตั้งอยู่ที่ [...] โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณ [...] ไร่ และพื้นที่ศรีราชา ซึ่งตั้งอยู่ที่ [...] โดยมีจำนวนเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ ซึ่งปรากฏรายละเอียดของพื้นที่ดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข 5 (ข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ) ภาคผนวกหมายเลข 3-1(พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ส่วนแรก) รฟท. จะส่งมอบและเอกชนคู่สัญญาดตกลงรับมอบการครอบครองพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนแรกดังกล่าว

2) การเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนที่เหลือ คู่สัญญาดตกลงให้การเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนที่เหลือ (ซึ่งได้แก่ พื้นที่มักกะสันที่เป็นที่ตั้งของสะพานเลื่อนย้ายพวงรางซึ่งมีจำนวนเนื้อที่ประมาณ [...] ไร่โดยปรากฏรายละเอียดของพื้นที่ดังกล่าวตามเอกสารแนบท้ายสัญญาร่วมลงทุนหมายเลข 5 (ข้อกำหนดของ รฟท. ของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ) ภาคผนวกหมายเลข 3-2 (พื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ส่วนที่เหลือ) เริ่มต้นเมื่อเกิดกรณีใดกรณีหนึ่งดังต่อไปนี้ และสิ้นสุดในวันสิ้นสุดระยะเวลาการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ

ก) กรณี รฟท. ออกหนังสือรับรองการก่อสร้างงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนงานสะพานเลื่อนย้ายพวงรางในพื้นที่มักกะสันตามข้อ 16.1(5)(ก) ให้เริ่มการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนที่เหลือ ในวันที่ รฟท. ระบุให้เริ่มต้นการเช่าพื้นที่ส่วนนั้นไว้ในหนังสือรับรองการก่อสร้างงานโยธาร่วมของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ในส่วนงานสะพานเลื่อนย้ายพวงรางในพื้นที่มักกะสันนั้น

โปรดอ่านรายละเอียดกันให้ดี ร่างสัญญาแบบนี้มีที่นี้ที่เดียวครับ ! ■