

ตารางแสดงวงเงินงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรและรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษา (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ ๒)

๑. ชื่อโครงการ ค่าจ้างศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๒. วงเงินโครงการที่ได้รับจัดสรร ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓. วันที่กำหนดราคากลาง ๒ มีนาคม ๒๕๖๐

เป็นเงิน ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

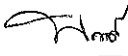
๔. ค่าตอบแทนบุคลากร

๔.๑ ประเภทที่ปรึกษา กลุ่มวิชาชีพเฉพาะ

๔.๒ คุณสมบัติที่ปรึกษา เป็นที่ปรึกษาไทยมีความรู้ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ทางวิชาชีพ ทั้งนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญจะเป็นไปตามขอบเขตของเนื้อหา งาน ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ ดังตารางคุณสมบัติที่ปรึกษาข้างทำยนี้

๔.๓ จำนวนที่ปรึกษา ๑๐ 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. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๔	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๔๐๗,๘๘๐
๓. ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายการคลัง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๒	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๒๐๓,๙๔๐
๔. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๕	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๑,๐๐๙,๘๘๐
๕. ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมขนส่ง	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๕๐๙,๘๕๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านแบบจำลองการขนส่ง	ปริญญาโท	เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	๑๐	๔	๖๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๖๐๕,๘๘๐
๗. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๔	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๔๐๗,๘๘๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน และการบริหารความเสี่ยง	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๔	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๘๐๗,๘๘๐
๘. ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม	ปริญญาโท	การเงิน	๑๐	๓	๘๑,๖๐๐	๒.๔๗๕	๖๐๕,๘๘๐
๑๐. ผู้เชี่ยวชาญด้านการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	ปริญญาโท	วิศวกรรม	๑๐	๕	๔๑,๒๐๐	๒.๔๗๕	๕๐๙,๘๕๐

 ๒. ๓.๖๐

คุณสมบัติที่ปรึกษา							
ตำแหน่ง	วุฒิการศึกษา ไม่ต่ำกว่า	กลุ่มวิชาชีพ	ประสบการณ์ ไม่น้อยกว่า (ปี)	จำนวนคน- เดือน (man- month)	ค่าตอบแทน ต่อเดือน	ตัวคูณอัตรา ค่าตอบแทน (Mark up Factor)	ค่าตอบแทน (บาท)
บุคลากรสนับสนุน							
๑. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมาย ขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๒. นักวิชาการผู้ช่วยด้านกฎหมาย การคลัง	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๓. นักวิชาการผู้ช่วยด้านเศรษฐศาสตร์	ปริญญาตรี		๕	๕	๓๐,๐๐๐		๑๕๐,๐๐๐
๔. นักวิชาการผู้ช่วยด้านวิศวกรรม ขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๕. ผู้ช่วยวิศวกรแบบจำลองด้านการ ขนส่ง	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๖. ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๗. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการเงินและ การบริหารความเสี่ยง	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๘. นักวิชาการผู้ช่วยด้าน เศรษฐศาสตร์สิ่งแวดล้อม	ปริญญาตรี		๕	๓	๓๐,๐๐๐		๙๐,๐๐๐
๙. นักวิชาการผู้ช่วยด้านการ ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ของประชาชน	ปริญญาตรี		๕	๔	๓๐,๐๐๐		๑๒๐,๐๐๐
๑๐. นักวิชาการ computer graphic	ปริญญาตรี		๕	๖	๓๐,๐๐๐		๑๘๐,๐๐๐
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. ใบรับรองระบบคุณภาพที่ยอมรับตามมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการแสดงว่าบริษัทมีการพัฒนาระบบคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบ ISO เป็นต้น
๒. มีหลักฐานการมีซอฟต์แวร์ที่ถูกกฎหมายสำหรับพนักงานไว้ใช้งานอย่างน้อย ร้อยละ ๓๐ ของพนักงานทั้งบริษัท
๓. มีใบรับรองการประกันวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance) ของบริษัทในมูลค่าไม่ต่ำกว่า ๓๐ ล้านบาท ในปีที่ยื่นข้อเสนอ

