

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๒/๓๐๙



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ส25116 ล.กคก

วันที่ 316 ส.ก. 2560

รับที่ : 511630/60 กคก

เวลา 15.15

วันที่ : 28 ส.ค. 60 เวลา : 15:05

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐

เรื่อง ขอความเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบเสนอคณะรัฐมนตรี
๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ.๑/๑๕๔๑/๒๕๖๐
ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๐
๓. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๙๕๘๗
ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ.๑/๑๕๔๘/๒๕๖๐
ลงวันที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๐
๕. สำเนาร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) พร้อมภาคผนวก
๖. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่ต้องนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ที่กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑.ความเป็นมา

๑.๑ หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๓๐/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจ้างรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้ก้าวหน้าทันสมัยและสอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ของประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งทางรางซึ่งร่วมกับโครงการรถไฟความเร็วสูงตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาล

แห่ง...

แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้ การกำหนดค่าจ้างและเงื่อนไขอื่นในการทำสัญญาจ้างให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโดยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และผลการประชุมของคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา

๑.๒ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้พิจารณาเห็นว่าโครงการนี้เป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia-Laos-Myanmar-Vietnam) และประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ (เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีนและสาธารณรัฐอินเดีย) ซึ่งจะสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาคตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนจะเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนตามนโยบาย One Belt , One Road ซึ่งมีความสำคัญในด้านภูมิรัฐศาสตร์โลก (Geopolitics) และมีผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งสร้างศักยภาพและโอกาสใหม่ทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งหากประเทศไทยไม่ดำเนินโครงการดังกล่าวจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยเฉพาะการสูญเสียโอกาสในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Logistics Hub) นอกจากนี้ การดำเนินโครงการดังกล่าวจะสนับสนุนการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจโดยรอบเส้นทาง อันจะนำไปสู่การยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศในกลุ่มประเทศรายได้สูง (High Income) และการกระจายความเจริญอย่างทั่วถึงและลดความเหลื่อมล้ำในภาพรวม ซึ่งเป็นเป้าหมายที่สำคัญของคณะรักษาความสงบแห่งชาติและรัฐบาลตามร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) อีกทั้งยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการสนับสนุนการขับเคลื่อนนโยบายการพัฒนาประเทศในระยะยาวและสอดคล้องกับการดำเนินนโยบายของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมาตลอดจนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC)

ทั้งนี้ เพื่อให้สาธารณชนเกิดความเข้าใจที่ถูกต้องกับความเป็นจริง คณะรัฐมนตรีจึงเห็นควรให้ปรับชื่อโครงการให้ชัดเจนและเหมาะสม เป็น “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)” และมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการและประสิทธิภาพรวมถึงความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการและการใช้ทรัพยากรของรัฐ และให้นำหลักเกณฑ์ วิธีการ และแนวทางในการใช้ระบบข้อตกลงคุณธรรม (Integrity Pact) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๘ มาใช้กับการดำเนินการโครงการดังกล่าวด้วย สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ คณะรัฐมนตรีมีมติให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณ โดยเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินได้ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ มาตรา ๓๙ (๔) ในกรณีที่ใช้เงินกู้ดำเนินการ

๑.๓ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ปรับชื่อโครงการ จากเดิม “โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)” เป็น “โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)”

ตามที่...

ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสนอเพิ่มเติม และเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในวงเงินค่าจ้าง ๑,๗๐๖.๗๗๑ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ได้รับความเห็นของกระทรวงการต่างประเทศ สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปดำเนินการต่อไปด้วย ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดการดำเนินการตามเงื่อนไขที่สำคัญตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) โดยเฉพาะกรณีการจัดตั้งองค์กรพิเศษ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินโครงการที่กำหนดไว้

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

โดยที่คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ข้อ ๔ วรรคหนึ่ง และข้อ ๔ วรรคสาม กำหนดว่า เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำร่างสัญญาจ้างตามข้อ ๒ วรรคสาม (ในที่นี้คือสัญญา ๒.๒ งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา) เสร็จแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งข้อตกลงการจ้างและร่างสัญญาจ้างให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเห็นชอบ ก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา เมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาจ้างเสร็จแล้วให้กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างต่อไป ซึ่งสำนักงานอัยการสูงสุดได้ตรวจพิจารณาร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดไปดำเนินการแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างสัญญาจ้างตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ดังกล่าวข้างต้น

