

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๒. วงเงินโครงการที่ได้รับจัดสรร ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓. วันที่กำหนดราคากลาง (ราคาอ้างอิง) ๒๖ มกราคม ๒๕๖๐

เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๔. ค่าตอบแทนบุคลากร

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาไทยมีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทางวิชาชีพ ทั้งนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นไปตามขอบเขตของเนื้องาน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างท้ายนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๙ คน (บุคลากรหลัก)

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man- month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรหลัก							
๑. ผู้จัดการโครงการ	ปริญญาโท	การเงิน	๒๐	๘	๒๒๓,๐๐๐	๒.๔๗๕	๔,๔๑๕,๔๐๐
๒. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย (การขนส่งอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง)	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๖	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๖๑๑,๘๒๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๖	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๒๑๑,๗๖๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๕๐๙,๘๕๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๓	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๓๐๕,๙๑๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑๐	๔	๖๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๖๐๕,๘๘๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน และการบริหารความเสี่ยง	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๕	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๐๐๙,๘๐๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๖๐๕,๘๘๐
๙. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๕๐๙,๘๕๐

๒๖.๑.๖๐

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man- month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรสนับสนุน							
๑. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมาย (การขนส่งอาเซียนและอนุภูมิภาค แม่น้ำโขง) ๑	ปริญญาตรี		๕	๖	๓๐,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐
๒. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมาย (การขนส่งอาเซียนและอนุภูมิภาค แม่น้ำโขง) ๒	ปริญญาตรี		๕	๖	๓๐,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐
๓. นักวิชาการผู้ช่วยด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาตรี		๕	๖	๓๐,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐
๔. นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๕. นักวิชาการผู้ช่วยด้านวิศวกรรม ขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๓	๓๐,๐๐๐		๙๐,๐๐๐
๖. ผู้ช่วยวิศวกรแบบจำลองด้านการ ขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๗. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการเงินและ การบริหารความเสี่ยง	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๘. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการมีส่วน ร่วมและมวลชน	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๙. นักวิชาการสิ่งพิมพ์และสื่อ ประชาสัมพันธ์	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๑๐. นักวิชาการ computer graphic	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๑๑. เลขานุการ	ปวส.		๕	๘	๑๕,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๑๒. เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล	ปวช.		๕	๘	๑๒,๐๐๐		๙๖,๐๐๐
๑๓. เจ้าหน้าที่สำรวจ ๑	ปวช.		๕	๖	๑๒,๐๐๐		๗๒,๐๐๐
๑๔. เจ้าหน้าที่สำรวจ ๒	ปวช.		๕	๖	๑๒,๐๐๐		๗๒,๐๐๐
๑๕. พนักงานธุรการ	ปวช.		๕	๘	๑๒,๐๐๐		๙๖,๐๐๐
๑๖. พนักงานส่งเอกสาร	ปวช.		๕	๘	๑๒,๐๐๐		๙๖,๐๐๐

หมายเหตุ * ตัวคูณอัตราค่าตอบแทน (Mark Up Factor) = ๒.๔๗๕ หมายถึง บริษัทที่ปรึกษาไม่สามารถแสดงหลักฐานได้ประกอบด้วย

๑. ใบบรับรองระบบคุณภาพที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น

๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไวใช้งานอย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท

๓. มีใบบรับรองการประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

Amo 26.1.60

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๑,๐๔๒,๐๐๐ บาท

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๑,๐๔๒,๐๐๐ บาท

๕.๑.๑	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)		
	จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๘๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๒	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)		
	จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๓	รายงานขึ้นกลาง (Interim Report)		
	จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๔	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)		
	จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๕	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)		
	จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๑,๕๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๖	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย		
	จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๖๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๗	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ		
	จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๖๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๘	รายงานในรูปแบบ E-book ในแผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) พร้อมคำอธิบายอยู่ในกล่องบรรจุที่เหมาะสม		
	จำนวน ๑๐ ชุด ชุดละ ๓๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓,๐๐๐ บาท
๕.๑.๙	รายงานและไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานในภายหลัง บันทึกในฮาร์ดดิสก์แบบพกพา (Portable hard disk)		
	จำนวน ๓ ชุด ชุดละ ๓,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๐	สื่อและบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ mobile unit		
	จำนวน ๓ ชุด ชุดละ ๒๕,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๗๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๒	เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ		
	จำนวน ๑,๒๐๐ ชุด ชุดละ ๒๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๔๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๓	วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา		
	จำนวน ๒ เรื่อง	รวมเป็นเงิน	๒๕๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๔	เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์	เหมาจ่าย	๑๕๐,๐๐๐ บาท

