

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๕.๒/๑๕๖



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6944 ส.ว.ค. 15
วันที่ 15 ส.ย. 2555 1540

สค 1/173

15 มิ.ย. 55

15.554

๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕

เรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๕๒๑๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒
๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๗๕๕๔ ลงวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๓
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๓๔๔๐/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๓๕๖๒/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๕
๕. สำเนาระเบียบการรถไฟแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. ๒๕๕๔
๖. สำเนาหนังสือ ที่ สคณ.๒/๓๓๖/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕
๗. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๖๕๕ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕
๘. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๖๖๖ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕
๙. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๘๐๕.๒/๕๖๗๗ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๕๕
๑๐. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มเติม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องที่เสนอดังกล่าวนี้นี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบข้อบังคับ หรือประกาศ ทั้งนี้ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ ที่รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบภายใน ๔ ปี

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุน ค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บางซื่อ – รังสิต ภายใต้ความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ที่ได้อนุมัติไว้ในวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้น และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการต่อไป (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

รายการ	กรอบวงเงิน (มติ ครม. ๑๖ ต.ค. ๕๐ (๕๙,๘๘๘ ล้านบาท)			กรอบวงเงินที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ที่ประชุม ครม. วันที่ ๑๐ มี.ค. ๕๒ (ล้านบาท)		
	บางซื่อ- รังสิต	บางซื่อ- ตลิ่งชัน	รวม	บางซื่อ-รังสิต	บางซื่อ- ตลิ่งชัน	รวม
๑. งานโยธา	๔๑,๑๕๗		๔๑,๑๕๗	๔๔,๗๗๙		๔๔,๗๗๙
๒. งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล	๗,๙๔๒	๓,๙๑๑	๑๑,๘๕๓	๑๓,๓๗๒	๒,๑๖๒	๑๕,๕๓๔
๓. ตู้รถไฟฟ้า	-			๖,๑๓๑	๓,๕๘๙	๙,๗๒๐
๔. ค่างานรื้อย้าย	๒๕		๒๕	๑๐๕		๑๐๕
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษา	๒,๐๐๒		๒,๐๐๒	๒,๒๔๔	๘๔	๒,๓๒๘
๖. ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	๑,๐๐๐		๑,๐๐๐	๑,๓๘๑		๑,๓๘๑
๗. ภาษีมูลค่าเพิ่ม	๓,๕๗๘	๒๗๓	๓,๘๕๑	๑,๒๙๓	๔๐๘	๑,๗๐๑
รวม	๕๕,๗๐๔	๔,๑๘๔	๕๙,๘๘๘	๖๙,๓๐๕	๖,๒๔๓	๗๕,๕๔๘

๒) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๓ อนุมัติแนวทางการให้กู้ต่อ แก่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

- อนุมัติให้กระทรวงการคลังทำสัญญาให้กู้โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต กับ รฟท. วงเงิน ๖๓,๐๑๘ ล้านบาท หรือประมาณ ๒๒,๗๘๓ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับ ค่าโครงสร้างพื้นฐานงานโยธา ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ตู้รถไฟฟ้า ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด

- อนุมัติให้กระทรวงการคลัง กู้เงินในประเทศ และให้ รฟท. กู้ต่อ เพื่อเป็น ค่าใช้จ่ายสำหรับงานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล และภาษีมูลค่าเพิ่ม ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน วงเงิน ๖,๒๔๓ ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าว จนกว่าจะมีข้อยุติแนวทางการบริหารจัดการและผู้รับภาระการลงทุนงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และตู้รถไฟฟ้า

- อนุมัติให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบ ชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่ง เงินกู้โดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท.

(สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒)

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการที่กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. ได้เสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ (ราคาฐานเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๑) ขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินลงทุนจาก ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท เพิ่มเป็น ๗๕,๕๔๘ ล้านบาท ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการฯ จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ที่ได้อนุมัติไว้ในวงเงิน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้นตามฐานการคิดราคาต่อหน่วย และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมต่อไป ซึ่งปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการประกวดราคาก่อสร้างโครงการ โดยกำหนดให้ยื่นเอกสารเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๕๓ ซึ่งมีระยะเวลาห่างกันกับช่วงเวลาเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ประมาณ ๒ ปี จึงมีความจำเป็นต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินโครงการเพิ่มเติม รวมถึงการมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดหาแหล่งเงินในจำนวนที่ปรับเพิ่มขึ้น เพื่อให้ รฟท. ดำเนินการโครงการฯ ได้ต่อไป ตามนโยบายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทางของรัฐบาล

๓. สารสำคัญของเรื่อง

๓.๑ การพิจารณาความเหมาะสมของกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒

กระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ โดยมีการประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง (กรมบัญชีกลาง สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.)) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานงบประมาณ (สงป.) และกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๕ และ ๘ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ตามลำดับ เพื่อพิจารณากรอบวงเงินที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการฯ ซึ่งที่ประชุมพิจารณาเห็นชอบกับกรอบวงเงินที่กระทรวงคมนาคมเสนอในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ จำนวน ๗๕,๕๔๘ ล้านบาท โดยให้ปรับลดภาษีมูลค่าเพิ่มตามสัดส่วนระหว่างแหล่งเงินในประเทศและแหล่งเงินกู้ต่างประเทศ ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติรับทราบด้วยแล้ว

๓.๒ รฟท. ขอปรับกรอบวงเงินในการประกวดราคา และเพิ่มทีมงานจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Consultant Engineer: ICE) ตลอดจนขอความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินในประเทศ

รฟท. ได้มีหนังสือรายงานกระทรวงคมนาคม ๒ ฉบับ ได้แก่ หนังสือที่ ๑/๓๔๔๐/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ ขอเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติกรอบวงเงินค่าก่อสร้างเพิ่มเติม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓) และหนังสือที่ ๑/๓๕๖๒/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๕ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔) ขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินลงทุนเพิ่มเติม โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต รายละเอียดดังนี้

๓.๒.๑ ความเหมาะสมของกรอบวงเงินที่เป็นราคาปัจจุบัน (ก่อนยื่นเอกสารประกวดราคา ๒๘ วัน : ราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๓)

๑) รฟท. ได้ดำเนินการตามมติที่ประชุมตามข้อ ๓.๑ โดยได้คำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มใหม่ เนื่องจากกรอบวงเงินที่เสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ เป็นการคิดภาษีมูลค่าเพิ่มจากเงินบาท สมทบร้อยละยี่สิบของกรอบวงเงินค่าก่อสร้าง (วงเงินเดิมขอใช้เงินกู้จาก JICA ร้อยละแปดสิบ) แต่ในการ ประกวดราคาจริง กำหนดใช้เงินบาทสมทบร้อยละเก้าของกรอบวงเงินค่าก่อสร้างตามเงินที่กู้จาก JICA (ปัจจุบันขอใช้เงินกู้จาก JICA ร้อยละเก้าสิบเอ็ดในส่วนของค่าก่อสร้าง แต่ในส่วนของค่าจ้างที่ปรึกษาสนับสนุน เต็มกรอบวงเงิน) มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่เสนอคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ (ล้านบาท)	กรอบวงเงินในการประกวดราคา/ คัดเลือกที่ปรึกษา (ล้านบาท)
สัญญาที่ ๑	๒๗,๓๔๔	๒๗,๑๓๗ (-๒๐๗)
สัญญาที่ ๒	๑๙,๕๖๑	๑๙,๓๑๔ (-๑๔๗)
สัญญาที่ ๓	๒๖,๒๗๒	๒๕,๖๕๖ (-๖๑๖)
ค่างานรื้อย้าย (แยกสัญญา)	๑๐๕ (รวม VAT)	๑๐๕ (รวม VAT)
ค่าจ้างที่ปรึกษา	๒,๓๖๖ *	๒,๓๓๔ (-๓๒)
รวม	๗๕,๕๔๘	๗๔,๕๔๖ (-๑,๐๐๒)

หมายเหตุ : * ค่าจ้างที่ปรึกษาตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ จำนวน ๒,๓๖๖ ล้านบาท (คิดรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย ๑) ค่าจ้างที่ปรึกษา ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๒,๒๗๕ ล้านบาท (๒,๒๔๔ ล้านบาท รวม ภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนเงินบาทสมทบร้อยละ ๒๐) และ ๒) ค่าจ้างที่ปรึกษา ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๘๙.๘๘ ล้านบาท (๘๔ ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนเงินบาทสมทบร้อยละ ๑๐๐)

๒) โดยที่การประกวดราคา ได้มีการยื่นเอกสารประกวดราคาเมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓ ระยะเวลาห่างกันกับที่เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ (คิดราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๑) ประมาณ ๒ ปี รฟท. จึงต้องหาราคาที่เหมาะสมเพื่อสามารถดำเนินการ โครงการนี้ต่อไปได้ โดยได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบราคาประเมินโครงการฯ ร่วมกับคณะ วิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ตรวจสอบราคาค่าก่อสร้างของโครงการฯ ทั้ง ๓ สัญญาให้เป็นราคาปัจจุบันก่อนยื่นเอกสารประกวดราคา ๒๘ วัน (ราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๓) รวมทั้ง คำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มจากเงินบาทสมทบร้อยละเก้าของกรอบวงเงินค่าก่อสร้างตามเงินที่กู้จาก JICA สรุปได้ดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	กรอบวงเงินที่เสนอคณะรัฐมนตรี ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ (ราคาพฤศจิกายน ๒๕๕๑)	ราคาปัจจุบัน (ราคาพฤศจิกายน ๒๕๕๓ และธันวาคม ๒๕๕๓*)	ผลต่าง (ร้อยละ)
สัญญาที่ ๑	๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕	๙.๙๒
สัญญาที่ ๒	๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๔๓,๐๘๒	๙.๙๕
สัญญาที่ ๓	๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๙๒๖,๗๖๓,๓๑๙*	๘.๘๕
รวม	๗๒,๑๐๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๘,๙๙๐,๔๖๕,๗๒๖	
ผลต่าง		+ ๖,๘๘๓,๔๖๕,๗๒๖	