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ในข้อ ๒ วรรคสาม กำหนดไว้ว่า ในการกำหนดมูลค่าโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้างและเงื่อนไขในการทำสัญญาจ้าง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และการผลประชุมของคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่คำสั่งมีผลใช้บังคับ ทั้งนี้ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถลงนามในสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ประมาณต้นเดือนกันยายน ๒๕๖๐ จึงเห็นสมควรนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๐

๔. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

๔.๑ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ข้อ ๒ วรรคหนึ่ง ระบุว่าให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสิทธิภาพตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ – นครราชสีมา ในงานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา และข้อ ๒ วรรคสาม ระบุว่าในการกำหนดมูลค่าโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพ – นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้าง และเงื่อนไขอื่นในการจัดทำสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องและผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา ทั้งนี้ ให้วงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ถือเป็นราคากลางตามมาตรา ๑๐๓/๗ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๕๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔

นอกจากนี้ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติดังกล่าว ข้อ ๔ ได้ระบุว่า เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดทำร่างสัญญาจ้างตามข้อ ๒ วรรคสามเสร็จแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งข้อตกลงการจ้างและร่างสัญญาจ้างให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเห็นชอบ ก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาจ้าง เสร็จแล้วให้กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๔.๒ ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ โดยมีกรอบวงเงินของสัญญา ๒.๒ สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธา (จ้างฝ่ายเงินควบคุมการก่อสร้างงานโยธา) เป็นเงินจำนวน ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท

๔.๓ คณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ได้มีการประชุมครั้งที่ ๒๐ ระหว่างวันที่ ๑๕ – ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๐ และมีมติเห็นชอบในกรอบวงเงินของการจ้างตามสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง จำนวน ๓,๕๐๐ ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากกรอบวงเงินสัญญา ๒.๒ ที่คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ทั้งนี้ เนื่องจากมีการเพิ่มเนื้อหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง ซึ่งในการประมาณการครั้งแรกนั้นได้แยกรายการค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างออกจากเนื้อหาสัญญา ๒.๒ ในทางปฏิบัติแล้วรายการดังกล่าวจะต้องอยู่รวมในสัญญา ๒.๒ นอกจากนี้ยังมีการพิจารณาปรับขอบเขตของงานในการบริหารจัดการบางส่วนเพื่อให้สอดคล้องกับสัญญามาตรฐานการควบคุมงาน โดยคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน ได้เห็นสมควรปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินสัญญา ๒.๒ จากเดิม ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท เป็น ๓,๕๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๓ ของวงเงินการก่อสร้างงานโยธาที่มีวงเงินรวม ๑๑๙,๑๖๓.๘๘ ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการกำหนดอัตราค่าจ้างที่ปรึกษาของกระทรวงการคลังที่กำหนดว่า “งานระบบราง ขั้นตอนงานบริหารและควบคุมการก่อสร้างขนาดใหญ่ (มากกว่า ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท) ของโครงการรถไฟฟ้า/รถไฟความเร็วสูง อยู่ระหว่างร้อยละ ๓.๕ – ๔.๕ ของมูลค่าการก่อสร้าง”

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการปรับแก้ค่าใช้จ่ายจากรายการในส่วนอื่น โดยไม่เกิดผลกระทบต่อวงเงินรวมของโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ เป็นเงิน จำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท ซึ่งคณะทำงานฝ่ายไทยและฝ่ายจีนได้ร่วมกันพิจารณารายละเอียดค่าใช้จ่าย ในแต่ละรายการใหม่ และสรุปว่ารายการที่จะสามารถปรับแก้ค่าใช้จ่ายมาเพิ่มให้สัญญา ๒.๒ และมีผลกระทบ น้อยที่สุด จะประกอบด้วย