๕. ค่าวัสดุอุปกรณ์ ๙๖๙,๐๐๐ บาท

๕.๑ ค่าจัดทำรายงานและเอกสาร ๙๖๙,๐๐๐ 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	รายงานขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๔	รายงานข้อเสนอแนะกรณีศึกษาระบบ VEP และ RC ของประเทศมาเลเซีย จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๒๕,๐๐๐ บาท
๕.๑.๕	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน ๒๕ ชุด ชุดละ ๑,๒๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๖	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๑,๕๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๗	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๖,๐๐๐ บาท
๕.๑.๘	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๖๐ ชุด ชุดละ ๖๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓๖,๐๐๐ บาท
๕.๑.๙	แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานทั้งหมด ในรูปแบบ E-Book จำนวน ๑๐ ชุด ชุดละ ๓๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๓,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๐	รายงานและไฟล์ข้อมูลของโครงการทั้งหมดที่สามารถแก้ไขได้ รวมทั้ง Presentation ของโครงการทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงาน ในภายหลัง บันทึกในฮาร์ดดิสก์แบบพกพา (Portable hard disk) จำนวน ๓ ชุด ชุดละ ๓,๐๐๐ บาท	รวมเป็นเงิน	๙,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๑	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	๓๐๐,๐๐๐ บาท
๕.๑.๑๔	เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์	เหมาจ่าย	๕๐,๐๐๐ บาท

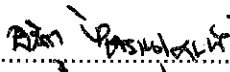
๖. ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	๒,๗๓๔,๘๐๐ บาท		
๖.๑ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน	๒๖๔,๐๐๐ บาท		
๖.๑.๑ ค่าเช่าสำนักงานรวมค่าสาธารณูปโภค		เหมาจ่าย	๒๐๐,๐๐๐ บาท
๖.๑.๒ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน		เหมาจ่าย	๖๔,๐๐๐ บาท
๖.๒ ค่าใช้จ่ายในการสำรวจ	๘๕๐,๘๐๐ บาท		บาท
๖.๒.๑ จ้างเหมาสำรวจทางด้านเศรษฐกิจ/สัมภาระเชิงลึก		เหมาจ่าย	๑๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๒.๒ จ้างเหมาสำรวจการดำเนินงาน		เหมาจ่าย	๗๐๐,๘๐๐ บาท
๖.๓ ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาและการมีส่วนร่วม	๑,๖๒๐,๐๐๐ บาท		บาท
๖.๓.๑ การจัดสัมมนาแนะนำโครงการ		เหมาจ่าย	๒๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๒ การจัดสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นร่างรายงานฉบับสุดท้าย		เหมาจ่าย	๒๕๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๓ การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน และผู้เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ครั้งที่ ๑		เหมาจ่าย	๒๘๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๔ การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน และผู้เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ครั้งที่ ๒		เหมาจ่าย	๒๘๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๕ การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน และผู้เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ครั้งที่ ๓		เหมาจ่าย	๒๘๐,๐๐๐ บาท
๖.๓.๖ การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน และผู้เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ ครั้งที่ ๔		เหมาจ่าย	๒๘๐,๐๐๐ บาท

๗. รายชื่อผู้รับผิดชอบในการกำหนดค่าใช้จ่าย/ดำเนินการ/ขอบเขตดำเนินการ (TOR)



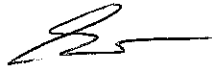
(นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ



(นายอธิฏ จิตรานคราะห์)

หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน



(นายยีนยง ตั้งเปรมตรี)

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

ขอบเขตโดยละเอียดของงาน (Terms of Reference) งานศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) กำหนดเป้าหมายด้านยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาประกอบด้วย (๑) ประเทศไทยมีบทบาทหลักในภูมิภาคทั้งด้านโลจิสติกส์การค้า การบริการ และการลงทุน (๒) ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการกระจายความเจริญในภูมิภาคเอเชียกลุ่มอาเซียน และอนุภูมิภาค (๓) ระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนมีความเชื่อมโยงกันเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ และโทรคมนาคม ภายใต้ความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน

๑.๒ การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์ทางการจัดการโลจิสติกส์โดยอาศัยภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค โดยเฉพาะในเส้นทางเชื่อมต่อสำคัญระหว่างกลุ่มประเทศเมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา สู่กลุ่มประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ รวมทั้งติมอร์เลสเต้ ที่จะมีการขนส่งทางบกเป็นเส้นทางสำคัญ ประเทศไทยจึงสามารถอาศัยยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ดังกล่าวในการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์อาเซียนในการกระจายสินค้าไปยังกลุ่มประเทศสมาชิกและไปยังตลาดโลกในอนาคต

๑.๓ สืบเนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการใช้เส้นทางหลวงภายในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบให้เส้นทางเกิดการชำรุดบ่อยครั้ง รวมถึงผลกระทบทางอ้อม เช่น การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ปัญหาด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม อาทิ มลภาวะทางอากาศทางเสียง และขยะ เป็นต้น ประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อมมาโดยตลอด ในขณะที่ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและการใช้ทางแล้ว โดยล่าสุดมาเลเซียได้เริ่มนำระบบใบอนุญาตเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit: VEP) มาใช้ประกอบกับการเรียกเก็บค่าใช้ถนน (Road Charge: RC) กับรถต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศมาเลเซีย

๑.๔ ในการประชุมคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC) ครั้งที่ ๒/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานกลางดำเนินงานศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ

๑.๕ ในเรื่องนี้ สนข. จึงได้เล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางโครงข่ายถนนครอบคลุมทั้งทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท อันเป็นการจัดเก็บค่าธรรมเนียมกับรถยนต์ส่วนบุคคล และรถเชิงพาณิชย์ที่ใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านในการเดินทาง และรวมถึงแง่มุมของการใช้เส้นทางซึ่งมีประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทาง เพื่อรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการขนส่งข้ามพรมแดนอื่นๆ และนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป อันจะเป็นการสอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศในปัจจุบัน



๒. วัตถุประสงค์

- ๒.๑ เพื่อศึกษาพฤติกรรมและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งข้ามพรมแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- ๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ประเมินผลกระทบจากการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีต่อประเทศไทย โดยเฉพาะบริบทภาคการขนส่ง ซึ่งรวมถึงด้านการบำรุงรักษาทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย
- ๒.๓ เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดเก็บค่าผ่านทางและใช้ทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน
- ๒.๔ เพื่อวิเคราะห์ทางเลือกในการบริหารจัดการ แนวทาง วิธีการ เพื่อควบคุมกำกับดูแลการขนส่งข้ามพรมแดนและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
- ๒.๕ เสนอแนะนโยบายและแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

๓. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตงานประกอบด้วยงานหลัก ๒ ส่วน ประกอบด้วย

งานส่วนที่ ๑ การศึกษา ทบทวน นโยบาย แผนงาน และกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๖๐) แผนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร แผนยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ (แผน ๘ ปี) และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เช่น การทำประกันภัยทั้งภายในประเทศและตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ที่ไทยได้มีความตกลงไว้ รวมถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท เป็นต้น เพื่อนำไปวิเคราะห์สู่การวางแผนและวิเคราะห์แนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในการขนส่งข้ามพรมแดน

งานส่วนที่ ๒ การศึกษาสำรวจและวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบันและคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน

สำรวจปริมาณจราจร พฤติกรรม และสภาพปัญหาการขนส่งข้ามพรมแดนในกรอบความร่วมมือทวิภาคี และพหุภาคีในสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้ทราบพฤติกรรม และแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งจะมีผลกระทบกับประเทศไทย ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต ทั้งการขนส่งทางถนน ราง น้ำ และทางอากาศ เพื่อนำไปวิเคราะห์รูปแบบการขนส่ง ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง ความเสียหายด้านอุบัติเหตุ และต้นทุนการรักษาสภาพแวดล้อม เพื่อประกอบการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านแดน หรือ การใช้ทางที่เหมาะสมต่อไป

งานส่วนที่ ๓ กรณีศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ

ศึกษาแนวทาง รูปแบบ ทางเลือก และความเหมาะสมในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางระหว่างประเทศ ตามแนวทางปฏิบัติ ที่ดี (Best Practices) เพื่อวิเคราะห์หาจุดเด่น จุดด้อย ทั้งในมิติด้านกฎหมาย เศรษฐกิจ และสังคม เพื่อนำมาปรับใช้ต่อการกำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งข้ามพรมแดนที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยอาจใช้เครื่องมือวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) เพื่อทราบถึงระดับของประเทศไทยมี