และ รฟท. เห็นชอบแล้วในราคาที่เหมาะสมเพียงพอข้างต้นนี้ เนื่องจากสอดคล้องกับระเบียบการรถไฟฟ้า
ว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๒๑ และข้อ ๓๑ เรื่อง การดำเนินการกรณีเสนอราคาสูงกว่าวงเงินที่จะจ้าง
ที่กำหนดว่า “เรียกผู้เสนอราคารายนั้นมาต่อรองราคาให้ต่ำสุดเท่าที่จะทำได้ หากผู้เสนอราคารายนั้นยอมลด
ราคาแล้ว ราคาที่เสนอใหม่ไม่สูงกว่าวงเงินที่จะจ้าง หรือสูงกว่า แต่ส่วนที่สูงกว่าไม่เกินร้อยละสิบของวงเงิน
ที่จะจ้าง ถ้าเห็นว่าราคาดังกล่าวเป็นราคาที่เหมาะสมก็ให้เสนอจ้างจากผู้เสนอราคารายนั้น” (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)
ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้มีมติเห็นชอบด้วยแล้วในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕

๓.๒.๒ การขออนุมัติเพิ่มเติมกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) และขออนุมัติ กู้เงินสำหรับโครงการฯ

๓.๒.๒.๑ ในคราวประชุมหารือระหว่างกระทรวงคมนาคม (รฟท. และ สนข.)
กระทรวงการคลัง (สบน.) สงป. และ สศช. เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ มีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) ที่ประชุมไม่ขัดข้องการปรับกรอบวงเงินลงทุนเพิ่มเติมของโครงการฯ โดย
ผู้แทน สศช. ขอให้แสดงราคาวัสดุก่อสร้างเปรียบเทียบระหว่างเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๑ กับเดือน
พฤศจิกายน ๒๕๕๓

๒) ที่ประชุมฯ ได้รับการยืนยันจากผู้แทนกระทรวงการคลัง (สบน.) และ รฟท.
ว่าค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) เป็นขอบเขตงานที่ รฟท. ไม่ได้รับการสนับสนุนมาก่อน แต่เหตุที่ต้องมี
ที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย เป็นไปตามหลักสากลในเรื่องของความปลอดภัย
ในระบบการขนส่งระบบราง

๓.๒.๒.๒ ราคาวัสดุก่อสร้าง ค่าแรง และค่าน้ำมัน เปรียบเทียบระหว่างเดือนพฤศจิกายน
๒๕๕๑ กับเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๓ ดังนี้

รายการ	หน่วย	ราคาต่อหน่วย (บาท)	
		พฤศจิกายน ๒๕๕๑	พฤศจิกายน ๒๕๕๓
๑. เหล็ก	ตัน	๑๙,๖๒๐	๑๙,๙๘๐
๒. ซีเมนต์	ตัน	๒,๓๔๐	๒,๕๕๐
๓. ค่าแรง	วัน	๑๙๔	๒๑๕
๔. ค่าน้ำมัน	ลิตร	๒๒.๘๔	๒๙.๗๙

๓.๒.๒.๓ คณะกรรมการ รฟท. มีมติในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๓
มิถุนายน ๒๕๕๕ ดังนี้

๑) เห็นชอบให้เพิ่มเติมขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) เป็นเงิน
๑๕๕ ล้านบาท เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยในระบบการขนส่งระบบราง

