

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๑๐๐.๑/๑๑๖



กษ. 120
21 ก.ย. 63
9.40

4 กษ.
สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 10146 กษ.
รับที่ (แนบ) -
วันที่ 21 ก.ย. 2563 09:30

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๙ กันยายน ๒๕๖๓

เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและขอความเห็นชอบร่างข้อตกลงการจ้างและสัญญาจ้างสัญญางาน ระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (THE TRACKWORK, ELECTRICAL AND MECHANICAL (E&M) SYSTEM, EMU, AND TRAINING CONTRACT) (สัญญา ๒.๓) ฉบับสมบูรณ์ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๒๐๒/๔๔๓๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓
 ๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๒๓๖๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒
 ๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๑๐๐.๑/๑๐๔๕๒ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒
 ๕. ผลประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย-จีน ครั้งที่ ๒๘
 ๖. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๒๗๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๓
 ๗. สำเนาหนังสือกองกฎหมาย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๒/กม ๕๘๐ ลงวันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓
 ๘. สำเนาหนังสือสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๓๒๕๒ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓
 ๙. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๗๔๔/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓
 ๑๐. สำเนาร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)
 ๑๑. สำเนามติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๔/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒
 ๑๒. สำเนามติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๒
 ๑๓. สำเนามติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓
 ๑๔. Check list การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวง ...

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินและขอความเห็นชอบ ร่างข้อตกลงการจ้างและสัญญาจ้างสัญญางาน ระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (THE TRACKWORK, ELECTRICAL AND MECHANICAL (E&M) SYSTEM, EMU, AND TRAINING CONTRACT) (สัญญา ๒.๓) ฉบับสมบูรณ์ โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุม คณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ในด้าน (๒) ด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งรองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ลงนาม ในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีนภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยในกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๗ ซึ่งมี สาระสำคัญในการพัฒนารถไฟขนาดทางมาตรฐานร่วมกันในรูปแบบรัฐต่อรัฐ

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ อนุมัติให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐ ประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ในวงเงิน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท และสถานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐ รับทราบผลการอนุมัติโครงการฯ

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๑ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design Services Agreement) วงเงิน ๑,๗๐๖,๗๗๑,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๖๐ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญา ๒.๑ กับ CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD. และ CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION รัฐวิสาหกิจจีน เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐

๑.๔ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างสัญญา ๒.๒ ที่ปรึกษาควบคุมงาน การก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant Services Agreement) วงเงิน ๓,๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ โดยใช้วิธีปรับเกลี้ยค่าใช้จ่ายจากส่วนอื่น และไม่มีผลกระทบกับกรอบวงเงินรวม ของโครงการจำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญา ๒.๒ กับ CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD. และ CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION รัฐวิสาหกิจจีน เมื่อวันที่ ๔ กันยายน ๒๕๖๐

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ข้อ ๔ วรรคหนึ่ง และข้อ ๔ วรรคสาม กำหนดว่า เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำร่างสัญญาจ้างตามข้อ ๒ วรรคสาม (งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร) เสร็จแล้วให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยส่งข้อตกลงการจ้างและร่างสัญญาจ้างให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเห็นชอบ ก่อนส่งให้ สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา เมื่อสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาจ้างเสร็จแล้วให้

กระทรวง ...

กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องจากคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ในข้อ ๒ วรรคสาม กำหนดไว้ว่า ในการกำหนดมูลค่าโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้างและเงื่อนไขอื่นในการทำสัญญาจ้าง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และผลประชุมของคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา โดยจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันที่คำสั่งนี้มีผลใช้บังคับ ในกรณีที่ไมอาจดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานผลการดำเนินการ รวมทั้งสาเหตุของความล่าช้า ไปยังกระทรวงคมนาคม เพื่อเสนอ นายกรัฐมนตรีพิจารณา ในกรณีนี้ นายกรัฐมนตรีอาจพิจารณาขยายระยะเวลาออกไปได้อีกตามที่เห็นสมควร ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม ได้มีหนังสือ ที่ คค ๐๒๐๒/๔๔๓๗ ลงวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๓ กราบเรียนนายกรัฐมนตรี ขอย้ายระยะเวลาในการดำเนินการ ซึ่งนายกรัฐมนตรี ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ให้ขยายระยะเวลาในการจัดทำร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ออกไปอีก ๑๕๕ วัน นับตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ถึงวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๖๓ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดกรอบระยะเวลาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถลงนามสัญญา ๒.๓ ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ จึงเห็นสมควรนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนกันยายน ๒๕๖๓

๔. ขอกฎหมายและมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติได้มีคำสั่ง ที่ ๓๐/๒๕๖๐

๔.๑.๑ ข้อ ๒ วรรคหนึ่ง ระบุว่า ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้าง รัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูง ที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ในงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร และข้อ ๒ วรรคสาม ระบุว่า ในการกำหนดมูลค่าโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้าง และเงื่อนไขอื่นในการจัดทำสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องและผลการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือทางด้านการรถไฟระหว่างไทย - จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา ทั้งนี้ ให้วงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ - นครราชสีมา ถือเป็นราคากลางตามมาตรา ๑๐๓/๗ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔

๔.๑.๒ ข้อ ๔ ได้ระบุว่า เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำร่างสัญญาจ้างตาม ข้อ ๒ วรรคสามเสร็จแล้ว ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งข้อตกลงการจ้างและร่างสัญญาจ้างให้รัฐมนตรีกระทรวงเจ้าสังกัดพิจารณาเห็นชอบ ก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาร่างสัญญาจ้าง แล้วเสร็จแล้ว ให้กระทรวงเจ้าสังกัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป และเมื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้วให้การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างต่อไป

๔.๒ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ คณะรัฐมนตรีมีมติ

๔.๒.๑ ข้อ ๒.๕ ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ การจัดตั้งองค์กรพิเศษดังกล่าวต้องดำเนินการให้ถูกต้องเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องต่อไป

๔.๒.๒ ข้อ ๔ “สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณ...”