๖. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ ๒,๑๑๙,๘๕๐ บาท

๖.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ๓๒๐,๐๐๐ บาท

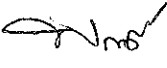
๖.๑.๑	ค่าเช่าสำนักงานรวมค่าสาธารณูปโภค	เหมาจ่าย	๒๔๐,๐๐๐ บาท
๖.๑.๒	ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	เหมาจ่าย	๘๐,๐๐๐ บาท

๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ ๙๘๙,๘๕๐ บาท

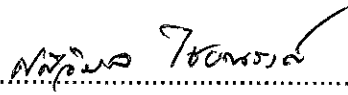
๖.๒.๑	จ้างเหมาสำรวจทางด้านเศรษฐกิจ/สัมภาษณ์เชิงลึก	เหมาจ่าย	๒๐๐,๐๐๐ บาท
๖.๒.๒	จ้างเหมาสำรวจการด้านขนส่ง	เหมาจ่าย	๗๘๙,๘๕๐ บาท

๖.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาและการมีส่วนร่วม ๘๑๐,๐๐๐ บาท

๖.๓.๑	การจัดสัมมนาแนะนำโครงการ	เหมาจ่าย	๑๘๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๒	การจัดสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย	เหมาจ่าย	๑๘๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๓	การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการผู้ประกอบการการขนส่งระหว่างประเทศ	เหมาจ่าย	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๔	การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการแผนเก็บภาษีเชื้อเพลิง	เหมาจ่าย	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๔	การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการแผนเก็บภาษีเชื้อเพลิง	เหมาจ่าย	๑๕๐,๐๐๐ บาท

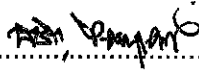
 26.1.60

๗. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)



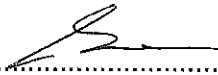
(นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ



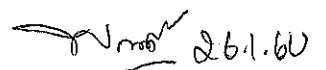
(นายอธิภู จิตรานเคราะห์)

หัวหน้ากลุ่มโสตทัศนศึกษาขนส่ง สำนักแผนงาน



(นายยืนยง ตั้งเปรมศรี)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน



ขอบเขตโดยละเอียดของงาน (Term of Reference)

งานศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ กำหนดเป้าหมายด้านยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาประกอบด้วย (๑) ประเทศไทยมีบทบาทหลักในภูมิภาคทั้งด้านโลจิสติกส์การค้า การบริการ และการลงทุน (๒) ประเทศไทยศูนย์กลางการกระจายความเจริญในภูมิภาคเอเชียกลุ่มอาเซียน และอนุภูมิภาค (๓) ระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนมีความเชื่อมโยงกันเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และโทรคมนาคม ภายใต้ความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน

๑.๒ การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์โดยอาศัยภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค โดยเฉพาะในเส้นทางเชื่อมต่อสำคัญระหว่างในกลุ่มประเทศอาเซียนเหนือ (เมียนมา ลาว เวียดนาม และ กัมพูชา) สู่กลุ่มประเทศในอาเซียนใต้ (มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ และติมอร์เลสเต) ที่จะมีการขนส่งทางบกเป็นเส้นทางสำคัญประเทศไทยจึงสามารถอาศัยยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ดังกล่าว ในการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์อาเซียนในการกระจายสินค้าไปยังกลุ่มประเทศสมาชิกและไปยังตลาดโลกในอนาคต

๑.๓ สืบเนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการใช้เส้นทางหลวงภายในประเทศไทย มากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบให้เส้นทางเกิดการชำรุดบ่อยครั้ง รวมถึงผลกระทบทางอ้อม เช่น การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ปัญหาด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม อาทิ มลภาวะทางอากาศ ทางเสียง และขยะ เป็นต้น ประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อมมาโดยตลอด ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านทั้งเมียนมา ลาว มาเลเซีย และกัมพูชา ต่างมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนนจากการผ่านแดนระหว่างประเทศยกเว้นประเทศไทย ในการนี้ สนข. จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโครงข่ายถนนครอบคลุมทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท เพื่อรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป อันจะเป็นการสอดคล้องต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน และสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศให้เกิดความร่วมมือได้อย่างยั่งยืนต่อไป

