

ที่ สค 0001/ 1๖๐6



สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
128 อาคารพญาไทพลาซ่า ถนนพญาไท กทม. 10400

๖ ตุลาคม 2549

เรื่อง ความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่อง "TOR รถไฟฟ้า 3 สายทาง ระบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design and Build) เพิ่มเติม"

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นและข้อเสนอแนะของสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เรื่อง "TOR รถไฟฟ้า 3 สายทาง ระบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design and Build) เพิ่มเติม"

ตามที่ คณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ให้สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในการดำเนินการโครงการ โดยสภาที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการถึงข้อเสนอรอบสองหลังจาก รพม. และ รพท. ได้ปรับแก้ TOR ครั้งที่ 1 แล้วนั้น

สภาที่ปรึกษาฯ ได้มอบหมายให้คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน ดำเนินการร่วมกับคณะทำงานประจำอื่น โดยประสานกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับ TOR ที่ปรับปรุง เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และสังเคราะห์เพื่อจัดทำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเสนอต่อสภาที่ปรึกษาฯ

สภาที่ปรึกษาฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 19/2549 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ได้พิจารณาและมีมติให้เสนอความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง "TOR รถไฟฟ้า 3 สายทาง ระบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design and Build) เพิ่มเติม" ต่อคณะรัฐมนตรี สรุปย่อได้ดังนี้ (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

- 1) รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณของประเทศเบื้องต้น มาลงทุนงานโยธาส่วนแรกก่อนโดยเร็ว ไม่ต้องรอเงินกู้ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า
- 2) ควรจัดทำร่างสัญญากำหนดเงื่อนไขต่างๆ อย่างรอบคอบชัดเจนอย่างละเอียด โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมตรวจสอบสัญญาอย่างเปิดเผย
- 3) ควรมีข้อกำหนดทางเทคนิคด้านการรับส่งผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วน และการจัดฝั่งเมืองจำเพาะบริเวณสถานี เพื่อให้การจราจรคล่องตัว สามารถจัดระบบเสริมได้ง่าย

- 4) ข้อกำหนดการประกวดราคา TOR ควรให้มีรายละเอียดชัดเจนรัดกุมรอบคอบทุกด้าน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และขยายเวลาการจัดทำเอกสารข้อเสนอ เป็น 120 วัน นับแต่วันแรกที่เปิดขายเอกสารประกวดราคา
- 5) ควรปรับเกณฑ์คุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยมีโอกาสเข้าร่วมมากขึ้น และกำหนดให้มีการใช้วัสดุครุภัณฑ์ และสินค้าที่ผลิตในประเทศและแรงงานไทยเป็นสำคัญ
- 6) ให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ร่วมให้ความเห็นเรื่องข้อกำหนด TOR และการลงทุนในโครงการสาธารณะขนาดใหญ่
- 7) ควรกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขระหว่างการก่อสร้างให้รัดกุม และเปิดเผย
- 8) ต้องยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการโครงการ
- 9) ต้องให้ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าที่เป็นเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้พิการทุพพลภาพสามารถใช้บริการได้และได้รับความสะดวก
- 10) ควรให้น้ำหนักแก่แผนการแก้ปัญหาการจราจรระหว่างการก่อสร้าง โดยกำหนดเป็นคะแนนในการพิจารณาของเทคนิค (ช่องที่ 1) ด้วย
- 11) ข้อกำหนดคุณสมบัติด้านเครื่องจักรให้ค้ำึงถึงขีดความสามารถ (Capability) ขั้นต่ำ
- 12) รัฐต้องกำหนดวิสัยทัศน์และนโยบายการพัฒนาเมืองหลวงและเมืองอื่น ๆ ให้เกิดความสมดุล

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากผลการพิจารณาเป็นประการใด ขอได้โปรดแจ้งให้ทราบในโอกาสแรกด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง



(นายโคทม อารียา)

ประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักงานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โทร. 0-2612-9222 ต่อ 210

โทรสาร 0-2612-9152

ความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม
ของคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและพลังงาน สภาที่ปรึกษาฯ
เรื่อง TOR โครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง
ระบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design and Build)