๑) กระทรวงการคลังมีความเห็น ดังนี้

๑.๑) “๒. สำหรับแนวทางการลงทุน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น จึงเห็นควรที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระการลงทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

๒.๑ ค่าร้อยละและเวนคืนที่ดิน วงเงิน ๑๓,๐๖๙.๖๐ ล้านบาท ให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๒ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดของฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) ฝ่ายจีน ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (PMC และ ICE) งานจ้างออกแบบ จัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง การจัดหาตู้รถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร วงเงิน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้ที่เหมาะสมและนำมาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี เป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท.ต่อไป...”

๒) สำนักงบประมาณมีความเห็น ดังนี้

๒.๑) “ข้อ ๒ สำหรับแหล่งเงินที่จะนำมาใช้ในโครงการดังกล่าว เห็นควรให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศที่เหมาะสม วิธีการให้กู้ต่อและค่าประกันเงินกู้ภายในประเทศ ตามแผนการดำเนินงานและการจ่ายเงิน เพื่อเป็นค่างานโยธิตามสัญญา ๑ ค่างานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธิตามสัญญา ๒.๑ ค่างานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธิตามสัญญา ๒.๒ ค่างานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลตามสัญญา ๒.๓ ค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยและค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน ๑๖๖,๓๔๒.๖๑ ล้านบาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้เงินกู้รายปีเฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระตามสัญญา ๑ สัญญา ๒.๑ และ สัญญา ๒.๒ และค่าบริหารจัดการการก่อสร้างของฝ่ายไทยเท่านั้น ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการรับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพงของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๙”

๕. สารสำคัญและข้อเท็จจริง

๕.๑ การปรับกรอบวงเงิน

๕.๑.๑ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เจรจาและหารือร่วมกับรองประธานคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน (NDRC) ในการประชุม Belt and Road Forum for International Cooperation ครั้งที่ ๒ และได้ข้อสรุปวงเงินของงานสัญญา ๒.๓ ในจำนวนวงเงิน ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท จากเดิม ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้น ๑๒,๐๗๕.๑๒ ล้านบาท

๕.๑.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๒๓๖๐/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๘ ตุลาคม ๒๕๖๒ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๓) ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินของร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) จำนวน ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ อนุมัติกรอบวงเงินสำหรับงานระบบราง ระบบรถไฟและเครื่องกล จำนวน ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท และกรอบวงเงินโครงการ จำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท

๕.๑.๓ ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ อนุมัติกรอบวงเงินสำหรับงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล จำนวน ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท ซึ่งกรอบวงเงินที่เพิ่มขึ้นของสัญญา ๒.๓ ในการเสนอนี้ จำนวน ๑๒,๐๗๕.๑๒ ล้านบาท สาเหตุมาจากการปรับขอบเขตของงานในสัญญา ๒.๓ ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) การย้ายขอบเขตงานของงานระบบรถไฟความเร็วสูงที่ซ้อนทับอยู่ในขอบเขตของงานโยธาเป็นเงิน ๗,๐๓๒.๗๘ ล้านบาท ซึ่งเป็นงานจัดซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Maintenance) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับขบวนรถไฟ (EMU Facility) โรงเชื่อมรางและกองเก็บ (Track Welding and Storage Base) และโรงกองเก็บราง (Long Track Storage Base) เป็นต้น จึงได้ย้ายขอบเขตงานข้างต้นจากงานโยธาไปไว้ยังงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

๒) การเปลี่ยนรุ่นขบวนรถ EMU จากรุ่น CRG๒G (Hexie Hao) เป็น CR Series (Fuxing Hao) ซึ่งเป็นรุ่นใหม่ที่มีเทคโนโลยีและสมรรถนะที่ดีกว่า เป็นเงินเพิ่มขึ้น ๒,๕๓๐.๓๘ ล้านบาท

๓) การปรับเปลี่ยนทางแบบใช้หินโรยทาง (Ballasted Track) เป็นทางแบบไม่ใช้หินโรยทาง (Ballastless Track) ในทางวิ่งช่วงสถานีบางซื่อ – สถานีดอนเมือง ในสถานีอยุธยา สถานีสระบุรี สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา และภายในอุโมงค์เพื่อให้ง่ายต่อการซ่อมบำรุง ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงในอนาคต อีกทั้งยังรักษาภาพลักษณ์และทัศนียภาพตลอดจนมลภาวะต่างๆ ที่จะเกิดจากการซ่อมบำรุงทางในสถานีซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมืองและภายในอุโมงค์ คิดเป็นค่าใช้จ่ายการเปลี่ยนโครงสร้างทางคิดเป็นเงินทั้งสิ้น ๒,๒๒๗.๕๗ ล้านบาท

๔) ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่ารับประกันผลงานจากความชำรุดบกพร่องจาก ๑ ปีเป็น ๒ ปี ตามระเบียบฯ ค่าดำเนินการต่างๆ และอื่นๆ เป็นจำนวนเงิน ๒๘๔.๓๙ ล้านบาท

๕.๑.๔ การปรับเกลียกรอบวงเงินโครงการ

๑) วงเงินของงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) จากผลการหารือเพื่อตกลงกรอบวงเงินลงทุนของสัญญา ๒.๓ เมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒ ระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมกับรองประธานคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติ จำนวน ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท ซึ่งเกินกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติจำนวน ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน ๑๒,๐๗๕.๑๒ ล้านบาท เนื่องจากการปรับขอบเขตของงานในสัญญา ๒.๓

๒) ค่าร้อยละ ...

