



สวค. ๒1
วันที่ 14 ม.ค. 59
เวลา 15.15

ที่ คค (ปคร.) ๐๘๐๖.๔/๒0

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๐1 มกราคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง
ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๖๔๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๗๗๕/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘

๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๘๐๖.๒/๖๗๓๒๔ ลงวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

๕. Checklist นำเสนอเรื่องเข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม
สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต
และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี
ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมาย
กำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี และ มาตรา ๔ (๔) เรื่องที่ขอทบทวน
หรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศตาม (๖) ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี
(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ
คณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๑.๑.๑ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
(รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ-รังสิต
ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๒,๒๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง
๑๕ กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน ๑๓,๑๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑.๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการ
รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน ๕๙,๘๘๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท รวมระยะเวลา
ดำเนินการ ๔ ปี

/๑.๑.๓ มติ ...

๑.๑.๓ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุน ค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) บางซื่อ-รังสิต ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟท. จากเดิม ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ที่ได้อนุมัติไว้ในวงเงิน ๕๙,๘๘๗,๘๐๐,๐๐๐ บาท โดยให้มี กรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้น และให้กระทรวงการคลัง รับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการต่อไป ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปรับกรอบวงเงินลงทุนให้เป็นราคาปัจจุบันในวงเงิน ๗๕,๕๕๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑.๑.๔ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕ อนุมัติตามมติคณะกรรมการ กลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๔ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๕ รับทราบ สถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในสัญญาที่ ๑-๓ โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและ ศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน ๗๔,๗๙๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๑ เพิ่มขึ้นจากจำนวน ๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท โดยมอบหมายให้ รฟท. จัดทำรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินแยกเป็นรายการ ซึ่ง ครม. เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ได้รับทราบรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินสัญญาที่ ๑ ดังกล่าวแล้ว

๑.๑.๕ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรอง เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ ๓ (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๕ ในเรื่องการปรับกรอบวงเงิน ลงทุนด้านงานโยธาสถาของโครงการฯ ของสัญญาที่ ๒ (งานโยธาส่งมอบทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มขึ้นจาก จำนวน ๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็น ๒๑,๒๓๕,๔๔๐,๐๐๐ บาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาสถาในสัญญาที่ ๑ และ ๒ ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

๑.๑.๖ มติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียด และปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการ ขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน ๘,๑๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบวงเงินโครงการฯ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๑ จำนวน ๔,๓๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๒ จำนวน ๓,๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑.๒ สัญญาก่อสร้างโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต แบ่งเป็น ๓ สัญญา สถานะดำเนินงาน ดังนี้

๑.๒.๑ สัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง)

รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้างงานสัญญาที่ ๑ (งานโยธาส่งมอบ สถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๕๖ ในวงเงินค่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๙,๘๒๘,๔๕๙,๕๑๒ บาท ประกอบด้วย เงินกู้จากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) (ร้อยละ ๙๑) เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๖,๙๗๒,๖๑๘,๔๐๐ บาท และเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ (ร้อยละ ๙) เป็นเงินทั้งสิ้น ๒,๘๕๕,๘๔๑,๑๑๒ บาท

/โดยผู้รับจ้าง ...

โดยผู้รับจ้างเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ ระยะเวลาดำเนินการ ๑,๔๔๐ วัน ปัจจุบันมีความก้าวหน้า ณ เดือนตุลาคม ๒๕๕๘ อยู่ที่ร้อยละ ๓๓.๔๒

๑.๒.๒ สัญญาที่ ๒ (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต)

รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้าง งานสัญญาที่ ๒ (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๕๖ ในวงเงินค่าจ้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ เป็นเงินทั้งสิ้น ๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐ บาท ประกอบด้วย เงินกู้จาก JICA (ร้อยละ ๙๑) เป็นเงินทั้งสิ้น ๑๙,๒๐๓,๒๓๓,๖๒๗ บาท และเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ (ร้อยละ ๙) เป็นเงินทั้งสิ้น ๒,๐๓๒,๑๖๖,๓๗๔ บาท โดยผู้รับจ้างเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๖ ระยะเวลาดำเนินการ ๑,๔๔๐ วัน ปัจจุบันมีความก้าวหน้า ณ เดือนตุลาคม ๒๕๕๘ อยู่ที่ร้อยละ ๕๐.๕๐

๑.๒.๓ สัญญาที่ ๓ (งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า)

รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคาโดยวิธีประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) งานสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน

๑.๒.๔ สัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ

(Project Management and Independent Checking : PMC)

รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๕๖ ในวงเงินค่าจ้างทั้งสิ้น ๗๔๗,๕๐๔,๖๕๐ บาท และ ๒๑๑,๐๕๐,๐๐๐ บาท โดยเป็นการใช้เงินกู้จาก JICA ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเริ่มงานตั้งแต่วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ระยะเวลาดำเนินการ ๕๔.๕ เดือน

๑.๒.๕ สัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและควบคุมงานระบบ

รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและควบคุมงานระบบ ช่วงบางซื่อ-รังสิต และควบคุมงานระบบ ของช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๖ ในวงเงินค่าจ้างทั้งสิ้น ๑,๑๖๘,๔๓๓,๔๐๐ บาท และ ๖๗๖,๗๖๒,๕๐๐ บาท โดยเป็นการใช้เงินกู้จาก JICA ซึ่งกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเริ่มงานบริการที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๖ ระยะเวลาดำเนินการ ๔๘ เดือน

๑.๓ สรุปกรอบวงเงินโครงการ

สรุปกรอบวงเงินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามมติ คณะรัฐมนตรี และการลงนามสัญญาก่อสร้างของ รฟท. ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม. ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒	กรอบวงเงินการประกวดราคา (คิด VAT สัดส่วนเงินในประเทศ ร้อยละ ๙)	รฟท. ลงนาม สัญญาก่อสร้าง
๑. สัญญาที่ ๑ งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง - สถานีกลางบางซื่อ และสถานีจตุจักร - ศูนย์ซ่อมบำรุง ย่านจตุจักร - โครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ระยะทาง ๖.๒ กม.	๒๗,๓๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒ (กิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้รับจ้าง)