1. ความเป็นมา

เมื่อวันที่ 28 ก.ค. 2549 นายโอกาส เตพละกุล ประธานคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานฯ และ นายเกรียง วิศิษฐ์สรอรรถ กับ นายกิตติเดช สุตรสุนทร คณะดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า 3 สายทาง ได้นำความเห็นข้อเสนอแนะของประธานสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นหนังสือที่ สค. 0001/1101 ลงวันที่ 27 ส.ค. 2549 ให้ที่ประชุมคณะกรรมการของคณะรัฐมนตรีพร้อมแสดงความเห็นประกอบการพิจารณาจนได้ผลสรุปได้ดังนี้

1.1 กระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้ใช้ระบบการจ้างออกแบบควบคุมการก่อสร้าง (Design and Build) ตามที่สภาที่ปรึกษาเสนอ

1.2 กระทรวงคมนาคมให้ รฟม., รฟท. แยกงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณออกจากกันตามที่สภาที่ปรึกษาเสนอ

1.3 กระทรวงคมนาคมเห็นชอบให้เชื่อมเส้นทางต่อกับสาย Airport Rail Link พญาไทไปสุวรรณภูมิ โดยขยายสายรังสิต-บางซื่อไปถึงยมราชและขยายไปถึงพญาไทให้เสร็จก่อนแล้ว จึงดำเนินการช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชันต่อไป ตามที่สภาที่ปรึกษาเสนอ

1.4 กระทรวงคมนาคม เห็นชอบให้ประชาชน สื่อมวลชน รวมทั้งผู้เกี่ยวข้องอื่นแสดงความเห็นต่อการแก้ไขปรับปรุงข้อกำหนดโครงการก่อนเปิดประมูล แล้วให้สัมมนาร่วมกับสภาที่ปรึกษา เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนโดยทั่วไปอย่างกว้างขวาง

1.5 กระทรวงการคลังระดมทุนรับภาระหนี้ไม่เกินร้อยละ 50 ของ GDP โดยให้หาแหล่งเงินกู้เงินทุนจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (JBIC) ได้ ทั้งนี้ให้ สนข. เป็นเจ้าภาพเชิญ รฟม., รฟท. และสภาที่ปรึกษาเข้าร่วมหารือ

2. มติคณะรัฐมนตรี

2.1 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทางประมาณ 23 กิโลเมตร และสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

ระยะทาง 27 กิโลเมตร โดยให้ดำเนินการประกวดราคาในลักษณะการจ้างเหมาออกแบบรายละเอียดควบคุมการก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) และจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ และข้อเสนอด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงข้อเสนอการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) แบบไม่เต็มจำนวนด้วย โดยสำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้า 103,136 ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอด้านการเงินมาประกอบการพิจารณาด้วย

2.2 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงพญาไท-ยมราช-บางซื่อ-ดอนเมือง-รังสิต ระยะทางประมาณ 32 กิโลเมตร ซึ่งเป็น AIRPORT LINK ส่วนขยายที่ใหม่แทนไปตลิ่งชัน โดยให้ดำเนินการประกวดราคาในลักษณะให้ออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design and Build) และจัดจ้างด้วยวิธีประกวดราคาแบบนานาชาติ และข้อเสนอด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงข้อเสนอการแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) แบบไม่เต็มจำนวนด้วย โดยผ่านสำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมและค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว ภายใต้กรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธาและระบบเดินรถ (รวมจัดหาตัวรถ) และรวมค่ารั้วย้ายสาธารณูปโภคภายในวงเงิน 42,300 ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอจัดทำข้อเสนอด้านการเงินประกอบการพิจารณาด้วย

3. การดำเนินงาน

3.1 เมื่อวันที่ 9 ส.ค. 2549 สภาที่ปรึกษาได้รับเอกสารร่าง TOR ข้อกำหนดการประกวดราคางานออกแบบควบคุมการก่อสร้างดังกล่าว จึงส่งเรื่องให้คณะทำงานโครงการพื้นฐานคมนาคมฯ รับพิจารณาดำเนินการให้เสร็จทันเสนอคณะรัฐมนตรีในวันที่ 28 ส.ค. 2549 โดยกำหนดให้เสนอ.สภาที่ปรึกษาฯ ในวันประชุมใหญ่ วันที่ 24 ส.ค. 2549.