ความแตกต่างจากข้อกำหนดของมาตรฐานอย่างไร เพื่อวางแผนในการจัดทำระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง เทคโนโลยีที่ใช้ในการบริหารจัดการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

อนึ่ง ประเทศมาเลเซียได้เริ่มนำระบบใบอนุญาตยานพาหนะเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit: VEP) และการเก็บค่าใช้ทาง (Road Charge: RC) โดยได้ใช้กับรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์ ณ ด่าน Johor Bahru-Causeway (Woodland) และด่าน Tanjung Kupang (Second link) – Tuas แล้วเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ ซึ่งเรียกเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านแดนในอัตรา ๒๐ ริงกิต กับรถยนต์ส่วนบุคคล (ไม่รวม รถจักรยานยนต์) และประเทศมาเลเซียจะได้ขยายการนำระบบ VEP มาใช้บริเวณพรมแดนประเทศไทย-มาเลเซีย ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ (ช่วงกลางปี) จึงให้ศึกษาการนำระบบ VEP ระหว่างประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นกรณีศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางดำเนินงานของประเทศไทย โดยให้ดำเนินงานศึกษางานส่วนนี้ ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือนแรก

งานส่วนที่ ๔ การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน

สำรวจความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน รวมถึงศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และนำข้อมูลมาวิเคราะห์กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าผ่านทางและการใช้ทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทางด้านเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคงและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

งานส่วนที่ ๕ กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนนจากการผ่านทางขนส่งข้ามพรมแดน

ศึกษาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาวิเคราะห์และจัดทำแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาถนนจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีรายละเอียดครอบคลุมอย่างน้อย ดังนี้

๑) วิธีการคำนวณอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียม โดยคำนึงถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นต้นทุนการบริหารจัดการระบบการจัดเก็บค่าผ่านทาง การบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อม ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ การเงิน และสังคม เป็นต้น รวมถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกภาคส่วน

๒) ข้อเสนอแนะแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางและรูปแบบเทคโนโลยีที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับประเทศและระดับสากล และตัวอย่างรูปแบบการบริหารจัดการที่ดี (Best Practices) ของประเทศที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่ประสบความสำเร็จ

๓) รูปแบบการบริหารจัดการ โดยคำนึงถึงบทบาทและอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

๔) ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารจัดการรายได้ที่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เพื่อให้สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงเสนอแนวทางการจัดการในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถบริหารจัดการรายได้ที่ได้รับอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามหลักการดำเนินการด้านการเงินและการคลังของประเทศ

๕) ข้อเสนอแนะ/แนวทางสำหรับการดำเนินงานของหน่วยงานที่กำกับดูแล เช่น แนวทางการบังคับใช้ และเงื่อนไขอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



๖) ข้อเสนอแนะ/มาตรการการติดตาม ตรวจสอบและกำกับดูแลรถขนส่งข้ามพรมแดน ตลอดเส้นทางการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายในประเทศไทย เช่น มาตรการบังคับติดตั้งเครื่อง GPS Tracking เพื่อควบคุมทั้งความเร็ว ชั่วโมงการทำงาน และเส้นทางการขนส่ง เป็นต้น

งานส่วนที่ ๒ แผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำไปจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

จัดทำแผนปฏิบัติการการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางอย่างเป็นรูปธรรม โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาค้นคว้าโครงการนี้ และมีการกำหนดรายละเอียดครอบคลุมถึงหน่วยงานผู้ลงทุน ผู้รับผิดชอบและผู้บริหารจัดการ กฎระเบียบ/ข้อบังคับในการดำเนินการ งบประมาณที่ใช้ แผนการปฏิบัติงานทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเป็นทางเลือกประกอบการพิจารณา