รายการ (ต่อ)	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม. ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒	กรอบวงเงินการประกวดราคา (คิด VAT: สัดส่วนเงินในประเทศ ร้อยละ ๙)	รฟท. ลงนาม สัญญาก่อสร้าง
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต - ก่อสร้าง ๘ สถานี : สถานีวัดเสมียนนารี (อนาคต) สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง สถานีหลักหก (อนาคต) และสถานีรังสิต - โครงสร้างทางวิ่งประมาณ ๒๐.๑๒ กม. (วัดเสมียนนารี-รังสิต) (ยกระดับ ๑๓ กม. /ระดับดิน ๗.๑๒ กม.)	๑๙,๔๖๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐ (บ. อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จก. (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างฯ)
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวน รถไฟฟ้า (ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน)	๒๖,๒๗๒,๐๐๐,๐๐๐	๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐	รฟท. อยู่ระหว่าง ประกวดราคา คัดเลือก
รวม (๑-๓)	๗๓,๐๗๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๒,๑๐๗,๐๐๐,๐๐๐	-
๔. งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษา	๒,๓๖๖,๐๐๐,๐๐๐	๒,๓๔๘,๐๐๐,๐๐๐	๒,๒๗๘,๒๘๘,๕๘๑
รวม (๑-๕)	๗๕,๕๔๘,๐๐๐,๐๐๐	๗๔,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐	-

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมมีความจำเป็นต้องเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ของ รฟท. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา เพื่อเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดให้การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟฟ้า จำต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน และเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่คณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบกับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบข้อบังคับ หรือประกาศ ซึ่งการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต มีกรอบวงเงินที่สูงกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑.๑ จึงต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

ปัจจุบันงานโครงสร้างโยธาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และงานสัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และงานสัญญาที่ ๒ (งานก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) ได้ดำเนินการมากกว่า ๒ ปีแล้ว โดยมีความก้าวหน้าของงานอยู่ที่ร้อยละ ๓๒.๐๓ และ ๔๘.๖๕ ตามลำดับ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ จึงจำเป็นที่จะต้องเร่งรัดงานสัญญาที่ ๓ (งานระบบรถไฟและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ครอบคลุมทั้งโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว สามารถเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองแก่ประชาชนจากบริเวณปริมณฑล เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองมีความพร้อมที่จะเชื่อมต่อกับระบบรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างสมบูรณ์ตามแผนแม่บท

๔. สารสำคัญ ข้อเท็จจริงและข้อกฎหมาย

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ปรากฏตามหนังสือที่ รฟท.๑/๑๖๔๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) และหนังสือที่ รฟท.๑/๑๗๗๕/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓) ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการ ปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) และจัดหาแหล่งเงินกู้เพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ซึ่งคณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนรวมที่เพิ่มขึ้นของโครงการฯ และกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ ที่เพิ่มขึ้น และคณะกรรมการ รฟท. ในคราวประชุมครั้งที่ ๑๗/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๘ มีมติรับทราบการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน และ JICA เห็นชอบวงเงินตามผลการเจรจาราคากับผู้เสนอราคาต่ำสุดแล้วตามที่ รฟท. เสนอ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๔.๑ การเจรจาต่อรองราคางานจากการปรับแบบโครงการ (ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘)

มติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่อนุมัติให้ รฟท. แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการ แบ่งเป็นสัญญาที่ ๑ เป็นเงินจำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท สัญญาที่ ๒ เป็นเงินจำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาท และสัญญาที่ ๓ เป็นเงินจำนวน ๔๗๓ ล้านบาท รฟท. ได้มีการเจรจาต่อรองราคางานเพิ่มเติมจากการปรับแบบฯ กับผู้รับจ้างงานสัญญาที่ ๑ จากจำนวน ๔,๓๑๕ ล้านบาท ลดลงเป็น ๔,๒๙๑.๔๑ ล้านบาท และสัญญาที่ ๒ จากจำนวน ๓,๓๕๒ ล้านบาท ลดลงเป็น ๓,๓๔๐.๕๐ ล้านบาท สำหรับสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท รฟท. จะได้ดำเนินการเจรจาต่อรองราคากับผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ ต่อไป และได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘ แล้ว โดยคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบกรอบวงเงินที่ได้เจรจาต่อรองดังกล่าว

๔.๒ การประกวดราคางานสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า)

รฟท. ได้ดำเนินการประกวดราคางานสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) โดยวิธีประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) ตั้งแต่เดือนกันยายน ๒๕๕๓ โดยมีผู้ยื่นเอกสารประกวดราคาฯ จำนวน ๔ ราย ได้แก่

- MHSC (ประกอบด้วย Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Hitachi Limited และ Sumitomo Corporation)
- SMCK Consortium (ประกอบด้วย Siemens Aktiengesellschaft, Siemens Ltd., Mitsubishi Corporation และ CH. Karnchang Public Co.,Ltd.)
- MIR Consortium (ประกอบด้วย Marubeni Corporation, Italian Thai Development Public Co.,Ltd. และ Hyundai Rotem Company)
- Samsung Consortium (ประกอบด้วย Samsung Engineering Co., Ltd., Samsung SDS Co., Ltd., CSR Zhuzhou Electric Locomotive Co., Ltd. และ Sojitz Corporation)

ซึ่ง รฟท. ได้พิจารณาและรายงานคณะกรรมการ รฟท. และ JICA พิจารณามาโดยลำดับดังนี้

๔.๒.๑ ในการพิจารณาเอกสารประกวดราคา ของที่ ๑ คุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติเฉพาะ (General and Particular Qualifications) มีปัญหาเรื่องการพิจารณาการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ความผิดเกี่ยวกับการฉ้อโกงของรัฐทำให้ต้องพิจารณาในรายละเอียดและหาหรือหน่วยงานด้านกฎหมาย ได้แก่ คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุ (กวพ.) คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามทุจริตแห่งชาติ (ปปช.) และสำนักกฎหมาย กระทรวงคมนาคม (สกม.คค.) โดยใช้เวลาดัง ๒ ปี จึงได้ข้อสรุป ดังนี้