- วงเงินของสัญญา ๒.๑ ที่ต่ำกว่าราคากลาง ^๑	๑๑๘.๐๖ ล้านบาท
(๑,๘๒๔.๘๔ - ๑,๗๐๖.๗๘)	
- ค่าใช้จ่ายด้านเครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงาน ^๒	๗๐.๖๖ ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง ^๓	๑,๑๗๙.๑๔ ล้านบาท
- ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย ^๔	๔๘๓.๐๖ ล้านบาท
รวม	๑,๘๕๐.๙๒ ล้านบาท

- หมายเหตุ :
๑. วงเงินสัญญา ๒.๑ ตกลงกันได้ทีราค่า ๑,๗๐๖.๗๘ ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าราคากลางที่กำหนดไว้ ๑,๘๒๔.๘๔ ล้านบาท จึงมีวงเงินเหลือจำนวน ๑๑๘.๐๖ ล้านบาท
 ๒. ค่าใช้จ่ายด้านเครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงานจำนวน ๗๐.๖๖ ล้านบาท เป็นการประมาณการเผื่อไว้ ในกรณีตั้งบริษัท SPV มาดำเนินการ แต่ปัจจุบันรูปแบบการดำเนินการได้เปลี่ยนไปตามมติคณะรัฐมนตรี จึงไม่มีความจำเป็นต้องใช้วงเงินรายการนี้
 ๓. ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างงานโยธาจำนวน ๑,๑๗๙.๑๔ ล้านบาท เป็นวงเงินที่ได้แยก ออกจากรายการค่าที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างในการทำประมาณการครั้งแรก และนำไปรวมอยู่ ในรายการสัญญา ๑ งานโยธา จึงสามารถนำมารวมกับมูลค่าของสัญญาได้ เนื่องจากในทางปฏิบัติ ทั้ง ๒ รายการ ควรจะอยู่รวมกันเพราะเป็นความรับผิดชอบของที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง
 ๔. ส่วนที่เหลือจำนวน ๔๘๓.๐๖ ล้านบาท จะนำมาจากรายการค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทย ประกอบด้วยค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (Project Management Consultant หรือ PMC) และค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (Construction Supervision Consultant หรือ CSC) ระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากรที่กำหนดไว้รวม ๑,๗๑๖.๓๙ ล้านบาท เนื่องจากขอบเขตงานในสัญญา ๒.๓ จะมีลักษณะเป็นการจ้างฝ่ายจีนแบบ Engineering Procurement and Construction หรือ EPC เพราะเป็นการใช้เทคโนโลยีของจีนที่ฝ่ายจีนจะเป็น ผู้ออกแบบ จัดหา และก่อสร้างเอง ดังนั้นจึงสามารถลดค่าใช้จ่ายในรายการนี้บางส่วนลงได้โดยไม่ต้อง ลดขอบเขตงานเดิมที่กำหนดไว้
 ๕. เมื่อรวมค่าใช้จ่ายที่ปรับแก้จากรายการอื่นตามหมายเหตุข้อ ๑ - ๔ จำนวน ๑,๘๕๐.๙๒ ล้านบาท กับวงเงินอนุมัติเดิม จำนวน ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท จะทำให้วงเงินสัญญา ๒.๒ ที่จะขอปรับใหม่เป็น จำนวนทั้งสิ้น ๓,๕๐๐ ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบมูลค่ากรอบวงเงินลงทุนโครงการจากที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เมื่อวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กับรายละเอียดกรอบวงเงินที่จะขอปรับใหม่สามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดกรอบวงเงินโครงการที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้และที่ขอปรับใหม่ในครั้งนี้

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	รายการ	กรอบวงเงินที่ ครม. อนุมัติ เมื่อ ๑๑ ก.ค.๖๐	กรอบวงเงิน ที่ขอปรับใหม่ในครั้งนี้	ส่วนต่าง
๑	ค่าร้อยละและเวนคืน	๑๓,๐๖๙.๖๐	๑๓,๐๖๙.๖๐	-
๒	สัญญา ๑ งานโยธา *	๑๑๙,๑๖๓.๘๘	๑๑๗,๙๑๔.๐๘	-๑,๒๔๙.๘๐
๓	สัญญา ๒ ประกอบด้วย	๔๓,๗๔๘.๖๙	๔๔,๙๙๘.๔๙	+๑,๒๔๙.๘๐