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 และประสบการณ์ในการศึกษาเกี่ยวข้องกับงานศึกษาอย่างแท้จริงและอาจจะต้องร่วมมือกับที่ปรึกษาต่างประเทศที่มีความเชี่ยวชาญ แต่ต้องมีที่ปรึกษาไทยร่วมงานด้วยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะต้องจัดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์ทางวิชาชีพเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปมาให้บริการในโครงการนี้ ประเภทของผู้เชี่ยวชาญ ที่ปรึกษาอาจพิจารณาเสนอตามความจำเป็นภายใต้ขอบเขตของงานอย่างน้อยต้องประกอบไปด้วยผู้เชี่ยวชาญ ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะต้องจัดหาบุคลากรสนับสนุนมาปฏิบัติงานในโครงการเพื่อสนับสนุนการทำงานของบุคลากรหลักอย่างเพียงพอเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ



๖.๒ ที่ปรึกษาต้องแสดงและรับรองว่าไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อของผู้ละทิ้งงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่ได้มีหนังสือเวียนแจ้งหน่วยงานอื่นๆ ทราบ โดยผู้เชี่ยวชาญแต่ละตำแหน่งต้องไม่ผูกพันกับสัญญาอื่น ภายใต้ สนข. และหน่วยงานอื่นในลักษณะการทำงานเต็มเวลา (Full Time) ในช่วงเวลาเดียวกัน

๖.๓ ต้องมีผู้จัดการโครงการเป็นคนไทย ผู้บริหารโครงการรับผิดชอบบริหารโครงการ ส่วนตำแหน่งอื่นสามารถจัดหาเพื่อปฏิบัติงานตามแผนปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามแผนระยะเวลาการทำงานของบุคลากรโครงการที่ สนข. ให้ความเห็นชอบ

๖.๔ บุคลากรหลักในแต่ละตำแหน่งที่ได้รับการเสนอชื่อในโครงการแต่ละรายจะต้องลงนามในเอกสารประวัติการทำงานของตนเอง โดยถือว่าบริษัทรับรองว่าได้เป็นการลงนามด้วยตนเอง เพื่อยืนยันการร่วมงานในโครงการนี้ หากมิได้ลงนามด้วยตนเอง สนข. จะไม่พิจารณาในตำแหน่งที่เสนอ

๖.๕ ที่ปรึกษาจะต้องแสดงแผนการทำงานของบุคลากรหลัก กรณีบุคคลของที่ปรึกษาที่เป็นบุคคลต่างตัว เมื่อจะปฏิบัติงานต้องได้รับการอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ในราชอาณาจักรไทยตามนัยกฎหมายว่าด้วยการทำงานของคนต่างด้าว

๖.๖ ห้ามมีการเปลี่ยนแปลงตัวบุคลากรหลักตลอดระยะเวลาสัญญาในการเป็นที่ปรึกษา เว้นแต่กรณีที่มีความจำเป็นซึ่งที่ปรึกษาจะต้องหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเทียบเท่าหรือดีกว่าบุคลากรเดิม และได้รับความเห็นชอบจาก สนข.

๗. หน้าที่ความรับผิดชอบของที่ปรึกษา

๗.๑ ที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติหน้าที่ของตน และจัดหาเจ้าหน้าที่/อุปกรณ์สำนักงานทั้งหมดที่จำเป็น เพื่อให้งานเป็นไปตามข้อกำหนดโครงการ และพันธะตามสัญญาให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการโดยจะต้องให้ความรู้ความชำนาญทางเทคนิค วิทยาการอย่างดีที่สุด สอดคล้องและเหมาะสมตามมาตรฐานสากล ตลอดระยะเวลาของโครงการการเปลี่ยนแปลงบุคลากรหลักในช่วงเวลาดำเนินการของสัญญาโครงการนี้ ที่ปรึกษาต้องแจ้งให้ สนข. ทราบล่วงหน้าและจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก สนข. ก่อน

๗.๒ ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรฐานดังกล่าวอาจจำเป็นต้องปรับแก้ไขเป็นอย่างอื่น หากพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสมกับประเทศไทย รวมทั้งถ่ายทอดเทคโนโลยีในการพัฒนาที่เหมาะสมแก่ สนข.