๑) หน่วยงานทั้ง ๔ ข้างต้นพิจารณาประเด็นเกี่ยวกับการมีผลประโยชน์ร่วมกันของกลุ่มบริษัท MHSC และกลุ่มบริษัท SMCK ที่ รฟท. ได้หารือแล้วว่าไม่ใช่การพิจารณาประเด็นข้อกำหนดแต่อย่างใด ไม่อาจรับข้อหาดังกล่าวไว้พิจารณาได้ ต้องถือปฏิบัติตามเงื่อนไขของแหล่งเงินทุนรัฐบาลญี่ปุ่น (JICA) ซึ่ง JICA แจ้งว่าการมีการบริหารซ้ำกันของกลุ่มบริษัท MHSC และกลุ่มบริษัท SMCK ตามกฎหมายประเทศญี่ปุ่นนั้นสามารถดำเนินการได้ จากนั้นกลุ่มบริษัท MHSC และกลุ่มบริษัท SMCK ได้มีหนังสือยืนยันมา รฟท. เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๖ และ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ ตามลำดับว่า Outside Director ไม่มีอำนาจบริหาร ไม่ทราบข้อเสนอด้านราคาของโครงการฯ ไม่มีการประชุมเกี่ยวกับโครงการฯ ในการประชุมคณะกรรมการฯ ของบริษัท และหากข้อชี้แจงนี้ไม่เป็นความจริง กลุ่มบริษัทยินดีจะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดตามที่คณะกรรมการพิจารณาผลประกวดราคาฯ ได้แจ้งให้ยืนยันมา

๒) กลุ่มบริษัท Samsung Consortium ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๕ แจ้งไม่ประสงค์จะเข้าร่วมการแข่งขันต่อไปจึงไม่ขอต่อหลักประกันซอง

๓) คณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาฯ มีมติในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ให้กลุ่มบริษัท SMCK ไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณสมบัติทั่วไป เนื่องจากไม่สามารถชี้แจงเงินได้จากงานก่อสร้างที่เป็นผู้รับจ้างหลัก ในช่วงปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๒ ตามเงื่อนไขข้อกำหนดของ Instructions to Tenderers (ITT) ข้อ ๕.๒๐ และ Appendix E๓ (Details of Turnover) ได้

จึงมีเพียง ๒ กลุ่มบริษัทคือกลุ่มบริษัท MHSC และ MIR ที่ผ่านการพิจารณาคู่คุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติเฉพาะ (ของที่ ๑)

๔.๒.๒ คณะกรรมการ รฟท. มีมติเห็นชอบรายงานการพิจารณาทบทวนคุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติเฉพาะ (ของที่ ๑) ของสัญญาที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ โดยมีกลุ่มบริษัท MHSC (ประกอบด้วย Sumitomo Corporation, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. และ Hitachi Limited)

/และ MIR ...

และ MIR (ประกอบด้วย Marubeni Corporation, Italian Thai Development Public Company Limited และ Hyundai Rotem Company) ผ่านการพิจารณา ต่อมาเมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๕๗ JICA มีหนังสือแจ้งว่า Marubeni (หนึ่งในสมาชิกกลุ่มบริษัท MIR) ขาดคุณสมบัติในการเข้าร่วมประกวดราคาได้ตามเงื่อนไข JICA Section ๑.๐๖ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๕๗ ถึง วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๗ จึงเหลือ กลุ่ม MHSC ที่ผ่านการพิจารณาของที่ ๑ เมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๗ และ JICA แจ้งไม่ขัดข้องต่อการพิจารณาผลของที่ ๑ ของสัญญาที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๗ โดยให้เปิดซองที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค (Technical Proposal) ของกลุ่ม MHSC เพื่อพิจารณาต่อไป

๔.๒.๓ คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๗ เห็นชอบผลการประเมินของที่ ๒ ข้อเสนอด้านเทคนิค ซึ่งกลุ่มบริษัท MHSC ได้ผ่านการประเมินฯ และ JICA แจ้งไม่ขัดข้องต่อการพิจารณาผลของที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยให้ดำเนินการพิจารณาของที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา (Financial Proposal) ได้

๔.๒.๔ คณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาฯ ได้เปิดซองที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคาของกลุ่มบริษัท MHSC เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยเสนอราคา Bill A (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) และ Bill B (ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน) ในส่วนที่เป็นเงินไทยจำนวน ๑๒,๐๕๗,๐๙๐,๕๖๘ บาท และส่วนที่เป็นเงินต่างประเทศจำนวน ๑๑๘,๒๗๖,๓๗๔,๒๖๓ เยน คิดเป็นเงินไทยรวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๔๔,๔๓๘,๔๔๑,๔๘๔ บาท (ราคา ณ วันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ อัตราแลกเปลี่ยน ๐.๓๑๕๐๓๘ บาท/เยน) และได้รายงานเสนอ JICA พิจารณาให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๗ เพื่อเจรจาต่อรองราคา เนื่องจาก รฟท. เห็นว่าราคาที่กลุ่ม MHSC เสนอสูงกว่าราคาประเมินมาก โดยได้ขอความเห็นชอบในการชี้แจงและเจรจาต่อรองราคา ตาม Chapter ๒ : Guidelines for Procurement under Japanese ODA Loans, Section ๕.๐๓-Clarification or Alteration of Bids and Section ๕.๑๐ -Rejection of Bids ซึ่ง JICA แจ้งไม่ขัดข้องต่อการพิจารณาเจรจาต่อรองราคา เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๕๗ โดยให้ดำเนินการตาม Note ๒ Note ๔ และ Note ๕ ของ Section ๕.๑๐ Rejection of Bids of our Procurement Guidelines เพื่อเจรจาต่อรองราคากับกลุ่มบริษัท MHSC