๒) ค่าร้อยละและเวนคืน จากการออกแบบรายละเอียดงานโยธาและจัดทำเอกสารประกวดราคา เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้นำค่างานที่จะต้องดำเนินการในงานโยธา เช่น การร้อยละทางปัจจุบัน การร้อยละสาธารณูปโภค การร้อยละสิ่งอำนวยความสะดวกรอบสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง การร้อยละติดตั้งมอบระดับ เป็นต้น ปรับย้ายจากงานร้อยละและเวนคืนไปยังงานโยธา และปรับเกลียกรอบวงเงินค่าร้อยละและเวนคืน ลดลง ๗,๔๓๑.๗๕ ล้านบาท

๓) ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด ซึ่งค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ เกินกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ จึงขอปรับเกลียค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดจำนวน ๓,๔๓๐.๐๔ ล้านบาท ให้งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ ทั้งหมดเพื่อเป็นค่างานเพิ่มเติม

๔) จากผลการดำเนินการประกวดราคางานโยธาที่ต่ำกว่าราคากลาง จึงขอปรับเกลียกรอบวงเงินบางส่วนให้งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลฯ เพื่อเป็นค่างานเพิ่มเติม

การปรับเกลียกรอบวงเงินโครงการข้างต้น สรุปรายละเอียดกรอบวงเงิน และขอบเขตของงานโครงการที่เปลี่ยนแปลง ได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางสรุปรายละเอียดกรอบวงเงินและขอบเขตของงานโครงการที่เปลี่ยนแปลง

ขอบเขตของงาน	กรอบวงเงินตามมติ ครม.	กรอบวงเงินที่ปรับใหม่	วงเงินที่แตกต่าง	เหตุผลที่ปรับรอบวงเงิน
ค่าร้อยละและเวนคืน	๑๓,๐๖๙.๖๐	๕,๖๓๗.๘๕	-๗,๔๓๑.๗๕	ย้ายขอบเขตงานร้อยละและเวนคืนไปดำเนินการในงานโยธา
สัญญา ๑ งานโยธา	๑๑๗,๙๑๔.๐๘	๑๑๖,๗๐๐.๗๕	-๑,๒๑๓.๓๓	๑. ปรับให้สอดคล้องกับการออกแบบรายละเอียดและความเหมาะสมในการประกวดราคา ๒. ปรับขอบเขตของงานที่ซ้อนทับกันระหว่างงานระบบฯ และงานโยธา ๓. ผลการประกวดราคาต่ำกว่าราคากลาง
สัญญา ๒ ประกอบด้วย	๔๔,๙๙๘.๔๙	๕๕,๘๔๐.๒๘		
(๑) สัญญา ๒.๑ สัญญาการสำรวจและออกแบบรายละเอียดงานโยธา	๑,๗๐๖.๗๘	๑,๗๐๖.๗๘	-	
(๒) สัญญา ๒.๒ สัญญาที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธา	๓,๕๐๐.๐๐	๓,๕๐๐.๐๐	-	
(๓) สัญญา ๒.๓ งานระบบรางระบบไฟฟ้าและ	๓๘,๕๕๘.๓๘	๕๐,๖๓๓.๕๐	+๑๒,๐๗๕.๑๒*	๑. ปรับขอบเขตของงานที่ซ้อนทับกัน

ขอบเขต ...

ขอบเขตของงาน	กรอบวงเงิน ตามมติ ครม.	กรอบวงเงิน ที่ปรับใหม่	วงเงินที่ แตกต่างกัน	เหตุผลที่ปรับกรอบ วงเงิน
เครื่องกลรวมทั้งจัดหา ขบวนรถไฟและจัด ฝึกอบรมบุคลากร				ระหว่างงานระบบฯ และ งานโยธา ๒. การเปลี่ยนรุ่นขบวน รถ ๓. การเปลี่ยนรูปแบบ ทางจากทางที่ใช้หินโรย ทางเป็นไม่ใช้หินโรยทาง ๔. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ
ค่าบริหารจัดการการ ก่อสร้างของฝ่ายไทย	๑,๒๓๓.๓๓	๑,๒๓๓.๓๓	-	
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency)	๓,๔๓๐.๐๔	-	-๓,๔๓๐.๐๔	ปรับแก้ไขให้สัญญา ๒.๓ เพื่อเป็นค่างาน เพิ่มเติม
รวมมูลค่ากรอบวงเงิน ลงทุนโครงการ	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	-	

หมายเหตุ: *ประกอบด้วย

๑. ปรับแก้ค่างานด้านงานโยธา จำนวน ๘,๖๔๕.๐๘ ล้านบาท ไปยังสัญญา ๒.๓ งานระบบฯ

๒. ปรับแก้ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดจำนวน ๓,๔๓๐.๐๔ ล้านบาท ไปยังสัญญา ๒.๓ งานระบบทั้งหมด
เพื่อเป็นค่างาน

โดยการปรับกรอบวงเงินของสัญญา ๒.๓ และการปรับแก้กรอบวงเงิน
โครงการตามรายละเอียดข้างต้น ไม่กระทบกับกรอบวงเงินรวมของโครงการจำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท
ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้

๕.๒ ร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและ
จัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)