3.2 เมื่อวันที่ 10 ส.ค. 2549 ได้เชิญฝ่าย รฟม. และ รฟท. มาชี้แจงให้ข้อมูล TOR ที่ส่งมาเบื้องต้นพบว่า ไม่สมบูรณ์ขาดรายละเอียดไม่ชัดเจน เพราะเป็นชุดเดิมที่เคยเสนอแต่แรก เพียงแต่แก้ถ้อยคำจาก Turnkey มาเป็น Design and Build เท่านั้น จึงให้แก้ไขส่งมาใหม่พร้อมชี้แจงในการประชุมครั้งที่ 2

3.3 เมื่อวันที่ 17 ส.ค. 2549 ได้เชิญ รฟม. และ รฟท. ชี้แจงในการประชุมครั้งที่ 2 พร้อมเชิญ พล.ต.อ. สล้าง บุนนาค กับ พล.ต.สมเกียรติ อัยสานนท์ ซึ่งเคยทำงานเรื่องดังกล่าวมาก่อนมาแสดงความเห็น ประกอบทั้งให้ข้อมูลหลายประการที่ทำให้เกิดประโยชน์มากขึ้น

3.4 เมื่อวันที่ 16 ส.ค. 2549 รฟม. ได้เชิญคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ซึ่งได้มอบหมายให้ นายเกรียง วิศิษฐ์สรอรรถ และนายกิตติเดช สุตรสุคนธ์ เป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุมหารือกับเจ้าหน้าที่เงินทุนให้กู้ของ JBIC พบว่า ต้องรีบทำรายละเอียดข้อกำหนดการประกวดราคา TOR ให้ชัดเจนมาให้พิจารณาเห็นชอบก่อน จึงประกาศประกวดราคาได้เสร็จแล้วการจะมีข้อตกลงให้กู้ได้ต้องใช้เวลาไม่เกินเดือน ก.พ. 2550 หรืออย่างเร็วไม่เกินเดือน พ.ย.-ธ.ค. 2549

3.5 เมื่อวันที่ 18 ส.ค. 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้มอบหมายให้นายเกรียง วิศิษฐ์สรอรรถ นายวิสุทธิ์ เจตสันต์ และนายกิตติเดช สุตรสุคนธ์ ไปแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการให้หอการค้าไทยทราบตามที่ได้รับเชิญ และได้รับข้อเสนอแนะข้อคิดเห็นต่างๆจากหอการค้าไทย ทำให้ได้ประโยชน์ตามสมควร

3.6 เมื่อวันที่ 21 ส.ค. 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ และคณะดำเนินงานได้ประชุมครั้งที่ 3 เพื่อทำรายงานสรุปความเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเสนอต่อสภาที่ปรึกษาฯ

3.7 เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2549 คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ และคณะดำเนินงาน ได้ประชุมกลุ่มเฉพาะ (Focus Group) เพื่อพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมตามที่ รฟม. และ รฟท. ร้องขอ โดยมีผู้สนใจซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกภาคส่วนทั้งไทยและต่างประเทศรวมทั้งผู้ประสงค์จะเข้าประมูลโครงการเข้าร่วม

4. การศึกษาวิเคราะห์

4.1 รฟม. มีความพร้อมมากกว่า รฟท. ในการกำหนดโครงสร้างออกแบบ แผนและขั้นตอนดำเนินการ วิธีการแยกงานโยธาและการติดตั้งระบบไฟฟ้า ส่วนการบริหารโครงการและราคาว่าจ้าง ดำเนินการได้เร็วกว่า รฟท. ที่ยังให้รายละเอียดไม่เพียงพอ

4.2 รฟท. รับผิดชอบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงพญาไท-ยมราช, ยมราช-ดอนเมืองไปรังสิต มีการศึกษาวิเคราะห์ว่า