๔.๒.๕ เพื่อให้ได้กรอบวงเงินงบประมาณที่จะใช้เป็นฐานในการเจรจาต่อรองราคาที่เหมาะสม ยุติธรรม คณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาฯ ได้สอบถามแนวทางการคำนวณราคากลาง (ราคาประเมิน : Engineering Estimates) ไปยังคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบราคากลางของโครงการไว้เมื่อ ๒ ปีก่อน ซึ่ง สจล. ได้แนะนำว่าราคาที่เคยตรวจสอบไว้เมื่อเทียบกับราคา ณ ปัจจุบันน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่สูงขึ้น เนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าแรงและอัตราเงินเฟ้อ ซึ่งจะส่งผลกระทบให้ราคาเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะค่าแรงขั้นต่ำที่ปรับเป็น ๓๐๐ บาท และอัตราเงินเฟ้อที่มีค่าเป็นบวกส่งผลให้ราคาวัสดุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี จึงควรพิจารณาควบคู่ไปกับราคาน้ำมันในช่วงปลายปี ๒๕๕๗ ซึ่งที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาได้พิจารณาปรับราคากลางตามคำแนะนำของ สจล. และทำให้อัตรากานสัญญาที่ ๓ เพิ่มขึ้นจากที่เคยเสนอคณะกรรมการรับทราบไว้เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ จำนวน ๒๗,๙๒๖,๗๖๓,๓๑๙ บาท เป็น ๓๐,๔๙๒,๗๒๒,๘๒๖ บาท (ราคาปัจจุบัน ณ ปี ๒๕๕๗) และเสนอคณะกรรมการ รฟท. รับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ก่อนนำไปพิจารณาเจรจาต่อรองราคาจนได้ข้อยุติ

๔.๒.๖ รฟท. ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองราคากับกลุ่มบริษัท MHSC รวม ๗ ครั้ง ซึ่งสรุปราคาที่กลุ่มบริษัท MHSC เสนอมาและราคาที่ปรับลดหลังการเจรจาต่อรองราคา ได้ดังนี้

รายการ	เงินบาท	เงินเยน	รวม (บาท)
๑. ราคาที่เสนอครั้งแรก ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔ และได้เปิดซองราคา ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗	๑๒,๐๕๗,๐๙๐,๕๖๘	๑๑๘,๒๗๖,๓๗๔,๒๖๓	๔๔,๔๓๘,๔๔๑,๔๘๔
๒. ปรับลดราคาครั้งที่ ๑ เมื่อ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘	๑๒,๒๘๒,๘๒๗,๗๕๖	๗๖,๘๔๙,๔๒๙,๓๓๔	๓๓,๓๒๒,๔๓๓,๙๗๐
๓. ปรับลดราคาครั้งที่ ๒ เมื่อ ๑๙ มีนาคม ๒๕๕๘	๑๒,๑๓๖,๓๕๙,๗๐๗	๗๖,๒๔๓,๕๑๙,๓๒๗	๓๓,๐๑๐,๐๘๑,๖๙๗
๔. ราคาปรับลดครั้งที่ ๓ เมื่อ ๒ เมษายน ๒๕๕๘	๑๒,๑๓๓,๖๗๔,๑๓๗	๗๕,๘๖๖,๓๐๖,๘๕๑	๓๒,๙๐๐,๑๒๔,๐๒๗
๕. ราคาปรับลดครั้งที่ ๔ เมื่อ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๘	๑๒,๑๓๓,๖๗๔,๑๓๗	๗๕,๕๒๔,๙๖๑,๙๕๐	๓๒,๘๑๐,๖๗๑,๖๔๔
๖. ราคาปรับลดครั้งที่ ๕ เมื่อ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๘	๑๒,๑๓๓,๐๐๐,๐๐๐	๗๕,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๓๒,๘๐๓,๑๖๓,๕๐๐
๗. ราคาปรับลดครั้งที่ ๖ เมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘	๑๒,๑๓๓,๐๐๐,๐๐๐	๗๕,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐	๓๒,๘๐๓,๑๖๓,๕๐๐
๘. ราคาปรับลดครั้งที่ ๗ เมื่อ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘	๑๒,๐๐๓,๔๙๐,๐๐๐	๗๔,๕๐๐,๔๕๐,๐๐๐	๓๒,๓๙๙,๙๔๙,๖๙๙

*อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ = ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน

๔.๒.๗ รฟท. ได้รายงานผลการเจรจาต่อรองราคาฯ ต่อคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ เพื่อขอรับความเห็นชอบในราคาที่กลุ่มบริษัท MHSC พิจารณาปรับลดครั้งสุดท้ายเป็นเงิน ๓๒,๓๙๙,๙๔๙,๖๙๙ บาท และขออนุมัติให้กลุ่มบริษัท MHSC ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดเป็นผู้ชนะการประกวดราคางานสัญญาที่ ๓ ซึ่งคณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้กลุ่มบริษัท MHSC ผู้เสนอราคาต่ำสุด เป็นผู้ชนะการประกวดราคาของงานสัญญาที่ ๓ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในวงเงิน ๓๒,๓๙๙,๙๔๙,๖๙๙ บาท

๔.๒.๘ รฟท. ได้รายงานผลการเจรจาต่อรองราคาฯ ต่อ JICA และ JICA ได้เห็นชอบวงเงินตามผลการเจรจาฯ กับผู้เสนอราคาต่ำสุด จำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๔๙,๖๙๙ บาท เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ ประกอบด้วยส่วนที่เป็นเงินไทยจำนวน ๑๒,๐๐๓,๔๙๐,๐๐๐ บาท และส่วนที่เป็นเงินต่างประเทศจำนวน ๗๔,๕๐๐,๔๕๐,๐๐๐ เยน (อัตราแลกเปลี่ยนวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๕๘ = ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน) ซึ่งทำให้กรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการ ณ ปัจจุบันเป็นดังนี้ หน่วย : บาท