๕.๒.๑ ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนได้ร่วมกันจัดทำร่างสัญญา ๒.๓ จนได้ข้อสรุปเนื้อหา
ของร่างสัญญาเป็นส่วนใหญ่ยกเว้นสกุลเงินในการชำระค่างาน จนกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด
ที่ คค ๐๑๐๐.๑/๑๐๔๕๒ ลงวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๖๒ เรื่อง เงื่อนไขในร่างสัญญาจ้างงานระบบราง ระบบ
ไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) กราบเรียนนายกรัฐมนตรี
เพื่อพิจารณาวินิจฉัยปัญหาหรือสั่งการในการกำหนดสกุลเงินดอลลาร์ในการชำระค่างานสัญญา ๒.๓ ณ อัตรา
แลกเปลี่ยน ๓๐.๘๒๔๕๕ บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ตามที่ฝ่ายจีนและการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ตามข้อ ๕
ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๓๐/๒๕๖๐ โดยนายกรัฐมนตรีได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม
๒๕๖๓ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๔)

๕.๒.๒ คำสั่ง ...

๕.๒.๒ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๓๐/๒๕๖๐ ข้อ ๒ วรรคสาม กำหนดให้ในการกำหนดมูลค่าโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ค่าจ้าง ค่าใช้จ่าย ที่เกี่ยวข้อง การจัดทำร่างสัญญาจ้างและเงื่อนไขอื่นในการทำสัญญาจ้างตามวรรคหนึ่ง ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใช้ผลการเจรจาต่อรองของคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมติ คณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง และผลประชุมของคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย - จีน มาเป็นกรอบในการพิจารณา ต่อมาเกิดเหตุการณ์ระบาดของโรคโควิด-๑๙ เป็นเหตุให้ไม่สามารถเจรจากับฝ่ายจีน ในการกำหนดเงื่อนไขของร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและ จัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ตามแผนการที่กำหนด

๕.๒.๓ ในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่าง ไทย-จีน ครั้งที่ ๒๘ ทางไกลด้วยภาพและเสียง เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบวงเงิน สัญญา ๒.๓ เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท แบ่งเป็น ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๗๓ เหรียญสหรัฐ และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท โดยคำนวณจากอัตรา แลกเปลี่ยนที่ได้ตกลงกันไว้แล้ว ที่อัตรา ๓๐.๘๒๙๕๕ บาทต่อเหรียญสหรัฐ ตามอัตราเฉลี่ยที่ธนาคาร แห่งประเทศไทยได้ประกาศในช่วงระหว่างวันที่ ๒๕ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๖๒ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๕)

๕.๒.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๒๗๕/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๓ ถึงกระทรวงคมนาคม ขอความเห็นชอบร่างข้อตกลงการจ้างและสัญญาจ้างสัญญา ๒.๓ ฉบับสมบูรณ์ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๖) และรัฐมนตรีว่ากระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ให้นำส่งร่างสัญญา ๒.๓ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๗)

๕.๒.๕ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ที่ รฟ ๑/๑๕๘๖/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓ นำส่งร่างสัญญา ๒.๓ ให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ต่อมาสำนักงานอัยการสูงสุด ส่งผลการตรวจพิจารณาร่างสัญญา ๒.๓ ตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๓๒๕๒ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๘) และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๗๙๔/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๖๓ นำส่งผลการพิจารณาของสำนักงานอัยการสูงสุด (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๙)

๕.๒.๖ สรุปสาระของสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓)

เป็นสัญญาการจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก National Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (CHINA RAILWAY INTERNATIONAL CO., LTD. และ CHINA RAILWAY DESIGN CORPORATION) มาเป็นผู้รับจ้างก่อสร้าง ติดตั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูง จัดหาขบวนรถไฟ และฝึกอบรมบุคลากรตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๓๐/๒๕๖๐ โดยมีสาระสำคัญของร่างสัญญา ๒.๓ ฉบับสมบูรณ์ ดังนี้

๑) ชื่อสัญญาภาษาอังกฤษ : The Trackwork, Electrical and Mechanical (E&M) System, EMU, and Training Contract

๒) วงเงินของสัญญา : วงเงินของสัญญา (Initial Contract Price) เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบสามล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ

๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบหกล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗

๓) ระยะเวลาเริ่มต้นของสัญญาแบ่งเป็น ๓ ช่วง ได้แก่

๓.๑) Notice to Proceed for Design: สำหรับการเริ่มตํานงานออกแบบระบบรถไฟความเร็วสูง และออกแบบระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนออกแบบขบวนรถไฟ

๓.๒) Notice to Proceed for Training: สำหรับการเริ่มตํานงานฝึกอบรมบุคลากรเพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุง และการถ่ายทอดเทคโนโลยี

๓.๓) Notice to Proceed for Works: สำหรับการเริ่มตํานงานก่อสร้าง ติดตั้งงานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ระบบรถไฟความเร็วสูงที่เกี่ยวข้อง

๔) ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา: ๖๔ เดือน

๕) ภาษาที่ใช้ในสัญญา: ภาษาอังกฤษ

๖) เงื่อนไขของสัญญาฉบับสมบูรณ์ แบ่งเป็น ๓ ส่วน คือ

๖.๑) ส่วนที่ ๑ เงื่อนไขทั่วไป (Part I – General Conditions)

อ้างอิงจาก Conditions of Contract for PLANT and DESIGN-BUILD For Electrical and Mechanical Works and for Building and Engineering Works Designed by the Contractor ของสมาพันธ์วิศวกรที่ปรึกษานานาชาติ (Federation International des Ingenieurs-Conseils (FIDIC)) ฉบับปี ๑๙๙๙ ซึ่งเป็นองค์กรที่ได้รับการยอมรับในสากล สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศสวิสเซอร์แลนด์