4.2.1 ควรใช้ทางยกระดับจากพญาไท – ยมราช – ดอนเมือง

4.2.2 ช่วงดอนเมืองไปรังสิตควรลงพื้นไม่ยกระดับ โดยให้สร้างกำแพงกันไม่ให้คนเดินข้ามทางรถไฟฟ้าแต่มีสะพานลอยข้ามทางได้

4.2.3 ช่วงสามเสนถึงดอนเมือง ควรนำโครงเสาตอม่อของ Hopewell มาใช้ประโยชน์

4.2.4 ช่วงผ่านพระราชวังสวนจิตรลดา ให้คำนึงถึงทัศนียภาพและความปลอดภัยของเขตพระราชฐาน รวมทั้งสถานที่ประทับซึ่งเป็นโบราณสถาน

4.3 การตั้งเกณฑ์ขั้นต่ำของผู้ยื่นข้อเสนอเกี่ยวกับงานโยธา ดังนี้

4.3.1 รายได้เฉลี่ยต่อปี

- 1) กรณีเป็นรายเดี่ยว ใช้ 10% ของราคาประมาณการ
- 2) กรณีที่มีหลายรายรวมกลุ่มกัน ใช้ 10% ของราคาประมาณการ สำหรับรายหลัก ให้ใช้ 7% ของราคาประมาณการ

4.3.2 ทุนจดทะเบียน

- 1) กรณีเป็นรายเดี่ยว ใช้ 2% ของราคาประมาณการ
- 2) กรณีที่มีหลายรายรวมกลุ่มกัน ใช้ 2% ของราคาประมาณการ สำหรับรายหลัก ให้ใช้ 1% ของราคาประมาณการ

4.3.3 ประสบการณ์ งานที่มีมูลค่าสัญญารวม

- 1) กรณีเป็นรายเดี่ยว ใช้ 10% ของราคาประมาณการของโครงการ
- 2) กรณีที่มีหลายรายรวมกลุ่มกัน ใช้ 10% ของราคาประมาณการ สำหรับรายหลัก ให้ใช้ 7% ของราคาประมาณการของโครงการ

4.4 การตั้งเกณฑ์ขั้นต่ำของผู้ยื่นข้อเสนอเกี่ยวกับงานระบบรถไฟฟ้า ดังนี้

4.4.1 รายได้เฉลี่ยต่อปี

- 1) กรณีเป็นรายเดี่ยว ใช้ 10% ของราคาประมาณการ
- 2) กรณีที่มีหลายรายรวมกลุ่มกัน ใช้ 10% ของราคาประมาณการ สำหรับรายหลัก ให้ใช้ 7% ของราคาประมาณการ

4.4.2 ทุนจดทะเบียน

- 1) กรณีเป็นรายเดี่ยว ใช้ 2% ของราคาประมาณการ
- 2) กรณีที่มีหลายรายรวมกลุ่มกัน ใช้ 2% ของราคาประมาณการ สำหรับรายหลัก ให้ใช้ 1% ของราคาประมาณการ

4.4.3 ประสบการณ์ งานที่มีมูลค่าสัญญารวม

- 1) การจัดหาออกแบบและติดตั้งในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ใช้ 10% ของราคาที่เหมาะสม ไม่ควรมีเงื่อนไขสัดส่วนของการลงทุนในโครงการนั้นๆ เพื่อป้องกันการเอื้อประโยชน์แก่รายใดรายหนึ่งหรือกลุ่มหนึ่ง
- 2) การผลิตรถไฟฟ้าในระยะ 10 ปีที่ผ่านมา ใช้ 10% ของมูลค่าตู้รถไฟฟ้า

- 3) การจัดหาออกแบบผลิตหรือติดตั้งระบบอาคารดีสัญญาณ ในระยะ 7 ปีที่ผ่านมา ใช้ 10% ของราคาที่เหมาะสมการ
- 4) การออกแบบศูนย์ควบคุมกลาง ต้องเคยผ่านงานอย่างน้อยหนึ่งงาน
- 5) การออกแบบและกำหนดการใช้งานของศูนย์ซ่อมบำรุง ต้องเคยผ่านงานอย่างน้อยหนึ่งงาน
- 6) การให้คำปรึกษาแนะนำการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและการซ่อมบำรุง ต้องเคยผ่านงานอย่างน้อยหนึ่งสัญญา