รายการ	กรอบวงเงิน คค. เสนอ ครม. เมื่อ ๑๐ มี.ค. ๕๒	กรอบวงเงิน คค. เสนอ ครม. เมื่อ ๑๐ มี.ค. ๕๒ (คิด VAT เงินใน ประเทศ ร้อยละ ๙)	วงเงินตามสัญญา	วงเงินเพิ่มเติม จากการปรับแบบ	วงเงินโครงการ
โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต					
๑. สัญญาที่ ๑ งานโยธา	๒๗,๓๔๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒	๔,๒๙๑,๔๐๖,๐๐๐	๓๔,๑๑๘,๓๗๙,๕๑๒
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธา	๑๙,๔๖๑,๐๐๐,๐๐๐	๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐	๓,๓๔๐,๕๑๒,๕๐๕	๒๔,๕๗๕,๙๑๒,๕๐๕
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบ	๒๐,๑๑๙,๐๐๐,๐๐๐	๑๙,๕๐๓,๐๐๐,๐๐๐	๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓*	๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐	๒๗,๐๑๕,๗๐๖,๗๑๓
รวม (๑-๓)	๖๖,๙๒๔,๐๐๐,๐๐๐	๖๕,๙๕๔,๐๐๐,๐๐๐	๗๗,๖๐๕,๐๘๐,๒๒๕	๘,๑๐๔,๙๑๘,๕๐๕	๘๕,๗๐๙,๙๙๘,๗๓๐
๔. งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษา บริหารโครงการ	๒,๒๗๖,๐๐๐,๐๐๐	๒,๒๕๘,๐๐๐,๐๐๐	๘๑๑,๙๐๓,๙๑๙	-	๘๑๑,๙๐๓,๙๑๙
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง			๑,๓๗๖,๕๒๐,๙๕๐	-	๑,๓๗๖,๕๒๐,๙๕๐
รวม	๖๙,๓๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๖๘,๓๑๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๙,๘๙๓,๕๐๕,๐๙๔	๘,๑๐๔,๙๑๘,๕๐๕	๘๘,๐๐๓,๔๒๓,๕๙๙

รายการ (ต่อ)	กรอบวงเงิน คค. เสนอ กรม. เมื่อ ๑๐ มี.ค. ๕๖	กรอบวงเงิน คค. เสนอ กรม. เมื่อ ๑๐ มี.ค. ๕๖ (คิด VAT สัดส่วน เงินในประเทศ ร้อยละ ๙)	วงเงินตามสัญญา	วงเงินเพิ่มเติม จากการปรับแบบ	วงเงินโครงการ
โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน					
๑. สัญญางานระบบฯ	๖,๑๕๓,๐๐๐,๐๐๐	๖,๑๕๓,๐๐๐,๐๐๐	๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖**	-	๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง	๙๐,๐๐๐,๐๐๐	๙๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๙,๘๖๓,๗๑๒	-	๘๙,๘๖๓,๗๑๒
รวม	๖,๒๔๓,๐๐๐,๐๐๐	๖,๒๔๓,๐๐๐,๐๐๐	๕,๙๔๗,๑๕๖,๖๙๘	-	๕,๙๔๗,๑๕๖,๖๙๘
รวมวงเงินโครงการ	๗๕,๕๔๘,๐๐๐,๐๐๐	๗๕,๕๖๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๕,๘๔๕,๖๖๑,๗๙๒	-	๘๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗

หมายเหตุ: * วงเงินจากการเจรจาต่อรองราคางานระบบฯ จำนวนเงิน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท
ประกอบด้วยเงินบาท จำนวน ๑๐,๔๐๙,๘๑๕,๘๒๕ บาท และเงินเยนจำนวน ๕๘,๙๒๗,๑๒๒,๗๕๘ เยน
ใช้อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๔ มิ.ย. ๒๕๕๘ เท่ากับ ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน

** วงเงินจากการเจรจาต่อรองราคางานระบบฯ จำนวนเงิน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท
ประกอบด้วยเงินบาท จำนวน ๑,๕๙๓,๖๗๔,๑๗๕ บาท และเงินเยนจำนวน ๑๕,๕๗๓,๓๒๗,๒๔๒ เยน
ใช้อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๔ มิ.ย. ๒๕๕๘ เท่ากับ ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน

๔.๓ มติคณะกรรมการ รฟท. ที่เกี่ยวข้อง

(๑) คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ เห็นชอบรายงานการพิจารณาบททวนคุณสมบัติทั่วไป และคุณสมบัติเฉพาะ (ซองที่ ๑) ของสัญญาที่ ๓ โดยมีกลุ่มบริษัท MHSC และ MIR ผ่านการพิจารณา

(๒) คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๗ เห็นชอบผลการประเมินซองที่ ๒ (ข้อเสนอด้านเทคนิค) ซึ่งกลุ่มบริษัท MHSC ได้ผ่านการประเมินฯ และ JICA แจ้งไม่ขัดข้องต่อการพิจารณาผลซองที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยให้ดำเนินการพิจารณาซองที่ ๓ ข้อเสนอด้านราคา (Financial Proposal) ได้

(๓) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ รับทราบราคาประเมิน (Engineering Estimates) ของงานสัญญาที่ ๓ ของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีเคยรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ จำนวน ๒๗,๙๒๖.๘ ล้านบาท โดยที่ปรึกษาได้ปรับให้เป็นราคาปัจจุบัน ณ ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๓๐,๔๔๒.๗ ล้านบาท เนื่องจากการปรับปรุงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าแรงและอัตราเงินเฟ้อ ก่อนนำไปพิจารณาเจรจาต่อรองราคาจนได้ข้อยุติ

(๔) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้กลุ่มบริษัท MHSC ผู้เสนอราคาต่ำสุด เป็นผู้ชนะการประกวดราคาของงานสัญญาที่ ๓ โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในวงเงิน ๓๒,๔๐๐ ล้านบาท

(๕) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนรวมที่เพิ่มขึ้นของโครงการฯ เป็นจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท และกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ ที่เพิ่มขึ้นเป็น ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท และให้ รฟท. รายงาน คค. เพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

/ (๖) คณะกรรมการ ...