๖.๒) ส่วนที่ ๒ เงื่อนไขเฉพาะ (Part II – Particular Conditions) เป็นเงื่อนไขที่คู่สัญญาได้ทำข้อตกลงให้เพิ่มเติม และ/หรือแก้ไขส่วนที่ ๑ เงื่อนไขทั่วไป ทั้งนี้เงื่อนไขและข้อกำหนดของสัญญาส่วนที่ ๑ (เงื่อนไขทั่วไป) และส่วนที่ ๒ (เงื่อนไขเฉพาะ) แบ่งออกเป็น ๒๐ หัวข้อหลัก

๖.๓) ส่วนที่ ๓ เอกสารแนบท้ายสัญญา (Schedules)

แบ่งออกเป็น ๒๐ เอกสาร

(สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๐)

๕.๓ ผลการประกวดราคางานโยธา

สถานะการดำเนินงานและการประกวดราคางานโยธา (ข้อมูล ณ วันที่

๑ กันยายน ๒๕๖๓)

๕.๓.๑ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ๒ สัญญา ได้แก่

๑) สัญญาที่ ๑-๑ งานโยธาสำหรับช่วงกลางดง – ปางอโศก ระยะทาง ๓.๕ กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๙๔.๖๘

๒) สัญญาที่ ๒-๑ งานโยธาสำหรับช่วงสี่คิ้ว – กุดจิก ระยะทาง ๑๑ กิโลเมตร มีผลการดำเนินงานร้อยละ ๓๖.๐๐

๕.๓.๒ ดำเนินการประกวดราคาแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างรอลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธา จำนวน ๘ สัญญา ได้แก่

๑) สัญญาที่ ๓-๒ งานโยธาสำหรับงานอุโมงค์ (มวกเหล็กและลำตะคอง) ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๔,๒๗๙.๓๒๘ ล้านบาท

๒) สัญญาที่ ๓-๓ งานโยธาสำหรับช่วงบันไดม้า – ลำตะคอง ระยะทาง ๒๖.๑ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๙,๘๓๗.๙๙๗ ล้านบาท

๓) สัญญาที่ ...

๓) สัญญาที่ ๓-๔ งานโยธาสำหรับ ช่วงลำตะคอง - สีคิ้ว และ ช่วงกุดจิก - โคกกรวด ระยะทาง ๓๗.๔๕ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๙,๘๔๘.๐๐๐ ล้านบาท

๔) สัญญาที่ ๔-๒ งานโยธาสำหรับ ช่วงดอนเมือง - นวนคร ระยะทาง ๒๑.๘๐ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๘,๖๒๖.๘๐๒ ล้านบาท

๕) สัญญาที่ ๔-๓ งานโยธาสำหรับ ช่วง นวนคร - บ้านโพ ระยะทาง ๒๓.๐๐ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๑๑,๕๒๕.๓๕๖ ล้านบาท

๖) สัญญาที่ ๔-๕ งานโยธาสำหรับ ช่วงบ้านโพ - พระแก้ว ระยะทาง ๑๓.๓๐ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๙,๙๑๓.๐๐๐ ล้านบาท

๗) สัญญาที่ ๔-๖ งานโยธาสำหรับ ช่วงพระแก้ว - สระบุรี ระยะทาง ๓๑.๖๐ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๙,๔๒๙.๐๐๐ ล้านบาท

๘) สัญญาที่ ๔-๗ งานโยธาสำหรับ ช่วงสระบุรี - แก่งคอย ระยะทาง ๑๒.๙๙ กิโลเมตร ผู้ชนะการประกวดราคา เสนอราคาเป็นเงินจำนวน ๘,๕๖๐.๐๐๐ ล้านบาท

๕.๓.๓ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คกร.) อนุมัติสั่งจ้างแล้ว อยู่ระหว่างดำเนินการประกาศผู้ชนะ จำนวน ๒ สัญญา ได้แก่

๑) สัญญาที่ ๓-๑ งานโยธาสำหรับช่วงแก่งคอย-กลางดง และช่วงปาง อโคก- บ้านไผ่ ระยะทาง ๓๐.๒๑ กิโลเมตร

๒) สัญญาที่ ๓-๕ งานโยธาสำหรับ ช่วงโคกกรวด - นครราชสีมา ระยะทาง ๑๓.๖๙ กิโลเมตร

๕.๓.๔ อยู่ระหว่างพิจารณาข้อเสนอและเอกสารประกวดราคา จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๔-๔ งานโยธาสำหรับศูนย์ซ่อมบำรุงเชียงรากน้อย

๕.๓.๕ อยู่ระหว่างจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา จำนวน ๑ สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ ๔-๑ งานโยธาสำหรับช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ซึ่งอยู่ระหว่างหารือขอขบเขตงานและการดำเนินก่อสร้าง กับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