๑.๔ ในการประชุมคณะกรรมการอำนวยการความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการให้ สนข. ในฐานะหน่วยงานกลางดำเนินงาน ศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อศึกษาพฤติกรรมและคาดการณ์ปริมาณการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในอนาคต

๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบจากการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศที่มีต่อประเทศไทย โดยเฉพาะบริบทการขนส่ง ซึ่งรวมถึงมุมมองด้านบำรุงรักษาทางผลกระทบสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

๒.๓ เพื่อวิเคราะห์ทางเลือก การบริหารจัดการ แนวทาง วิธีการ เพื่อลดภาระการบำรุงรักษาทางจากการเดินทางผ่านแดนระหว่างประเทศที่มีผลกระทบต่อประเทศไทย

๒.๔ เพื่อกำหนดแนวทาง ทำที่ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในการนำแผนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนนจากการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศไปสู่การปฏิบัติ

๒.๕ เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม การจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงเพื่อใช้เป็นกองทุนซ่อมบำรุงทางหลวงขึ้นเป็นการเฉพาะ

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตงานประกอบด้วยงานหลัก ๗ ส่วน ประกอบด้วย

งานส่วนที่ ๑ การศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงาน และกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๖๐) แผนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร แผนยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ (แผน ๘ ปี) และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่ไทยได้มีความตกลงไว้ รวมถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เป็นต้น เพื่อนำไปวิเคราะห์สู่การวางแผนและวิเคราะห์แนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ

งานส่วนที่ ๒ การสำรวจและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศและสภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน

สำรวจปริมาณจราจร พฤติกรรม และสภาพปัญหาการเดินทางขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศในกรอบความร่วมมืออนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้ทราบพฤติกรรม และแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งจะมีผลกระทบกับประเทศไทย ทั้งในมิติเศรษฐกิจและ สังคม โดยคำนึงถึงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตทั้งการขนส่งทางถนน ราง น้ำ และทางอากาศ เพื่อนำไปวิเคราะห์รูปแบบการขนส่ง ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง ความเสียหายด้านอุบัติเหตุ และต้นทุนการรักษาสภาพแวดล้อม เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางที่เหมาะสมต่อไป

งานส่วนที่ ๓ กรณีศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ

ศึกษาแนวทาง รูปแบบ ทางเลือก ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางระหว่างประเทศที่ดี (Best Practice) เพื่อวิเคราะห์หาจุดเด่น จุดด้อย ทั้งในมิติด้านกฎหมาย เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อนำมาปรับใช้ต่อการกำหนด แนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยอาจใช้เครื่องมือวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis)

งานส่วนที่ ๔ การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางเพื่อการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศ

สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง หากมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศในอนาคต เพื่อวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

งานส่วนที่ ๕ กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดนจากการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนระหว่างประเทศ

ที่ปรึกษาทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดนจากการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศโดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๑) วิธีการคำนวณอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียม โดยคำนึงถึงต้นทุนการบำรุงรักษาทางและต้นทุนสภาพแวดล้อม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การเงิน และสังคมรวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วน

๒) ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางข้อกำหนด กฎระเบียบที่เหมาะสมต่อการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางขนส่งสินค้าในประเทศไทย โดยคำนึงถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับประเทศและระดับสากล และตัวอย่างรูปแบบการบริหารจัดการที่ดี (Best Practices) ของประเทศที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่ประสบความสำเร็จ

๓) รูปแบบการบริหารจัดการ โดยคำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

๔) ข้อเสนอแนะ/แนวทางสำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานที่กำกับดูแล เช่น แนวทางการบังคับใช้ และเงื่อนไขอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

งานส่วนที่ ๖ แผนปฏิบัติการเพื่อนำไปจัดเก็บค่าผ่านทาง

ที่ปรึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอย่างเป็นรูปธรรม โดยอ้างอิงจากผล การศึกษาส่วนที่ ๕ และมีการกำหนดรายละเอียดครอบคลุมถึงหน่วยงานผู้รับผิดชอบ กฎระเบียบ/ ข้อบังคับในการดำเนินการงบประมาณแผนการปฏิบัติงานทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมรวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเป็นทางเลือกประกอบการพิจารณาต่อไป

