

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0206/2๗1

เรื่องเพื่อพิจารณาจร เรื่องที่.....๓.....



18.3

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 8๗84
วันที่ 19๓๖.5๒ เวลา 18.15

สว. 1531
วันที่ 16.๓.๕2
18.๐๐

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

19 ตุลาคม 2552

เรื่อง ขออนุมัติลงนามร่างความตกลงว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และขออนุมัติเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน

20 ต.ค. 2552

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

จัดเข้าวาระ.....

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/15642 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2549
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/7574 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2550
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0506/ว (ล) 11884 ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2550

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พร้อมคำแปล
2. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ที่ กต 0805/635 ลงวันที่ 4 สิงหาคม 2552

ด้วยกรมทางหลวงได้เสนอขออนุมัติลงนามร่างความตกลงว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และขออนุมัติเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2549 เห็นชอบในหลักการให้ไทยออกค่าใช้จ่ายครึ่งหนึ่งของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง (เชียงของ-ห้วยทราย) เชื่อมเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (เส้นทาง R3) โดยค่าใช้จ่ายอีกครึ่งหนึ่งนั้น จีนจะรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2550 รับทราบความก้าวหน้าการดำเนินงานตามโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor Bridge Project) (เชียงของ-ห้วยทราย) เชื่อมเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (เส้นทาง R3) และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นหน่วยประสานงานหลักในระดับนโยบาย และกระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานปฏิบัติของโครงการฯ และเห็นชอบในหลักการจัดสรรงบประมาณสำรองฉุกเฉินปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 จำนวน 35 ล้านบาท สำหรับเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการ รวมทั้งเห็นชอบในหลักการร่างบันทึกความเข้าใจ (MOU) เกี่ยวกับความร่วมมือการก่อสร้างสะพานดังกล่าวตามที่ สศช. เสนอ

1.3 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 รับทราบผลการประชุมระดับรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2550 ที่กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ที่มีการรายงานผลการลงนามบันทึกความเข้าใจการดำเนินโครงการในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงของสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างชาติตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงทอง) (Memorandum of Understanding for Implementation of the Greater Mekong Subregion North-South Economic Corridor International Bridge Project Houayxay-Chiang Kong) ซึ่งเชื่อมโยง ไทย-สปป.ลาว-จีน โดยไทยจะให้ความช่วยเหลือในการศึกษาออกแบบรายละเอียด และจะร่วมกับจีนออกค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1-3

1.4 การดำเนินงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงดังกล่าว ได้ดำเนินการภายใต้คณะกรรมการกำกับการพัฒนาและสำรวจออกแบบโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (เชียงทอง-ห้วยทราย) (Project Steering Committee : PSC) โดยคณะกรรมการ PSC ฝ่ายไทย มีรองเลขาธิการ สศช. เป็นประธาน วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง เป็นรองประธาน และมีผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ สศช. และกรมทางหลวง ร่วมเป็นกรรมการ

2. ผลการดำเนินการร่วมกัน 4 ฝ่าย ไทย-สปป.ลาว-จีน-ADB

คณะกรรมการกำกับการพัฒนาและสำรวจออกแบบโครงการ (PSC) ร่วม 4 ฝ่าย ไทย-สปป.ลาว-จีน และ ADB ได้ประชุมร่วมกันเพื่อดำเนินการตรวจสอบการออกแบบและกำหนดขั้นตอนแนวทางการพัฒนาโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (เชียงทอง-ห้วยทราย) จำนวน 5 ครั้ง และมีมติร่วมกันในเรื่องต่างๆ ได้แก่