๕.๔ การรับภาระค่าใช้จ่ายงานสัญญา ๒.๓

๕.๔.๑ ตามมติคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ข้อ ๔ “.....สำหรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ ให้ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังและ สำนักงบประมาณ.....” นั้น เนื่องจากกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณมีความเห็นไม่สอดคล้องกันในเรื่องของการรับภาระค่าใช้จ่าย เนื่องด้วยมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ข้อ ๒.๕ ที่ระบุว่า “ให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแนวทางการจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อกำกับการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพ โดยให้มีโครงสร้างองค์กรที่มีความคล่องตัวและเหมาะสมสำหรับดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.๒๕๖๐...” นั้น องค์กรพิเศษดังกล่าว จะเป็นองค์กรที่มาดำเนินกิจการระบบรถไฟความเร็วสูง และเป็นองค์กรที่เป็นอิสระจากการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งมีการกำหนดมาตรการหรือแนวทางในการสนับสนุนทางด้านงบประมาณแล้ว องค์กรพิเศษดังกล่าวหรือ รัฐบาลจึงควรเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสัญญา ๒.๓ ตลอดจนความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนมีผลต่อการชำระค่าจ้างล่วงหน้า (Advance Payment) และค่าวงงานของสัญญา ๒.๓ ที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ และเนื่องจากสัญญา ๒.๓ เป็นสัญญาที่มีระยะเวลาการดำเนินงานระยะยาว จะทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และส่งผลกระทบต่อการบริหารสัญญาที่อาจเกินกรอบวงเงิน ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าในเรื่องการรับภาระค่าใช้จ่าย ...

ค่าใช้จ่ายของสัญญา ๒.๓ ควรดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังที่ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินโดยตรง ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป

๕.๔.๒ มติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ข้อ ๒.๕ ในสัญญา ๒.๓ ได้มีการกำหนดขอบเขตงาน ตลอดจนแผนการฝึกอบรมบุคลากรเพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุงไว้ โดยได้กำหนดแผนเริ่มการดำเนินงานฝึกอบรมบุคลากรหลักสูตรแรกในเดือนตุลาคม ๒๕๖๖ ใช้ระยะเวลาฝึกอบรมทุกหลักสูตรเป็นระยะเวลาประมาณ ๒ ปี ก่อนเปิดให้บริการในปลายปี ๒๕๖๘ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อสรรหาบุคลากร โดยเฉพาะบุคลากรด้านปฏิบัติการเพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุงที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดไว้ในสัญญา จำนวน ๗๒๐ คน โดยเป็นการรับสมัครพนักงานใหม่จำนวน ๕๘๗ คน และรับสมัครพนักงานที่มีประสบการณ์ทำงานด้านระบบรางจำนวน ๑๓๓ คน เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการเดินรถตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๕.๕ มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕.๕.๑ ในคราวประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๙/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒ มีมติให้ใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเพื่อชำระค่าจ้างในสัญญา ๒.๓ (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๑)

๕.๕.๒ ในคราวประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๒๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับกรอบวงเงินของสัญญา ๒.๓ จากที่อนุมัติไว้เดิม จำนวน ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท เป็น ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท โดยวิธีเกลี้ยค่าใช้จ่ายจากรายการอื่นที่เกี่ยวข้อง (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๒)

๕.๕.๓ ในคราวประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๑๑/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๖๓ มีมติ ดังนี้

๑) เห็นชอบในหลักการร่างสัญญาฯ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งร่างข้อตกลงการจ้างและสัญญาจ้างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟ และจัดฝึกอบรมบุคลากร (The Trackwork, Electrical and Mechanical (E&M) System, EMU, and Training Contract) (สัญญา ๒.๓) ฉบับสมบูรณ์ เสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา ก่อนที่กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดพิจารณาให้ความเห็นชอบ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐

๒) เห็นชอบแนวทางการรับภาระค่าจ้างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้า และเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกกร้อยสามสิบสามล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๔.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบหกล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายสัญญา ๒.๓ และค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป

๓) เห็นชอบแนวทางในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าเวนคืนที่ดิน ค่าจ้างตามสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและ

จัดฝึกอบรมบุคลากร ค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน และรายละเอียดอื่นๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินเดิม ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อนเสนอแนวทางดังกล่าวต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไป...” (สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๓)

๕.๖ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕.๖.๑ เห็นชอบปรับกรอบวงเงินของสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) (The Trackwork, Electrical and Mechanical (E&M) System, EMU, and Training Contract) ที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ จาก ๓๘,๕๕๘,๓๘๐,๐๐๐ บาท (สามหมื่นแปดพันห้าร้อยห้าสิบล้านสามแสนแปดหมื่นบาท) เป็น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ซึ่งไม่กระทบกับกรอบวงเงินรวมของโครงการ และให้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสัญญา ๒.๓ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดทั้งสิ้น

๕.๖.๒ เห็นชอบร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบล้านแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ก่อนส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณา และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐

๕.๖.๓ เห็นชอบแนวทางการรับภาระค่าจ้างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบล้านแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายสัญญา ๒.๓ และค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดตามความเห็นของกระทรวงการคลังตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๕.๖.๔ เห็นชอบแนวทางในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าเวนคืนที่ดิน ค่าจ้างตามสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน และรายละเอียดอื่นๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๖. ความเห็นของสำนักงานอัยการสูงสุด