๒) เห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนเพิ่มเติม ของโครงการฯ จากเดิม ๗๕,๕๔๘ ล้านบาท
โดยมีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นอีกไม่เกิน ๖,๐๓๗ ล้านบาท รวมเป็นเงิน ๘๑,๕๘๕ ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	กรอบวงเงินเสนอ ครม. ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒			กรอบวงเงินอนุมัติเพิ่มเติม		
	รวม	JICA สนับสนุน *	รัฐบาลจัดหา	รวม	JICA สนับสนุน **	รัฐบาลจัดหา
๑. ช่วงบางซื่อ - รังสิต	๖๙,๓๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๕๔,๓๒๕,๖๐๐,๐๐๐	๑๔,๙๗๙,๔๐๐,๐๐๐	๗๔,๗๕๕,๓๒๑,๑๕๐	๖๙,๗๖๓,๖๗๒,๔๙๕	๔,๙๙๑,๖๔๘,๖๕๕
๑.๑ สัญญาที่ ๑	๒๖,๙๖๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๕๗๓,๖๐๐,๐๐๐	๕,๓๙๓,๔๐๐,๐๐๐	๒๙,๖๔๑,๕๑๗,๗๖๓	๒๖,๙๗๓,๗๘๑,๑๖๕	๒,๖๖๗,๗๓๖,๕๙๘
๑.๒ สัญญาที่ ๒	๑๙,๑๙๓,๐๐๐,๐๐๐	๑๕,๓๕๔,๔๐๐,๐๐๐	๓,๘๓๘,๖๐๐,๐๐๐	๒๑,๑๐๒,๔๙๗,๓๔๙	๑๙,๒๐๓,๒๗๒,๕๘๘	๑,๘๙๙,๒๒๔,๗๖๑
๑.๓ สัญญาที่ ๓	๑๙,๕๐๓,๐๐๐,๐๐๐	๑๕,๖๐๒,๔๐๐,๐๐๐	๓,๙๐๐,๖๐๐,๐๐๐	๒๑,๑๘๗,๖๑๘,๗๔๒	๒๑,๑๘๗,๖๑๘,๗๔๒	-
๑.๔ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗%	๑,๒๙๓,๐๐๐,๐๐๐	-	๑,๒๙๓,๐๐๐,๐๐๐	๓๑๙,๖๘๗,๒๙๖	-	๓๑๙,๖๘๗,๒๙๖
๑.๕ งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐
๑.๖ ค่าจ้างที่ปรึกษา (PMC+CSC)	๒,๒๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๑,๗๙๕,๒๐๐,๐๐๐	๔๔๘,๘๐๐,๐๐๐	๒,๒๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๒,๒๔๔,๐๐๐,๐๐๐	-
๑.๗ ค่าที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)	-	-	-	๑๕๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๕๕,๐๐๐,๐๐๐	-
๒. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	๖,๒๙๓,๐๐๐,๐๐๐	-	๖,๒๙๓,๐๐๐,๐๐๐	๖,๘๒๙,๑๔๔,๕๗๖	-	๖,๘๒๙,๑๔๔,๕๗๖
๒.๑ สัญญา ๓	๕,๗๕๑,๐๐๐,๐๐๐	-	๕,๗๕๑,๐๐๐,๐๐๐	๖,๓๐๖,๖๘๖,๖๖๖	-	๖,๓๐๖,๖๘๖,๖๖๖
๒.๒ ค่าจ้างที่ปรึกษา (CSC)	๘๔,๐๐๐,๐๐๐	-	๘๔,๐๐๐,๐๐๐	๘๔,๐๐๐,๐๐๐	-	๘๔,๐๐๐,๐๐๐
๒.๓ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗%	๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	-	๔๐๘,๐๐๐,๐๐๐	๔๓๘,๔๕๗,๙๑๐	-	๔๓๘,๔๕๗,๙๑๐
รวมข้อ ๑+๒	๗๕,๕๙๘,๐๐๐,๐๐๐	๕๔,๓๒๕,๖๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๒๒,๔๐๐,๐๐๐	๘๑,๕๘๔,๔๖๕,๗๒๖	๖๙,๗๖๓,๖๗๒,๔๙๕	๑๑,๘๒๐,๗๙๓,๒๓๑

หมายเหตุ : * ช่วงบางซื่อ-รังสิต มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ คัดสรรส่วนเงินลงทุนเป็นเงินบาทสมทบร้อยละ ๒๐ ของวงเงินค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษา

** ช่วงบางซื่อ-รังสิต ปัจจุบันได้รับแจ้งจาก JICA ปรับสัดส่วนสนับสนุนแหล่งเงินทุนเป็นเงินบาทสมทบร้อยละ ๙ ของวงเงินค่าก่อสร้างและสนับสนุนเงินกู้ร้อยละ ๑๐๐ สำหรับค่าจ้างที่ปรึกษา

๓) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการกู้เงินภายในประเทศ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๔,๙๙๒ ล้านบาท และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๓,๕๐๖ ล้านบาท

๓.๓ สถานะการดำเนินการประกวดราคาของ รฟท.

รฟท. ได้ออกประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ด้วยวิธีประกวดราคานานาชาติ โดยใช้เงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่น (JICA) โดยดำเนินการออกประกวดราคาเป็น ๓ สัญญา ได้แก่

- สัญญาก่อสร้างที่ ๑ งานก่อสร้างงานโยธา สถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง
- สัญญาก่อสร้างที่ ๒ งานก่อสร้างงานโยธา ทางยกระดับและสถานีช่วงบางซื่อ-รังสิต
- สัญญาก่อสร้างที่ ๓ งานออกแบบจัดหาและติดตั้งระบบ E&M ช่วงบางซื่อ-รังสิต