หมายเหตุ ภายหลังจากการประชุมกลุ่มเฉพาะครั้งสุดท้าย ปรากฏว่า รฟม. และ รฟท. มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดบางประการตามข้อ 4.3 และ 4.4 แต่ประเด็นนี้ ยังไม่เป็นที่ยุติ

4.5 รฟท. และ รฟม. ไม่ได้ส่งร่างสัญญาจ้างมาให้พิจารณาด้วย ทำให้ไม่ทราบรายละเอียดการจ่ายเงิน การหักเงินประกัน อัตราค่าปรับ และอื่นๆ

4.6 การตั้งเกณฑ์การประกวดราคาต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้ให้เงินกู้ (JBIC) จึงทำให้ รฟม. และ รฟท. ต้องอยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของผู้ให้เงินกู้ (JBIC) ทำให้ขาดความยืดหยุ่น อาจเกิดอิทธิพล แอบแฝงเบี่ยงเบนในทางไม่สุจริตได้ จึงควรให้กระทรวงการคลังจัดสรรงบประมาณสร้างงานโยธาเริ่มแรก แทนที่จะกู้ทั้งหมด เพื่อให้งานรวดเร็วไม่ถูกครอบงำ และใช้เงินกู้สำหรับงานระบบรถไฟฟ้า

4.7 รฟท. ไม่ควรนำงานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ควบคุมการเดินรถ ยานสับเปลี่ยนและจอดขบวนรถไปรวมกับงานระบบรถไฟฟ้า ควรทำตามแบบอย่างของ รฟม.

4.8 ในหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการจัดทำข้อเสนอและการดำเนินโครงการของ รฟท. ควรเปลี่ยนจาก “อาจใช้โครงสร้าง Hopewell เดิม” เป็น “ให้ใช้โครงสร้าง Hopewell เดิม” ด้วย เพราะ สนข. ได้เคยศึกษาารูปแบบใช้โครงสร้าง Hopewell ไว้แล้วได้ ทำให้ประหยัดเวลาและงบประมาณได้มาก

4.9 รฟท. ไม่ควรมีขั้นตอนการจ่ายเงินล่วงหน้า 10% ควรทำตามแบบอย่างของ รฟม.

4.10 ในหัวข้อ “ข้อสงวนสิทธิในการเสนอราคาและอื่นๆ” ควรพิจารณาประเด็น ดังต่อไปนี้

4.10.1 **ควรตัดข้อความ** “การนำเข้าวัสดุที่ผลิตสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ซึ่งมีราคาเกิน 2,000,000 บาทต่อหน่วย จะต้องทำสัญญาผูกพันต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว” เพราะเป็นการสร้างเงื่อนไขให้เกิดความล่าช้าในการทำงาน

4.10.2 **ควรแก้ไขข้อความ** “กรณีที่มีผู้ยื่นซองเพียงรายเดียวหรือได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้มีสิทธิเสนอราคาเพียงรายเดียว ถ้า รพม. และ รพท. เห็นว่ามีเหตุสมควรและเป็นประโยชน์จะไม่ยกเลิกการประกวดราคา” โดยเสนอว่าต้องมีการประกวดราคาและผ่านเกณฑ์ประมูลไม่น้อยกว่า 2 ราย

4.10.3 รพม. ควรระบุให้กลุ่มนิติบุคคลที่ยื่นข้อเสนอมีผู้ร่วมทุนที่เป็นฝ่ายไทยร่วมอยู่ด้วยเหมือน รพท. เพื่อส่งเสริมวิชาชีพการงานของคนไทย

4.11 รพท.สร้างทางยกระดับเกือบตลอดสาย มีระยะ 32 กิโลเมตร ส่วน รพม. มี 2 ระยะ 23 กิโลเมตร กับ 27 กิโลเมตร รวม 60 กิโลเมตร ซึ่งส่วนมากเป็นแบบยกระดับ จะมีทางใต้ดินเฉพาะช่วงหัวลำโพง-บางแค เพียง 5 กิโลเมตร ดังนั้นราคากลางไม่น่าจะสูงมากเกินไป ควรจะลดลงได้อีกมาก