หนังสือ ค่วนที่สตุท ที่ อส ๐๐๐๕/๑๓๒๕๒ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ สำนักงานอัยการสูงสุด ได้มีข้อสังเกตต่อร่างสัญญา ๒.๓ ในข้อ ๑๔.๑๕ วรรคสอง ของเงื่อนไขเฉพาะ (Particular Conditions) ของร่างสัญญา ๒.๓ กำหนดว่าอัตราแลกเปลี่ยนที่ตกลงกัน (Agreed Exchange Rate) จะใช้สำหรับการคำนวณมูลค่าวงเงินสัญญา (Initial Contract Price) เท่านั้น ดังนั้น อัตราแลกเปลี่ยนที่ตกลงกัน (Agreed Exchange Rate) จึงไม่ได้เป็นอัตราแลกเปลี่ยนที่จะใช้เพื่อคำนวณกรณีที่มีการปรับราคาสัญญา (Contract Price) ตามข้อกำหนดของร่างสัญญา ๒.๓ ซึ่งอัตราแลกเปลี่ยนในกรณีที่มีการปรับราคาสัญญา ยังมีได้มีการระบุไว้ในสัญญา แต่ในข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการปรับราคาสัญญา (Contract Price) ได้กำหนดแล้วว่าการปรับราคาสัญญาให้เป็นไปตามจำนวนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเห็นชอบร่วมกัน ซึ่งอาจรวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนด้วย ดังนั้น ร่างสัญญานี้จึงยังไม่ได้มีการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนและกำหนดวันที่ใช้เป็นฐานในการคิดคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนในกรณีที่มีการปรับราคาสัญญา (Contract Price) เพื่อป้องกันปัญหาในชั้นบริหารสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรหามาตรการรองรับเพื่อลดความเสี่ยงเกี่ยวกับอัตราแลกเปลี่ยน (หากมี) ในกรณีที่ต้องมีการปรับราคาสัญญาตามเงื่อนไขที่กำหนดในร่างสัญญานี้ด้วย

๗. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๗.๑ ด้านการออกแบบเงินโครงการ

๗.๑.๑ การขอปรับกรอบวงเงิน งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร จากเดิมจำนวน ๓๘,๕๕๘.๓๘ ล้านบาท โดยมีส่วนกรอบวงเงินปรับจากการย้ายขอบเขตงานระบบที่ซ่อนทับอยู่ในขอบเขตของงานโยธากำหนดจำนวน ๗,๐๓๒.๗๘ ล้านบาท การเปลี่ยนรุ่นของขบวนรถไฟที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพจำนวน ๒,๕๓๐.๓๘ ล้านบาท การเปลี่ยนทางแบบใช้หินโรยทาง (Ballast Track) เป็นทางแบบไม่ใช้หินโรยทาง (Ballastless Track) จำนวน ๒,๒๒๗.๕๗ ล้านบาท และการปรับเพิ่มค่าประกันสินค้าและพัสดุให้สอดคล้องตามระเบียบกฎหมายไทยเพิ่มขึ้นอีกจำนวน ๒๘๔.๓๔ ล้านบาท รวมทุกรายการเป็นจำนวนเพิ่มขึ้น ๑๒,๐๗๕.๑๒ ล้านบาท ทำให้กรอบวงเงินรวมของสัญญา ๒.๓ เปลี่ยนเป็นจำนวน ๕๐,๖๓๓.๕๐ ล้านบาท ซึ่งเมื่อรวมทุกรายการของงานปรากฏว่ายังคงอยู่ในกรอบวงเงินรวมของโครงการฯ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๐ จำนวน ๑๗๙,๔๑๒.๒๑ ล้านบาท

๗.๑.๒ จากผลการประกวดราคางานโยธา ๑๑ จาก ๑๔ สัญญา ปรากฏว่ามีผลประกวดราคางานโยธา เฉพาะงานที่อยู่ระหว่างประกวดราคาและรอลงนามในสัญญา มีผลต่ำกว่าราคากลางประมาณหมื่นล้านบาทเศษ ซึ่งยังไม่ได้นำมาปรับเป็นกรอบวงเงินของโครงการ เนื่องจากยังรอการลงนามในสัญญาต่อไป เมื่อมีได้มีค่าเงินเพื่อเหลือเพื่อขาดคงเหลือจากการนำเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยในครั้งนี้ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรบริหารจัดการงบประมาณให้อยู่ภายใต้กรอบวงเงินรวมของโครงการ

๗.๑.๓ กรณีข้อเสนอให้คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ เพื่อเป็นการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย – จีน พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการต่อไป

๗.๒ ด้านการเสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (EIA)

๗.๒.๑ รายงานวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ได้แก่

๑) ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้พิจารณากรณีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ (TOD) และสถานที่ตั้งสถานีอยุธยาที่อยู่ใกล้เขตมรดกโลก เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการหาข้อยุติโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เกิดปัญหา

ด้านความพร้อม ...

ด้านความพร้อมในการดำเนินโครงการในภายหลัง โดยเมื่อได้รับความเห็นชอบแล้วจะสามารถลงนามสัญญางานโยธาเพิ่มเติมได้ ๔ สัญญา ได้แก่ สัญญา ๔-๒ สัญญา ๔-๓ สัญญา ๔-๔ และ สัญญา ๔-๕

๒) ช่วงบ้านภาชี-นครราชสีมา คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณา รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้เห็นชอบเมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยเมื่อได้รับความเห็นชอบแล้วจะสามารถลงนามสัญญางานโยธาเพิ่มเติมได้ ๗ สัญญา ได้แก่ สัญญา ๓-๑ สัญญา ๓-๒ สัญญา ๓-๓ สัญญา ๓-๔ สัญญา ๓-๕ สัญญา ๔-๖ และ สัญญา ๔-๗

๓) ในกรณีสัญญาที่ ๔-๑ งานโยธาสำหรับช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง ซึ่งอยู่ระหว่างหารือขอเขตงานและการดำเนินก่อสร้างกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งหารือให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว

๗.๓ ด้านการเวนคืนที่ดิน

๗.๓.๑ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้ตรวจสอบและนำเสนอร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างรอผลการพิจารณา รายงาน EIA เพื่อประกอบการประกาศเขตที่ดินที่จะเวนคืน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งยืนยันร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน หากรายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบแล้ว