ลำดับ	รายการ	กรอบวงเงินที่ ครม. อนุมัติ เมื่อ ๑๑ ก.ค.๖๐	กรอบวงเงิน ที่ขอปรับเปลี่ยนในครั้งนี	ส่วนต่าง
	(๑) สัญญา ๒.๑ สัญญาการสำรวจ และออกแบบรายละเอียดงานโยธา	๑,๘๒๔.๘๔	๑,๗๐๖.๗๘	-๑๑๘.๐๖
	(๒) สัญญา ๒.๒ สัญญาควบคุมการ ก่อสร้างงานโยธา (จ้างฝ่ายจีน ควบคุมการก่อสร้างงานโยธา)	๑,๖๔๙.๐๘	๓,๕๐๐.๐๐	+๑,๘๕๐.๙๒
	(๓) สัญญา ๒.๓ งานวางราง งาน ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมทั้ง จัดหาขบวนรถและฝักอบรมบุคลากร	๓๘,๕๕๘.๓๘	๓๘,๕๕๘.๓๘	-
	(๔) ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของ ฝ่ายไทย	๑,๗๑๖.๓๙	๑,๒๓๓.๓๓	-๔๘๓.๐๖
๔	ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency)	๓,๔๓๐.๐๔	๓,๔๓๐.๐๔	-
รวมมูลค่ากรอบวงเงินลงทุนโครงการ		๑๗๙,๔๑๒.๒๑	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	-

หมายเหตุ : * ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายด้านเครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงานจำนวน ๗๐.๖๖ ล้านบาท ที่หมดความจำเป็น และ ค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างจำนวน ๑,๑๗๙.๑๔ ล้านบาท ซึ่งในการประมาณการครั้งแรกที่ได้แยกรายการนี้ ออกจากค่าที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง รวม ๑,๒๔๙.๘๐ ล้านบาท

ดังนั้น เพื่อให้สามารถเริ่มต้นดำเนินการก่อสร้างระยะแรกได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้จึงมีความจำเป็นจะต้องรายงานขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในการปรับวงเงินของสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงาน การก่อสร้าง จากที่อนุมัติไว้เดิมเป็นเงินจำนวน ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท เป็น ๓,๕๐๐ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น ๑,๘๕๐.๙๒ ล้านบาท โดยวิธีการเกลี่ยวงเงินจากรายการอื่นของโครงการ ตามรายละเอียดในตารางเปรียบเทียบ ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งจะเป็นการปรับลดวงเงินสัญญา ๑ งานโยธาลงเป็นเงินจำนวน ๑,๒๔๙.๘๐ ล้านบาท ประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายด้านเครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงานจำนวน ๗๐.๖๖ ล้านบาท ที่หมดความจำเป็น และรายการค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างจำนวน ๑,๑๗๙.๑๔ ล้านบาท ควรจะรวมอยู่ในสัญญา ๒.๒ ตั้งแต่ต้น ปรับลดวงเงินสัญญา ๒.๑ ลงเป็นเงินจำนวน ๑๑๘.๐๖ ล้านบาท เพื่อให้เป็นตามที่ตกลงกันจริง และปรับลดวงเงินค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยลงเป็นเงินจำนวน ๔๘๓.๐๖ ล้านบาท เนื่องจากการจ้าง แบบ EPC ที่จีนจะเป็นผู้ออกแบบ จัดหา และก่อสร้างเอง ซึ่งจะไม่มีผลกระทบต่อวงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท และขอบเขตงานของโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิม

๔.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเจรจาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อดำเนินการโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ในงานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้าง พื้นฐานด้านโยธา ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ โดยกำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับการยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำ ร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง และเสนอร่างสัญญาดังกล่าวให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เห็นชอบ และผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุดแล้ว