(๖) คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๘ รับทราบการแก้ไขการขออนุมัติ ปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จากเดิมจำนวน ๒๗,๐๑๕,๗๐๖,๗๑๓ บาท เป็นจำนวน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท โดยไม่รวมวงเงินของการแก้ไข แบบรายละเอียดของสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ และรับทราบการเห็นชอบวงเงินตามผลการเจรจาต่อรองฯ จาก JICA เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ แล้ว

๔.๔ ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่คณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี มาตรา ๔ (๘) การริเริ่ม โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่มีวงเงินตามที่ รัฐมนตรีกำหนด เว้นแต่โครงการลงทุนที่กำหนดในแผนงานที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหรือเห็นชอบ กับแผนงานนั้นแล้ว และมาตรา ๔ (๙) เรื่องที่ขอทบทวนหรือยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ระเบียบ ข้อบังคับ หรือประกาศ ซึ่งการขออนุมัติแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการ ระบบขนส่งมวลชนทางราง ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับ การเดินทางไฟประเภทต่างๆ จะมีกรอบวงเงินที่สูงกว่ากรอบวงเงินตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑.๑ จึงต้องนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณา

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

๕.๑ ความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตามมติ คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๓ และเป็นไปตามแนวทางการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนาดทาง ๑ เมตร ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ตามมติ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ โดยสามารถเชื่อมต่อโครงข่ายในแนวเหนือ-ใต้ รองรับการเดินทางของผู้โดยสารบริเวณพื้นที่ปริมณฑลเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน และรองรับการให้บริการ ด้วยระบบรถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟทางไกล และรถไฟขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๕.๒ ความจำเป็นของโครงการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เป็นโครงการที่รองรับการให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับระบบรถไฟทางไกล สายภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างทางรถไฟยกระดับในเขตเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาจุดติดขัดระหว่างโครงข่ายทางรถไฟและถนนในกรุงเทพมหานคร โดยรวมการก่อสร้างสถานีรถไฟ บางซื่อ ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟแห่งใหม่ของกรุงเทพ ลดจำนวนการเดินทางเพื่อเข้าสู่สถานีหัวลำโพง อันจะมีผลต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ได้ระดับหนึ่ง และสถานีรถไฟกลางบางซื่อจะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่สำคัญระหว่างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) กับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

/๕.๓ ความจำเป็น...

๕.๓ ความจำเป็นเร่งด่วนของงานสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า)

ปัจจุบันงานโครงสร้างโยธาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จ และงานสัญญาที่ ๑ (งานก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และงานสัญญาที่ ๒ (งานก่อสร้างทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) ได้ดำเนินการมากกว่า ๒ ปีแล้ว โดยมีความก้าวหน้าของงานอยู่ที่ร้อยละ ๓๒.๐๓ และ ๔๘.๖๕ ตามลำดับ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ จึงจำเป็นที่จะต้องเร่งรัดงานสัญญาที่ ๓ (งานระบบรถไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ครอบคลุมทั้งโครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต-บางซื่อ-ตลิ่งชัน ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว สามารถเปิดให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองแก่ประชาชนจากบริเวณปริมณฑล เข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองมีความพร้อมที่จะเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าทางไกล รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อย่างสมบูรณ์ตามแผนแม่บทฯ

๕.๔ ความเหมาะสมของการปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓

๕.๔.๑ จากผลการเจรจาต่อรองราคางานสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) ของโครงการ ช่วงบางซื่อ-รังสิต เกินกว่ากรอบวงเงินที่ได้รายงานคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ เป็นเงิน ๗,๐๓๙,๗๐๖,๗๑๓ บาท (๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ - ๑๙,๕๐๓,๐๐๐,๐๐๐) ส่วนวงเงินช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ต่ำกว่า กรอบวงเงินที่ได้รายงานคณะรัฐมนตรีไว้ในคราวเดียวกัน เป็นเงิน ๒๙๕,๗๐๗,๐๑๔ บาท (๖,๑๕๓,๕๗๐,๐๐๐ - ๕,๘๕๗,๘๖๒,๙๘๖) จึงต้องรายงานขอปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ ตามผลการประกวดราคา ทั้งนี้ เนื่องจากการประกวดราคาสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) โดยวิธีประกวดราคานานาชาติ (International Bidding) เริ่มตั้งแต่วันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๕๓ ซึ่งช้ากว่ากรอบเวลาที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ จนกระทั่ง เปิดซองประกวดราคาในปี ๒๕๕๗ ซึ่ง รฟท. ได้ตรวจสอบราคากายหลังการเปิดซองประกวดราคาอย่างรอบคอบ โดยคณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาฯ ได้สอบถามแนวทางการคำนวณราคาประเมิน (Engineering Estimates) จากคณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบ ราคากลางของโครงการไว้เมื่อปี ๒๕๕๕ ดำเนินการตรวจสอบราคางานสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) เทียบกับราคาดัชนี ปี ๒๕๕๗ น่าจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่สูงขึ้น เนื่องจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าแรงและอัตราเงินเฟ้อ ทำให้งานสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) เพิ่มขึ้นจากที่เคยเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบไว้เมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๕๖ จากจำนวน ๒๗,๙๒๖,๗๖๓,๓๑๙ บาท เป็น ๓๐,๔๙๒,๗๒๒,๘๒๖ บาท (ราคา ณ ปี ๒๕๕๗) และเสนอ คณะกรรมการ รฟท. รับทราบแล้วเมื่อวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ ก่อนนำไปพิจารณาเจรจาต่อรองราคา

๕.๔.๒ รฟท. ได้ดำเนินการเจรจาต่อรองราคากับกลุ่ม MHSC รวม ๗ ครั้ง จากราคาที่ เสนอครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔ และเปิดซองราคาเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ จำนวน ๔๔,๔๓๘,๔๔๑,๔๘๔ บาท จนต่อรองราคาล่าสุดท้ายเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ จำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท โดยลดลงเป็นจำนวน ๑๒,๐๓๘,๔๔๑,๗๘๕ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๗.๐๙