งานส่วนที่ ๗ ศึกษาความเหมาะสมการเก็บภาษีเชื้อเพลิงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงทางหลวง

ที่ปรึกษาทำการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมการเก็บภาษีเชื้อเพลิงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงทางหลวง โดยเปรียบเทียบตัวอย่างที่ดี (Best Practice) ในต่างประเทศ ทั้งในมิติทางกฎหมาย เศรษฐกิจ สังคม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจใช้เครื่องมือวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อกำหนดแผนปฏิบัติการ รวมทั้งแนวทางสร้างความร่วมมือกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการที่ชัดเจน

๔. งบประมาณที่ใช้ดำเนินการ

งบประมาณรวมทั้งสิ้น จำนวน ๑๕.๐๐๐๐ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ ๖.๗๕๐๐ ล้านบาท

ปี ๒๕๖๑ ผูกพัน ๘.๒๕๐๐ ล้านบาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการศึกษา

ระยะเวลาดำเนินโครงการศึกษา ๘ เดือน

๖. คุณสมบัติที่ปรึกษาและบุคลากรโครงการ

๖.๑ ที่ปรึกษาที่ประสงค์จะรับดำเนินงานโครงการ จะต้องเป็นที่ปรึกษาที่มีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการศึกษาเกี่ยวข้องกับงานศึกษาอย่างแท้จริงและจะต้องร่วมมือกับที่ปรึกษาต่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญ แต่ต้องมีที่ปรึกษาไทยร่วมงานด้วยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ทางวิชาชีพเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปมาให้บริการในโครงการนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญ ที่ปรึกษาอาจพิจารณาเสนอตามความจำเป็นภายใต้ขอบเขตของงานอย่างน้อยต้องประกอบไปด้วยผู้เชี่ยวชาญ ดังต่อไปนี้

- ๑) ผู้จัดการโครงการ
- ๒) ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายขนส่ง
- ๓) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์
- ๔) ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมขนส่ง
- ๕) ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง
- ๖) ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์
- ๗) ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงินและการบริหารความเสี่ยง
- ๘) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม
- ๙) ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๒ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่นภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย ผู้บริหารโครงการรับผิดชอบบริหารโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละรายจะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยถือว่าบริษัทรับรองว่าได้เป็นการลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลักกรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างด้าว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ ห้ามมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคลากรหลักตลอดระยะเวลาสัญญาในการเป็นที่ปรึกษา เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นซึ่งที่ปรึกษาจะต้องหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม และได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๗. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตน และจัดหาเจ้าหน้าที่/อุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็นเพื่อให้งานเป็นไปตามข้อกำหนดโครงการ และพันธะตามสัญญาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยจะต้องให้ความรู้ ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด สอดคล้องและเหมาะสมตามมาตรฐานสากล ตลอดระยะเวลาของโครงการการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักในช่วงเวลาดำเนินการของสัญญาโครงการนี้ที่ปรึกษาต้องแจ้งให้ สนข. ทราบล่วงหน้าและจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สนข. ก่อน

๗.๒ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ดี การใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้ไขเป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีในการพัฒนาที่เหมาะสมแก่ สนข.

๗.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ โดยข้อมูลดังกล่าวต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับข้อมูลหากพบว่าเกิดจากการผิดพลาดของที่ปรึกษา

๗.๔ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับของรายงานข้อมูล ตลอดจนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผยหากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข. กระทรวงคมนาคม ข้อมูลและเอกสารต้นฉบับต่างๆ ต้องถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านเทคนิค และปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ อาจมีการให้คำปรึกษาดังกล่าวให้เป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

๘. ระยะเวลาการส่งมอบงานของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มทำการศึกษาตามวัน เวลา ที่ระบุในสัญญาจ้าง และต้องนำเสนอรายงานผลการศึกษาให้ สนข. ภายในเวลาที่กำหนด ดังต่อไปนี้

๘.๑ รายงานเบื้องต้น (Inception Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๑ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดแสดงถึงวิธีการศึกษา ขั้นตอน แผนการดำเนินงาน และสำรวจข้อมูลภาคสนามที่เลือกใช้ในการศึกษา

๘.๒ รายงานความก้าวหน้า (Progress Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๘.๓ รายงานขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๕ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๘.๔ ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๗ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