โดยในการยื่นเอกสารประกวดราคาทั้ง ๓ สัญญา ได้กำหนดให้ผู้สนใจยื่นเอกสารข้อเสนอแบ่งออกเป็น ๓ ของ ได้แก่ ๑) ของที่ ๑ (Envelope No.๑) คุณสมบัติเบื้องต้นและคุณสมบัติเฉพาะ (General and Particular Qualifications) ๒) ของที่ ๒ (Envelope No.๒) ข้อเสนอด้านเทคนิค (Technical Proposal) และ ๓) และของที่ ๓ (Envelope No.๓) ข้อเสนอด้านราคา (Financial Proposal) โดยมีสถานะการประกวดราคา ดังนี้

๓.๓.๑ สัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างงานโยธา สถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง)

๑) มีผู้ยื่นซองประกวดราคาจำนวน ๓ ราย (ยื่นซองประกวดราคาวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓) ซึ่งผ่านการพิจารณาของที่ ๑ และซองที่ ๒ ทั้ง ๓ ราย จึงได้ทำการเปิดซองที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา ปรากฏผลการเสนอราคา ดังนี้

ผู้ยื่นซองประกวดราคา	ผลการเสนอราคา (บาท)
กิจการร่วมค้า SU	๓๔,๖๕๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
บริษัท อิตาเลียนไทยดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)	๓๔,๙๙๙,๒๕๐,๔๐๙.๐๐
บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	๓๕,๕๐๒,๑๗๑,๔๒๐.๐๐

๒) แม้ว่ากิจการร่วมค้า SU จะเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด รฟท. ได้ขอความเห็นชอบจาก JICA ทำการต่อรองด้านราคา และ JICA เห็นชอบตามข้อกำหนด JICA ซึ่ง รฟท. ได้เจรจาในรายละเอียดกับกิจการร่วมค้า SU เป็นราย Items จนราคาลดลงเหลือ ๓๑,๑๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งยังเป็นราคาที่สูงกว่ากรอบวงเงินงบประมาณที่เสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อยู่มาก (กรอบวงเงินสัญญาที่ ๑ งบประมาณจำนวน ๒๗,๑๓๗ ล้านบาท) คณะกรรมการฯ ได้ต่อรองลงอีกเป็นราย items จนเหลือ ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท

เมื่อพิจารณาราคาที่กิจการร่วมค้า SU เสนอที่ราคา ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท แล้ว รฟท. เห็นว่า เนื่องจากกรอบวงเงินงบประมาณที่ใช้เป็นฐานในการพิจารณาเป็นกรอบวงเงินที่พิจารณาจากฐานราคาส่งของ ณ เดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๑ ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ผ่านมานับถึงวันที่ยื่นซองมาแล้วมากกว่า ๒ ปี (วันที่ยื่นซอง ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๓) จึงควรพิจารณาราคาให้เหมาะสม ยุติธรรมกับสถานการณ์ของราคาที่เปลี่ยนแปลงไป และตามระเบียบ รฟท. ว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. ๒๕๔๔ อนุโลมให้สูงกว่ากรอบวงเงินที่จะจ้างได้ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ดังนั้น ราคาของงานตามสัญญาที่ ๑ เมื่อพิจารณาตามระเบียบที่จะยอมรับได้จึงอยู่ที่ราคาไม่เกิน ๒๙,๘๕๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท (๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐ x ๑.๑) ประกอบกับราคาที่เหมาะสม ณ เดือน พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ซึ่งเป็นราคาก่อนยื่นซองไม่เกิน ๔๕ วัน ที่ รฟท. เห็นชอบแล้วอยู่ที่ ๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท ดังนั้น ราคาที่กิจการร่วมค้า SU เสนอจึงต่ำกว่าราคาที่เหมาะสมของ รฟท. และระเบียบของ รฟท. ที่จะยอมรับได้ จึงเห็นสมควรยอมรับราคาที่กิจการร่วมค้า SU เสนอราคาของงานสัญญาที่ ๑ ที่ราคา ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และให้กิจการร่วมค้า SU เป็นผู้ชนะการประกวดราคา ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวอยู่ภายใต้เงื่อนไขของ JICA และได้แจ้งให้ JICA ทราบแล้วไม่ขัดข้อง ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ ๑๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๕ เห็นชอบตามที่ รฟท. พิจารณาแล้ว (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๖)

อนึ่ง การคิดค่าธรรมเนียมทางการเงินของ JICA ในการขอใช้เงินกู้ในโครงการนี้ปรากฏข้อเท็จจริงว่า เมื่อคิดคำนวณจากราคาที่กิจการร่วมค้า SU เสนอราคาต่ำสุดเป็นเงิน ๓๔,๖๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท กับราคาภายหลังเจรจาต่อรองราคาลดลงเหลือ ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท จะเห็นว่า รฟท. สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายโครงการฯ ในสัญญาที่ ๑ ได้จำนวน ๔,๘๒๓,๐๒๖,๔๘๐ บาท ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าธรรมเนียมทางการเงินที่จ่ายให้ JICA รวมทั้งสิ้น ๓๔ เดือน ถึงปัจจุบันเป็นเงิน ๕๖.๘๖๕ ล้านบาท จะเห็นได้ว่า รฟท. สามารถรักษาประโยชน์ของทางราชการได้เป็นจำนวนมาก