2.1 เห็นชอบรูปแบบการก่อสร้างสะพาน ตามรายละเอียด ดังนี้

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง (เชียงทอง-ห้วยทราย) เริ่มต้นจากทางหลวงหมายเลข 1020 ที่ อ.เชียงทอง จ. เชียงราย ในประเทศไทย ไปสิ้นสุดที่ทางหลวงหมายเลข 3 ที่ บ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว รวมความยาวถนนและสะพาน 11.6 กิโลเมตร ประกอบด้วย งานหลัก 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ถนนฝั่งไทย เป็นถนนลาดยาง ขนาด 4 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 60 เมตร ระยะทาง 5 กิโลเมตร ส่วนถนนฝั่ง สปป.ลาว เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร เขตทางกว้าง 50 เมตร ระยะทาง 6 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 สะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร พร้อมทางเท้าทั้ง 2 ข้าง ความกว้างสะพานรวม 14.70 เมตร ความยาวสะพานช่วงข้ามแม่น้ำโขง 480 เมตร และสะพานต่อเนื่องบนบกในประเทศไทยอีก 150 เมตร รวมทั้งสิ้น 630 เมตร ลักษณะเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงแบบกล่อง (Pre-stress Concrete Box Girder Bridge) มีตอม่อในแม่น้ำโขง 4 ตอม่อ

ส่วนที่ 3 ด้านพรมแดนฝั่งไทยและฝั่ง สปป.ลาว ซึ่งรวมพื้นที่สำหรับการตรวจปล่อย
ร่วมกัน ณ จุดเดียว (Common Control Area) ในแต่ละประเทศ ตามหลักการ Single Stop Inspection

ส่วนที่ 4 จุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรในฝั่งไทยซึ่งอยู่ระหว่างด่านพรมแดนไทยกับสะพาน
ข้ามแม่น้ำโขง

2.2 เห็นชอบร่วมกันว่าไทยและจีนจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่งของค่าก่อสร้างและ
ค่าควบคุมงานที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่สำหรับงานที่ดำเนินการก่อสร้างในประเทศไทยนั้น จะมี
ภาษีมูลค่าเพิ่มตามปกติและเป็นส่วนที่ฝ่ายไทยจะต้องรับผิดชอบเอง ส่วนภาษีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในไทยและ
สปป.ลาว นั้น จะเป็นไปตามกฎหมายของแต่ละประเทศ

2.3 เห็นชอบในร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่ง
สาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการจัดการด้านการเงิน สำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจ
เหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงทอง) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยให้แต่ละฝ่ายดำเนินการเสนอขอความเห็นชอบ
จากหน่วยงานที่มีอำนาจของตนเพื่อให้มีการลงนามร่วมกันต่อไป ซึ่งร่างความตกลงมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

2.3.1 รายละเอียดโครงการ ครอบคลุมส่วนของถนนตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้
จากจุดตัดกับทางหลวงหมายเลข 3 ในห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ถึงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1020
ในเชียงทอง จังหวัดเชียงราย ราชอาณาจักรไทย

2.3.2 หน่วยงานที่กำกับดูแลการดำเนินงาน ฝ่ายไทย คือ กรมทางหลวง
กระทรวงคมนาคม และฝ่ายจีน คือ กรมความช่วยเหลือระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

2.3.3 การสนับสนุนด้านการเงิน ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนร่วมกันรับผิดชอบฝ่ายละ
ครึ่งหนึ่ง โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนภาระภาษีมูลค่าเพิ่มในประเทศไทยที่หากจะมีนั้นรัฐบาลไทยจะเป็น
ผู้รับผิดชอบ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายจะไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานที่เกี่ยวข้อง และฝ่ายจีนถือว่าเป็นเงิน
ช่วยเหลือแบบให้เปล่าที่ให้แก่รัฐบาล สปป.ลาว

2.3.4 การจัดเก็บภาษีอื่น ๆ ที่ปรึกษาและบริษัทผู้รับจ้างต้องดำเนินการตามปกติ
ภายใต้กฎหมายของไทย และ สปป.ลาว

2.3.5 วิธีการเบิกจ่ายเงิน ระบุถึงสกุลของเงินที่จะจ่ายให้แก่ที่ปรึกษาและผู้รับจ้าง
รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

3. การดำเนินการในส่วนของกรมทางหลวง

3.1 การเตรียมการงบประมาณเพื่อการก่อสร้าง

3.1.1 กรมทางหลวงได้เสนอขอตั้งงบประมาณปี 2552 โดยใช้ผลการศึกษาที่
ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ดำเนินการศึกษาไว้เป็นหลักในการเสนอของบประมาณ ในวงเงิน 1,200 ล้านบาท
ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ฝ่ายไทยต้องรับผิดชอบครึ่งหนึ่งจำนวน 600 ล้านบาท และค่าควบคุมงานจำนวน
42 ล้านบาท และกรมทางหลวงได้รับอนุมัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2552 และ
ผูกพันงบประมาณปี 2553-2555