๗.๓.๒ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งดำเนินการประสานขอใช้ประโยชน์ที่ดินราชพัสดุบริเวณสถานีปากช่องจากกองทัพบกและกรมธนารักษ์ รวมถึงการเร่งดำเนินการส่งมอบที่ดินที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อไม่ให้เกิดกรณีส่งมอบพื้นที่ให้คู่สัญญาล่าช้าจนเป็นเหตุทำให้ ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาที่กำหนดระยะเวลาส่งมอบพื้นที่และไม่ทำให้การก่อสร้างโครงการล่าช้าไปด้วย

๗.๔ ด้านการเงิน

การกำหนดให้ชำระค่างานสัญญา ๒.๓ เป็น จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ประกอบด้วย (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘ ดอลลาร์สหรัฐ (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท เมื่อคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนที่กำหนด รวมกับวงเงินที่เป็นสกุลเงินบาทจำนวน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท จะเท่ากับ ๕๐,๖๓๓,๔๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท ซึ่งยังอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของสัญญา ๒.๓ ซึ่งกำหนดไว้ที่ ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท เพื่อไม่ให้ค่างานตามสัญญา ๒.๓ เกินวงเงินที่จะขออนุมัติ คณะรัฐมนตรีในครั้งนี้ ในกรณีที่ใช้เงินสกุลเงินดอลลาร์ สรอ. ในการชำระค่างานสัญญา ๒.๓ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งประสานธนาคารพาณิชย์ที่มีความเชี่ยวชาญและธนาคารแห่งประเทศไทยเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนต่อไป

อนึ่ง วงเงินสัญญา ๒.๓ จำนวน ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท เป็นวงเงินที่ฝ่ายไทย เจรจากฝ่ายจีนเมื่อวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๒ ซึ่งเวลาล่วงเลยมาแล้วกว่า ๑ ปี ดังนั้นควรเร่งลงนามในสัญญา ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ แต่อย่างไรก็ตาม หากมีการลงนามสัญญาล่าช้าออกไป อาจเป็นเหตุให้ฝ่ายจีน ขอปรับราคาให้เป็นราคา ณ เวลาปัจจุบัน ซึ่งทำให้ต้องเจรจาวงเงินสัญญา ๒.๓ กับฝ่ายจีนอีกครั้ง ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ควรดำเนินลงนามสัญญาให้แล้วเสร็จโดยการบริหารจัดการควบคุมเพื่อดำเนินงานด้วยความเคร่งครัด รอบคอบ รัดกุม เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อราชการภายใต้หลักธรรมาภิบาลต่อไป

๗.๕ ด้านอื่น ๆ

๗.๕.๑ กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาจัดตั้งองค์กรพิเศษที่เป็นอิสระจากการกำกับกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐ ซึ่งได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๖๔

๗.๕.๒ การเสนอร่างสัญญา ๒.๓ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้เป็นตามข้อ ๔ ของคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบร่างสัญญา ๒.๓ เมื่อ ๗ สิงหาคม ๒๕๖๓ และสำนักงานอัยการสูงสุดตรวจพิจารณาตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ อส ๐๐๐๕/๑๓๒๕๖ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๓ ดังนั้นเพื่อให้ครบถ้วนตามขั้นตอนจึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๘. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

เพื่อให้การดำเนินโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) สามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้และเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐ จึงขอเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

๘.๑ เห็นชอบปรับกรอบวงเงินของสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) (The Trackwork, Electrical and Mechanical (E&M) System, EMU, and Training Contract) ที่คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ จาก ๓๘,๕๕๘,๓๘๐,๐๐๐ บาท (สามหมื่นแปดพันห้าร้อยห้าสิบล้านสามแสนแปดหมื่นบาท) เป็น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ซึ่งไม่กระทบกับกรอบวงเงินรวมของโครงการ และให้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของสัญญา ๒.๓ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดทั้งสิ้น

๘.๒ เห็นชอบร่างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ในวงเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบล้านแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ที่ ๓๐/๒๕๖๐

๘.๓ เห็นชอบแนวทางการรับภาระค่าจ้างสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) จำนวนเงินรวมทั้งสิ้น ๕๐,๖๓๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าหมื่นหกร้อยสามสิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) ซึ่งเท่ากับผลรวมของจำนวนเงิน ๒ ส่วน ดังนี้ (๑) จำนวนเงิน ๑,๓๑๓,๘๙๕,๒๖๘.๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ (หนึ่งพันสามร้อยสิบสามล้านแปดแสนเก้าหมื่นห้าพันสองร้อยหกสิบล้านแปดดอลลาร์สหรัฐ) (ซึ่งเทียบเท่ากับ ๔๐,๕๐๖,๗๙๙,๘๕๙.๕๐ บาท) และ (๒) จำนวนเงิน ๑๐,๑๒๖,๗๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งหมื่นหนึ่งร้อยยี่สิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายสัญญา ๒.๓ และค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดตามความเห็นของกระทรวงการคลังตามมติคณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๘.๔ เห็นชอบ ...

๘.๔ เห็นชอบแนวทางในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการปรับปรุงรายละเอียดด้านงบประมาณ ค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษา ค่าเวนคืนที่ดิน ค่าจ้างตามสัญญางานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (สัญญา ๒.๓) ค่าความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน และรายละเอียดอื่นๆ ที่สำคัญ ภายใต้กรอบวงเงินเดิมที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการ

ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๑๑ ๐ ๒๑๖๔ ๒๖๒๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๐๑๑๔

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : pana.sup@drt.mail.go.th

๐๒๒๘๓ ๓๑๐๒ /
๐๒๒๘๓ ๓๐๗๐ ๕๕