๓.๓.๒ สัญญาที่ ๒ (งานก่อสร้างงานโยธา ทางยกระดับและสถานีช่วงบางซื่อ-รังสิต)

กำหนดยื่นซองเมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๕๓ ซึ่งมีผู้ยื่นซองประกวดราคา ๓ ราย คือ ๑) บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) ๒) กิจการร่วมค้า SU และ ๓) บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งจากการพิจารณาคุณสมบัติและข้อเสนอทางเทคนิคของผู้ยื่นซองประกวดราคาทั้ง ๓ ราย ปรากฏว่าทั้ง ๓ รายผ่านเกณฑ์ข้อกำหนดของงานสัญญาที่ ๒ แต่เนื่องจากผู้ยื่นซอง ๒ ราย มีคุณสมบัติทำสัญญาได้เพียงสัญญาเดียว จึงต้องรอผลการพิจารณาสัญญาที่ ๑ เสร็จได้ผู้ชนะการประกวดราคาก่อนจึงจะทำการเปิดซองข้อเสนอราคาต่อไปได้ ทั้งนี้ ในการเปิดซองข้อเสนอราคาของสัญญาที่ ๒ นี้ หากผู้ชนะประกวดราคาของสัญญาที่ ๑ มีสิทธิลงนามได้สัญญาเดียวก็จะถูกตัดสิทธิที่จะเปิดซองข้อเสนอราคาสัญญาที่ ๒ ขึ้นตอนต่อไปเมื่อ JICA ให้ความเห็นชอบสำหรับผู้ชนะการประกวดราคาของสัญญาที่ ๑ แล้ว รฟท. ก็ได้แจ้งให้ JICA ทราบแล้วว่าจะดำเนินการเปิดซองข้อเสนอด้านราคาสัญญาที่ ๒ ต่อไป

๓.๓.๓ สัญญาที่ ๓ (งานออกแบบจัดหาและติดตั้งระบบ E&M ช่วงบางซื่อ-รังสิต)

กำหนดยื่นซองประกวดราคาเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔ โดยมีผู้ยื่นซองประกวดราคา ๔ ราย คือ

ลำดับ	รายชื่อผู้ยื่นซองประกวดราคา	ลำดับ ลงทะเบียน	ลักษณะการ รวมกลุ่มผู้ยื่นซอง
๑	Mitsubishi-Hitachi-Sumitomo Corporation บริษัทผู้นำกลุ่ม : Sumitomo Corporation บริษัทร่วม : Mitsubishi Heavy Industries HutacgumKtd.	C๓-๐๑	กิจการร่วม (Consortium)
๒	SMCK Consortium บริษัทผู้นำกลุ่ม : Siemens Aktienesellschaft บริษัทร่วม : Siemens Limited Mitsubishi Corporation บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	C๓-๐๒	กิจการร่วม (Consortium)
๓	MIR Consortium บริษัทผู้นำกลุ่ม : Marubeni Corporation บริษัทร่วม : บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) Hyundai Rotem Company	C๓-๐๓	กิจการร่วม (Consortium)
๔	Samsung Consortium บริษัทผู้นำกลุ่ม : Samsung Engineering.Ltd. บริษัทร่วม : CSR Zhuzhuo Electric Locomotive, Co, Ltd. Sojitz Corporation Samsung SDS	C๓-๐๓	กิจการร่วม (Consortium)

ในการพิจารณาซองที่ ๑ ด้านคุณสมบัติของผู้ยื่นซองทั้ง ๓ ราย ขณะนี้ยังไม่ได้ข้อยุติ อยู่ในระหว่างการพิจารณาประเด็นทางกฎหมายที่เป็นรายละเอียด โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ยื่นซอง ๒ ราย ที่บุคคลคนเดียวกันเป็น Board of Director ของในบริษัทของกลุ่มผู้ยื่นซองทั้ง ๒ ราย

๔. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการฯ ที่เพิ่มขึ้นตามที่ รฟท. เสนอด้วยเหตุผลและความจำเป็นต่างๆ ดังนี้

๔.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ และเป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ ที่จะเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า ๑๐ สายทาง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มงานก่อสร้างได้ครบใน ๔ ปี ซึ่งเป็นโครงการสำคัญในการเชื่อมต่อโครงข่ายในแนวเหนือใต้ รองรับการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ปริมณฑลเพื่อเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และรองรับการให้บริการด้วยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟทางไกล และรถขนส่งสินค้า ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตามนโยบายการดำเนินงานของรัฐบาล