3.1.2 ภายหลังการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเพื่อเตรียมการก่อสร้าง กรมทางหลวงพบว่าต้องมีการปรับปรุงแบบเพื่อเพิ่มพื้นที่ใช้สอย รวมทั้งต้องมีการก่อสร้างพื้นที่สำหรับการตรวจปล่อยร่วมกัน ณ จุดเดียวกัน (Common Control Area : CCA) เพื่อรองรับการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement : CBTA) ทั้งในฝั่งไทยและฝั่งลาว ทำให้วงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นเป็น 1,508 ล้านบาท และค่าควบคุมงานเพิ่มขึ้นเป็น 85 ล้านบาท ซึ่งฝ่ายจีนเห็นชอบด้วยกับวงเงินค่าก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น โดยฝ่ายไทยและฝ่ายจีนจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่ง (ค่าก่อสร้างฝ่ายละ 754 ล้านบาท และค่าควบคุมงานฝ่ายละ 42.5 ล้านบาท) ในส่วนของไทยจะต้องรวมภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของประเทศไทยทั้งหมดด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาจากเนื้อหาของพื้นที่ฝ่ายไทยแล้วจะทำให้มีภาระภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 58 ล้านบาท จึงทำให้วงเงินค่าก่อสร้างในส่วนของไทยต้องรับผิดชอบเป็นเงินทั้งสิ้น 812 ล้านบาท และวงเงินค่าควบคุมงานของฝั่งไทยเป็น 45.5 ล้านบาท ดังมีรายละเอียด ดังนี้

งบประมาณที่ได้รับอนุมัติตาม งบประมาณรายจ่ายประจำปีและผูกพัน งบประมาณ	วงเงินงบประมาณที่ขออนุมัติเพิ่ม
1. ค่าก่อสร้าง 600.0 ล้านบาท	1. ค่าก่อสร้าง 812.0 ล้านบาท (754 ล้านบาท + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 58 ล้านบาท)
2. ค่าควบคุมงาน 42.5 ล้านบาท	2. ค่าควบคุมงาน 45.5 ล้านบาท (42.5 ล้านบาท + ภาษีมูลค่าเพิ่ม 3 ล้านบาท)

ซึ่งกรมทางหลวงเห็นว่า กรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นเกิดจากความจำเป็นของการปรับปรุงพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประกอบกับฝ่ายจีนได้เห็นชอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวด้วยแล้ว กรมทางหลวงจึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติปรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างสะพานฯ ที่เพิ่มขึ้นจากที่ได้รับอนุมัติไว้ในส่วนที่รัฐบาลไทยต้องรับผิดชอบเป็นเงิน 812 ล้านบาท และค่าควบคุมงาน เป็นเงิน 45.5 ล้านบาท นอกจากนี้ เนื่องจากในปี 2552 ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงจึงเสนอขอขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณจาก ปีงบประมาณ 2552-2555 เป็นปีงบประมาณ 2552-2556 และโดยที่โครงการนี้ดำเนินการโดยใช้สัญญาแบบปรับราคาได้ กรมทางหลวงจึงขออนุมัติในหลักการ หากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจะขอถือจ่ายจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

3.2 การดำเนินการเกี่ยวกับร่างความตกลงระหว่างไทย-จีน ว่าด้วยการจัดการด้านการเงิน

กรมทางหลวงได้พิจารณาในประเด็นของการดำเนินการตามมาตรา 190 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ในเรื่องของร่างความตกลงระหว่างไทย-จีน ว่าด้วยการจัดการด้านการเงิน สำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ)

/ของอนุภูมิภาค ...

ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ว่าโครงการดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาของรัฐสภาตามกระบวนการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 แล้ว ดังนั้น จึงถือว่าเป็นการดำเนินการครบถ้วนตามเจตนารมณ์ของกฎหมายรัฐธรรมนูญ ไม่จำเป็นต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาตามมาตรา 190 ดังกล่าวข้างต้น กรมทางหลวงจึงขอเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการลงนามร่างความตกลงว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง ตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากฝ่ายจีนเสนอให้มีการลงนามร่างความตกลงดังกล่าวในช่วงการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน ปลายเดือนตุลาคม 2552 ที่ประเทศไทย ซึ่งฝ่ายจีนได้มอบหมายให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้ลงนามฝ่ายจีน

3.3 การมีส่วนร่วมของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินโครงการฯ

ในช่วงของการสำรวจและออกแบบรายละเอียด กรมทางหลวงได้จัดให้มีการประชุมเพื่อชี้แจงถึงเหตุผลความจำเป็นและรายละเอียดของโครงการ รวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่โครงการของทั้งสองประเทศแล้ว ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยและสนับสนุนโครงการนี้

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงการต่างประเทศได้พิจารณาร่างความตกลงว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงของ) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงด้วยแล้ว เห็นว่าร่างความตกลงฉบับนี้มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดรายละเอียดทางการเงินที่ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนตกลงจะออกค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างฝ่ายละ 50% ของราคาค่างานทั้งหมด จึงไม่น่าจะเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทยหรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทยมีสิทธิอธิปไตย หรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญาหรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือสังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง หรือมีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ หากส่วนราชการเจ้าของเรื่องสามารถปฏิบัติตามร่างความตกลงฯ ได้ โดยไม่ต้องออกพระราชบัญญัติรองรับ ก็ไม่น่าจะเป็นหนังสือสัญญาที่จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ตามมาตรา 190 วรรคสองของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 สำหรับประเด็นที่ว่า ร่างความตกลงนี้จะมีผลผูกพันงบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญที่จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภาหรือไม่ กรมทางหลวงได้ให้ข้อคิดเห็นในประเด็นนี้แล้วตามข้อ 3.2 รายละเอียดหนังสือกระทรวงการต่างประเทศปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

5. เรื่องที่เสนอเพื่อพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นด้วยกับข้อเสนอของกรมทางหลวง เนื่องจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง (ห้วยทราย-เชียงของ) เป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมจากตอนใต้ของจีนผ่านลาว ลงมาถึงกรุงเทพฯ ได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อไทยโดยตรงในการที่จะเพิ่มช่องทางขยายการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับจีน โดยเส้นทางดังกล่าวจะช่วยย่นระยะเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ในส่วนของการจัดทำร่างความตกลงด้านการเงินระหว่างไทย-จีน เป็นความตกลงที่กำหนดพื้นฐานความเข้าใจและความร่วมมือที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการก่อสร้างสะพานให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ประกอบกับกรมทางหลวงได้ดำเนินการในเรื่องต่างๆ ครบทุกขั้นตอนแล้ว จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

5.1 อนุมัติการลงนามร่างความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการจัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (ห้วยทราย-เชียงทอง) ของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขร่างความตกลงดังกล่าว ที่มีใช้สาระสำคัญก่อนการลงนามและเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย ก็ให้กระทรวงคมนาคมสามารถดำเนินการได้โดยประสานกับกรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ

5.2 อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เป็นผู้ลงนามฝ่ายไทย และให้กระทรวงการต่างประเทศออกหนังสือมอบอำนาจเต็ม (Full Powers) ให้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง หรือผู้แทน สำหรับการลงนามดังกล่าว

5.3 อนุมัติเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่ อ.เชียงทอง ในส่วนที่รัฐบาลไทยต้องรับผิดชอบเป็นเงิน 812 ล้านบาท และเพิ่มวงเงินค่าควบคุมงานในส่วนที่รัฐบาลไทยต้องรับผิดชอบเป็นเงิน 45.5 ล้านบาท และขยายระยะเวลาก่อนนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณจาก ปีงบประมาณ พ.ศ.2552-2555 เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. 2552-2556 และอนุมัติในหลักการการจ่ายค่างานส่วนที่เพิ่มขึ้นโดยเจียดจ่ายจากงบประมาณปกติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติตามที่เสนอในข้อ 5. ต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ

โทร. 02-2805638-9

โทรสาร 02-2801714, 02-2814829