4.12 ราคาก่อสร้างของ รพท. 39,470 ล้านบาท น่าจะสูงเกินไป ถ้าพิจารณาราคาสร้าง Airport Rail Link สายพญาไทไปสุวรรณภูมิซึ่งใช้เงินเพียง 25,907 ล้านบาท มาเปรียบเทียบ อีกทั้งราคาน่าจะลดลงได้เมื่อใช้ต่อหม้อของ Hopewell ดังนั้นราคาก่อสร้างน่าจะลดลงได้หลายพันล้านบาท

4.13 ควรศึกษาการก่อสร้าง 3 โครงการที่ผ่านมา โดยทำเป็นตารางเปรียบเทียบกับโครงการใหม่ดังนี้

1) สายเฉลิมรัชมงคล ระบบใต้ดิน หัวลำโพง-บางซื่อ

มูลค่าโครงการ	สายเฉลิมรัชมงคล	ราคาของโครงการใหม่
ค่าก่อสร้างต่อ 1 กิโลเมตร		6,090 ล้านบาท/กม.
ค่าสถานี 1 สถานี	1,590 ล้านบาท	
ค่ารถไฟฟ้า	17,500 ล้านบาท	

2) โครงการรถไฟฟ้า BTS ระบบยกระดับ

มูลค่าโครงการ	BTS	ราคาของโครงการใหม่
ค่าก่อสร้างต่อ 1 กิโลเมตร		2,030 ล้านบาท/กม.
ค่าสถานี 1 สถานี		
ค่ารถไฟฟ้า		

- 3) โครงการรถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ-พญาไท (ARL) ระบบยกระดับ
งานโยธา และโครงสร้าง 12,284 ล้านบาท
งานระบบรถไฟฟ้า และตัวรถไฟฟ้า 13,623 ล้านบาท
รวมค่าจ้างก่อสร้าง 25,907 ล้านบาท

มูลค่าโครงการ	ARL	พญาไท-รังสิต
ค่าก่อสร้างต่อ 1 กิโลเมตร		
ค่าสถานี 1 สถานี		
ค่ารถไฟฟ้า		

แต่คณะทำงานโครงสร้างพื้นฐานฯ ไม่สามารถศึกษาเปรียบเทียบได้เนื่องจากกำลังรอข้อมูลจากรฟท. รฟม. และ BTS อยู่ เพื่อนำมาเปรียบเทียบ

5. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

5.1 รัฐบาลควรจัดสรรงบประมาณของประเทศเบื้องต้นมาลงทุนโครงการงานโยธาส่วนแรกก่อนโดยเร็ว ไม่ต้องรอเงินกู้ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้า และไม่ก่อภาระหนี้สาธารณะเกินความจำเป็น อีกทั้งจะช่วยเร่งรัดให้สร้างได้เร็วขึ้น ทั้งนี้ โครงการ Airport Rail Link สายพญาไทไปสุวรรณภูมิยังใช้งบประมาณของประเทศ โดยไม่ได้ชอู้ ซึ่งใช้เงินลงทุนของผู้รับเหมาไปก่อนและใช้คืนจากงบประมาณภายหลัง

5.2 ควรจัดทำร่างสัญญากำหนดเงื่อนไขต่างๆให้รอบคอบชัดเจนอย่างละเอียด โดยให้สภาที่ปรึกษาฯ องค์การภาครัฐ และภาคเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมตรวจสอบสัญญาอย่างเปิดเผยต่อสาธารณชน เพื่อไม่ให้มีการได้เปรียบเสียเปรียบ และเป็นกรเปิดช่องการทุจริตต่างๆ

5.3 ควรมีข้อกำหนดทางเทคนิคที่บ่งถึงความสามารถในการรองรับผู้โดยสารช่วงการสัญจรหนาแน่นและช่วงปกติต่อชั่วโมง ราคาค่าก่อสร้างต่อระยะทางหนึ่งกิโลเมตรและต่อหนึ่งหน่วยสถานี ซึ่งควรจะถูกกว่าโครงการเก่า เพราะมีประสบการณ์แล้ว ควรมีผังเมืองจำเพาะบริเวณและทำตามผัง เพื่อกำหนดอาคารและถนน ให้รับกับการลื่นไหลของรถแท็กซี่และรถบัส รวมถึงอาคารจอดรถแล้วขึ้นรถไฟฟ้า (Park and Ride) ที่สถานีปลายทาง และสถานีอื่นๆ