๔.๒ ความจำเป็นของโครงการฯ

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับ เพื่อแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างโครงข่ายทางรถไฟและถนนในกรุงเทพมหานคร และให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับระบบรถไฟทางไกลสายภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรวมการก่อสร้างสถานีรถไฟกลางบางซื่อ (สัญญาที่ ๑) ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟแห่งใหม่ของกรุงเทพเพื่อเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งบริเวณบางซื่อตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ทั้งนี้ สถานีรถไฟกลางบางซื่อยังเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิเลิชั่นที่ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธามีผลความคืบหน้าถึงร้อยละ ๙๙ ซึ่งจะเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเช่นกัน และให้บริการเป็นโครงข่ายหลักของระบบรถไฟทางไกลสายใต้ มาบรรจบรวมที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อแห่งนี้ ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จะลดจำนวนการเดินทางรถไฟเพื่อเข้าสู่สถานีรถไฟหัวลำโพง อันจะมีผลต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพตลอดแนวตั้งแต่ถนนสามเสน แยกยมราช อย่างยั่งยืนได้ระดับหนึ่ง ดังนั้นจึงเห็นสมควรมอบหมายให้ รฟท. ดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ สัญญาที่ ๑ ตามความพร้อมของโครงการและระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเร็วต่อไป

๔.๓ ความเหมาะสมของการปรับกรอบวงเงิน ให้เป็นราคาปัจจุบัน

เนื่องจากการประกวดราคาใช้เวลาตั้งแต่มีนาคม ๒๕๕๒ นำไปสู่การประกวดราคาในปี ๒๕๕๓ ซึ่งช้ากว่ากรอบเวลาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ซึ่ง รฟท. ได้ตรวจสอบราคาอย่างรอบคอบ โดยคณะกรรมการตรวจสอบราคาประเมินโครงการฯ ร่วมกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งเป็นสถาบันการศึกษาของรัฐ ดำเนินการตรวจสอบราคาค่าก่อสร้างของโครงการทั้ง ๓ สัญญา ตามฐานราคา ณ เวลาการประกวดราคา (ก่อนยื่นเอกสารประกวดราคา ๒๘ วัน : ราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๓) ซึ่งกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นว่าการดำเนินการดังกล่าว เป็นการรักษามูลประโยชน์ของรัฐ โดยสามารถปรับลดวงเงินจาก ๓๔,๖๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ บาท ซึ่งลดลงจำนวน ๔,๘๒๓,๐๒๖,๔๘๐.๐๐ บาท ดังตารางข้างท้ายนี้

รายการ	กรอบวงเงินเสนอ กรม. ๑๐ มี.ค. ๕๒ (รพท. เสนอ) (๑)	กรอบวงเงินในการ ประกวดราคา (คิด VAT สัดส่วนเงิน ในประเทศ ๙%) (๒)	รพท. เห็นชอบกรอบราคาปัจจุบัน ก่อนยื่นเอกสารประกวดราคา ๒๘ วัน (ราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๓)	
			กรอบวงเงิน (๓)	เพิ่มขึ้น (เทียบกับ (๒))
๑. สัญญาที่ ๑	๒๗,๓๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕	๙.๙๒%
๒. สัญญาที่ ๒	๑๙,๔๖๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๔๓,๐๘๒	๙.๙๕%
๓. สัญญาที่ ๓	๒๖,๒๗๒,๐๐๐,๐๐๐	๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๙๒๖,๗๖๓,๓๑๙	๘.๘๕%
รวม (๑-๓)	๗๓,๐๗๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๒,๑๐๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๘,๙๙๐,๔๖๕,๗๒๖	๙.๕๕%
๔. งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษา	๒,๓๖๖,๐๐๐,๐๐๐ *	๒,๓๔๘,๐๐๐,๐๐๐ **	๒,๓๓๔,๐๐๐,๐๐๐***	
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษา ICE	-	-	๑๕๕,๐๐๐,๐๐๐	
รวม (๑-๕)	๗๕,๕๔๘,๐๐๐,๐๐๐	๗๔,๕๖๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๑,๕๘๔,๔๖๕,๗๒๖	

หมายเหตุ : * ช่วงบางซื้อ-รังสิต คิดสัดส่วนเงินค่าจ้างที่ปรึกษา เป็นเงินบาทสมทบร้อยละ ๒๐

** ช่วงบางซื้อ-รังสิต คิดสัดส่วนเงินค่าจ้างที่ปรึกษา เป็นเงินบาทสมทบร้อยละ ๙

*** ช่วงบางซื้อ-รังสิต คิดสัดส่วนเงินค่าจ้างที่ปรึกษา JICA สนับสนุนเงินกู้ร้อยละ ๑๐๐ (ไม่ใช่เงินบาทสมทบ) ซึ่งเป็นสัดส่วนที่ JICA ยืนยันให้การสนับสนุนล่าสุด