๕.๔.๓ ราคาจากการเจรจาต่อรองครั้งสุดท้ายจำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท สูงกว่าราคาประเมิน (Engineering Estimates) ตามที่ได้ปรับเป็นราคาปัจจุบัน ณ ปี ๒๕๕๗ จำนวน ๓๐,๔๙๒,๗๒๒,๘๒๖ บาท อยู่เป็นจำนวน ๑,๙๐๗,๒๗๖,๘๗๓ บาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๖.๒๕ อย่างไรก็ตาม มูลค่าดังกล่าวสูงกว่าราคาประเมินไม่เกินร้อยละ ๑๐ ตามระเบียบฯ รฟท. ว่าด้วยการจ้าง พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๒๑ (๒) และ รฟท. ได้เสนอต่อคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๘ และมีมติอนุมัติผู้ชนะ การประกวดราคาของงานสัญญาที่ ๓ และคณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบ กรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ ที่เพิ่มขึ้นเป็น ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท แล้ว

ทั้งนี้ คณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๘ รับทราบการแก้ไขการขออนุมัติ ปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จากเดิม ๒๗,๐๑๕,๗๐๖,๗๑๓ บาท เป็น ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท โดยไม่รวมวงเงินของการแก้ไขแบบรายละเอียด ของสัญญาที่ ๓ จำนวน ๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ซึ่ง รฟท. จะ ดำเนินการเจรจาราคากับผู้รับจ้างงานสัญญาที่ ๓ ในภายหลัง

๕.๔.๔ JICA เห็นชอบวงเงินตามผลการเจรจาต่อรองราคากับผู้เสนอราคาต่ำสุด จำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท เมื่อวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๕๘ ประกอบด้วยส่วนที่เป็นเงินไทยจำนวน ๑๒,๐๐๓,๔๙๐,๐๐๐ บาท และส่วนที่เป็นเงินต่างประเทศจำนวน ๗๔,๕๐๐,๕๐๐,๐๐๐ เยน (อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๘ = ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน) แล้ว จึงเห็นสมควรปรับเพิ่มเติมกรอบวงเงิน เป็นดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	ช่วงบางซื่อ - รังสิต	ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน	รวม
ค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	๒๒,๑๙๖,๓๐๓,๙๖๑	๓,๔๖๗,๔๐๕,๔๔๓	๒๕,๖๖๓,๗๐๙,๔๐๔
ค่าตู้รถไฟฟ้า	๔,๓๔๖,๔๐๒,๗๕๒	๒,๓๓๕,๕๔๔,๓๗๑	๖,๖๘๑,๙๔๗,๑๒๓
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	-	๕๕,๓๔๓,๑๗๒	๕๕,๓๔๓,๑๗๒
รวม	๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓	๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖	๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙
กรอบวงเงิน ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๐ มี.ค. ๕๒	๑๙,๕๐๓,๐๐๐,๐๐๐	๖,๑๕๓,๐๐๐,๐๐๐	๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐
เพิ่มขึ้น (ลดลง)	+ ๗,๐๓๙,๗๐๖,๗๑๓	- ๒๙๕,๗๐๗,๐๑๔	+ ๖,๗๔๓,๙๙๙,๖๙๙

๕.๕ ความเหมาะสมของการปรับกรอบวงเงินโครงการ

จากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ที่เคยอนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ในวงเงิน ๗๕,๕๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ต่อมาคณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๕๕ อนุมัติการปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๑ เป็นจำนวน ๒๙,๘๒๘,๒๕๙,๓๒๕ บาท และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ มกราคม ๒๕๕๖ อนุมัติปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๒ เป็นจำนวน ๒๑,๒๓๕,๔๔๓,๐๘๒ บาท และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม ทั้ง ๓ สัญญา กรอบวงเงินรวม ๘,๑๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท รฟท. ได้มีการเจรจาต่อรองราคางานเพิ่มเติมจากการปรับแบบโครงการฯ ในสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ และลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘) โดยสามารถปรับลดวงเงินจาก ๔,๓๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท เหลือ ๔,๒๙๑,๔๐๖,๐๐๐ บาท ในสัญญาที่ ๑ และปรับลดจาก ๓,๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท เหลือ ๓,๓๔๐,๕๑๒,๕๐๕ บาท ในสัญญาที่ ๒ ในขณะที่การขอปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ ๓ เป็นไปตามที่ รฟท. พิจารณาอย่างรอบคอบเหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบของ รฟท. ที่เกี่ยวข้องแล้ว ตามข้อ ๖.๔ โดยคณะกรรมการ รฟท. มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบกรอบวงเงินลงทุนรวมที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท ดังนั้น ทำให้กรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการ เป็นดังนี้

/รายการ...