5.4 ข้อกำหนดการประกวดราคา TOR ควรให้มีรายละเอียดชัดเจนรัดกุมรอบคอบดีพอทุกด้าน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ไม่ใช่แตกต่างในสาระสำคัญมากไปจนยากที่จะหาผู้รับเหมาได้ ควรเปิดโอกาสให้ผู้ร่วมทุนคนไทยได้มีโอกาสรับงานนี้ได้โดยตรงหรือโดยอ้อม โดยคัดเลือกผู้รับเหมาอย่างโปร่งใส เป็นธรรมสามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งเปิดโอกาสอย่างเท่าเทียมแก่ผู้ยื่นเสนอทุกราย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดประสาน

ประโยชน์และสมยอมกันในทุกระดับและทุกขั้นตอน จนทำให้รัฐเสียประโยชน์ และกำหนดให้มีการใช้วัสดุ ครุภัณฑ์ และสินค้าที่ผลิตในประเทศและแรงงานไทยเป็นหลักสำคัญ

สำหรับเวลาในการจัดทำเอกสารเพื่อเสนอแก่ รฟท. และ รฟม. จากเดิมที่กำหนดไว้ 90 วัน อาจสั้นเกินไปและไม่สร้างความเป็นธรรม จึงเห็นควรขยายเป็น 120 วัน นับแต่วันแรกที่เปิดขายเอกสารประกวดราคา

5.5 การให้ผ่านเกณฑ์แยกงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า ทั้งของ 1 และของ 2 ควรมีมาตรฐานสมมูลกันไม่แตกต่างและไม่ขาดตกบกพร่อง เช่น ทุนจดทะเบียน รายได้ การจ่ายเงิน การหักเงินประกัน อัตราค่าปรับ เงินล่วงหน้า และอื่นๆ รวมทั้งให้ผู้ให้กู้เห็นชอบก่อน การกำหนดให้ผู้ร่วมทุนเป็นคนไทย การผ่านประกวดราคาต้องไม่น้อยกว่า 2 ราย ตลอดระยะเวลาต่างๆ ทุกขั้นตอน ตั้งแต่เริ่มต้นจนเสร็จงาน เป็นต้น แต่ปรากฏว่า รฟม. ไม่ได้ระบุเรื่องนี้ไว้

5.6 ควรให้สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน กรมบัญชีกลาง สำนักงานประมาณ ธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง สำนักงานอัยการสูงสุด สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หน่วยงานรัฐที่ดูแลเขตทาง สถานีปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชนอื่นๆ ร่วมให้ความเห็นด้วยว่า ข้อกำหนดข้อใดไม่เหมาะสมก่อนเชิญประมูลให้แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งเพื่อพิจารณาความเหมาะสมในด้านต่างๆ โดยคำนึงถึงกำลังเงินของประเทศ และวินัยการเงินการคลัง เน้นการมีส่วนร่วมอย่างเหมาะสมของภาคเอกชนประกอบการลงทุนของรัฐ เนื่องจากโครงการดังกล่าว มีผลกระทบต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศโดยรวม

5.7 การออกแบบควบคุมการก่อสร้างแต่ละช่วงงาน อาจทำให้ผู้รับเหมาเอาเปรียบในการกำหนดเงื่อนไขเปลี่ยนแปลงขึ้นใหม่ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงระหว่างก่อสร้าง จึงต้องกระทำอย่างเปิดเผย เพื่อป้องกันความไม่เป็นธรรม จนเกิดเสียหายแก่รัฐและสาธารณชน ดังนั้นการร่างสัญญาจึงต้องรัดกุมทุกขั้นตอน ไม่ตกเป็นเครื่องมือที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อประเทศชาติได้

5.8 ทุกภาคส่วนของประชาชนควรมีส่วนร่วมพิจารณาโครงการทุกขั้นตอน ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากภายใต้หลักการธรรมาภิบาล เพื่อความโปร่งใส และลดปัญหาความขัดแย้งในสังคม