อนึ่ง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ มีมติเห็นชอบให้ รพท. ดำเนินการ โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น ซึ่งต่อมาสำนักงานงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณและกระทรวงการคลังได้จัดหาแหล่งเงินกู้ และคำประกันเงินกู้เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการดังกล่าว ดังนั้น การปรับกรอบวงเงินค่าก่อสร้างโครงการฯ ครั้งนี้ จึงจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนแหล่งเงินสำหรับวงเงินค่าก่อสร้างจำนวน ๖,๐๓๗ ล้านบาทที่เพิ่มขึ้น โดยขอให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณให้ตามค่าใช้จ่ายจริงที่เพิ่มสูงขึ้น และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ และคำประกันเงินกู้ให้ต่อไป ทั้งนี้ รพท. ได้จัดทำข้อมูลเปรียบเทียบราคาวัสดุ ค่าแรง และค่าน้ำมัน ในแต่ละรายการ ระหว่างราคาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ (ราคาฐานเดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๑) กับราคาที่เสนอขอปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม (ราคาปัจจุบัน ก่อนยื่นเอกสารประกวดราคา ๒๘ วัน : ราคา ณ พฤศจิกายน ๒๕๕๓) ซึ่งมีระยะเวลาที่ผ่านมาประมาณ ๒ ปี เพื่อความชัดเจนประกอบการพิจารณาดังกล่าวในข้อ ๓.๒.๒.๒ แล้ว

๔.๔ การปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)

การขอปรับเพิ่มกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน ๑๕๕ ล้านบาท เป็นการเสนอขอเพิ่มเติมจากค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC: Project Management Consultant) และค่าจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้าง (CSC: Construction Supervision Consultant) ที่ รพท. ได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ เนื่องจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นระบบที่มีเทคโนโลยีสูง ซึ่งที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จะทำหน้าที่ตรวจสอบเรื่องความปลอดภัย

ตรวจสอบการออกแบบ และข้อกำหนดในการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานและถูกต้องตามหลักวิชาการ โดย รพท. ได้พิจารณากรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จากสัดส่วนร้อยละ ๑.๐ ของมูลค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๑๕,๕๓๔ ล้านบาท ตามที่เสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ซึ่งเป็นไปตามหลักการสากล และสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

๔.๕ การเสนอขออนุมัติกู้เงินภายในประเทศ เพื่อใช้ดำเนินโครงการ

เนื่องจากกรอบวงเงินที่เสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ พิจารณาภาษีมูลค่าเพิ่มจากเงินบาทสมทบร้อยละสิบของกรอบวงเงินค่าก่อสร้าง (วงเงินเดิมขอใช้เงินกู้จาก JICA ร้อยละแปดสิบ) แต่ในการประกวดราคาจริงกำหนดใช้เงินบาทสมทบร้อยละเก้าของกรอบวงเงินค่าก่อสร้างตามเงินที่กู้จาก JICA (ปัจจุบันขอใช้เงินกู้จาก JICA ร้อยละเก้าสิบเอ็ด) ซึ่งตามพระราชบัญญัติ รพท. พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟฟ้า จักต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน” ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณรองรับ และคณะกรรมการ รพท. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๕๕ ได้เห็นชอบให้ รพท. ดำเนินการกู้เงินภายในประเทศ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๔,๙๙๒ ล้านบาท และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๖,๘๒๙ ล้านบาทแล้ว จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ รพท. กู้เงิน ตามพระราชบัญญัติ รพท. ต่อไป

๕. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ให้สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๗-๙

๖. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๖.๑ เห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนของโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต เพิ่มขึ้นจากเดิม ๗๕,๕๔๘ ล้านบาท เป็น ๘๑,๕๘๕ ล้านบาท ตามตารางที่ปรากฏในข้อ ๔.๓

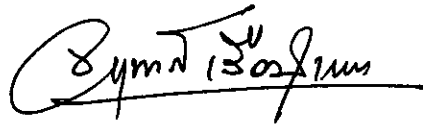
๖.๒ เห็นชอบให้ รพท. ดำเนินการกู้เงินภายในประเทศ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๔,๙๙๒ ล้านบาท และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๖,๘๒๙ ล้านบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟฟ้า จักต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน”

๖.๓ มอบหมายให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม และให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ และค้ำประกันเงินกู้ ภายใต้กรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นจำนวน ๖,๐๓๗ ล้านบาท ในข้อ ๔.๑ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการฯ

๖.๔ รับทราบสถานะการดำเนินการประกวดราคา โครงการฯ ในสัญญาที่ ๑-๓ ซึ่ง รฟท. จะได้เร่งรัดดำเนินการเพื่อให้มีการลงนามในสัญญาก่อสร้างต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่เสนอในข้อ ๖. ต่อไปด้วย
จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจารุพงศ์ เรืองสุวรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๔๐๒๗

โทรสาร ๐๒ ๒๑๕ ๑๕๖๙