๔.๕ ร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) เป็นสัญญาจ้างฝ่ายจีนมาเป็นที่ปรึกษาในการควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธาที่ฝ่ายไทยเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อเป็นการรับรองว่าการก่อสร้างงานโยธาของฝ่ายไทยนั้นเป็นไปตามมาตรฐานการก่อสร้างงานโยธาสำหรับรถไฟความเร็วสูงของจีนที่ฝ่ายจีนได้ออกแบบไว้ตามสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด ซึ่งมีความจำเป็นต้องลงนามทั้งในสัญญา ๒.๑ และ ๒.๒ จึงจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ โดยสาระสำคัญของร่างสัญญา ๒.๒ มีดังนี้

(๑) สัญญา ๒.๒ มีมูลค่าของสัญญา ๓,๕๐๐ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) โดยมีระยะเวลาเริ่มต้นของสัญญาพร้อมกับการเริ่มต้นของสัญญาการก่อสร้าง ช่วงที่ ๑ และมีระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา ๔๖ เดือน

(๒) เงื่อนไขของสัญญา ๒.๒ แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ

(๒.๑) ส่วนที่ ๑ เงื่อนไขทั่วไป (Part I – General Conditions) โดยอ้างอิงจาก General Conditions ของ Client/Consultant Model Services Agreement Fourth Edition ๒๐๐๖ published by Federation Internationale Des Ingenieurs-Conseils (FIDIC) เป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ ซึ่งมีการกำหนดกรอบที่ชัดเจนของระยะเวลาการดำเนินงาน การระบุบุคคลที่เป็นคู่สัญญา ตลอดจนขอบเขตและความรับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญา รวมถึงข้อกำหนดในด้านความรับผิดชอบของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

(๒.๒) ส่วนที่ ๒ เงื่อนไขเฉพาะ (Part II – Particular Conditions) เป็นเงื่อนไขที่กำหนดให้คู่สัญญาปฏิบัติตามข้อตกลงกันเพิ่มเติมจากส่วนที่ ๑ เงื่อนไขทั่วไป (Part I – General Conditions) เพื่อให้เกิดความชัดเจน และกำหนดวิธีการ กระบวนการ ตลอดจนกลไกในการป้องกันและแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติที่อาจเกิดขึ้นกับคู่สัญญาในระหว่างการทำงานตามสัญญา

(๓) รายละเอียดของเงื่อนไขส่วนที่ ๑ เงื่อนไขทั่วไป และส่วนที่ ๒ เงื่อนไขเฉพาะนั้น ประกอบไปด้วยข้อกำหนดระหว่างคู่สัญญา อาทิ ข้อกำหนดในเรื่องค่าจำกัดความเสี่ยงและการตีความสัญญาเมื่อมีข้อสงสัยในการปฏิบัติตามสัญญา ขอบเขตและความรับผิดชอบของคู่สัญญาเมื่อมีการโอนสิทธิ์และการทำสัญญารับเหมาช่วง กำหนดวันเริ่มต้นและวันสิ้นสุดของสัญญา การกำหนดวงเงินของการชดเชยให้แก่คู่สัญญาในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อสัญญา ตลอดจนการกำหนดขั้นตอนของกระบวนการระงับข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญา รวมถึงการกำหนดข้อปฏิบัติของคู่สัญญาในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยและการต่อระยะเวลาของสัญญาช่วงที่เกิดความล่าช้าอันเกิดจากเหตุสุดวิสัย

(๔) ภาคผนวกจำนวน ๕ รายการ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง โดยกำหนดรายละเอียดปลีกย่อยของข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาเพิ่มเติมจากรายละเอียดในส่วนที่เป็นเนื้อหาของร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง อันประกอบด้วย

- ภาคผนวก ๑ (Appendix ๑) ขอบเขตของการให้บริการ (Scope of Services) เป็นการระบุขอบเขตของงานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง

- ภาคผนวก ๒ (Appendix ๒) บุคลากร อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการโดยบุคคลอื่นที่ลูกค้าผู้จัดหาให้ (Personnel Equipment Facilities and Services of Others to be provided by the Client) เป็นการระบุสิ่งของที่รถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นคู่สัญญาและมีหน้าที่จะต้องจัดหาให้แก่ฝ่ายจีนเพื่ออำนวยความสะดวกให้ฝ่ายจีนให้สามารถดำเนินงานตามข้อสัญญาได้ เป็นต้น

- ภาคผนวก ๓ (Appendix ๓) ค่าตอบแทนและการจ่ายเงิน (Remuneration and Payment) เป็นการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการจ่ายเงินค่าจ้าง เช่น ตารางแสดง งบประมาณ การจ่ายเงิน และ

การหักค่าจ้างล่วงหน้า วิธีการจ่ายเงิน บทปรับ เป็นต้น ตลอดจนการกำหนดสกุลเงินที่จะใช้ชำระตามสัญญา เป็นสกุลเงินบาทไทย รวมทั้งการอ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนในการชำระค่าจ้างตามสัญญาให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ฝ่ายไทยชำระ โดยฝ่ายจีนจะเป็นผู้รับความเสี่ยงเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน

- ภาคผนวก ๔ (Appendix ๔) กำหนดการของการให้บริการ (Time Schedule for Services) เป็นการระบุรายละเอียดระยะเวลาการทำงานตามสัญญา และบุคลากรที่จะเข้ามาทำงาน

- ภาคผนวก ๕ (Appendix ๕) ตัวอย่างแบบหนังสือค้ำประกันของธนาคาร (Specimen Forms of Bank Guarantees)

รายละเอียดของร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๕. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่า ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ที่ผ่านมานั้นกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน อาทิ กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานปรมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นอกจากนี้ ได้มีการหารือร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมกับสภาวิศวกร และสภาสถาปนิก เพื่อสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการ รวมทั้งการกำหนดกระบวนการถ่ายทอดองค์ความรู้ และเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวได้รับการพิจารณาอย่างรอบด้านจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในแต่ละด้านที่แตกต่างกัน ส่งผลให้โครงการฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและเป็นไปด้วยความรอบคอบ จนได้ข้อตกลงร่วมกันระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังปรากฏในร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างที่กระทรวงคมนาคมนำเสนอ คณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาในคราวนี้ โดยในขั้นตอนการดำเนินงานตามสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทยจะดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นอย่างใกล้ชิด เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความมีประสิทธิภาพและโปร่งใส รวมทั้งเกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคลากรไทยในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องพร้อมกัน

สำหรับเรื่องการขอปรับกรอบวงเงินสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง จากเดิมเป็นเงินจำนวน ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท เป็นเงินจำนวน ๓,๕๐๐ ล้านบาท ซึ่งกรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นนั้นเหมาะสม เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของเนื้องานเป็นค่าใช้จ่ายด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง ตลอดจนขอบเขตของเนื้องานในการบริหารจัดการบางส่วนให้สอดคล้องกับสัญญามาตรฐานการควบคุมงาน ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะกำกับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการปรับแก้ค่าใช้จ่ายจากรายการในส่วนอื่น โดยไม่เกิดผลกระทบต่อวงเงินรวมของโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ในกรอบวงเงินจำนวน ๑,๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท

อนึ่ง กรณีข้อตกลงอันเกี่ยวกับสัญญา ๒.๓ งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากรนั้น อยู่ระหว่างการพิจารณาดำเนินการร่วมกันระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะได้เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จตามแผนงาน และกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐

๖. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

เพื่อให้การดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ และเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) โครงการฯ โดยให้ปรับกรอบวงเงินสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้าง จากเดิมเป็นเงินจำนวน ๑,๖๔๙.๐๘ ล้านบาท เป็นเงินจำนวน ๓,๕๐๐ ล้านบาท รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ โดยวิธีการปรับเปลี่ยนจากค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อวงเงินรวมของโครงการฯ ตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ในกรอบวงเงินจำนวน ๑,๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท ดังรายละเอียดที่ได้นำเสนอไว้แล้วข้างต้นในข้อ ๔.๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองกฎหมาย

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๖๓

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๑๑๖