รายการ	(๑) กรอบวงเงิน คค. เสนอ ครม. เมื่อ ๑๐ มี.ค. ๕๒	(๒) วงเงิน รฟท. ลงนามสัญญา	(๓) วงเงินเพิ่มเติมจากการ ปรับแบบ	(๔) วงเงินโครงการ (๒) + (๓)
โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต				
๑. สัญญาที่ ๑ งานโยธา (ลงนามในสัญญาแล้ว)	๒๗,๑๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๒๙,๘๒๖,๙๗๓,๕๑๒	๔,๒๙๑,๔๐๖,๐๐๐***	๓๔,๑๑๘,๓๗๙,๕๑๒
๒. สัญญาที่ ๒ งานโยธา (ลงนามในสัญญาแล้ว)	๑๙,๓๑๔,๐๐๐,๐๐๐	๒๑,๒๓๕,๔๐๐,๐๐๐	๓,๓๔๐,๕๑๒,๕๐๕***	๒๔,๕๗๕,๙๑๒,๕๐๕
๓. สัญญาที่ ๓ งานระบบฯ	๑๙,๕๐๓,๐๐๐,๐๐๐	๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓*	๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐****	๒๗,๐๑๕,๗๐๖,๗๑๓
รวม (๑-๓)	๖๕,๙๕๔,๐๐๐,๐๐๐	๗๖,๖๐๕,๐๘๐,๒๒๕	๘,๑๐๔,๙๑๘,๕๐๕	๘๔,๗๐๙,๙๙๘,๗๓๐
๔. งานรื้อย้าย	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐	-	๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐
๕. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ (ลงนามในสัญญาแล้ว)	๒,๒๗๖,๐๐๐,๐๐๐	๘๑๑,๙๐๓,๙๑๙	-	๘๑๑,๙๐๓,๙๑๙
๖. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ก่อสร้าง (ลงนามในสัญญาแล้ว)		๑,๓๗๖,๕๒๐,๙๕๐	-	๑,๓๗๖,๕๒๐,๙๕๐
รวม	๖๘,๓๓๗,๐๐๐,๐๐๐	๗๙,๘๘๘,๕๐๕,๐๙๔	๘,๑๐๔,๙๑๘,๕๐๕	๘๘,๐๐๓,๔๒๓,๕๙๙
โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – คลิ่งชัน				
๑. สัญญางานระบบฯ	๖,๑๕๓,๐๐๐,๐๐๐	๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖**	-	๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖
๒. ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน ก่อสร้าง (ลงนามในสัญญาแล้ว)	๙๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๙,๘๖๓,๗๑๒	-	๘๙,๘๖๓,๗๑๒
รวม	๖,๒๔๓,๐๐๐,๐๐๐	๕,๙๔๗,๐๕๖,๖๙๘	-	๕,๙๔๗,๐๕๖,๖๙๘
รวมวงเงินโครงการ	๗๔,๕๖๐,๐๐๐,๐๐๐	๘๕,๘๔๕,๖๖๑,๗๙๒	-	๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗

หมายเหตุ : * วงเงินจากการเจรจาต่อรองราคางานระบบฯ จำนวนเงิน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท

ประกอบด้วยเงินบาท จำนวน ๑๐,๔๐๙,๘๑๕,๘๒ บาท และเงินเยนจำนวน ๕๘,๙๒๗,๑๒๒,๗๕๘ เยน

ใช้อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๔ มี.ย. ๒๕๕๘ เท่ากับ ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน

** วงเงินจากการเจรจาต่อรองราคางานระบบฯ จำนวนเงิน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท

ประกอบด้วยเงินบาท จำนวน ๑,๕๙๓,๖๗๔,๑๗๕ บาท และเงินเยนจำนวน ๑๕,๕๗๓,๓๒๗,๒๔๒ เยน

ใช้อัตราแลกเปลี่ยน วันที่ ๔ มี.ย. ๒๕๕๘ เท่ากับ ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน

*** วงเงินจากการเจรจาต่อรองราคางานการปรับแบบรายละเอียด และลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญา (Supplementary Agreement) เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๘

**** กรอบวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากการปรับแบบรายละเอียด ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
ซึ่ง รฟท. ยังไม่ได้เจรจาราคากับผู้รับจ้างงานสัญญาที่ ๓

๕.๖ การเสนอขออนุมัติกู้เงินภายในประเทศ เพื่อใช้ในงานสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-คลิ่งชัน

มติ ครม. เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ ได้อนุมัติงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-คลิ่งชัน ให้ใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศมาดำเนินการ และพระราชบัญญัติ รฟท. พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดว่า “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท รฟท. จักต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน” ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณรองรับ และคณะกรรมการ

/ในการประชุม...

ในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบฯ) ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท และเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการกู้เงินภายในประเทศแล้ว จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงิน ตามพระราชบัญญัติ รฟท. ต่อไป

๕.๗ แหล่งเงินดำเนินโครงการ

ให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้ ตามวงเงินค่าก่อสร้างที่ปรับปรุงใหม่ ภายใต้กรอบวงเงินรวม ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท โดยเป็นงานต่อเนื่องจากโครงการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ในส่วนเงินค่าจ้างของโครงการฯ ที่ใช้เงินกู้มาดำเนินโครงการ จึงอาจเสนอพิจารณาขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการในส่วนที่ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ได้

๕.๘ รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ)

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) และ รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำรายงานเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) รับทราบต่อไป

๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องสำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติโครงการและงบประมาณ โดยมีหนังสือถามความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และขอให้ส่งความเห็นกลับมายังกระทรวงคมนาคมโดยตรงภายใน ๒ สัปดาห์ ตามกรอบระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีกำหนด เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔

๗. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๗.๑ อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกรอบวงเงินโครงการรวมจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท ตามที่ รฟท. เสนอ โดยเป็นกรอบวงเงินที่ครอบคลุมงานปรับแบบรายละเอียดตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ ไว้แล้ว และมอบหมายให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินโครงการตามขั้นตอนต่อไป

๗.๒ อนุมัติปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เพิ่มเติมจำนวน ๖,๗๔๓,๙๙๙,๖๙๙ บาท จากเดิมจำนวน ๒๕,๖๕๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท เป็นจำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท ประกอบด้วยงานระบบฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท จากแหล่งเงินกู้ JICA และงานระบบฯ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท จากแหล่งเงินกู้ภายในประเทศ

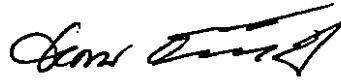
๗.๓ อนุมัติแหล่งเงินโครงการฯ ดังนี้

๑) ให้ รพท. ดำเนินการกู้เงินภายในประเทศ สำหรับสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในกรอบวงเงินจำนวน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท ตามความจำเป็นและเหมาะสม ตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง

๒) ให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม และค้ำประกันเงินกู้สำหรับสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรี เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง
โทร. ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๓๐๓๐
โทรสาร ๐ ๒๒๑๖ ๗๓๙๓