5.9 ต้องให้ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าที่เป็นเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้พิการทุพพลภาพสามารถใช้บริการได้และได้รับความสะดวก โดยออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะกับการใช้งาน ควรศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ อันจะเกิดจากการดำเนินโครงการนี้

5.10 หลักเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนของเทคนิค (ช่องที่ 1) ของทั้ง 3 สายทาง ควรพิจารณาแผนการแก้ปัญหาการจราจรในระหว่างการก่อสร้าง รวมถึงความปลอดภัยและสภาพสิ่งแวดล้อม

จึงเสนอให้มีคะแนน 10 คะแนน ภายหลังการประชุมกลุ่มเฉพาะครั้งสุดท้าย รฟท. และ รฟม. ยอมรับข้อเสนอนี้แล้ว และจะขยายเกณฑ์การพิจารณาในข้ออื่นๆ ให้ละเอียดเหมาะสมรัดกุมยิ่งขึ้น

5.11 ข้อกำหนดคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอในส่วนของความพร้อมของเครื่องจักรที่นำมาใช้ในโครงการ ให้คำนึงถึงขีดความสามารถ (Capability) ขั้นต่ำของเครื่องจักรเป็นสำคัญ

5.12 รัฐต้องวางวิสัยทัศน์ตัวเมืองหลวงและเมืองอื่นๆ เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาสำหรับ 10 – 20 ปีข้างหน้า ภายหลังการประชุมกลุ่มเฉพาะครั้งสุดท้าย สทช. ยอมรับข้อเสนอนี้แล้ว

คณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน

1	นายโอกาส เตพละกุล	ประธานคณะกรรมการ
2	นายยุทธนา กาญจนวงศ์ชัย	รองประธานคณะกรรมการคนที่ 1
3	นายนิมิตร สัมพันธ์รักษ์	รองประธานคณะกรรมการคนที่ 2
4	นายเกรียง วิศิษฎ์สรอรรถ	คณะกรรมการ
5	พลเอกคมกฤษ ศรียะพันธ์	คณะกรรมการ
6	นางภรณ์ สีนุตพงษ์	คณะกรรมการ
7	นางไยอนงค์ ทิมสุวรรณ	คณะกรรมการ
8	นายวิจิตร บุญยะไพตร	คณะกรรมการ
9	นายวิวัฒน์ งามดำรงค์	คณะกรรมการ
10	นายสวัสดิ์ แสงบางปลา	คณะกรรมการ
11	นายสุรศักดิ์ วานิชกิจ	คณะกรรมการ
12	นายสุพจน์ พลบุตร	คณะกรรมการ
13	นายมังกร ธนสารศิลป์	คณะกรรมการ
14	นายปณิธิ ตั้งผาติ	คณะกรรมการ
15	นายสมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์	คณะกรรมการ
16	นายชัชวาล ศรีวีฑูราวัฒน์	คณะกรรมการและเลขานุการคนที่ 1
17	นายวิสุทธิ์ เจตสันต์	คณะกรรมการและเลขานุการคนที่ 2

คณะกรรมการดำเนินงานในคณะกรรมการเกี่ยวเนื่องด้านการสื่อสาร โทรคมนาคม และการขนส่งและคมนาคม

1	พลเอกคมกฤษ ศรียะพันธ์	ที่ปรึกษา
2	นายเกรียง วิศิษฎ์สรอรรถ	ประธานคณะกรรมการดำเนินงานฯ
3	นายวิสุทธิ์ เจตสันต์	รองประธานคณะกรรมการดำเนินงานฯ
4	นายชัชวาล ศรีวีฑูราวัฒน์	คณะกรรมการดำเนินงานฯ
5	นายกิตติเดช สุตรสุนันท์	คณะกรรมการดำเนินงานฯ
6	นายสุกิจ วีฑูราวัฒนาวิทย์	คณะกรรมการดำเนินงานฯ
7	นายอุทิศ วิมลศิลป์	คณะกรรมการดำเนินงานฯ
8	นายธเนศร์ ไสรัตน์	คณะกรรมการดำเนินงานฯ