๗.๓ ที่ปรึกษาจะต้องเก็บรักษาข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ โดยข้อมูลดังกล่าวต้องพร้อมให้ สนข. ตรวจสอบได้ตลอดเวลา ที่ปรึกษาจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการปรับข้อมูล หากพบว่าเกิดจากการผิดพลาดของที่ปรึกษา

๗.๔ ที่ปรึกษาต้องเก็บสำเนาและเอกสารต้นฉบับของรายงานข้อมูล ตลอดจนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ทั้งหมดไว้เป็นความลับ และห้ามนำมาเปิดเผย หากไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจาก สนข. และต้องส่งมอบให้ สนข. เมื่อการศึกษาเสร็จสิ้นและถือว่าเป็นสมบัติของ สนข. กระทรวงคมนาคม ข้อมูลและเอกสารต้นฉบับต่างๆ ต้องถูกจัดเก็บในแผ่นบันทึกข้อมูลที่ทันสมัย

๗.๕ เมื่อมีความจำเป็นเกิดขึ้นหลังจากสิ้นสุดอายุสัญญาการว่าจ้างแล้ว ที่ปรึกษาพร้อมที่จะช่วยบริการให้คำปรึกษาแก่ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับโครงการด้านเทคนิค และปัญหาทางด้านสังคมอื่นๆ อาจมีการให้คำปรึกษาดังกล่าวให้เป็นอย่างดี โดยไม่ชักช้าและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งไม่คิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม



๘. ระยะเวลาการส่งมอบงานของที่ปรึกษา

ที่ปรึกษาจะต้องเริ่มทำการศึกษิตตามวัน 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 รายงานข้อเสนอแนะกรณีศึกษาระบบ VEP และ RC ของประเทศมาเลเซีย จำนวน ๒๕ ชุด ภายใน ๓ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน

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

๘.๖ ภายใน ๘ เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง

๘.๖.๑ รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๖.๒ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๖.๓ รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ จำนวน ๖๐ ชุด

๘.๖.๔ แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานตามข้อ ๘.๖.๑ - ๘.๖.๓ ในรูปแบบ E-Book จำนวน ๑๐ ชุด

๘.๖.๕ ฮาร์ดดิสก์แบบพกพา (Portable hard disk) พร้อมข้อมูลทั้งหมดของโครงการ จำนวน ๓ ชุด

๘.๖.๖ สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

๑) สื่อและบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ mobile unit จำนวน ๓ ชุด

๒) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน ๑,๒๐๐ ชุด

๓) วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ดังนี้

๓.๑) วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาว ๗ นาที สำหรับประกอบการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๓.๒) วิดีทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาว ๗ นาที สำหรับประกอบการสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) และวีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา ความยาว ๕ นาที สำหรับนำเสนอคณะกรรมการผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และผู้สนใจทั่วไป

๔) เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ

๙. การจัดสัมมนา

ที่ปรึกษาจะต้องจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นตามรูปแบบที่ สนข. เห็นว่าเหมาะสมตามแนวทาง ดังนี้

๙.๑ สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน ๑ เดือน หลังจากวันที่ได้รับความเห็นชอบรายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

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



๙.๓ สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus group) ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน และผู้เกี่ยวข้องในระดับพื้นที่ เพื่อจัดทำแผนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จำนวน ๔ 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) ต้องลงทะเบียนในระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมบัญชีกลางที่เว็บไซต์ ศูนย์ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ

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

ข้อมูลของที่ปรึกษาจะเข้าเป็นคู่สัญญายื่นต่อหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ที่ปรึกษาที่จะเข้าเป็นคู่สัญญาจะต้องยินยอมให้จัดเก็บไว้ในระบบศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม และดำเนินการตามแนวปฏิบัติการใช้งานศูนย์ข้อมูลบุคลากรที่ปรึกษากลางของกระทรวงคมนาคม



๑๒. ข้อสงวนสิทธิ์

สนข. ขอสงวนสิทธิ์ที่จะยกเลิกการดำเนินการจ้างครั้งนี้ได้ทุกชั้นตอนโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งเหตุผลใดๆ ให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบ และผู้ยื่นข้อเสนอไม่มีสิทธิ์โต้แย้ง และเรียกร้องค่าใช้จ่าย หรือค่าเสียหายใดๆทั้งสิ้น

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

๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๐

กลุ่มโกลด์สตีกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