๘.๕ ภายใน ๘ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๘.๕.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๕.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๕.๓ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๕.๔ แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานตามข้อ ๘.๕.๑ – ๘.๕.๓ ในรูปแบบ E-Book จำนวน ๑๐ ชุด

๘.๕.๕ ฮาร์ดดิสก์แบบพกพา (Portable hard disk) พร้อมข้อมูลทั้งหมดของโครงการ จำนวน ๓ ชุด

๘.๕.๖ สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

๑) สื่อและบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ mobile unit จำนวน ๓ ชุด

๒) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน ๑,๒๐๐ ชุด

๓) วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา จำนวน ๒ เรื่อง

๔) เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ

๙. การจัดสัมมนา

ที่ปรึกษาจะต้องจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสมตามแนวทาง ดังนี้

๙.๑ สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน ๑ เดือน หลังจากวันที่ได้รับความเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

๙.๒ สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) ภายใน ๑ เดือน หลังจากวันที่ได้รับความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)

๙.๓ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus group) ผู้ประกอบการการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อจัดทำแผนการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจำนวน ๒ ครั้ง

๙.๔ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus group) ผู้เกี่ยวข้อง เพื่อรับฟังความเห็นและจัดทำแผนการเก็บภาษีเชื้อเพลิงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงทางหลวง จำนวน ๑ ครั้ง

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดเตรียมรายละเอียดพิธีการ และเอกสารประกอบการสัมมนา เมื่อการสัมมนาแต่ละครั้งเสร็จสิ้นลง ที่ปรึกษาจะต้องจัดทำเอกสารสรุปผลการสัมมนา จำนวน ๕ ชุด ส่งให้ สนข. ภายใน ๑๕ วัน นับจากวันสัมมนา

๑๐. การบริหารโครงการ

เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ของโครงการ สนข. จะสนับสนุนการดำเนินงานของที่ปรึกษาตามความจำเป็น โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับศึกษา เพื่อกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน (TOR)

๑๑. เงื่อนไขและคุณสมบัติของที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ป.ป.ช.

๑๑.๑ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ต้องไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุชื่อว่าเป็นคู่สัญญาที่ไม่ได้แสดงบัญชีรายรับรายจ่าย หรือแสดงบัญชีรายรับรายจ่ายไม่ถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญตามประกาศของคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔

๑๑.๒ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญากับ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Government Procurement : e-GP) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาที่ได้รับการคัดเลือกให้รับจ่ายเงินผ่านบัญชีธนาคาร เว้นแต่การรับจ่ายเงินแต่ละครั้ง ซึ่งมีมูลค่าไม่เกินสามหมื่นบาท สามารถรับจ่ายเป็นเงินสดได้ และให้จัดทำบัญชีแสดงรายรับรายจ่ายยื่นต่อกรมสรรพากร และปฏิบัติตามประกาศ ป.ป.ช. เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการแสดงการรับจ่ายของโครงการที่บุคคลหรือนิติบุคคลเป็นคู่สัญญากับหน่วยงานภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๕๔ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๔ และ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๕๕

๑๑.๓ ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาต้องดาวน์โหลดไฟล์ Excel Loader ทางอินเทอร์เน็ตได้ที่ <http://e-workflow.mot.go.th/motconsult/PreProject/ExpertExcelForm/....> และกรอกข้อมูลในไฟล์ Excel Loader ให้ถูกต้องและครบถ้วนบรรจุลงในแผ่นซีดีส่งมาพร้อมข้อเสนอในวันยื่นซอง

ข้อมูลที่ที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลาง ของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม

๑๒. ข้อเสนอสิทธิ

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกขั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆทั้งสิ้น

ที่ปรึกษาที่ได้รับคัดเลือกให้ดำเนินการตามการศึกษานี้ จะต้องมาลงนามในสัญญา กับ สนข. ภายในระยะเวลาที่ สนข. แจ้งให้ทราบ หากพ้นระยะเวลาดังกล่าวแล้วยังไม่มาลงนามในสัญญา สนข. สงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการว่าจ้างในครั้งนี้ และจะก่อกวนผู้พ้นได้ก็ต่อเมื่อได้รับการอนุมัติเงินประจำงวดจากสำนักงบประมาณแล้ว

มกราคม ๒๕๖๐

กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร