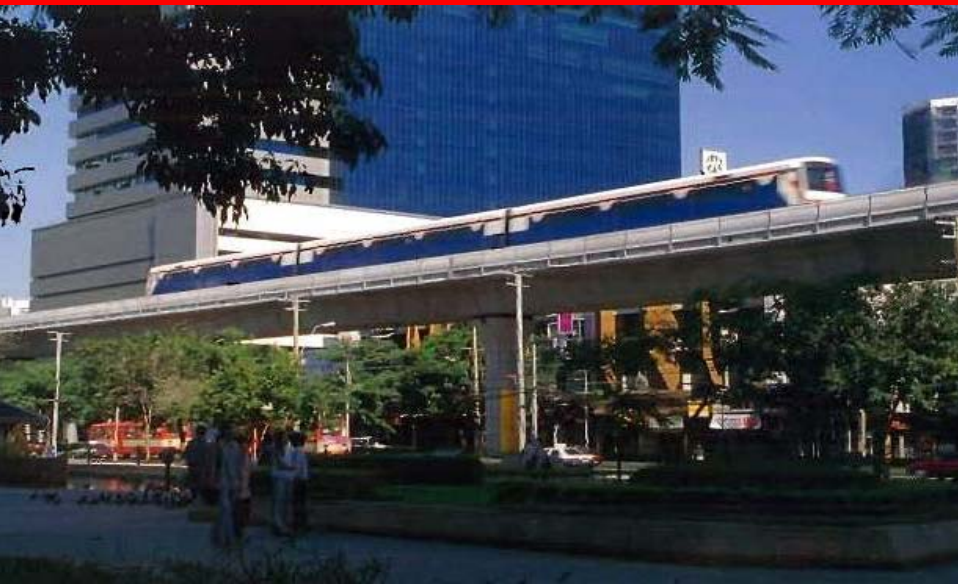




Office of Transport and Traffic
Policy and Planning

Terms of Reference for Country Development

Preparation of Terms of Reference
for Country Development including
Advising on Technical and Modern
Technology for Mass Transit
System Development in Bangkok
and Surrounding Areas both Civil
and Railway System Construction
Technology



September 2006

By
Kasetsart University





Office of Transport and Traffic Policy and Planning

Terms of Reference for Country Development

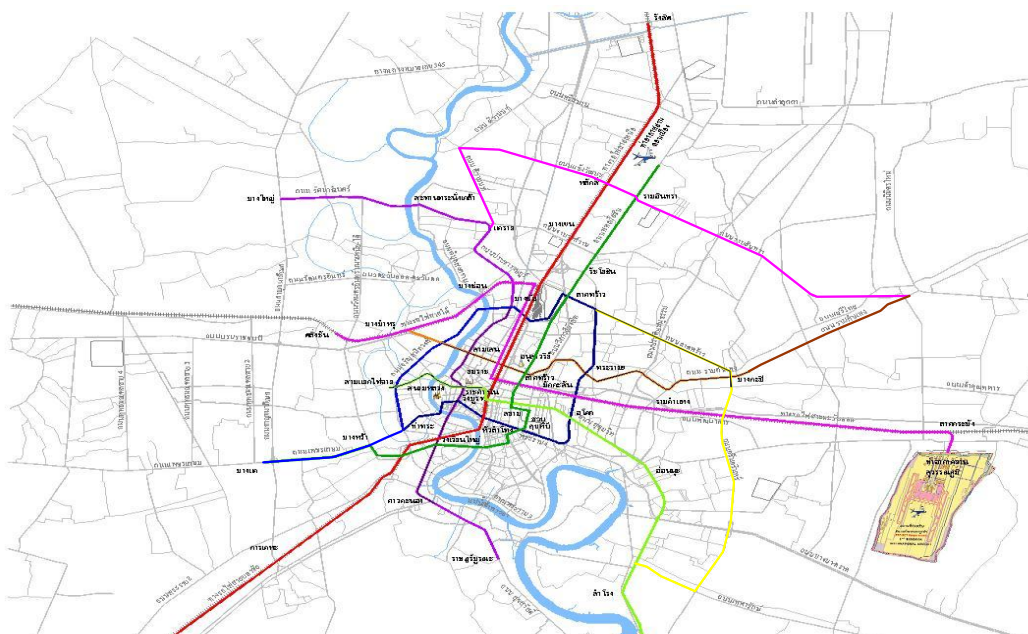
Preparation of Terms of Reference for Country Development

Including Advising on Technical and Modern Technology

For Mass Transit System Development

In Bangkok and Surrounding Areas

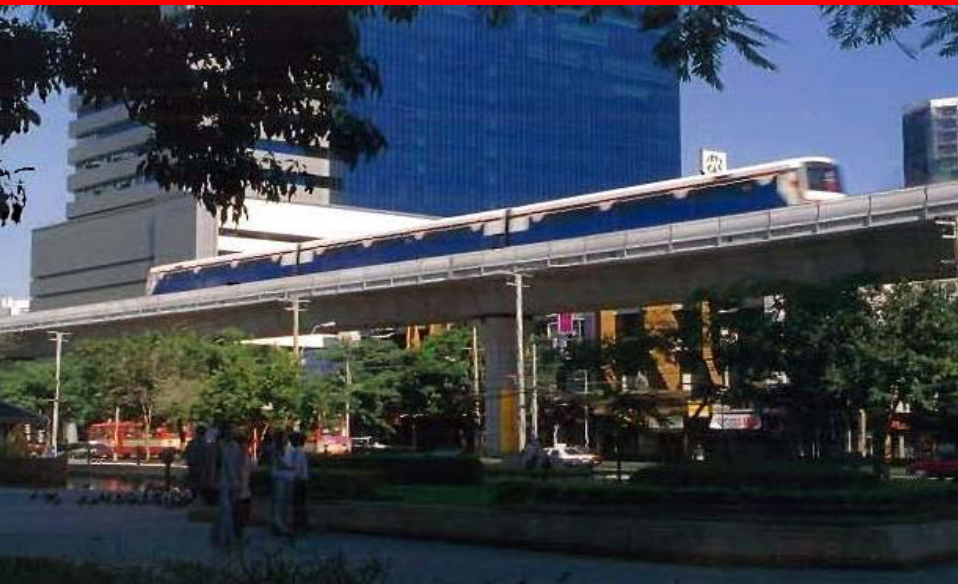
Both Civil and Railway System Construction Technology



September 2006

By

Kasetsart University



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ร่างความต้องการของประเทศ



กันยายน 2549

เสนอโดย

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์





กระทรวงคมนาคม

เอกสารเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอ

เพื่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

มีนาคม 2549

เอกสารเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอ
เพื่อการพัฒนา
ระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สารบัญ

1	บทนำ	1
2	ความประสงค์ของทางราชการในการให้มีโครงการ	2
3	คุณสมบัติของผู้มีสิทธิยื่นข้อเสนอโครงการ	3
3.1	คุณสมบัติทั่วไป	3
3.2	เอกสารแสดงคุณสมบัติ	3
4	วัตถุประสงค์และคุณลักษณะของงานในโครงการ	5
4.1	ข้อมูลเบื้องต้น แนวคิด และแผนการพัฒนาโครงการที่ผ่านมา	5
4.2	วัตถุประสงค์และขอบเขตงานของโครงการ	7
5	กำหนดการยื่นข้อเสนอ	11
6	หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการดำเนินโครงการ	12
6.1	ข้อเสนอด้านเทคนิค	12
6.2	ข้อเสนอด้านการเงิน (จัดส่งมาภายหลัง)	14
6.3	การนำเสนอ (Proposal Presentation)	14
7	หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณา	15
7.1	การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ยื่นข้อเสนอ	15
7.2	การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค	15
7.3	การพิจารณาข้อเสนอด้านการเงิน (พิจารณาหลังจากข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านอื่นได้ผ่านการพิจารณาแล้ว)	15
7.4	เกณฑ์การพิจารณาตัดสิน	16
8	ข้อสงวนสิทธิ	16
9	ข้อมูลการศึกษาที่มีอยู่	16

เอกสารแนบ

- เอกสารแนบ 1 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีแดงเข้ม
- เอกสารแนบ 2 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีแดงอ่อน
- เอกสารแนบ 3 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีเขียว 1
- เอกสารแนบ 4 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีเขียว 2
- เอกสารแนบ 5 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
- เอกสารแนบ 6 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีส้ม
- เอกสารแนบ 7 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีม่วง
- เอกสารแนบ 8 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีเหลือง
- เอกสารแนบ 9 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีชมพู
- เอกสารแนบ 10 – ข้อมูลเบื้องต้นสายสีน้ำตาล
- เอกสารแนบ 11 – ตารางสรุปข้อมูลด้านการเงิน
- เอกสารแนบ 12 – ตารางสรุปผลงาน และงานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ
- เอกสารแนบ 13 – ตารางสรุปรายชื่อกรรมการ ผู้มีอำนาจลงนาม และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 อันดับแรก
- เอกสารแนบ 14 – ตารางสรุปประวัติย่อของบุคลากรหลัก
- เอกสารแนบ 15 – ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการ
พัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549

เอกสารเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอ เพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

1. บทนำ

รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาประเทศไทยให้ก้าวหน้าและทันสมัย (Modernization) โดยการจัดให้มีโครงการระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ปัญหาคาใจการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกสบาย ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการของประชาชนด้านการเดินทาง นอกจากนี้โครงการระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวยังช่วยสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่น ลดการใช้พลังงาน ลดต้นทุนการขนส่ง เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะมีการลงทุนสูงแต่ก็ช่วยให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่นๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาวอย่างยั่งยืนและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป

เนื่องจากภาครัฐมีข้อจำกัดในส่วนขององค์ความรู้ (Knowledge) เทคโนโลยี (Technology) การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพสูง (Management) และการเงิน (Finance) หนทางหนึ่งที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนโครงการดังกล่าวเพื่อพัฒนาประเทศไปสู่ความก้าวหน้าทันสมัย (Modernization) บรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรมและรวดเร็ว คือการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการที่มีจินตนาการก้าวไกล วิทยาการก้าวหน้า มีประสบการณ์และความพร้อมอย่างมีบูรณาการทุกด้าน (KTMF) เข้ามาเสนอดำเนินการโครงการในลักษณะของพันธมิตรเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (Thailand : Partnership for Development) อันจะทำให้โครงการดังกล่าวบังเกิดผลสัมฤทธิ์โดยไม่เป็นภาระของรัฐมากนัก

2. ความประสงค์ของทางราชการในการให้มีโครงการ

กรุงเทพมหานครเป็นมหานครที่มีประชากรประมาณ 11 ล้านคนและเป็นหนึ่งในสี่สิบมหานครที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก แม้ว่าสัดส่วนของประชากรที่พำนักอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครมีประมาณร้อยละ 15 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศแต่ก็มีขนาดของเศรษฐกิจมากกว่าครึ่งหนึ่งของเศรษฐกิจรวมทั้งประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานสำคัญของภาครัฐและบริษัทธุรกิจที่สำคัญ ต่างตั้งอยู่ในมหานครแห่งนี้ และเป็นความประสงค์ของรัฐบาลที่ยังคงให้กรุงเทพมหานครดำเนินบทบาทเป็นศูนย์กลางของประเทศต่อไป อีกทั้งยังจะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย ซึ่งการดำเนินการให้ความสำเร็จตามเป้าหมายนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถในด้านต่างๆ ของกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับมหานครที่ทันสมัยอื่นๆ

หนึ่งในปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว คือปัญหาการเดินทางของประชาชนที่พำนักอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร แม้จะมีการลงทุนก่อสร้างระบบทางด่วน ถนน สะพานข้ามทางแยก อย่างมากมายในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมาแต่ปัญหาการจราจรยังคงมีอยู่ และเป็นการยากที่จะจัดการกับปัญหาการจราจรดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพ

จำนวนของยานพาหนะที่มีอยู่มากมายบนท้องถนนและสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัดนำไปสู่การสูญเสียคุณภาพของการดำรงชีวิต เวลาที่เสียไปบนท้องถนน มลภาวะที่เป็นพิษ ความเครียดอันเนื่องมาจากเสียงรบกวนจากการจราจรและความล่าช้าในการเดินทาง แนวโน้มนี้นำไปสู่สถานะแวดล้อมที่ด้อยลงและการสูญเสียศักยภาพในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ ยิ่งไปกว่านั้นยังเกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเดินทาง

ณ วันนี้ กรุงเทพมหานครได้มาถึงจุดที่การลงทุนก่อสร้างถนนเพิ่มเติมให้ผลไม่คุ้มค่าต่อผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ จึงมีความต้องการระบบขนส่งมวลชนที่มีความเหมาะสมอย่างเร่งด่วน ระบบขนส่งมวลชนระบบรางเป็นระบบหนึ่งที่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพอย่างยิ่งที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมากๆและมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

สิ่งสำคัญสำหรับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนก็คือการได้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และเป็นที่ยอมรับเพื่อให้เกิดความมั่นใจในคุณภาพและความปลอดภัยของการใช้บริการ โดยระบบขนส่งที่ยั่งยืนสามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการให้มากที่สุด มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และด้วยค่าโดยสารที่ประชาชนสามารถจ่ายได้ ทั้งนี้ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจจะต้องมาก่อนผลตอบแทนทางการเงินและระบบที่จะพัฒนาจะต้องให้ผลคุ้มค่า (Value for Money) ด้วย

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจึงมีความประสงค์ที่จะรับข้อเสนอจากนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีความสนใจเข้าร่วมในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และระบบรถไฟฟ้าในเมือง โดยข้อเสนอไม่จำเป็นต้องอยู่บนรูปแบบและแนวทางการดำเนินการที่ออกแบบไว้แล้วแต่สามารถนำเสนอทางเลือกรูปแบบอื่นที่เหมาะสมได้เช่น ระบบขนส่งมวลชนรางขนาดกลางหรือขนาดเบาหรือระบบขนส่งมวลชนรางเดียวเป็นต้น

3. คุณสมบัติของผู้มีสิทธิยื่นข้อเสนอโครงการ

เนื่องจากโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งต้องการผู้ยื่นข้อเสนอโครงการที่มีขีดความสามารถและความมั่นคงพร้อมแหล่งสนับสนุนทางการเงิน โดยในการยื่นข้อเสนอโครงการในครั้งนี้ ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่มีสิทธิยื่นข้อเสนอไว้ดังต่อไปนี้

3.1 คุณสมบัติทั่วไป

- 3.1.1 ต้องเป็นนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคล ซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้ และจะมีผู้ร่วมทุนเป็นฝ่ายไทยด้วยหรือไม่ก็ได้ ซึ่งนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลดังกล่าวต้องมีขีดความสามารถในการดำเนินงานในทุกด้านของโครงการ
- 3.1.2 ต้องเป็นนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีสถานะการเงินมั่นคง และมีแหล่งสนับสนุนทางการเงินที่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้โครงการสำเร็จตามเป้าหมายได้
- 3.1.3 ต้องเป็นนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีผลงานเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ประสบความสำเร็จ และเชื่อถือได้ เพื่อให้การดำเนินงานในโครงการสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี
- 3.1.4 ต้องเป็นนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลที่มีบุคลากรหรือผู้ร่วมงานซึ่งมีประสบการณ์ความรู้และความสามารถในการศึกษา วางแผน ออกแบบ บริหารจัดการ ก่อสร้าง จัดหา/ผลิต/ติดตั้ง—การเดินรถ (System Operation) และ บำรุงรักษาโครงการระบบขนส่งมวลชน
- 3.1.5 ต้องไม่เคยมีประวัติทำงาน หรือ ถูกบอกเลิกสัญญา เนื่องจากปฏิบัติผิดสัญญากับ หน่วยงานของทางราชการหรือของรัฐวิสาหกิจ
- 3.1.6 ต้องไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่น ยกเว้นเฉพาะกรณีเป็นผู้ผลิตระบบขนส่งมวลชน (Rolling Stock or Railway System Supplier)
- 3.1.7 นิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลต้องไม่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีล้มละลายวันแต่ในคดีล้มละลายนั้นศาลมีคำสั่งเห็นชอบตามคำขอประนอมหนี้ หรือเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว

3.2 เอกสารแสดงคุณสมบัติ

ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการจะต้องให้รายละเอียด แสดงคุณสมบัติตามข้อกำหนดข้างต้น โดยผู้ยื่นข้อเสนอต้องจัดทำเอกสารแสดงคุณสมบัติมาเพื่อพิจารณาดังนี้

- 3.2.1 หนังสือข้อตกลงการร่วมค้า (Joint Venture) หรือ ร่วมทำงาน (Consortium) โดยจะต้องแสดงถึงหน้าที่และ/หรือ ขอบเขตงานที่รับผิดชอบ พร้อมทั้งสัดส่วนการร่วมค้า (Joint Venture) หรือ ร่วมทำงาน (Consortium) ของแต่ละนิติบุคคล (ในกรณีผู้ยื่นข้อเสนอเป็นกลุ่มนิติบุคคล)
- 3.2.2 รายละเอียดการจัดตั้งองค์กร และสาขงาน ซึ่งระบุความรับผิดชอบของแต่ละบริษัทในกลุ่มผู้ยื่นข้อเสนอ
- 3.2.3 หนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลหรือเอกสารอื่นใดที่ออกให้และรับรองจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องไม่เกิน 90 วัน ของนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคล ก่อนวันยื่นข้อเสนอ ซึ่งมีรายละเอียดของชื่อกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคล ทุนจดทะเบียน ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ และวัตถุประสงค์ทำการค้า

- 3.2.4 สำเนารายงานผู้สอบบัญชีตามมาตรฐานบัญชีโดยแสดงงบการเงินและงบดุล (Financial Statement and Balance Sheet) และ/หรือรายงานประจำปี (Annual Report) ย้อนหลัง 5 ปี (ปี 2548 ปี 2547 ปี 2546 ปี 2545 และปี 2544) และรับรองสำเนาถูกต้อง โดยผู้มีอำนาจลงนามแทนผู้ยื่นข้อเสนอ พร้อมทั้งจัดทำตารางสรุปตามที่กำหนดในเอกสารแนบที่ 11
- 3.2.5 ตารางสรุปผลงาน และ งานที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านมา โดยจัดทำลงในรูปแบบตารางที่กำหนดในเอกสารแนบ 12 พร้อมหนังสือรับรองผลงาน โดยจะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับขอบเขตของงาน มูลค่างาน และระยะเวลาที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งออกให้โดยเจ้าของงานซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างหลัก และภาพถ่ายของงาน หากหนังสือรับรองผลงานมิได้แสดงรายละเอียดของผลงานครบถ้วน ให้เพิ่มเติม เอกสารหลักฐานอื่นใด ที่สามารถแสดงรายละเอียดของผลงานได้ครบ
- 3.2.6 หนังสือยืนยันจากผู้ยื่นข้อเสนอว่าไม่เคยมีประวัติทำงาน หรือ ถูกบอกเลิกสัญญา เนื่องจากปฏิบัติผิดสัญญากับ หน่วยงานของทางราชการหรือของรัฐวิสาหกิจ ลงนามโดยผู้ที่มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลนั้นๆ
- 3.2.7 หนังสือยืนยันจากผู้ยื่นข้อเสนอว่าไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้ยื่นเสนอรายอื่น ลงนามโดยผู้ที่มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคล
- 3.2.8 สำเนาบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นหรือเอกสารอื่นใดที่ออกให้และรับรองจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องไม่เกิน 90 วัน ก่อนวันยื่นข้อเสนอ ของทุกนิติบุคคล ซึ่งมีรายละเอียดรายชื่อผู้ถือหุ้นและจำนวนหุ้นที่ถือครอง พร้อมทั้งจัดทำตารางสรุปรายชื่อกรรมการ รายชื่อผู้มีอำนาจลงนาม และรายชื่อผู้ถือหุ้นและจำนวนหุ้นที่ถือ 10 อันดับแรก ตามที่กำหนดในเอกสารแนบ 13
- 3.2.9 หนังสือยืนยันจากผู้ยื่นข้อเสนอว่า ไม่เป็นนิติบุคคลที่อยู่ในระหว่างถูกดำเนินคดีล้มละลาย ที่ศาลยังไม่มีคำสั่งเห็นชอบตามคำขอประนอมหนี้หรือเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการ ลงนามโดยผู้ที่มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลนั้นๆ
- 3.2.10 สำเนาหนังสือรับรองตามมาตรฐานคุณภาพ (ถ้ามี) อาทิเช่น ISO หรือเทียบเท่า
- 3.2.11 ในกรณีที่ผู้มีอำนาจของนิติบุคคลหรือกลุ่มนิติบุคคลไม่ได้เป็นผู้ลงนามหรือยื่นเอกสารข้อเสนอโครงการด้วยตนเอง ต้องจัดทำหนังสือมอบอำนาจ พร้อมติดอากรแสตมป์ให้ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมาย และสำเนาบัตรประชาชนหรือบัตรอื่นใดที่มีรูปซึ่งออกให้โดยทางราชการ และยังไม่หมดอายุของผู้มอบอำนาจ และของผู้รับมอบอำนาจ
- 3.2.12 เอกสารคุณสมบัติของนิติบุคคลต่างประเทศ ต้องลงนามรับรองโดยสถานทูตไทยในประเทศที่นิติบุคคลนั้นประกอบกิจการอยู่ หรือรับรองโดยสถานทูตของประเทศที่นิติบุคคลนั้นประกอบกิจการอยู่ที่ตั้งอยู่ในประเทศไทย กรณีที่เอกสารดังกล่าวไม่ใช่ภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแปลเป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ และรับรองการแปลโดย Notary Public หรือ สถาบันการแปลที่เป็นที่ยอมรับ

4. วัตถุประสงค์และคุณลักษณะของงานในโครงการ

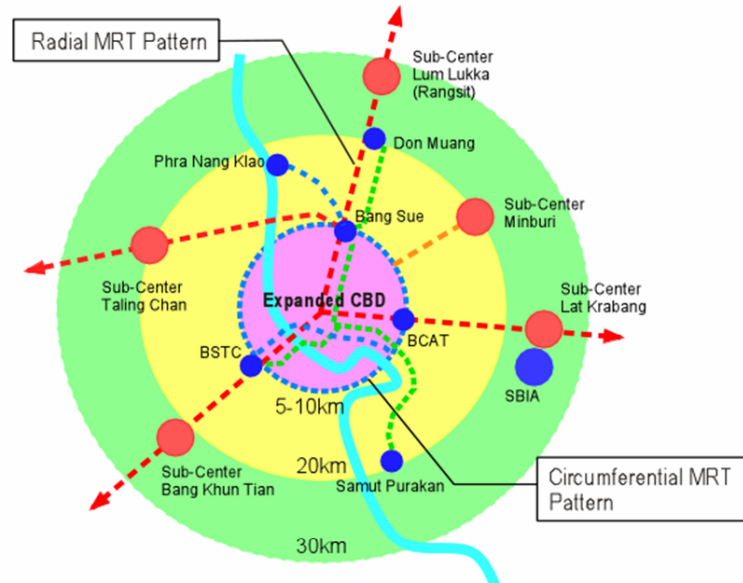
4.1 ข้อมูลเบื้องต้น แนวคิด และแผนการพัฒนาโครงการที่ผ่านมา

ในปัจจุบัน กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ 3 เส้นทาง สองเส้นทางแรกคือสายสีเขียวซึ่งเป็นระบบโครงสร้างยกระดับที่เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2542 เส้นทางหนึ่งวิ่งจากหมอชิตไปอ่อนนุช ระยะทาง 16.4 กิโลเมตร เส้นทางที่สองวิ่งจากสนามกีฬาแห่งชาติไปสะพานตากสิน ระยะทาง 6.5 กิโลเมตรและมีจุดเปลี่ยนเส้นทางที่สถานีสยาม สำหรับเส้นทางที่สามคือสายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) ที่เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2547 เป็นระบบโครงสร้างได้ดินจากหัวลำโพงไปบางซื่อ ระยะทางรวมโดยประมาณ 20 กิโลเมตร ทั้ง 3 เส้นทางได้ให้บริการประชาชนมากกว่า 500,000 คนต่อวัน โดยที่สายสีเขียวและสีน้ำเงินอยู่ภายใต้การบริหารดำเนินการที่เป็นอิสระจากกัน แต่ยังคงมีจุดเชื่อมต่อระหว่างสายที่มีประสิทธิภาพ 3 จุดด้วยกัน

ปีที่ผ่านมา การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้เปิดตัวโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเป็นเส้นทางรถไฟที่ต่อเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สร้างขึ้นใหม่ กับท่าอากาศยานดอนเมือง โครงการนี้แบ่งออกเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 เรียกว่าโครงการเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (ARL) ส่วนระยะที่ 2 นั้นเรียกว่าโครงการเชื่อมต่อท่าอากาศยานส่วนต่อขยาย (ARLX) สำหรับโครงการเชื่อมต่อท่าอากาศยาน (ARL) นั้นวิ่งจากมวกะสันถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร อยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างและจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2550

นอกจากนี้ในระหว่างปี พ.ศ. 2540 ถึง พ.ศ. 2548 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการออกแบบและกำหนดแนวเส้นทางสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย และสายสีม่วงไว้แล้ว และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ออกแบบและกำหนดเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงโดยแบ่ง 4 ส่วนและดำเนินการแล้วเสร็จ 2 ส่วน คือ (1) ส่วนเหนือจากบางซื่อถึงรังสิต และ (2) ส่วนตะวันตกจากบางซื่อถึงตลิ่งชัน สำหรับโครงการส่วนที่เหลือจะออกแบบแล้วเสร็จภายในไตรมาสแรกของปีนี้เป็นคือ (3) ส่วนเชื่อมพิเศษจากหัวลำโพงถึงบางซื่อและจากบางซื่อถึงมวกะสัน และส่วนสุดท้ายคือ (4) สายแม่กลอง

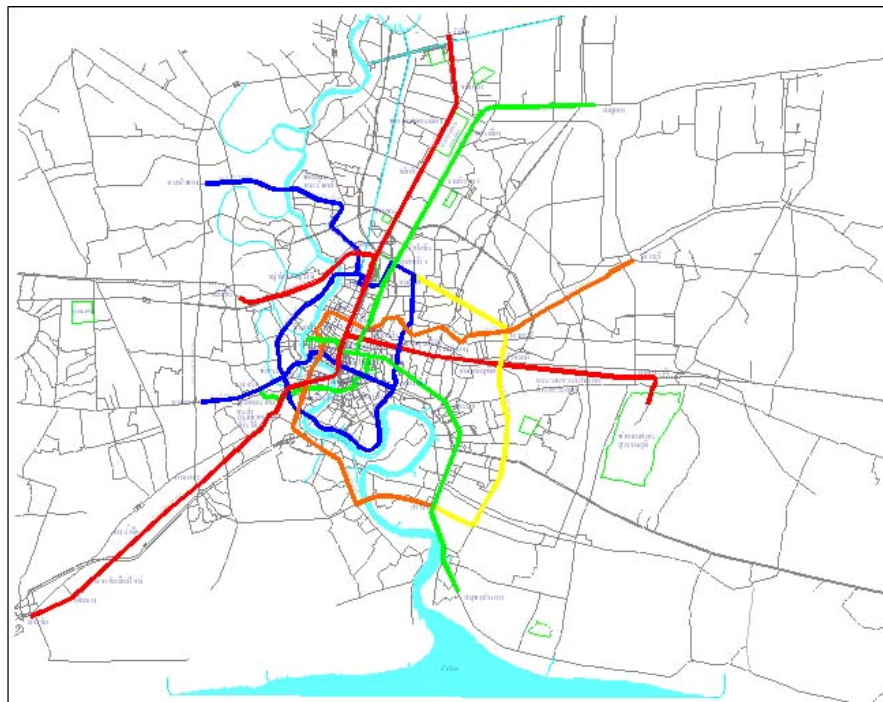
ในปัจจุบันการจราจรในกรุงเทพมหานครเป็นปัญหาใหญ่ ผังเมืองใหม่มุ่งจะแก้ปัญหาโดยการสร้างโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมพื้นที่สำคัญๆ ในกรุงเทพมหานคร พื้นที่ดังต่อไปนี้จะถูกพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของชุมชนต่อไปในอนาคตซึ่งได้แก่ (1) ศูนย์ตากสิน, (2) ศูนย์พหลโยธิน, (3) ศูนย์มวกะสัน โดยศูนย์มวกะสันจะเป็นศูนย์เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคต แนวคิดและการพัฒนานั้นจะใช้ผลการศึกษาแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นหลักและจะทำการปรับแต่งในบางส่วนเพื่อเป็นต้นแบบของระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองทั้งหมดให้รองรับกับการพัฒนาภายในอีก 20 ปีข้างหน้า รวมทั้งนำผลการศึกษาเรื่อง “การให้บริการโดยรวมสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางสำหรับ การเคลื่อนที่ การเข้าถึง ความยั่งยืน และชีวิตความเป็นอยู่สำหรับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่รอบนอก (IMAC)” ซึ่งได้ศึกษาไว้ในปี พ.ศ.2548 มาพิจารณาประกอบด้วย



รูปที่ 4-1 แผนการพัฒนาเมืองเพื่อแก้ปัญหาจราจร

หลังจากพิจารณาประเด็นสำคัญของการวางผังเมืองและหลักการทางวิศวกรรมด้านการจราจรและขนส่งร่วมกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง(URMAP)แล้ว ควรกำหนดให้พื้นที่ในรัศมี 20 กิโลเมตรจากใจกลางกรุงเทพมหานครและพื้นที่ที่ตลอดตามแนวเส้นทางถนนสายหลักที่เชื่อมต่อสู่ใจกลางเมืองเป็นพื้นที่ให้บริการซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่นเกินกว่า 6,250 คนต่อตารางกิโลเมตรเกือบทั้งหมด

แนวเส้นทางตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ซึ่งเสร็จสมบูรณ์แล้วจะประกอบด้วยแนวเส้นทางที่มีความยาวรวมทั้งสิ้น 375 กิโลเมตร ดังรูปที่ 4-2



รูปที่ 4-2 แผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP)

โครงข่ายระบบรางนั้นจะประกอบด้วยระบบขนส่งมวลชน และระบบรถไฟฟ้าในเมือง สำหรับระบบขนส่งมวลชนจะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบคือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม) กำกับดูแลโครงการสายสีน้ำเงิน สายสีส้มและสายสีม่วง ในขณะที่กรุงเทพมหานคร (กทม) ทำหน้าที่กำกับดูแลสายสีเขียวอยู่ในปัจจุบัน ส่วน การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท) นั้น จะรับผิดชอบโครงการรถไฟฟ้าในเมือง ซึ่งมีอยู่ 2 สายทาง

แนวคิดหลักของการใช้ระบบขนส่งมวลชนด้วยระบบรางคือ ครอบคลุมพื้นที่ได้มาก สามารถเข้าใช้บริการได้ง่าย และให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางของประชาชนในอนาคต

การวางแผนโครงข่ายใหม่ในระยะแรกได้จัดทำให้สอดคล้องและรองรับกับโครงข่ายเดิม โดยกำหนดเส้นทางในแนวรัศมี (Radial Route) ก่อน เพื่อรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกจากใจกลางเมือง เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าในเมือง หลังจากก่อสร้างเส้นทางในแนวรัศมีเพื่อรองรับพื้นที่ย่านใจกลางเมืองบางส่วนแล้ว จึงจะมีการพิจารณาขยายแนวเส้นทางให้ครอบคลุมเป็นรูปวงแหวน (Circular Line) เพื่อให้บริการกับผู้โดยสารภายในพื้นที่ระหว่างเส้นทางในแนวรัศมีนั้น

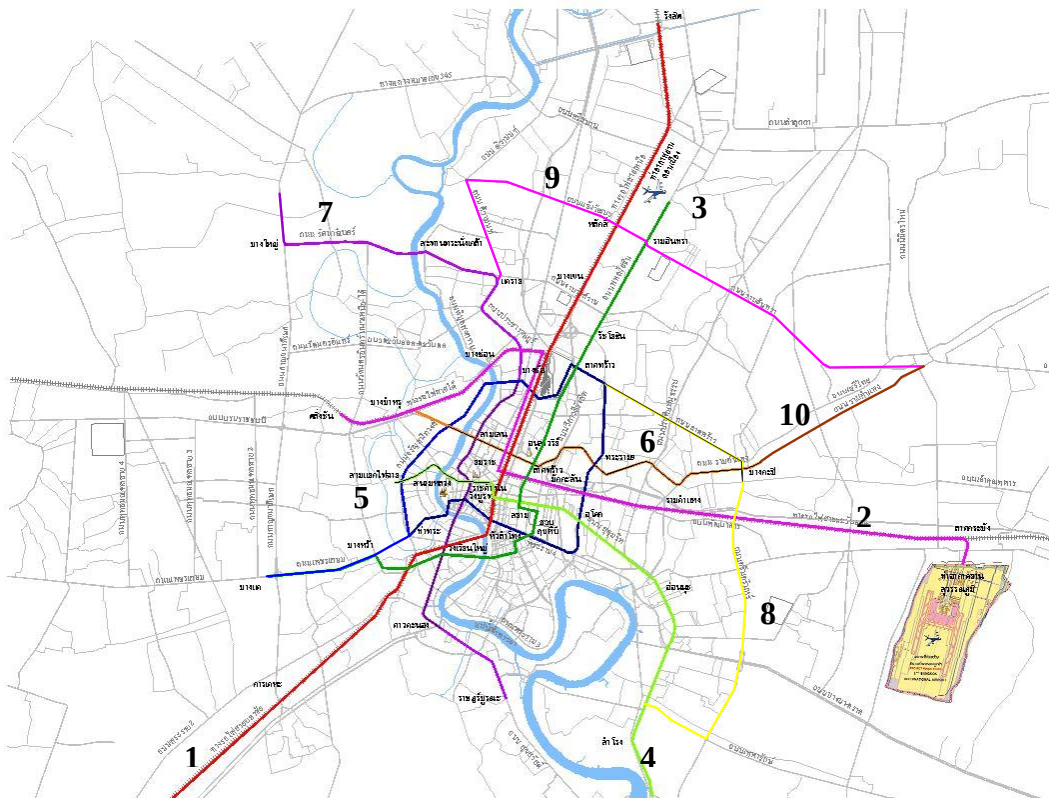
ในการวางแผนควรพิจารณาชนิดของระบบราง ให้มีความเหมาะสมกับเส้นทางแต่ละเส้น รวมทั้งสามารถเชื่อมต่อเข้ากับระบบที่มีความแตกต่างกันได้ เช่น สำหรับในเส้นทางที่ระยะทางยาว กรณีที่มีจำนวนผู้โดยสารน้อยในบางช่วงของเส้นทางอาจทำให้เกิดการขาดทุนจากการดำเนินงานได้ ดังนั้นอาจนำเอาระบบขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) รถเมย์ด่วน (Express Bus) หรือรถโดยสารประจำทางทั่วไป (Ordinary Bus) มาใช้เป็นระบบรอง (Feeder) เพื่อป้อนผู้โดยสารให้กับระบบขนส่งในเส้นทางหลัก

4.2 วัตถุประสงค์และขอบเขตงานของโครงการ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- (1) ช่วยลดการใช้น้ำมัน และลดผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมัน
- (2) ช่วยประหยัดเวลา และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางของผู้โดยสาร
- (3) ช่วยลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน
- (4) ช่วยเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจและผลผลิตมวลรวมของประเทศ

ในเบื้องต้นทางรัฐบาลได้กำหนดแนวเส้นทางสำหรับการก่อสร้างโครงข่ายรถไฟฟ้าไว้ทั้งหมด 10 เส้นทาง ดังแสดงในรูปที่ 4-3



รูปที่ 4-3 ระบบขนส่งมวลชน 10 สาย

เส้นทางบริการมีดังนี้

1. สายสีแดงเข้ม จาก รังสิต ถึงมหาชัย
2. สายสีแดงอ่อน จาก ดลิ่งชัน ถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. สายสีเขียวส่วนต่อขยาย 1 จากหมอชิต ถึงสะพานใหม่ และ จากสะพานตากสิน ถึงบางหว้า
4. สายสีเขียวส่วนต่อขยาย 2 จากสนามกีฬาแห่งชาติ ถึงพรานนก และจากอ่อนนุช ถึงสมุทรปราการ
5. ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน จากหัวลำโพง ถึงบางแค และ จากบางซื่อ ถึง ท่าพระ
6. สายสีส้ม จากบางกะปิ ถึงบางบำหรุ
7. สายสีม่วง จากบางใหญ่ ถึงราษฎร์บูรณะ
8. สายสีเหลือง จากลาดพร้าวถึงสำโรง
9. สายสีชมพู จากมีนบุรี ถึง ปากเกร็ด และแคราย
10. สายสีน้ำตาล จากบางกะปิ ถึงมีนบุรี

รายละเอียดของรถไฟฟ้าแต่ละสายแสดงอยู่ในเอกสารแนบ

แนวเส้นทางทั้งหมดตามที่แสดงไว้นั้น เป็นเพียงแนวคิดเบื้องต้นของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครเท่านั้น ซึ่งผู้ยื่นข้อเสนอสามารถเสนอแนวเส้นทาง ประเภทของระบบ และรูปแบบอื่น ที่ต่างออกไปจากที่แสดงไว้ก็ได้ หากโครงการที่เสนอนั้นสามารถบรรลุถึงเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ของรัฐบาลได้

สาระสำคัญคือให้ได้รับระบบขนส่งมวลชนที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยและคนไทย โดยมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถให้ความมั่นใจในคุณภาพของการให้บริการและดำเนินการด้วยความปลอดภัย นอกจากนี้ระบบต้องสามารถดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการได้มากที่สุด สามารถให้บริการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และระบบที่เสนอต้องให้ผลคุ้มค่า (Value for Money)

ข้อเสนอแนวเส้นทาง ขนาด และการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนเส้นทางใหม่แต่ละเส้นทางนั้น จะต้องเชื่อมโยงกับวัตถุประสงค์ต่างๆ ที่กล่าวถึงทั้งหมด และอาจตั้งเป้าให้สามารถลดเวลาการเดินทางของผู้ใช้บริการ ทั้งในการเดินทางไปและกลับจากที่ทำงานระหว่างพื้นที่ชานนอกกับย่านใจกลางเมือง และ/หรือ เป็นการเพิ่มและปรับปรุงวิธีการเดินทางของนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวและผู้พักอาศัยในเขตกรุงเทพฯชั้นในให้ดีขึ้น และ/หรือ เป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาที่พลิกผันระบบขนส่งมวลชนเพื่อเชื่อมโยงกับนโยบายผังเมือง และเกิดการสร้างเมืองบริวารรอบกรุงเทพมหานคร

เนื่องจากโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เสนอจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลครอบคลุมถึงชุมชนที่อยู่ตั้งอยู่โดยรอบ การที่จะทำให้เกิดโครงการระบบขนส่งมวลชนที่สมบูรณ์โดยเร็วขึ้น ขึ้นอยู่กับขีดความสามารถและขนาดของเมืองที่จะรองรับกับสภาพที่เกิดจากการก่อสร้างได้ ดังนั้นการดำเนินงานให้สำเร็จนั้นจะต้องใช้วิธีการก่อสร้างด้วยเทคนิคที่ทันสมัยและเหมาะสมเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างรวดเร็ว ปลอดภัยและใช้งานได้ยาวนาน

ผู้ยื่นข้อเสนอควรพิจารณาศึกษาและตรวจสอบระบบโครงข่ายขนส่งมวลชนตลอดจนแผนการเดินทาง (System Operation Plan) สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางหรือกลุ่มเส้นทางที่จะเกิดประโยชน์ต่อการแก้ไขปัญหาจราจร—และให้พิจารณาเลือกเส้นทางหรือกลุ่มเส้นทางที่คิดว่าจะให้ประโยชน์สูงสุดในลำดับแรกก่อน และควรคำนึงถึงการให้บริการในลักษณะระบบเดียว (Single Operation System) และเชื่อมต่อการบริการกับโครงการที่มีอยู่เดิมและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ข้อพิจารณาอื่นๆที่เกี่ยวกับองค์ประกอบทางเทคนิคต่างๆ นั้น ผู้ยื่นข้อเสนอควรแสดงรายละเอียดอย่างน้อยครอบคลุมถึงหัวข้อดังต่อไปนี้

การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

โดยปกติเทคโนโลยีสำหรับระบบรางเป็นเทคโนโลยีที่ได้รับการพิสูจน์แล้วทางด้านความปลอดภัยแต่มีพัฒนาการเป็นไปอย่างช้าๆ ปัจจุบันมีเทคโนโลยีใหม่หลายอย่าง ที่มีข้อดีต่อผู้ประกอบการเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามต้นทุนก็เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่ต้องคำนึงถึง

ดังนั้น การใช้เทคโนโลยีหลายรูปแบบรวมกัน อาจเป็นแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเส้นทางขนส่งหลายๆเส้นทางในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเดียวกัน และ การใช้เทคโนโลยีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Heavy Rail) อาจสามารถทดแทนหรือสนับสนุนได้ด้วยการใช้ระบบขนส่งมวลชนขนาดเล็กเบา (Light Rail) รถไฟรางเดี่ยว (Mono Rail) และ/หรือ รถเมล์ด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit)

ความคุ้มค่าของเงินลงทุน

เพื่อให้แน่ใจว่าการลงทุนมีความเหมาะสมและสอดคล้องกัน ข้อเสนอทางด้านเทคนิค จึงจำเป็นต้องแสดงให้เห็นถึงความคุ้มค่าของเงินลงทุน ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้:

- (1) จำนวนผู้โดยสาร
- (2) ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง
- (3) คุณภาพโดยทั่วไป
- (4) ความสามารถในการบรรจผู้โดยสารประจําวันของรัฐบาล

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เสนอ จะส่งผลต่อการพัฒนาเมืองอย่างมาก ทั้งในด้านการวางแผนของรัฐบาลในการสร้างสิ่งจูงใจในการพัฒนาที่อยู่อาศัยและการพัฒนาในเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการริเริ่มให้เกิดการพัฒนาโครงการต่างๆ ของเอกชน ข้อเสนอที่สนับสนุนให้เกิดความเกี่ยวเนื่องกันระหว่างการขนส่งกับการพัฒนาเมืองได้นั้น จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

ความยืดหยุ่นในการปรับปรุงระบบด้วยเทคโนโลยีในอนาคต

โดยปกติเราจะสามารถมั่นใจว่าระบบที่มีความพร้อมและอยู่ได้ในระยะยาว ก็โดยการใช้เทคโนโลยีที่ค่อนข้างทันสมัย แต่มีใช้การพยายามที่จะใช้เทคโนโลยีใหม่ล่าสุด ที่เพิ่งเกิดขึ้น จึงควรเน้นไปที่เทคโนโลยีที่ใช้กันในปัจจุบัน แต่มีรูปแบบที่สามารถปรับปรุง และพัฒนาให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีในอนาคตได้

ความสามารถในการประสานรวมกับระบบขนส่งที่มีอยู่

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่เสนอจะต้องเป็นระบบที่สามารถเชื่อมต่อขยายเส้นทาง และ/หรือ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้โดยง่ายในอนาคตและมีผลกระทบต่อการให้บริการผู้โดยสารเดิมน้อยที่สุด

ในหลักการคือการที่ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย ดังนั้นจำเป็นต้องมีแผนการเดินทางระบบเก็บค่าบริการ และองค์ประกอบอื่นๆ ที่สอดคล้องกัน ซึ่งในอนาคตรัฐบาลอาจกำหนดให้การเดินรถขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเป็นระบบเดียวกันทั้งหมด

ระบบขนส่งมวลชนที่เสนอควรเป็นระบบที่ผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางสายต่างๆ ได้อย่างสะดวกสบาย ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางระบบรางแบบต่างๆ หรือ ระบบขนส่งอื่นๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างสาธารณะ เรือโดยสาร หรือ รถยนต์ส่วนตัว นอกจากนั้นควรคำนึงถึงระบบตัวโดยสารร่วมระหว่างรถโดยสารสาธารณะ การให้บริการจอดและจร เพื่อให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางทั้งหมดอยู่ในระดับที่เหมาะสม

การใช้เทคโนโลยีภายในประเทศและการถ่ายทอดเทคโนโลยี

รัฐบาลต้องการให้มีการพัฒนาที่ยั่งยืนให้กับประเทศ ดังนั้นในการดำเนินโครงการจึงควรพิจารณาใช้วัสดุ อุปกรณ์ ที่ผลิตได้ภายในประเทศให้มากที่สุด

ข้อเสนอควรสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี ในเรื่องการออกแบบ การก่อสร้าง การผลิต และการเดินรถ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนซึ่งอาจรวมไปถึงการจัดตั้งโรงงานผลิตในประเทศ และจะต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยี ทางด้านการบำรุงรักษาทั้งหมด เพื่อให้ระบบสามารถดำเนินการได้อย่างยั่งยืน

5. กำหนดการยื่นข้อเสนอ

5.1 ข้อเสนอต้องจัดทำเป็นภาษาไทย หรือภาษาอังกฤษ เท่านั้น โดยในส่วนของข้อเสนอด้านเทคนิคกำหนดให้มีจำนวนไม่เกิน 200 หน้ากระดาษ A4 ใช้ตัวอักษรไม่เล็กกว่าขนาด 10 แบบพิมพ์ ทั้งนี้ไม่นับรวมเอกสารแสดงคุณสมบัติ เอกสารสนับสนุน แคตตาล็อก แบบ และเอกสารอื่น จัดทำรวมเป็นชุดต้นฉบับ 1 ชุด และสำเนา 30 ชุด และ จัดเตรียมเป็นเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ บนที่กบนแผ่น CD อีก 30 ชุด

5.2 การยื่นข้อเสนอจะต้องยื่นด้วยตนเองหรือผู้รับมอบอำนาจเท่านั้น ในวันที่ _____ 2549 ตั้งแต่เวลา 09:00 น. และปิดรับข้อเสนอเวลา 15:00 น. โดยปิดผนึกและระบุด้านหน้าว่า “ข้อเสนอเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล” โดยให้ยื่นที่

เลขาธิการนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล

ถนนพิษณุโลก

กรุงเทพฯ 10300

5.3 ข้อเสนอด้านการเงินให้จัดส่งภายหลัง ประมาณ 60 วันหลังจากที่ยื่นข้อเสนอด้านเทคนิค โดยจะแจ้งกำหนดวันส่งข้อเสนอด้านการเงินที่แน่นอนให้ทราบอย่างเป็นทางการอีกครั้ง

6. หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการดำเนินโครงการ

ข้อเสนอในการดำเนินโครงการดังกล่าวควรครอบคลุมถึง รูปแบบทางเทคนิค แผนงาน แผนการเงินและการลงทุน แผนการบริหารจัดการ และทางเลือกทั้งหลายที่เปิดกว้างให้รัฐเปรียบเทียบและใช้ดุลพินิจคัดเลือก โครงการที่เหมาะสมที่สุดกับประเทศไทย

ข้อเสนอในการดำเนินโครงการดังกล่าวนี้จะต้องสอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549 ตามประกาศลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2549 ตามเอกสารแนบ 15

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการดำเนินโครงการให้ครอบคลุมข้อเสนอด้านเทคนิค แนวทางการดำเนินงานและผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น ระยะเวลาดำเนินการและข้อเสนออื่นๆ ที่เป็นประโยชน์แก่ทางราชการ หรือประโยชน์แก่การพิจารณา

ข้อเสนอของผู้ยื่นต้องไม่เป็นการเข้าร่วมทุน ร่วมการงานหรือขอรับสัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และต้องไม่เข้าข่ายการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ

6.1 ข้อเสนอด้านเทคนิค

ข้อเสนอด้านเทคนิค ต้องจัดทำเป็นภาษาไทย หรือภาษาอังกฤษ เท่านั้น โดยมีการเรียงลำดับตามหัวข้อข้างล่างนี้ รวมถึงข้อเสนอสอดคล้องที่ผู้ยื่นข้อเสนอเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณา

6.1.1 การวิเคราะห์โครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงให้เห็นถึงความเข้าใจในโครงการ โดยครอบคลุมถึงรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้:

- (1) พื้นที่ให้บริการและศักยภาพในการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางตลอดจนการได้มาของที่ดินสำหรับการก่อสร้าง หากจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดิน รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการทั้งหมดภายใต้กรอบของกฎหมายสำหรับการเวนคืนที่ดิน
- (2) จำนวนผู้โดยสารทั้งในระยะเริ่มต้นและในระยะยาว
- (3) จัดลำดับเส้นทางหรือกลุ่มเส้นทาง และกำหนดระยะเวลาในการพัฒนาเส้นทาง (Phasing) ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับกรุงเทพมหานคร และแผนการเดินทาง
- (4) ศึกษาความสามารถในการให้บริการของโครงข่าย เช่นจำนวนรถ จำนวนผู้โดยสารต่อขบวน จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งได้ต่อชั่วโมง เป็นต้น
- (5) การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่นการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าฟาร์ม.สายเฉลิมรัชมงคล หรือระบบรถไฟฟ้า BTS
- (6) การเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เช่นการเชื่อมต่อกับรถโดยสารประจำทาง รถรับจ้างสาธารณะ เรือโดยสาร หรือ รถยนต์ส่วนตัว
- (7) อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) ที่ประเมินจากต้นทุนทั้งหมดประกอบด้วย Capital / Investment Cost ค่าดำเนินการ (Operating Cost) และค่าบำรุงรักษา (Maintenance Cost) เปรียบเทียบกับประมาณการรายได้ (Revenue) ตลอดอายุบริการของโครงการ

- (8) อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) ที่ประเมินจากต้นทุนทั้งหมดประกอบด้วย Capital / Investment Cost ค่าดำเนินการ (Operating Cost) และค่าบำรุงรักษา (Maintenance Cost) เปรียบเทียบกับประมาณการด้านผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ (Economic Benefits) ตลอดอายุบริการของโครงการ

6.1.2 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อประเทศไทย

ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียดของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยรวมที่มีต่อประเทศไทย โดยครอบคลุมถึงรายละเอียดอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เช่น เวลาในการเดินทางที่ประหยัดลงได้
- (2) การพัฒนาเมือง การพัฒนาที่พักอาศัย การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์อื่นเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และประโยชน์ที่ได้ต่อสังคมและชุมชน
- (3) การพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระบบราง
- (4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

6.1.3 รายละเอียดด้านเทคนิค

ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียดด้านเทคนิค อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) รูปแบบรายละเอียดของระบบที่เสนอ เช่นเป็นระบบ Heavy Rail, Light Rail, Monorail, BRT หรืออื่นๆ และขีดความสามารถในการให้บริการของแต่ละเส้นทาง (จำนวนรถ จำนวนผู้โดยสารต่อขบวน จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่งได้ต่อชั่วโมง เป็นต้น)
- (2) มาตรฐานและข้อกำหนดด้านเทคนิคในการออกแบบ ผลิต และก่อสร้าง และมาตรฐานในการควบคุมคุณภาพ ทั้งนี้ต้องให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ
- (3) รูปแบบแนวคิด (Conceptual Design) ทางด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม แสดงให้เห็นถึงแนวเส้นทางและรูปแบบทางวิ่ง ตำแหน่งที่ตั้งและรูปแบบของสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงพร้อมทั้งระบบประกอบอาคาร (Building Services) ระบบรถไฟฟ้า (Rolling Stock and Railway System) และรายละเอียดอื่นๆ
- (4) การใช้งานร่วมกัน และความเข้ากันได้ (Compatibility) กับเทคโนโลยีของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่เดิม ซึ่งผู้ยื่นข้อเสนอไม่จำเป็นต้องเสนอเทคโนโลยีของระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่เดิม แต่ควรแสดงว่าระบบที่เสนอจะทำงานร่วมกับระบบเดิมอย่างไร
- (5) ความสามารถในการต่อขยายเส้นทาง (Expandability)
- (6) การเชื่อมต่อ (Interface) กับเส้นทางอื่นและระบบการขนส่งอื่น
- (7) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) ความพร้อมในการใช้งาน (Availability) ความสามารถในการบำรุงรักษา (Maintainability) ความปลอดภัย (Safety) และการรับประกันระบบ (System Assurance)
- (8) การผสมผสานระบบต่างๆ (System Integration)

6.1.4 แผนงานและขั้นตอนดำเนินการ

ผู้ยื่นข้อเสนอต้องแสดงรายละเอียดอย่างน้อย ดังต่อไปนี้

- (1) แผนงานการดำเนินการ การจัดหาที่ดิน การก่อสร้าง การผลิต การติดตั้ง การทดสอบระบบและการทดลองเดินรถ กำหนดการส่งมอบ และกำหนดการเปิดให้บริการ

- (2) ผังโครงสร้างการจัดบุคลากร และสรุปย่อประวัติของบุคลากรหลัก (Organization Chart and Summary of Key Personnel Qualifications) โดยจัดทำลงในรูปแบบตารางที่กำหนดในเอกสารแนบ 14
- (3) ขั้นตอน และวิธีการก่อสร้าง การผลิต ติดตั้ง การทดสอบระบบและการทดลองเดินรถ
- (4) แผนการบริหาร จัดการ และประสานงานโครงการ (Project Management and Coordination Plan)
- (5) แผนการตรวจสอบและควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance and Control Plans)
- (6) แผนงานด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม (Safety and Environmental Plan)
- (7) แผนการบูรณาการการทำงานของระบบต่างๆ (System Integration Plan)
- (8) แผนการรับประกันระบบ (System Assurance Plan)
- (9) แผนการทดสอบระบบและทดลองเดินรถ (Testing and Commissioning Plan)
- (10) แผนการเดินรถและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance Plan)-
- (11) แผนการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer Plan)
- (12) ผลกระทบจากการก่อสร้าง และแนวทางแก้ไข (Construction Impacts and Mitigation Plan) เช่น การจราจร อากาศและสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง และการย้ายระบบสาธารณูปโภค
- (13) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

6.2 ข้อเสนอทางการเงิน (จัดส่งภายหลัง)

การจัดทำข้อเสนอทางการเงินและการลงทุนให้เป็นไปตามแบบที่กระทรวงการคลังกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ส่วนกำหนดวันส่งข้อเสนอทางการเงิน จะแจ้งให้ทราบอย่างเป็นทางการอีกครั้ง หลังจากที่ข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านอื่นๆ ได้ผ่านการพิจารณาแล้ว

ข้อเสนอทางการเงินสามารถจัดเตรียมไว้เป็นการล่วงหน้าและควรครอบคลุมถึงองค์ประกอบต่างๆ อย่างน้อยดังต่อไปนี้

- (1) Project Cost รวมถึงค่าลงทุน (Capital / Investment Cost) ค่าดำเนินการ (Operating Cost) และค่าบำรุงรักษา (Maintenance Cost)
- (2) Financial Package ผู้ยื่นข้อเสนอควรแสดงรูปแบบทางการเงินที่รวมถึง
 - แสดงรูปแบบ โครงสร้างทางการเงิน (Financial Structure) ของโครงการ
 - แสดงแหล่งที่มาของเงินทุน (Financial Sources)
 - แสดงวิธีการระดมทุน (Financial Instrument) โดยใช้เครื่องมือ / วิธีการทางการเงินในรูปแบบต่างๆ
- (3) Terms and Methods of Payment
- (4) Project Economics
- (5) Project and Financial Management

6.3 การนำเสนอ (Proposal Presentation)

ให้ผู้ยื่นข้อเสนอดำเนินการเตรียมการนำเสนอ (Presentation) ของข้อเสนอด้านเทคนิคและการเงินไว้เพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐตามที่จะได้รับแจ้ง การนำเสนอจะต้องมีรูปแบบที่เหมาะสม กระชับ และเป็นที่น่าสนใจต่อสาธารณะ

7. หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณา

รัฐบาลจะสนับสนุนให้ความมั่นใจว่าการพิจารณาจะเป็นไปโดยหลักธรรมาภิบาล บนพื้นฐานของหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติของนานาอารยประเทศอย่างโปร่งใส สุจริตและเป็นธรรม ผู้ยื่นข้อเสนอที่มีศักยภาพทุกกลุ่มจะได้รับโอกาสในขั้นตอนของการจัดจ้างและดำเนินการเท่าเทียมกัน รัฐบาลจะให้โอกาสกับผู้เสนอระบบที่มีเทคโนโลยีที่ดีที่สุดและเหมาะสมที่สุดกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

7.1 การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ยื่นเสนอโครงการ

การพิจารณาคุณสมบัติของผู้ยื่นเสนอ จะเป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อที่ 3 ของเอกสารฉบับนี้

7.2 การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค

การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค จะเป็นไปตามหัวข้อหลักดังต่อไปนี้:

7.2.1 วิทยาการและเทคโนโลยี (Knowledge and Technology)

- รูปแบบของระบบที่เสนอ และเทคโนโลยีการก่อสร้าง การผลิต และการติดตั้ง
- มาตรฐาน และข้อกำหนดด้านเทคนิค
- การใช้งานร่วมกัน และความเข้ากันได้ (Compatibility) กับระบบขนส่งมวลชนที่มีอยู่เดิม
- ความสามารถในการต่อขยายเส้นทาง (Expandability) และการเชื่อมต่อ (Interface) กับเส้นทางอื่นและระบบการขนส่งอื่น
- พื้นที่ให้บริการ และ เส้นทาง ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ชีตความสามารถในการให้บริการของโครงข่าย
- ความสะดวกของผู้โดยสารในการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น และระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ
- การพัฒนาในด้านต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย
- ข้อเสนอในการถ่ายทอดเทคโนโลยี
- ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

7.2.2 การบริหารจัดการและแผนงาน (Management and Programme)

- แผนงานการดำเนินการ และกำหนดแล้วเสร็จ
- ขั้นตอน และวิธีการก่อสร้าง การผลิต ติดตั้ง การทดสอบระบบและการเดินรถ
- การบริหาร จัดการ โครงการ
- ผลกระทบจากการก่อสร้าง และแนวทางแก้ไข

7.3 การพิจารณาข้อเสนอด้านการเงิน (พิจารณาหลังจากข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านอื่นได้ผ่านการพิจารณาแล้ว)

หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาข้อเสนอด้านการเงินจะแจ้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอทราบในภายหลัง

7.4 เกณฑ์การพิจารณาตัดสิน

การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอจะพิจารณาจากผลรวมทางด้านคุณสมบัติของผู้ยื่นเสนอ ข้อเสนอด้านเทคนิค และ ข้อเสนอด้านการเงิน รวมทั้งข้อเสนออื่นๆ

8 ข้อสงวนสิทธิ

- (1) รัฐบาลไทยทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะไม่คัดเลือกข้อเสนอใดหรือจะยกเลิกโครงการใดที่ยังมิได้ลงนามในสัญญาได้ ทุกเมื่อ โดยผู้ยื่นข้อเสนอโครงการไม่มีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายใดๆ จากส่วนราชการหรือรัฐ
- (2) ข้อเสนอทั้งหมดของผู้ยื่นไม่ก่อให้เกิดข้อผูกพันแก่ส่วนราชการและรัฐ เว้นแต่จะได้มีการลงนามในสัญญา เพื่อดำเนินการโครงการแล้ว
- (3) รัฐบาลไทยสงวนสิทธิ ในการแจ้งยกเลิกหรือปรับเปลี่ยนข้อความในเอกสารเชิญชวนให้ยื่นข้อเสนอได้
- (4) เมื่อได้รับข้อเสนอแล้ว เอกสารข้อเสนอทั้งหมดจะถือว่าเป็นสมบัติของกระทรวงคมนาคม โดย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีสิทธิที่จะใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดของข้อเสนอที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ ขนส่งมวลชน และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- (5) หากมีกฎระเบียบและเงื่อนไขอื่นใดที่รัฐบาลไทยกำหนดในภายหลัง ให้ผู้ยื่นข้อเสนอปฏิบัติตามระเบียบ ดังกล่าว

9 ข้อมูลการศึกษาที่มีอยู่

ผู้ยื่นข้อเสนอสามารถค้นหาข้อมูล ผลการศึกษาและการออกแบบที่ผ่านมา รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการ พัฒนาและวางแผนระบบขนส่งมวลชนสำหรับกรุงเทพมหานครได้ที่ ศูนย์ข้อมูลระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit and Integrated Transport Information Center) ที่ตั้งอยู่ภายในสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 และสามารถหาข้อมูลอื่นเพิ่มเติมได้จาก www.bangkokmasstransit.com หรือ www.otp.go.th ทั้งนี้ข้อมูลดังกล่าวถือเป็นข้อมูลเบื้องต้นและเป็นตัวอย่าง ประกอบการจัดทำข้อเสนอเท่านั้น

หากต้องการข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อที่

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.)

35 ถนนเพชรบุรี เขตราชเทวี

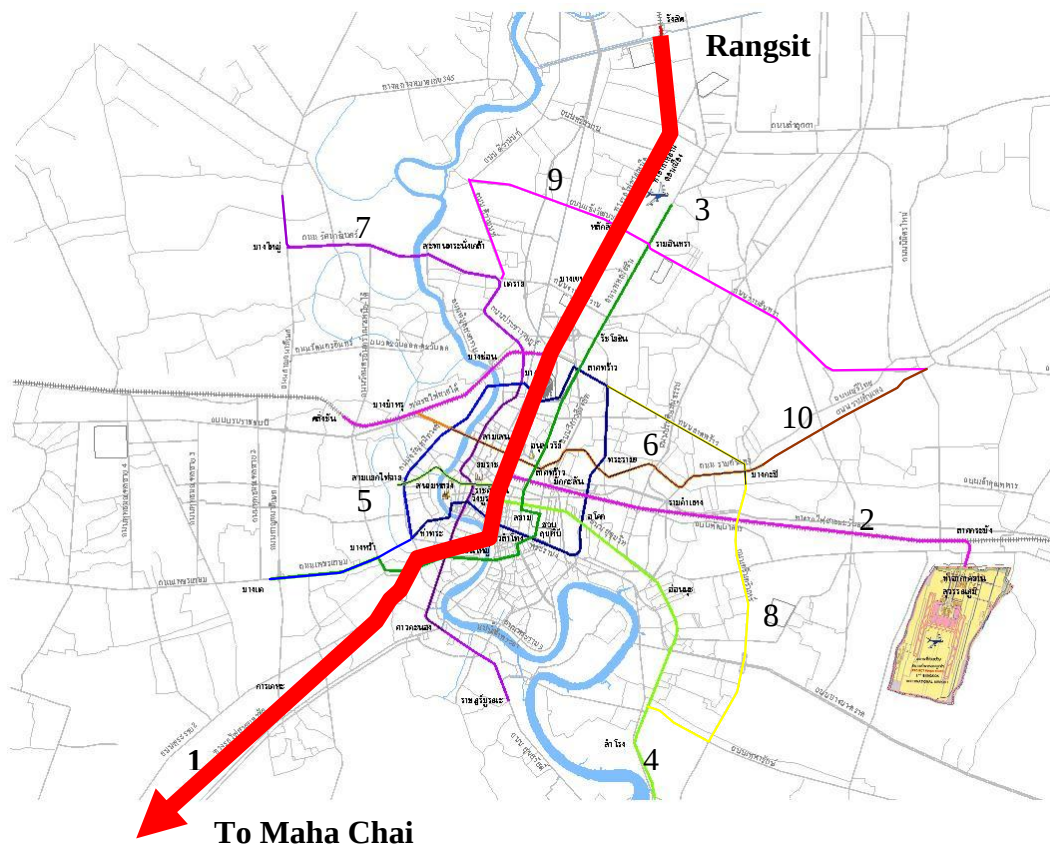
กรุงเทพฯ 10400

โทรศัพท์ : 662-216-7393, 662-215-1515 ต่อ 3057, 3009, 3010

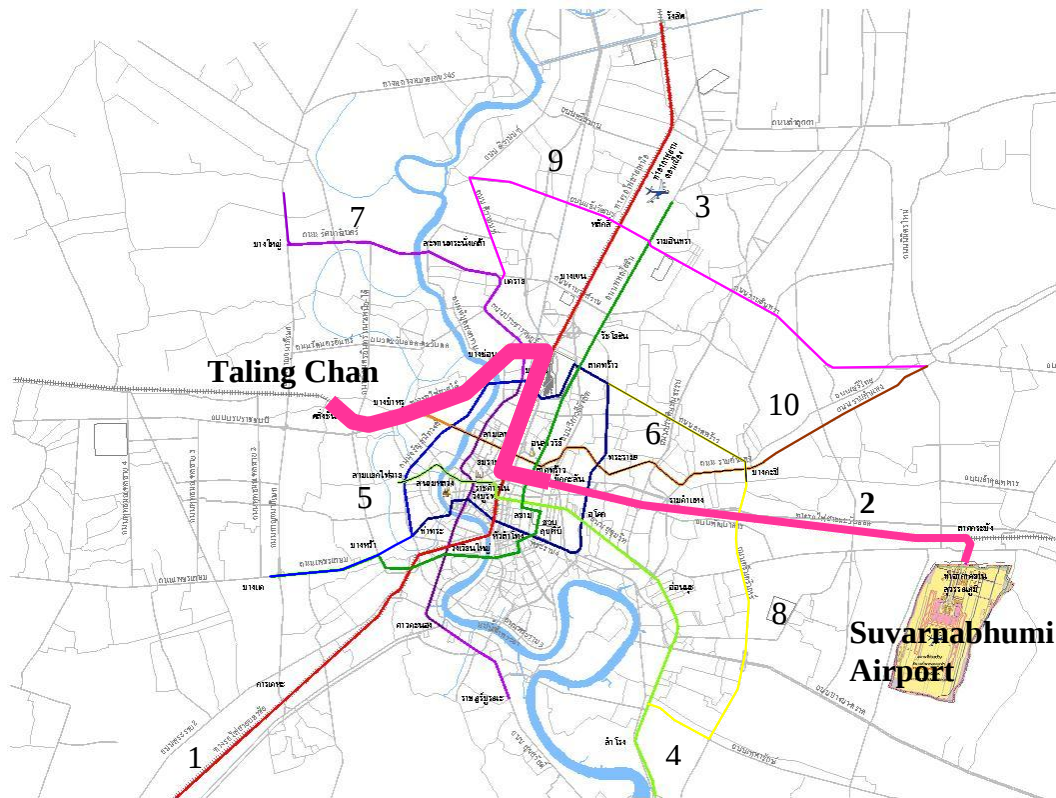
โทรสาร : 662-216-7393

www.bangkokmasstransit.com

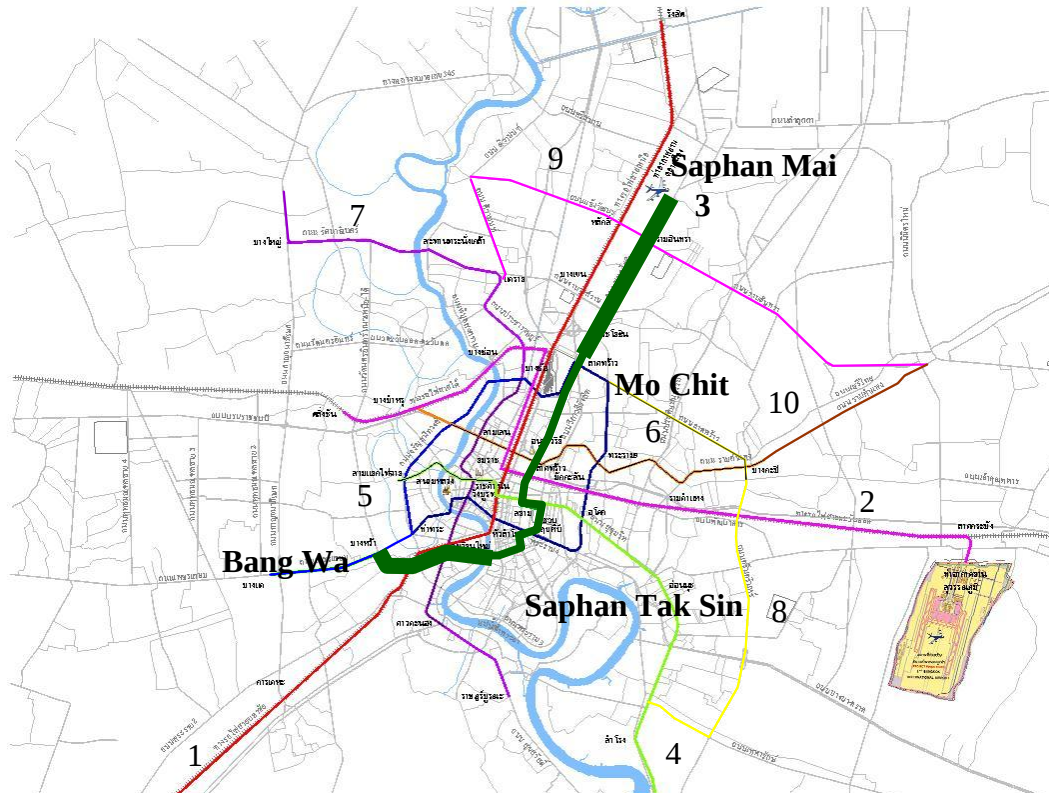
เอกสารแนบ



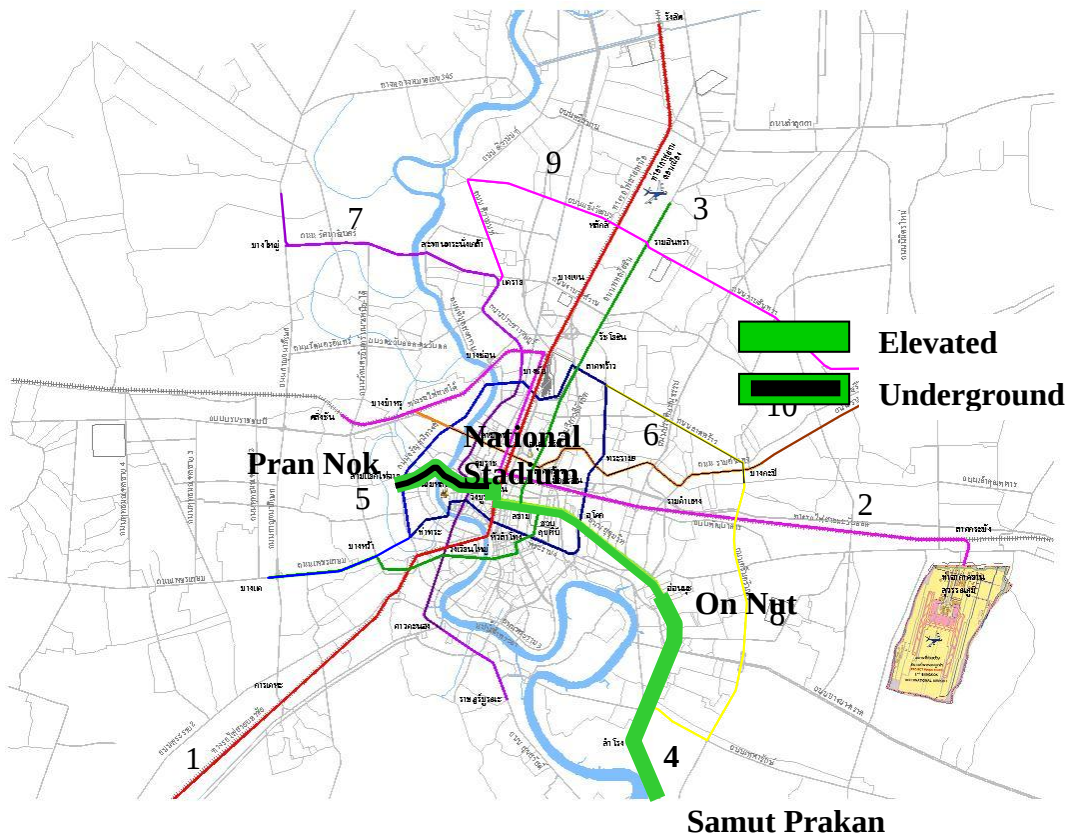
DARK RED LINE	
From	Rangsit
To	Maha Chai
Length (elevated) km	55
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	10
Total Length km	65
Stations (elevated)	29
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	2
Total number of Stations	31
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	718,000 (Year 2010)
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts



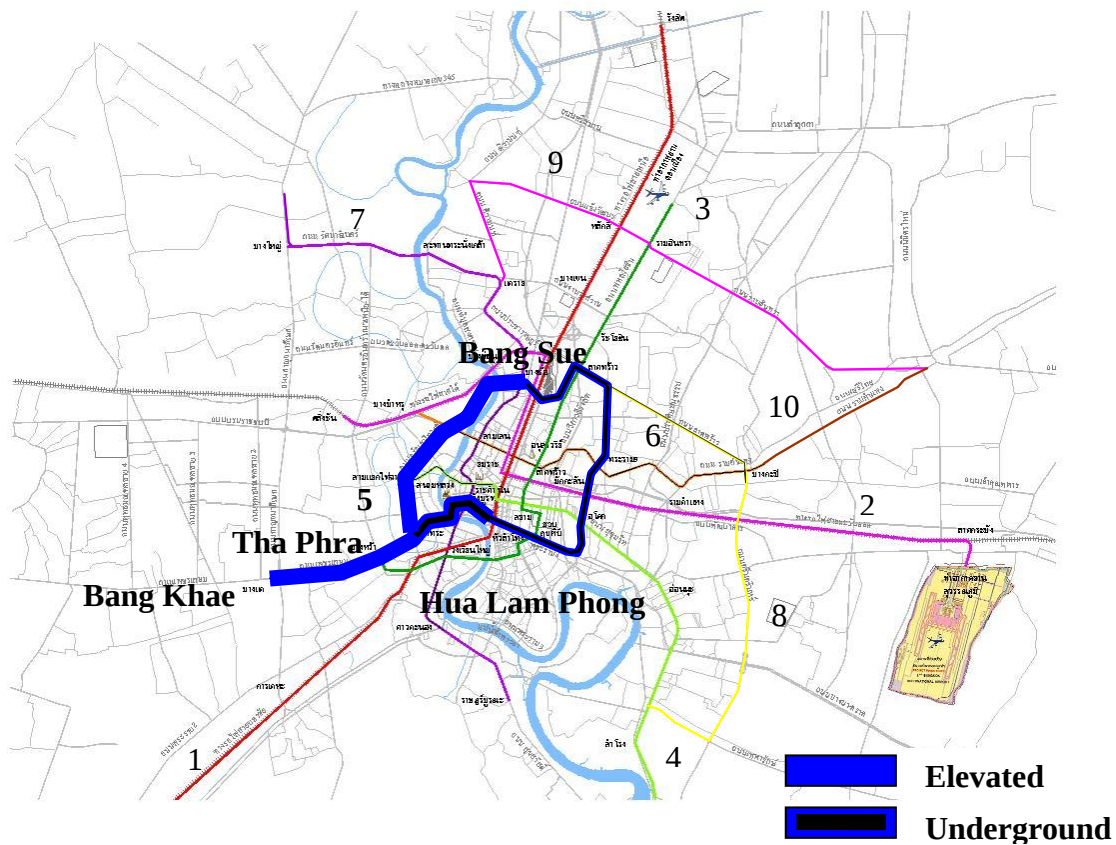
LIGHT RED LINE	
From	Taling Chan
To	Suvarnabhumi Airport
Length (elevated) km	50
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	50
Stations (elevated)	13
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	2
Total number of Stations	15
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	457,000 (Year 2010)
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts



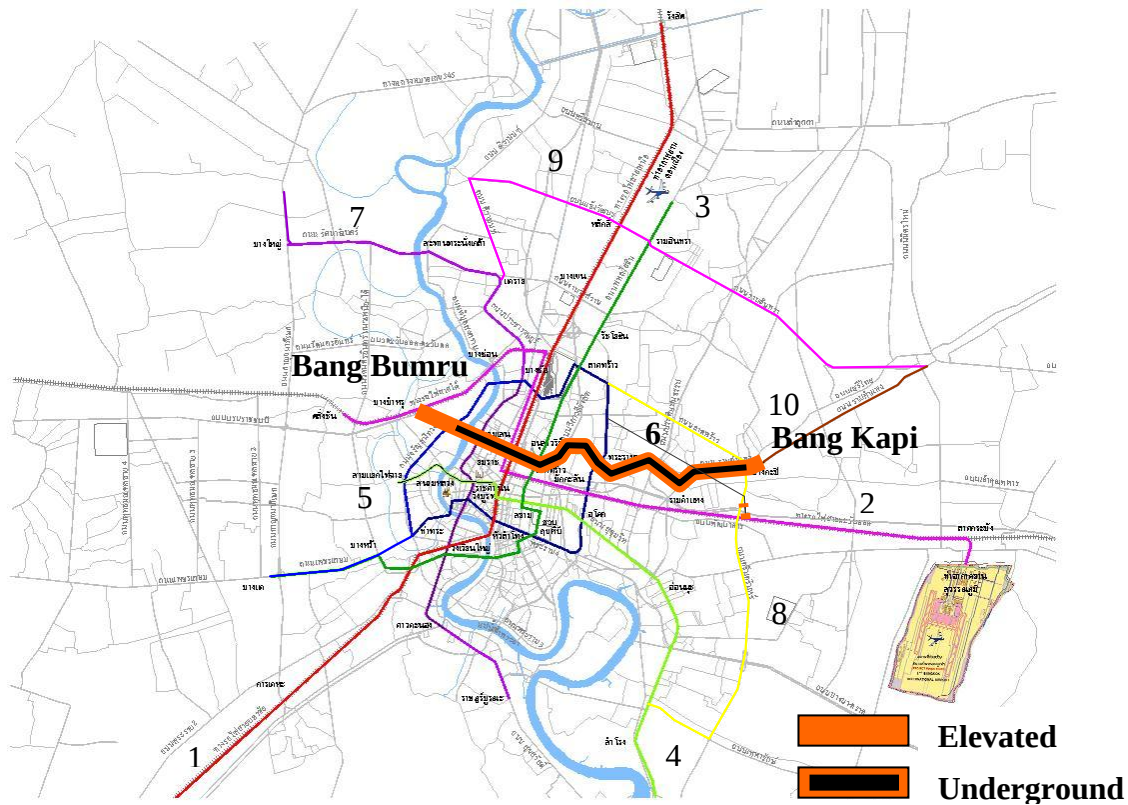
GREEN LINE 1 EXTENSIONS		
From	Saphan Tak Sin	Mo chit
To	Bangwa	Saphan Mai
Length (elevated) km	19	
Length (underground) km	-	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	19	
Stations (elevated)	19	
Stations (underground)	-	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	19	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	280,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	



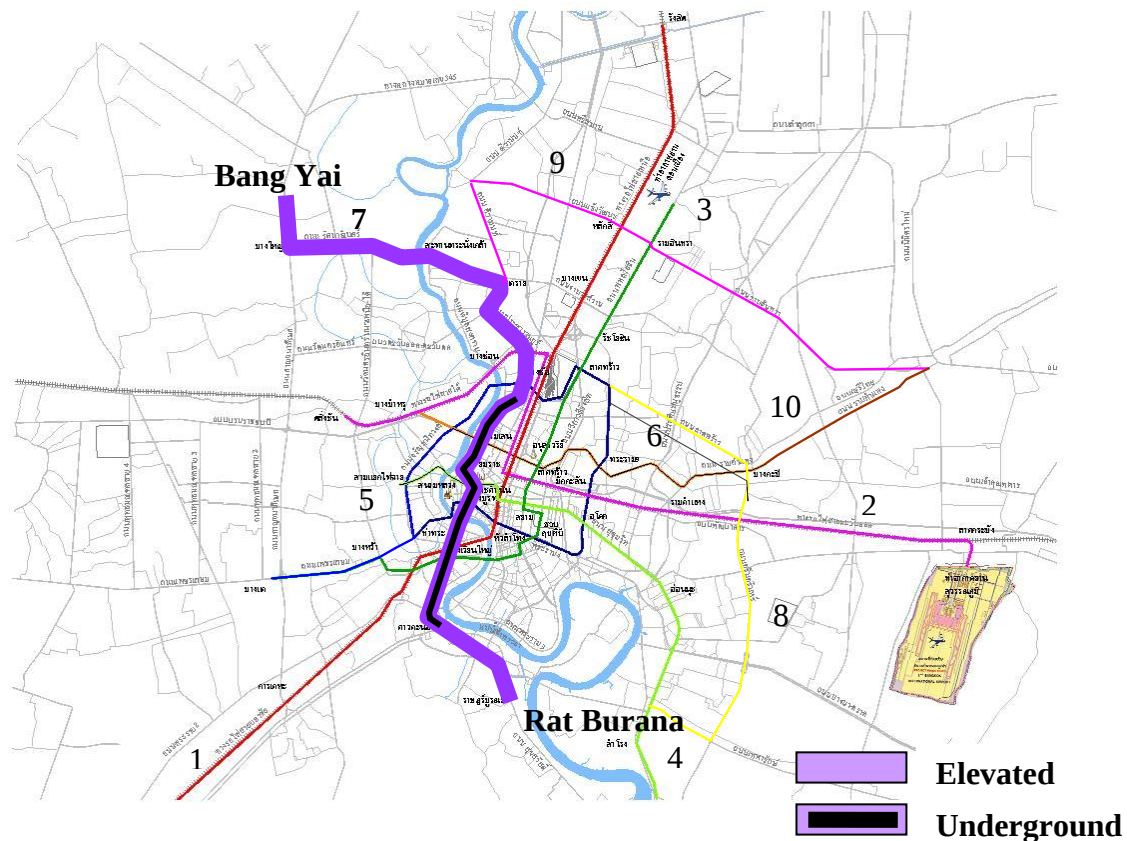
GREEN LINE 2 EXTENSIONS		
From	National Stadium	On Nut
To	Pran Nok	Samut Prakan
Length (elevated) km	17	
Length (underground) km	7	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	24	
Stations (elevated)	14	
Stations (underground)	5	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	19	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	300,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	



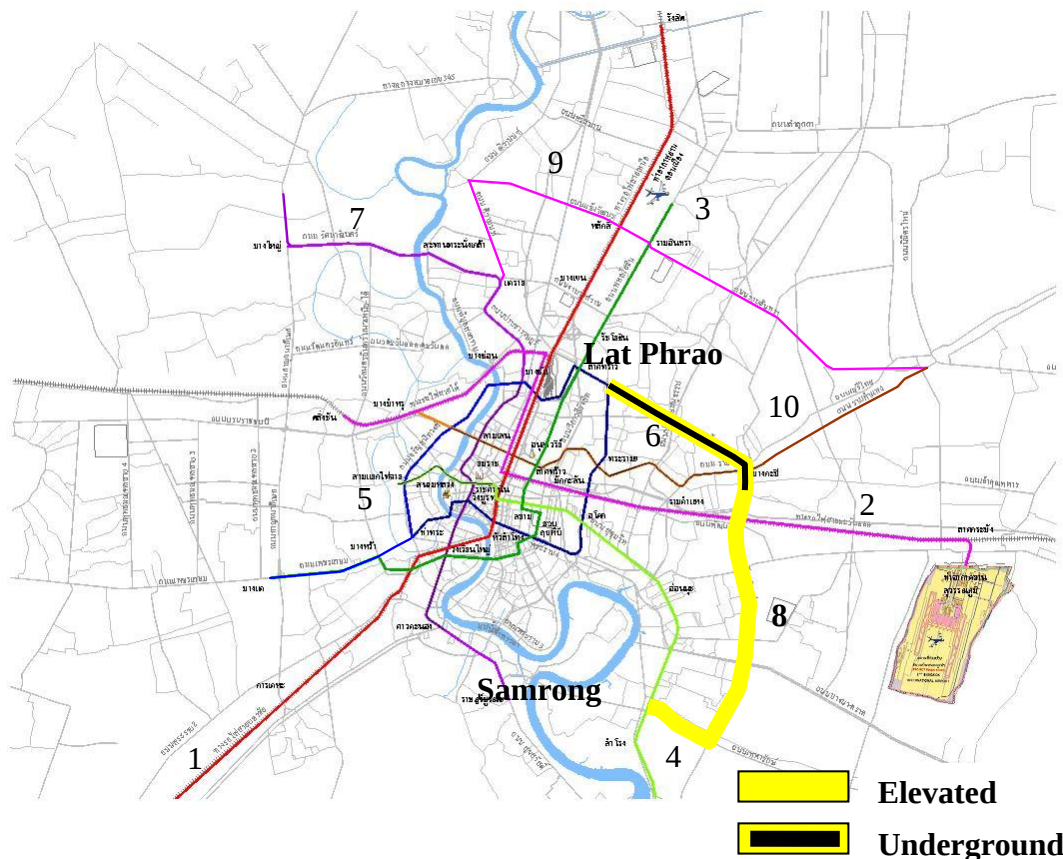
BLUE LINE EXTENSION		
From	Bang Sue	Hua Lam Phong
To	Tha Phra	Bang Khae
Length (elevated) km	22	
Length (underground) km	5	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	27	
Stations (elevated)	17	
Stations (underground)	4	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	21	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	500,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	



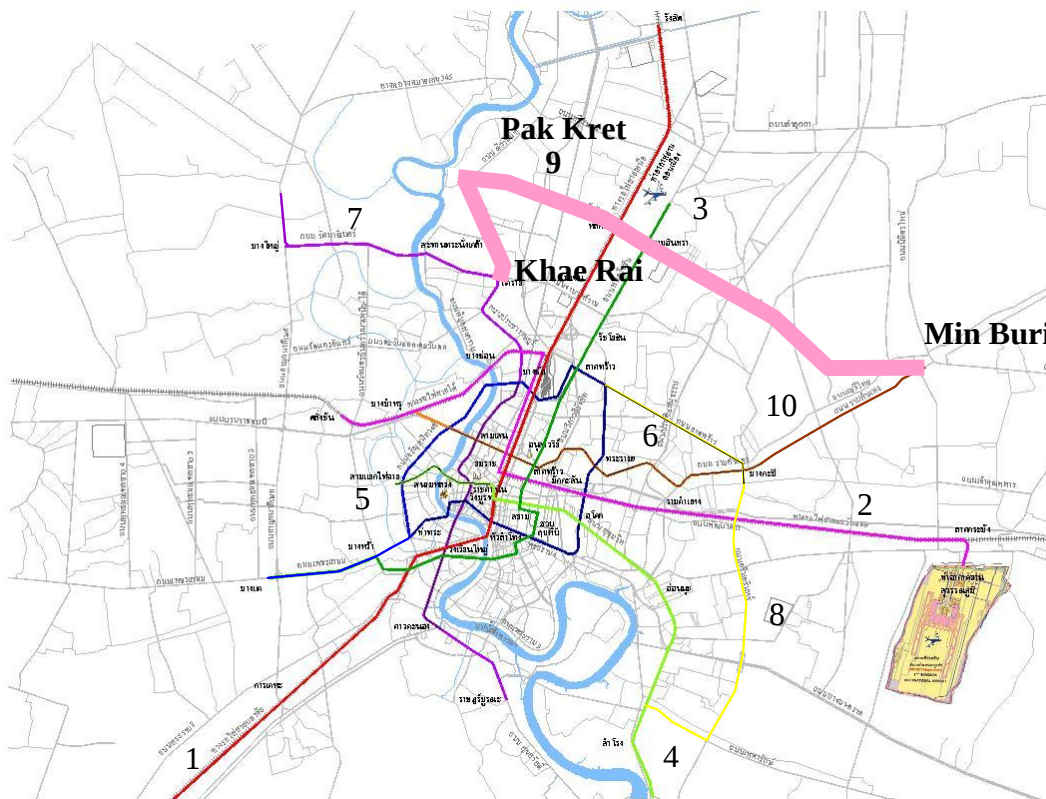
ORANGE LINE	
From	Bang Kapi
To	Bang Bumru
Length (elevated) km	3
Length (underground) km	21
Length (at-grade) km	-
Total Length km	24
Stations (elevated)	2
Stations (underground)	15
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	17
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	368,000 (Year 2010)
Design status	Feasibility Study prepared



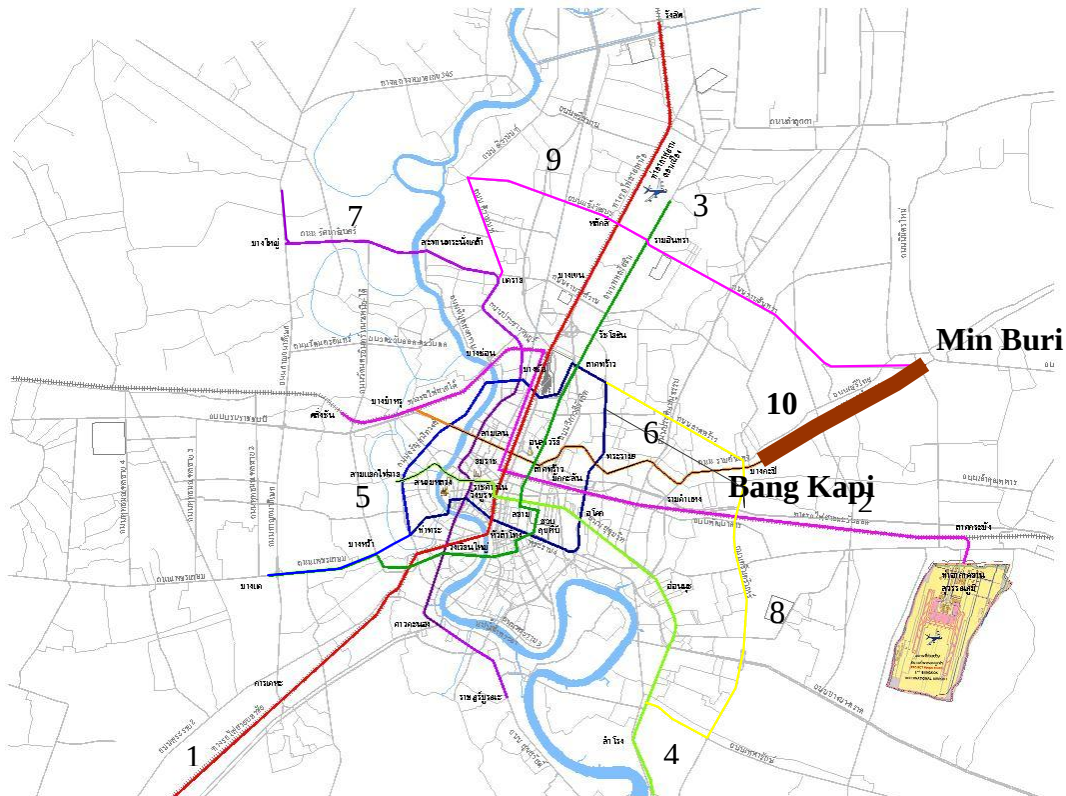
PURPLE LINE	
From	Bang Yai
To	Rat Burana
Length (elevated) km	29
Length (underground) km	14
Length (at-grade) km	-
Total Length km	43
Stations (elevated)	19
Stations (underground)	13
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	32
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	504,000 (Year 2010)
Design status	- Bang Yai – Bang Sue (23km): Tender documents prepared for D/B contract - Bang Sue – Ratburana (20km): Feasibility Study prepared



YELLOW LINE	
From	Lat Phrao
To	Samrong
Length (elevated) km	22
Length (underground) km	10
Length (at-grade) km	-
Total Length km	32
Stations (elevated)	12
Stations (underground)	8
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	20
MRT System	Light Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning



PINK LINE	
From	Min Buri
To	Pak Kret- Khae Rai
Length (elevated) km	33
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	33
Stations (elevated)	17
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	17
MRT System	Monorail/ Light Rail/ Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning



BROWN LINE	
From	Bang Kapi
To	Min Buri
Length (elevated) km	9.5
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	9.5
Stations (elevated)	5
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	5
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning

เอกสารแนบ 11

1. Financial Ratios and Turn Over

The Proposer shall complete the following table and show some key Financial Ratios for year 2001 to 2005:

No.	Item	2001	2002	2003	2004	2005
1.1	Current Ratio					
1.2	Debt Equity Ratio					
1.3	Turn Over					

Note:

- 1) Current Ratio = Current Assets / Current Liabilities
- 2) Debt Equity Ratio = Total Debt (Liabilities) / Total Stockholders Equity

2. Name of Proposer's Auditor

Name:
Address:
City:
Telephone:

3. Name of Proposer's Bank

Name of Bank:
Branch:
Address:
City:
Telephone:

4. Paid Up Capital**5. Credit Facility**

[illegible]

เอกสารแนบ 13

1. รายชื่อกรรมการบริษัท

ลำดับ	รายชื่อกรรมการบริษัท
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	

2. ผู้มีอำนาจลงนาม

ลำดับ	รายชื่อผู้มีอำนาจลงนาม
1.	
2.	
3.	

3. รายชื่อผู้ถือหุ้นและจำนวนหุ้นที่ถือ 10 อันดับแรก

ลำดับ	รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ถือ (หุ้น)	จำนวนหุ้นที่ถือ (%)
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

[illegible]

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี
ว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. 2549

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

ว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ

พ.ศ. ๒๕๕๕

โดยที่แนวทางประการหนึ่งในการพัฒนาประเทศให้ก้าวหน้าและทันสมัย คือการที่รัฐจัดให้มีโครงการลงทุนพิเศษที่จำเป็นเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สำคัญ เช่น ระบบขนส่งมวลชนแบบเชื่อมต่อหลายระบบที่ทั่วถึง ระบบการบริหารจัดการน้ำแบบเบ็ดเสร็จที่แก้ทั้งปัญหายกยและอุทกภัย ระบบการบริหารจัดการที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติที่มีประสิทธิภาพ อันล้วนเป็นปัจจัยสำคัญในการจัดความยากจน โครงการลงทุนขนาดใหญ่ดังกล่าวอาจมีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกสบาย ยกระดับคุณภาพชีวิต ตอบสนองความต้องการของประชาชนในปัจจัยการดำรงชีพ เช่น การจัดระบบสาธารณสุขที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด การจัดระบบการศึกษาที่ทันสมัย ระบบที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนหลายระดับที่ทั่วถึง นอกจากนั้น ยังอาจจัดให้มีโครงการเพื่อสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะในการแข่งขันกับต่างประเทศ เช่น การพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จนสามารถนำมาใช้ลดต้นทุนการนำเข้า และการผลิตในด้านวัตถุดิบและพลังงานซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานและการใช้วัตถุดิบในประเทศ โครงการเหล่านี้แม้จะลงทุนสูงแต่ก็ช่วยให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ตามมาอย่างต่อเนื่องในระยะยาว อย่างยั่งยืนและเอื้อต่อการจัดระบบเศรษฐกิจพอเพียงในระดับบุคคลและชุมชนต่อไป

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่นานาประเทศมักประสบคือ ยิ่งโครงการมีขนาดใหญ่และอำนวยความสะดวกดังกล่าวมากเท่าใด ย่อมต้องใช้ทุน ภูมิปัญญา วิทยาการ และเทคโนโลยีขั้นสูงที่สลับซับซ้อน และเจริญก้าวหน้ามากเพียงนั้น แม้ภาครัฐซึ่งเป็นเจ้าของโครงการ จะมีความประสงค์ชัดเจน แต่ก็ยังมีข้อจำกัดในส่วนของการองค์ความรู้ (Knowledge) เทคโนโลยี (Technology) การบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพสูง (Management) และการเงิน (Finance) หนทางหนึ่งที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนโครงการดังกล่าวเพื่อพัฒนาประเทศไปสู่ความก้าวหน้าทันสมัยบรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรมและรวดเร็ว คือการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการที่มีจินตนาการก้าวไกล วิทยาการก้าวหน้า มีประสิทธิภาพ และมีความพร้อมอย่างบูรณาการทุกด้าน (KTMF) เข้ามาเสนอกระบวนการและสารัตถะทั้งปวง

อันจะทำให้โครงการที่รัฐประสงค์บังเกิดผลสัมฤทธิ์โดยไม่เป็นภาระของรัฐมากนัก ข้อเสนอดังกล่าวควรครอบคลุมรูปแบบทางเทคนิค แผนการเงินและการลงทุน แผนการบริหารจัดการ และทางเลือกทั้งหลายที่เปิดทางให้รัฐเปรียบเทียบและใช้ดุลพินิจคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมกับประเทศไทยที่สุด

ด้วยเหตุนี้ จึงสมควรจัดให้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่เข้าข่ายดังกล่าวเป็นโครงการพิเศษ ตามนโยบายการแสวงหาพันธมิตรเพื่อการพัฒนา การระดมปัญญาเพื่อการสร้างความเจริญ โดยมีวิธีการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารจัดการพิเศษแตกต่างจากโครงการทั่วไป ทั้งนี้ รัฐต้องให้ความมั่นใจแก่ผู้เสนอโครงการและผู้ประกอบการว่า การพิจารณาทั้งปวงจะอยู่บนพื้นฐานของหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีตามกฎหมายและธรรมเนียมปฏิบัติของนานาอารยประเทศอย่างโปร่งใส สุจริตและเป็นธรรม การประกอบการทั้งปวงจะได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานสากลในระบอบประชาธิปไตย และกระบวนการทางกฎหมายอันเป็นธรรม (due process of law)

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๑ (๖) (๘) และ (๙) แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๓๔ นายกรัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีจึงวางระเบียบไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการดำเนินโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ พ.ศ. ๒๕๔๕”

ข้อ ๒ ระเบียบนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามระเบียบนี้

การวินิจฉัยปัญหาอันเกิดจากการใช้บังคับระเบียบนี้ และการยกเว้นการใช้บังคับระเบียบนี้ ให้อยู่ในวินิจฉัยของคณะรัฐมนตรี

หมวด ๑

บททั่วไป

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“โครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ” หมายความว่า โครงการที่ส่วนราชการประสงค์จะดำเนินการ เพื่อก่อสร้าง จัดหาพัสดุ หรือให้บริการแก่ประชาชน ซึ่งต้องการความรู้

ความชำนาญพิเศษ เทคโนโลยีสมัยใหม่ ใช้งบประมาณลงทุนจำนวนมาก มีการบริหารจัดการอย่างดี สามารถนำประโยชน์จากโครงการมาใช้ในการพัฒนาประเทศเพื่อแก้ปัญหาการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ยกระดับคุณภาพชีวิตหรือตอบสนองความต้องการของประชาชนในปัจจัยการดำรงชีพได้ในเวลาอันรวดเร็ว หรือช่วยสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและเสริมสมรรถนะการแข่งขันกับต่างประเทศ

“โครงการ” หมายความว่า โครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศ

“ส่วนราชการ” หมายความว่า ส่วนราชการระดับกระทรวง ซึ่งเป็นผู้ริเริ่มโครงการหรือเจ้าสังกัดหน่วยงานที่จัดทำโครงการ

ข้อ ๕ โครงการใดที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้จัดทำได้ ให้ดำเนินการตามระเบียบนี้ เว้นแต่คณะรัฐมนตรีจะมีมติเป็นประการอื่น

การดำเนินโครงการตามระเบียบนี้ทุกขั้นตอน ให้คำนึงถึงความสุจริตและโปร่งใส ความเป็นธรรม ผลประโยชน์สูงสุดที่รัฐจะได้รับอย่างคุ้มค่า การถึงผลเลิศในสัมฤทธิ์ผลของโครงการ และความรวดเร็วหรือสมประโยชน์ในการนำสิ่งที่ได้จากโครงการมาใช้งาน

หมวด ๒

คณะกรรมการ

ข้อ ๖ ให้มีคณะกรรมการนโยบายโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศคณะหนึ่ง เรียกโดยย่อว่า “กนค.” ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมายสองคนเป็นรองประธาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เลขาธิการนายกรัฐมนตรี เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา อัยการสูงสุด ผู้แทนสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสมาคมธนาคารไทย ผู้แทนสภาวิศวกร ผู้แทนสภาสถาปนิก ผู้แทนสภาการหนังสือพิมพ์แห่งชาติ ผู้แทนสภานายความ ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนเจ็ดคนที่คณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ที่มีได้เป็นข้าราชการซึ่งมีตำแหน่งหรือเงินเดือนประจำ สมาชิกรัฐสภา พนักงาน หรือ

ผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ ผู้บริหารหรือสมาชิกสภาท้องถิ่น และผู้ดำรงตำแหน่งใด ๆ ในพรรคการเมือง ทั้งนี้ต้องมีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งมวลชน หรือสินค้าและบริการ ด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรน้ำ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านการป้องกันประเทศ ด้านการเงิน การค้าและการลงทุน และด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิต การสาธารณสุขและการศึกษา ด้านละหนึ่งคนเป็นกรรมการ

ให้เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขานุการ อธิบดีกรมบัญชีกลางเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสองปี และต้องไม่มีผลประโยชน์ได้เสียหรือขัดแย้งกับผู้ยื่นข้อเสนอโครงการรายใด การคัดค้านและการวินิจฉัยประโยชน์ได้เสียตามวรรคนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

ข้อ ๗ กนค. มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

(๑) เสนอนโยบายเกี่ยวกับการลงทุนพิเศษของรัฐต่อคณะรัฐมนตรี

(๒) พิจารณาให้ความเห็นผลการคัดเลือกผู้เสนอโครงการตามที่คณะกรรมการบริหารเสนอ หรือเสนอข้อเสนอทางเลือกอื่น ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

(๓) ดำเนินการอื่น ๆ ตามระเบียบนี้หรือตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(๔) แต่งตั้งคณะอนุกรรมการหรือบุคคลเพื่อทำหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ ๘ ให้มีคณะกรรมการบริหารและกำกับดูแลโครงการลงทุนพิเศษของรัฐเพื่อการพัฒนาประเทศในแต่ละส่วนราชการ เรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการบริหาร” ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงผู้ริเริ่มโครงการเป็นประธาน รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงผู้ริเริ่มโครงการ (ถ้ามี) ปลัดกระทรวงผู้ริเริ่มโครงการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้แทนสำนักงานอัยการสูงสุด ผู้แทนกรมบัญชีกลาง ผู้ทรงคุณวุฒิที่ กนค. แต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญทางด้านที่เกี่ยวข้องกับโครงการของส่วนราชการจำนวนห้าคน และด้านการเงินอีกหนึ่งคน เป็นกรรมการ และข้าราชการในตำแหน่งหัวหน้าส่วนราชการระดับกรมหรือเทียบเท่าตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงผู้ริเริ่มโครงการกำหนด เป็นกรรมการและเลขานุการ

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง มีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละสองปี และต้องไม่มีผลประโยชน์ได้เสียหรือขัดแย้งกับผู้ยื่นข้อเสนอโครงการ การคัดค้านและการวินิจฉัยประโยชน์ได้เสียตามวรรคนี้ ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง

ในกรณีที่ส่วนราชการใดมีโครงการมากกว่าหนึ่งโครงการ ให้ตั้งคณะกรรมการบริหารเป็นรายโครงการ คณะกรรมการบริหาร มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

- (๑) พิจารณารายละเอียดของข้อเสนอตามโครงการ
- (๒) จัดทำและเสนอบันทึกผลการพิจารณาโครงการตามที่ส่วนราชการเสนอมาหรือจัดทำข้อเสนอทางเลือกอื่นให้ กนค. พิจารณา
- (๓) บริหารและกำกับดูแลการดำเนินการตามโครงการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญา
- (๔) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้าตลอดจนปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขให้ส่วนราชการและคณะรัฐมนตรีทราบ เป็นรายไตรมาส
- (๕) ดำเนินการอื่นตามระเบียบนี้หรือตามที่ กนค. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

หมวด ๓

การริเริ่มและการเสนอโครงการ

ข้อ ๕ ให้ส่วนราชการจัดทำโครงการเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อโครงการใดได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ให้จัดประชุมชี้แจงความประสงค์ของรัฐและขอบเขตการงานเบื้องต้นให้ผู้สนใจทราบ ทั้งนี้ ให้ส่วนราชการจัดให้มีหน่วยข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวก ให้รายละเอียด และตอบคำถามต่าง ๆ แก่ผู้สนใจด้วย

ข้อ ๑๐ เมื่อดำเนินการตามข้อ ๕ แล้ว ให้ส่วนราชการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารตามข้อ ๘ เพื่อจัดเตรียม และกำหนดขั้นตอน ตลอดจนรายละเอียดในการยื่นข้อเสนอโครงการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป

ข้อ ๑๑ การดำเนินโครงการตามระเบียบนี้ หากต้องดำเนินการตามบทบัญญัติของกฎหมายใด ให้ถือปฏิบัติตามกฎหมายนั้น ส่วนการดำเนินการตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ ให้ปฏิบัติตามระเบียบนี้ มติคณะรัฐมนตรี และคำแนะนำของ กนค. แทน

หมวด ๔

การประกาศเชิญชวน การยื่นข้อเสนอโครงการ และการพิจารณาโครงการ

ข้อ ๑๒ ให้ส่วนราชการจัดทำประกาศเชิญชวนโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหาร เพื่อให้มีการยื่นข้อเสนอโครงการ ตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

การประกาศเชิญชวนให้กระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณชนทางเว็บไซต์ (Website) ของส่วนราชการ และกรมบัญชีกลาง (<http://www.gprocurement.go.th>) พร้อมทั้งจัดส่งประกาศให้กรมประชาสัมพันธ์ สถานีวิทยุกระจายเสียง สถานีวิทยุโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ และทำหนังสือแจ้งหน่วยงานของต่างประเทศ ที่ตั้งประจำอยู่ในประเทศไทย เช่น สถานเอกอัครราชทูต เป็นต้น เพื่อเผยแพร่ข่าวสารให้แพร่หลาย

การเผยแพร่ข่าวสารในต่างประเทศ ให้กระทรวงการต่างประเทศรับไปดำเนินการโดยประกาศผ่านทางเว็บไซต์ของส่วนราชการในต่างประเทศด้วย

การประกาศเชิญชวนจะต้องดำเนินการก่อนวันรับซองเอกสารของผู้ยื่นข้อเสนอโครงการ ไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน

ข้อ ๑๓ ประกาศเชิญชวนให้ทำเป็นภาษาไทย โดยมีคำแปลเป็นภาษาอังกฤษประกาศเชิญชวน อย่างน้อยจะต้องแสดงรายการที่มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

- (๑) ความประสงค์ของทางราชการในการให้มีโครงการ
- (๒) คุณสมบัติของผู้มีสิทธิยื่นข้อเสนอโครงการ
- (๓) วัตถุประสงค์และคุณลักษณะของงานในโครงการ
- (๔) กำหนดวัน เวลา สถานที่ในการยื่นข้อเสนอ การปิดรับซองข้อเสนอ และการเปิดซองข้อเสนอเพื่อพิจารณา
- (๕) หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการดำเนินโครงการ ซึ่งครอบคลุมข้อเสนอด้านเทคนิค แนวทางการดำเนินงานและผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น ระยะเวลาดำเนินการ และข้อเสนออื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ แก่ทางราชการ หรือเป็นประโยชน์แก่การพิจารณา ทั้งนี้ จะให้ระบุข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุน ไว้ด้วยหรือไม่ก็ได้
- (๖) หลักเกณฑ์และวิธีการพิจารณาเบื้องต้นที่รัฐบาลจะใช้ในการคัดเลือกข้อเสนอ

(๗) การจัดทำข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุนตามแบบที่กระทรวงการคลังกำหนด โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี

ในประกาศเชิญชวนให้ระบุให้ชัดเจนว่า รัฐทรงไว้ซึ่งสิทธิที่จะไม่คัดเลือกข้อเสนอใดหรือจะยกเลิกโครงการใดที่ยังมิได้ลงนามในสัญญาได้ทุกเมื่อ โดยผู้ยื่นข้อเสนอโครงการไม่มีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายใด ๆ จากส่วนราชการหรือรัฐ

ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการจะเป็นกลุ่มนิติบุคคลหรือนิติบุคคล ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยหรือไม่ก็ได้ และจะมีผู้ร่วมทุนฝ่ายไทยด้วยหรือไม่ก็ได้

ข้อ ๑๔ ในการยื่นข้อเสนอโครงการใดตามประกาศเชิญชวน ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการอาจเสนอทางเลือกอื่นหรือเสนอแตกต่างไปจากความประสงค์ของทางราชการบางส่วนที่แสดงไว้ในประกาศเชิญชวนก็ได้

ให้เลขาธิการนายกรัฐมนตรีหรือผู้ที่เลขาธิการนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รับเอกสารข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอโครงการตามวัน เวลา สถานที่ที่กำหนดในประกาศ และส่งให้ส่วนราชการตรวจสอบคุณสมบัติเบื้องต้นให้แล้วเสร็จภายในเวลาอันสมควร แล้วนำเอกสารทั้งหมดเสนอต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อพิจารณา และให้ส่วนราชการจัดทำบันทึกสรุปสาระสำคัญโดยย่อของข้อเสนอเพื่อเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของส่วนราชการและกรมบัญชีกลางติดต่อกันไม่น้อยกว่าเจ็ดวัน

โครงการใดยังไม่มีข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุน ให้ดำเนินการดังนี้ ก่อนที่จะดำเนินการตามข้อ ๑๕

(๑) ในกรณีที่ประกาศเชิญชวนให้เสนอข้อเสนอด้านเทคนิค และข้อเสนออื่นก่อน โดยยังไม่จำเป็นต้องเสนอข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุน คณะกรรมการบริหารอาจแจ้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการที่ผ่านการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคและด้านอื่นแล้ว เสนอข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุนเพื่อการพิจารณาคัดเลือกได้

(๒) ในกรณีที่ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการใดยังมิได้เสนอข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุน แต่คณะกรรมการบริหารเห็นว่า การพิจารณาโครงการต้องพิจารณาทั้งข้อเสนอด้านเทคนิค ด้านการเงิน และการลงทุน และด้านอื่นไปพร้อมกัน คณะกรรมการบริหารอาจแจ้งให้ผู้เสนอโครงการรายนั้นจัดทำข้อเสนอด้านการเงินและการลงทุนภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๓) ในกรณีอื่น ๆ นอกจากกรณีตาม (๑) และ (๒) ให้ดำเนินการตามที่ กนค. กำหนด

ข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอโครงการต้องไม่เป็นการเข้าร่วมทุน ร่วมการงาน หรือขอรับสัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ และต้องไม่เข้าข่ายการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีดังกล่าว ให้คณะกรรมการบริหารแจ้งให้ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการปรับปรุงข้อเสนอได้ และก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะมีมติอนุมัติข้อเสนอของผู้ยื่นข้อเสนอโครงการใด คณะกรรมการบริหารอาจให้ส่วนราชการขอให้ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการนั้นปรับปรุงข้อเสนอให้เหมาะสมยิ่งขึ้นก็ได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารหรือส่วนราชการผู้ริเริ่มโครงการอาจขอให้เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจหรือผู้ยื่นข้อเสนอโครงการมาชี้แจงหรือตอบคำถามเพิ่มเติมได้ในชั้นพิจารณาทุกขั้นตอน โดยถือว่าเป็นการให้ข้อมูลประกอบการพิจารณาของรัฐให้เกิดความชัดเจนและบังเกิดประโยชน์สูงสุดแก่รัฐ

ข้อเสนอทั้งหมดไม่ก่อให้เกิดข้อผูกพันแก่ส่วนราชการและรัฐ เว้นแต่จะได้มีการลงนามในสัญญาเพื่อดำเนินการโครงการแล้ว

ข้อ ๑๕ ในการพิจารณาข้อเสนอโครงการ ให้คณะกรรมการบริหารจัดทำบันทึกผลการพิจารณาโครงการทางด้านเทคนิค ด้านการเงินและการลงทุน และด้านอื่น ๆ แล้วเสนอผลการพิจารณาทุกโครงการ หรือข้อเสนอทางเลือกอื่นที่คณะกรรมการบริหารเห็นสมควรต่อ กนค. ทั้งนี้ ให้จัดลำดับตามความเหมาะสมด้วย

การพิจารณาของคณะกรรมการบริหาร ให้กระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณชนและอาจถ่ายทอดทางวิทยุกระจายเสียง หรือวิทยุโทรทัศน์ด้วยก็ได้

ข้อ ๑๖ เมื่อได้รับเรื่องจากคณะกรรมการบริหารแล้ว กนค. อาจกำหนดประเด็นให้คณะกรรมการบริหารไปสอบถามเพิ่มเติม ขอหลักฐาน หรือเจรจาต่อรองราคา เงื่อนไข เงื่อนไข หรือรายละเอียดบางอย่างเพิ่มเติมจากผู้ยื่นข้อเสนอโครงการรายใด หรืออาจเรียกผู้ยื่นข้อเสนอโครงการรายใดมาเพื่อดำเนินการดังกล่าวเองก็ได้

การพิจารณาของ กนค. ให้กระทำโดยเปิดเผยต่อสาธารณชนและให้ถ่ายทอดทางวิทยุกระจายเสียง และวิทยุโทรทัศน์ด้วย

อนึ่ง กนค. อาจขอให้ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิชาการชาวไทยและชาวต่างประเทศ ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการในลักษณะดังกล่าวบางส่วนหรือทั้งหมด เข้าชี้แจง หรือให้คำแนะนำก็ได้

ให้ กนค. จัดทำบันทึกผลการพิจารณาโครงการ และเสนอผลการพิจารณาทั้งหมด หรือข้อเสนอทางเลือกอื่นที่ กนค. เห็นสมควรต่อคณะรัฐมนตรี โดยจัดลำดับตามความเหมาะสมไปด้วย

ในการเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามระเบียบปฏิบัติปกติด้วย

ข้อ ๑๗ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติข้อเสนอของโครงการใดแล้ว ให้ส่วนราชการส่งร่างสัญญา และเงื่อนไขเอกสารประกอบแนบท้ายสัญญา ทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตรวจสอบก่อนลงนามในสัญญา

ให้สำนักงานอัยการสูงสุดพิจารณาตรวจสอบร่างสัญญาและเงื่อนไขเอกสารประกอบแนบท้ายสัญญาให้แล้วเสร็จภายใน ๖๐ วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือจากส่วนราชการผู้ริเริ่มโครงการ

การวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาให้เป็นไปตามสัญญา โดยต้องสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติตามธรรมเนียมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

ข้อ ๑๘ การตรวจรับงานตามโครงการ วิธีการตรวจรับพัสดุ การตรวจการจ้างและควบคุมงาน การแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจรับพัสดุ คณะกรรมการตรวจการจ้างและผู้ควบคุมงาน และเจ้าหน้าที่ของคณะกรรมการ ให้ถือปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ โดยอนุโลมเท่าที่กระทำได้ โดยคณะกรรมการบริหารอาจเสนอให้คณะรัฐมนตรีปรับการดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพพิเศษของโครงการได้

ข้อ ๑๙ บรรดากำหนดเวลาทั้งหลายตามระเบียบนี้อาจยื่นหรือขยายได้โดยคณะกรรมการบริหาร กนค. หรือคณะรัฐมนตรี แล้วแต่ว่าเป็นกำหนดเวลาในขั้นตอนการพิจารณาขององค์กรใด ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงความยืดหยุ่น ความเป็นธรรม และประโยชน์สูงสุดของรัฐ

หมวด ๕ การกำกับดูแลและติดตามผล

ข้อ ๒๐ เมื่อได้มีการลงนามในสัญญาแล้ว ให้คณะกรรมการบริหาร ทำหน้าที่ดังนี้

(๑) บริหารและกำกับดูแลการดำเนินการตามโครงการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ และเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญา

(๒) รายงานผลการดำเนินงาน ความคืบหน้า ตลอดจนปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขให้ส่วนราชการทราบเป็นรายไตรมาส เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

บทเฉพาะกาล

ข้อ ๒๑ ในการดำเนินการตามหมวด ๓ ของระเบียบนี้ให้คณะกรรมการประสานการดำเนินงานภายใต้นโยบายสร้างพันธมิตรเพื่อการพัฒนาตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๑๒/๒๕๔๕ ลงวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๕ เป็นผู้ประสานการดำเนินงานให้เป็นที่เรียบร้อย

ข้อ ๒๒ การดำเนินการของส่วนราชการและคณะรัฐมนตรีที่ได้ดำเนินการมาก่อนวันที่ระเบียบนี้ใช้บังคับ ให้ถือว่าเป็นอันสมบูรณ์ แต่การดำเนินการต่อไปต้องดำเนินการตามระเบียบนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๕

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี



Office of Transport and Traffic
Policy and Planning

Terms of Reference for Country Development



September 2006

By
Kasetsart University





**MINISTRY OF TRANSPORT
THE ROYAL THAI GOVERNMENT**

**INVITATION TO SUBMIT PROPOSALS
FOR DEVELOPMENT OF MASS TRANSIT SYSTEM
IN BANGKOK AND SURROUNDING AREAS**

March 2006

INVITATION TO SUBMIT PROPOSALS
FOR DEVELOPMENT OF MASS TRANSIT SYSTEM
IN BANGKOK AND SURROUNDING AREAS

CONTENTS

1	Introduction.....	1
2	Government Objectives and Requirements.....	2
3	Proposers' Qualifications	3
	3.1 General Qualifications	3
	3.2 Qualification Document.....	3
4	Project Objectives and Scope of Works.....	5
	4.1 Background Information, Existing Concept and Development Plan.....	5
	4.2 Project Objectives and Scope of Works.....	7
5	Proposal Submission Schedule	11
6	Principles and Conditions for the Development	12
	6.1 Technical Proposal.....	12
	6.2 Financial Proposal (To be submitted at a later date).....	14
	6.3 Proposal Presentation.....	14
7	Evaluation Criteria	15
	7.1 Qualification Evaluation	15
	7.2 Technical Evaluation	15
	7.3 Financial Evaluation (to be considered after technical proposal and others have been evaluated)	15
8	Government's Rights.....	16
9	Information on Existing Studies.....	16

Appendices

Attachment 1 - Dark Red Line

Attachment 2 - Light Red Line

Attachment 3 - Green Line 1 Extensions

Attachment 4 - Green Line 2 Extensions

Attachment 5 - Blue Line Extension

Attachment 6 - Orange Line

Attachment 7 - Purple Line

Attachment 8 - Yellow Line

Attachment 9 - Pink Line

Attachment 10 - Brown Line

Attachment 11 – Summary of Required Financial Information

Attachment 12 – Summary of Project Experience

Attachment 13 – List of Board Directors, Authorized Persons and Top 10
Shareholders

Attachment 14 – Summary of Key Personnel Qualifications

Attachment 15 – Office of the Prime Minister’s Regulations for Special Investment
Projects for the Development of the Country, B.E. 2549

INVITATION TO SUBMIT PROPOSALS

FOR DEVELOPMENT OF MASS TRANSIT SYSTEM IN BANGKOK AND SURROUNDING AREAS

1 Introduction

The Government has a policy to develop and modernize the country through development of a mass transit system in Bangkok and surrounding areas that will solve the problem of inadequate transportation infrastructure. This will provide travel convenient and enhance the quality of life in response to travel needs of the people. Moreover the mass transit system will strengthen the economy and competitiveness against other countries by reducing energy consumption and transportation cost. Although this requires significant investment it will stimulate other long term and sustainable development to support a self sufficient economy at individual and community level.

The Government recognizes the limitation on Knowledge, Technology, Management, and Finance. One of the ways to expedite the modernization is to invite all interested parties with modern innovation, advance expertise, experience and complete capabilities in all aspects (Knowledge, Technology, Management, and Finance or KTMF) to submit proposals for the development of the project. The implementation shall be proposed under the principles of Thailand: Partnership for Development, so that the project can be completed without being a heavy burden on the Government.

2 Government Objectives and Requirements

With a population of around 11 million persons, Bangkok ranks as one of the top twenty mega-cities in the world. Around 15% of Thailand's population lives in the city and it accounts for more than half of the country's economic activity. All government agencies and many important business enterprises are located in the metropolis and it is the government's intent that the city maintains this central role and also develops as the regional hub of South East Asia. The success of this goal will depend on the ability of Bangkok to function well as a modern city.

One of the main potential obstacles in achieving this target is the problem of personal transportation for Bangkok residents. Notwithstanding the substantial investment that has been made on the construction of expressways, roads and overpasses in the last two to three decades, the traffic problems persist and traffic management remains inefficient.

The number of vehicles on the city roads and the resulting traffic congestion lead to a loss in the quality of life by time lost in traveling, pollution of the atmosphere and general stress from traffic noise and delays. These tend to degrade the environment and the inefficiency is a disincentive to foreign investment. There is also an economic loss from wasted vehicle passenger time, increased vehicle operating and crew costs.

Bangkok has reached the point where investment in additional roads exceeds the economic benefits obtained and urgently requires a mass rapid transit network. Rail mass rapid transit is the most suitable and efficient mode of moving large numbers of people with minimal impact on the environment.

It is essential that the network benefits Thailand and its people by providing the most modern but proven technology to ensure quality of service and safe operation. The System must attract the maximum number of passengers by offering speed, reliability and convenience at affordable fares. The economic benefits of the System take precedence over any financial benefits. The System must offer "Value for Money".

Therefore, the Government, through the Ministry of Transport, would like to receive proposals from juristic person group of juristic persons who are interested in participating in the development of the mass transit network and urban railway system. The proposal is not restricted to follow the current design and the current plan, but may offer suitable alternative options including different alignments and other appropriate railway types such as medium or light rail, or monorail etc.

3 Proposers' Qualifications

Owing to the large scale of the Project, it is required to have Proposer with high capabilities and strong financial support. The required qualifications of the Proposer are as follows:

3.1 General Qualifications

- 3.1.1 The Proposer shall be a juristic person or group of juristic persons registered under Thai law or the law of the country where their head office is located. It is not required to have Thai investors in the group, but the Proposer must have capabilities to carry out the work in all aspects of the project.
- 3.1.2 The Proposer must have strong financial capability and source of funding sufficient to carry out the scope of works successfully.
- 3.1.3 The Proposer must have successful and substantial experience in relevant mass transit system projects.
- 3.1.4 The Proposer must have personnel or members in the group with experience and capabilities in studying, planning, design, management, construction, supply/manufacture/installation, system operation and maintenance of Mass Transit System.
- 3.1.5 The Proposer must not have a record of any abandoned contracts with any Thai Government Agencies, or State Enterprises.
- 3.1.6 The Proposer must not have mutual interest with another Proposer, except for the Rolling Stock or Railway Systems Suppliers.
- 3.1.7 No Company in the Proposer's group may be the subject of bankruptcy proceedings at the Court during the whole of the Evaluation and Selection Period, unless the Company's proposals for reconstruction plans were approved by the Court prior to the Company's involvement in this Proposal submission.

3.2 Qualification Document

Proposers shall provide details of their qualifications in accordance with the aforementioned requirements. Qualification documents that the Proposers are required to submit are as follows:

- 3.2.1 The agreement executed among the member companies of a joint venture or consortium, if the Proposer is a group of juristic persons. The agreement shall contain the contractual responsibility and liability of each member and the scope of work and share distribution of each member.
- 3.2.2 Details of the organization set up and distribution of scope of work, detailing responsibility of each firm in the Proposer team.
- 3.2.3 A certified copy of the Company/Business Registration and other documents showing the details of authorized directors, registered capital, headquarter office locations, and business objectives. The documents shall be certified not more than 90 days prior to the Proposal Submission Date.

- 3.2.4 Financial Statement and Balance Sheet and/or Annual Report for the previous 5 years (2005, 2004, 2003, 2002 and 2001) certified and signed by authorized representative of the Proposer, and a summary of financial information in a format provided in **Attachment 11**.
- 3.2.5 A summary of project experience related to mass transit projects from previous and ongoing projects, tabulated in a format provided in **Attachment 12** and work completion certificates issued by clients containing information about the scope of works, project costs and duration including photographs of the projects. If the work completion certificates lack sufficient details, additional documents can be submitted to provide complete details of the projects.
- 3.2.6 A declaration letter, signed by authorized person(s), stating that the Proposer has not previously abandoned any contracts with any Thai Government Agencies or State Enterprises.
- 3.2.7 A declaration letter, signed by authorized person(s), stating that the Proposer does not have mutual interest with any other Proposer.
- 3.2.8 List of Shareholders or related document issued and certified by the Government Agency not more than 90 days prior to the Proposal Submission Date, and a list of the board of directors, authorized person(s), the names and the number of shares of the 10 largest shareholders, in a format provided in **Attachment 13**.
- 3.2.9 A declaration letter that the Proposer is not the subject of bankruptcy proceedings at the Court, unless the Company's proposals for reconstruction plans were approved by the Court prior to the Company's involvement in this Proposal submission.
- 3.2.10 A certified copy of quality standard certificates (if any), such as ISO certificate or equivalent.
- 3.2.11 A notarized Power of Attorney that guarantees the authority of the Proposer's Authorized Representative with appropriate duty stamp in accordance with the law and a certified copy of the identification card or other valid card issued by a government agency of both the assigner and the assignee.
- 3.2.12 Qualification documents of foreign company are to be endorsed by either the Royal Thai Embassy in that country or by the Embassy of the Proposer's country in Thailand. All Thai and English translation shall be certified by a notary public or acceptable translation institute.

4 Project Objectives and Scope of Works

4.1 Background Information, Existing Concept and Development Plan

There are three existing mass transit routes in Bangkok. The first two, on the Green Line opened in 1999, are elevated lines running from Mo Chit to On Nut (16.4km) and from National Stadium to Saphan Taksin (6.5km), with an interchange at Siam station. The third, the Blue Line (Chaloem Ratchamongkhon Line) opened in 2004, is an underground system running from Bang Sue to Hua Lamphong (approximately 20km). These 3 lines currently serve a total of more than 500,000 passengers a day. The Green and Blue lines connect effectively at three points for passenger transfer, but otherwise operate independently of each other.

Last year, the State Railway of Thailand launched the new Airport Rail Link Project, connecting the new Suvarnabhumi International Airport (SIA) with the Don Mueang Airport (DMA). The project is divided into two phases, (1) Airport Rail Link: ARL and (2) Airport Rail Link Extension: ARLX. The ARL project is now under construction and it is planned to be finished by the year 2007. This project has a length of 28.5 kilometers from the SIA to Makkasan Area.

In addition, between 1997 and 2005 designs have been carried out for the Orange, Blue and Purple Lines for the MRTA, and in 2005, the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) finished parts of the design of the Red Line, including (1.) North Line: Bang Sue to Rangsit and (2) West Line: Bang Sue to Taling Chan. Rest of the project, (3) Missing Link: Hua Lamphong to Bang Sue and Bang Sue to Makkasan and (4) Maklong Line which will be completed by the first quarter of this year.

Currently, traffic is a significant problem in Bangkok. The new city plan aims to solve this by developing a transportation network to connect all major areas in Bangkok. The following areas will be developed to be urban transportation centres in the future: (1) Taksin community center (2) Paholyothin community centre (3) Makkasan community center. Makkasan will be the community center connected to Suvarnabhumi airport in the future. The study of Urban Rail Transportation Master Plan (URMAP) commissioned by the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP) was adopted as the basis of making the draft of transportation network of the whole city plan to support the development for the next twenty years. In 2005 a study of "The Intermodal Services Integration for the Mobility, Accessibility, Sustainability and Livelihood for Bangkok Metropolitan Region and Surrounding Area" (IMAC) was carried out, which must also be taken into account.

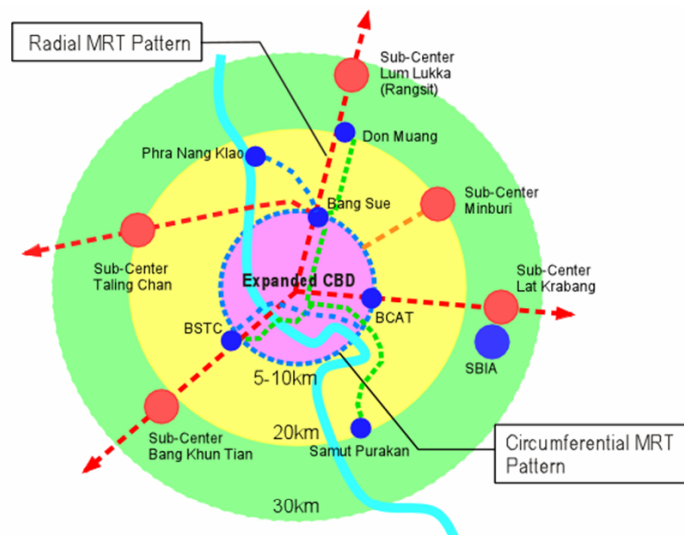


Figure 4-1 City Development Plan for Solving the Traffic Problem

After considering the principle of city planning, the principle of traffic and transportation engineering, together with URMAT, the basic service area of the network can be determined to include areas that have a population density of more than 6,250 people per square kilometer. This will cover most of the areas within a 20-kilometre radius from the centre point of Bangkok and the areas along the major roads that connect to the city centre.

The routes designed according to URMAT, when they are completed, will consist of a system which is 375 kilometers long as shown in **Figure 4-2**.

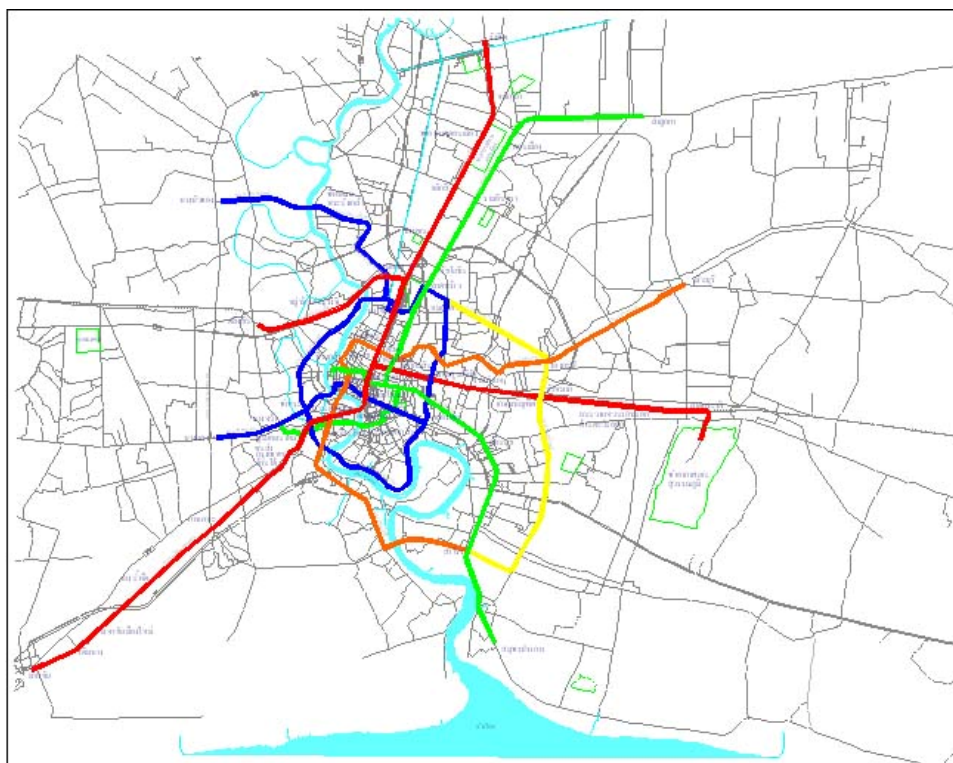


Figure 4-2 URMAT Master Plan for Bangkok and Surrounding Areas

The urban rail transportation network consists of mass rapid transit and commuter train systems. For mass rapid transit, the Mass Rapid Transit Authority (MRTA) will be responsible for the Blue, Orange and Purple Lines and the Bangkok Metropolitan Administration (BMA) is responsible for the Green Line. For commuter train system, the State Railway of Thailand (SRT) will be responsible for the two commuter train routes.

The main concept of the Bangkok Mass Transit Development Plan is that the services of the Rail Mass Transit System must include area **Coverage**, **Accessibility**, and **Efficiency** in order to be the new alternative transportation mode for people in the future.

The planning for the initial stage of the new network was made to be consistent with and to support the existing network by starting with radial routes to transport commuters traveling to and from the city center with interface to commuter trains. After sufficient radial routes have been constructed in the city center, the extension of network to cover circular line will be considered in order to serve the area between the radial routes.

The planning should consider the type of railway that will be suitable for each route and also the interfacing capabilities to other transit system. For example, in some long routes, if the number of passengers is low in some sections, leading to a loss in operation, other types of public transport such as bus rapid transit, express buses, or ordinary buses may be introduced as feeder system to the main line.

4.2 Project Objectives and Scope of Works

The objectives of the Development of Mass Transit System in Bangkok and Surrounding Areas are:

- (1) Reduce dependence on oil consumption and exposure to oil price fluctuation
- (2) Reduce travel time and improve travel convenience for passengers
- (3) Reduce environmental impact and improve quality of life
- (4) Increase economic potential and GDP of the country

The Government has identified a tentative complete network of ten new lines as shown in **Figure 4-3**.

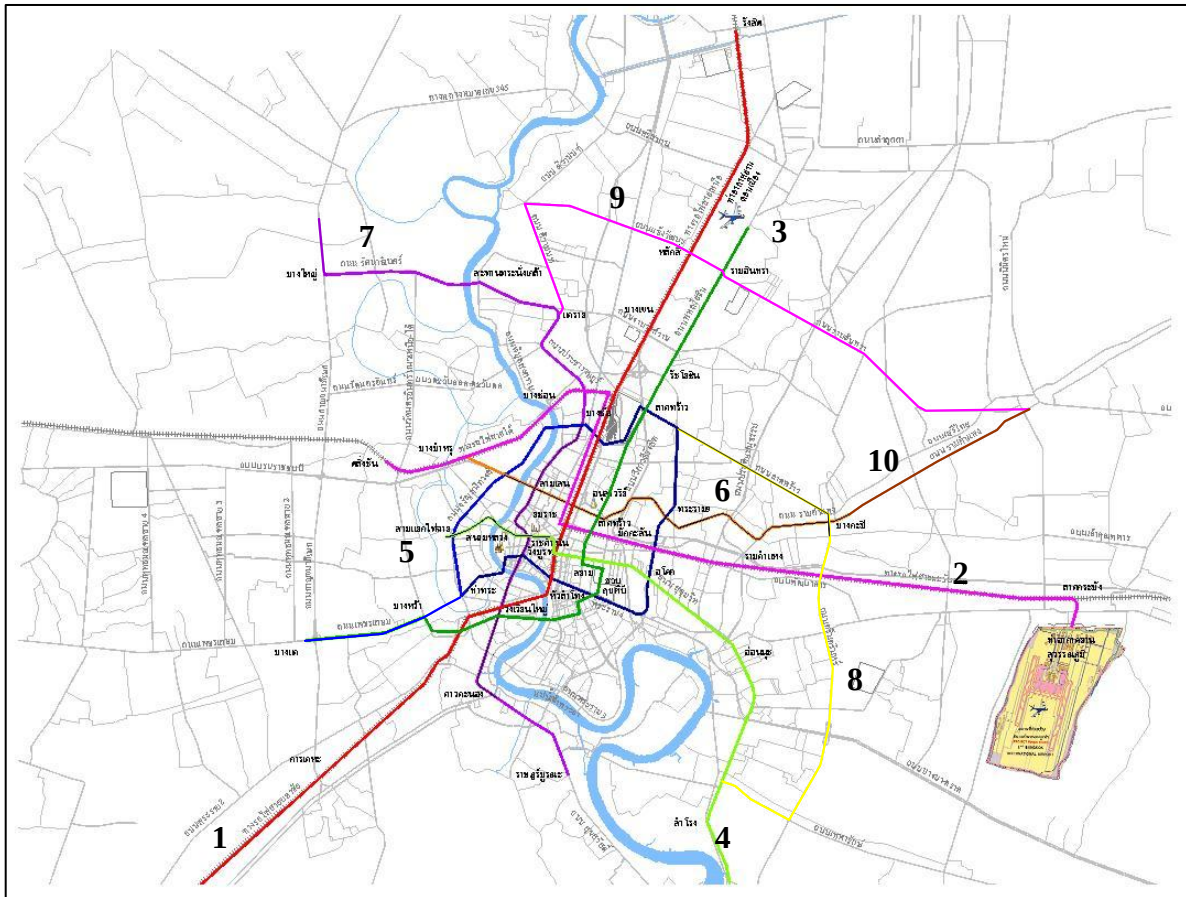


Figure 4-3 Tentative Complete Mass Transit Network

The routes to be served are:

1. Dark Red Line from Rangsit to Maha Chai
2. Light Red Line from Taling Chan to Suvarnabhumi Airport
3. Green Line Extensions 1 from Saphan Taksin to Bang Wa and Mo Chit to Saphan Mai.
4. Green Line Extensions 2 from National Stadium to Pran Nok and On Nut to Samut Prakan
5. Blue Line Extension from Hua Lam Phong to Bang Khae and Bang Sue to Tha Phra
6. Orange Line from Bang Kapi to Bang Bumru
7. Purple Line from Bang Yai to Rat Burana
8. Yellow Line from Lat Phrao to Samrong
9. Pink Line from Min Buri to Pak Kret to Khae Rai
10. Brown Line from Bang Kapi to Min Buri

A detailed description of each potential new line is given in the appendices.

It is important to note that the lines identified are indicative of the network requirements to serve the Bangkok Metropolitan Area. However, Proposers are allowed to propose alternative alignment, railway system type, and others if the proposed project will achieve the objectives set out by the Government.

It is essential that the System benefits Thailand and its people by providing the most modern but proven technology to ensure quality of service and safe operation. The System must attract the maximum number of passengers by offering speed, reliability and convenience. The System must offer “Value for Money”.

The route, capacity and operating service proposed for each new line shall be linked to these overall objectives and may be aimed at reducing journey times for commuters traveling to and from their place of work from areas outside the inner city area and/or improving mobility for businessmen, tourists and inner city residents within the city and/or acting as an incentive for transit oriented development linked to urban planning policy and the creation of satellite cities around central Bangkok.

The proposed network will affect the entire Bangkok and the surrounding areas. The time required to complete the full mass transit system will depend on the ability of the city to absorb the impacts of the construction. In order for the implementation to be successful, suitable modern technology shall be employed in order to carry out the construction as fast as possible in a safely manner for a long lasting operation life.

The Proposers shall examine and study the mass transit network including the System Operation Plan for Bangkok and surrounding areas, then prioritize the routes or group of routes in order to select the routes that should be implemented first in order to provide most benefits in solving the traffic problem. Furthermore, consideration shall be given to single operation system for the entire network and interface to existing and future systems.

Other technical elements that should be included in the Proposal shall cover, at least, the following items.

Application of Modern Technology

Traditionally, railway technology is specified to have been proven in service, particularly with respect to safety, and technology has advanced quite slowly. There is now a growing willingness to accept more modern technology where there are clear advantages to the investor and/or the operator. However, cost is also an important factor.

Therefore, a mix of technologies may be appropriate to the different transport corridors covered by the mass transit network and that high capacity heavy rail may be replaced or supplemented by light rail, monorail and/or BRT.

Value for Money

To ensure that the investment is appropriate and compatible, the technical proposals will need to demonstrate value for money in terms of:

- (1) Ridership
- (2) Travel time
- (3) General quality
- (4) Viability to meet Government objectives

The proposed mass transit network will have a significant effect on urban development in terms of Government planning to provide incentives for housing and commercial development and also in terms of private development initiatives. Proposals that will promote a symbiotic relationship between transport and urban development will receive favorable evaluation.

Flexibility to Upgrade with Future Technology

High availability over the longer term can normally be assured by the use of more modern technology but not by attempting brand new and untested technology. Emphasis will therefore be placed on technology that is current but has a guaranteed upgrade path to take advantage of mainstream technical improvements.

Compatibility to Integrate with Existing Systems

The design of the Mass Transit network should facilitate implementation of further extensions in length and / or expansion in passenger carrying capacity with the minimum impact on existing passengers.

The objective is to achieve a Mass Transit network that can be used by the traveling public with maximum ease. This will require a high degree of consistency in operating strategies, fare collection and all other elements where the public interacts with the network. It is possible that the Government will issue standard guidelines covering all mass transit operations in Bangkok as a single operation.

Integration will be particularly important at interchanges between different lines of the network and proposals should ensure that passenger transfer between lines is facilitated to the maximum possible extent, even where the transfer is between railways of different types or other modes of transport including buses, taxis, water borne vehicles and private cars. Common ticketing system with buses, park & ride services, and others shall be facilitated to ensure that the total travel cost for any journey within Bangkok is controlled to an economically acceptable level.

Compatibility with Local Technical Competence and Technology Transfer

The Government is seeking the developments that are sustainable locally to the maximum possible extent. Local contents shall be maximized where existing manufacturing capability can meet the requirements.

Technology transfer shall be encouraged in terms of the design, construction, manufacturing and operation of mass transit system which may include setting up manufacturing plant in Thailand. Technology transfer shall be mandatory with respect to maintenance of all elements proposed to ensure long term sustainability.

5 Proposal Submission Schedule

- 5.1 The proposal shall be prepared either in Thai or English. The technical proposal shall not exceed 200 A4 size pages of single line text in a minimum 10pt size typeface, excluding qualification documents, support catalogues, drawings or material of a general nature. Thirty (30) bound copies, one (1) original loose leaf set suitable for reproduction and thirty (30) copies of electronic version on CDs should be supplied.
- 5.2 Proposals shall be hand delivered by the Proposers or Authorized Representative on _____ 2006 from 09:00 to 15:00 in sealed envelope marked “DEVELOPMENT OF MASS TRANSIT SYTEM IN BANGKOK AND SURROUNDING AREAS PROPOSAL” to the following address:
- The Secretariat of the Prime Minister
Government House
Pissanulok Road, Dusit District
Bangkok 10300
Thailand
- 5.3 Financial Proposal shall be submitted approximately 60days after submission of the Techincal Proposal. The exact date for Financial Proposal’s submission will be officially informed later.

6 Principles and Conditions for the Development

The proposal for the development shall cover technical feature, work plan, financial and investment plan, management plan, and alternatives that are open for the Government to make comparison and judgment in order to select the most suitable project for Thailand.

The Proposals shall comply with the Regulations of the Office of the Prime Minister for Special Investment Projects for the Development of the Country, announced on February 2nd, 2006, as attached in **Attachment 15**.

The principles and conditions for the development shall include technical proposal, implementation plan, expected benefits, implementation period and other proposals that may be beneficial to the Government or may be useful in the evaluation.

The proposal must not include any requirement that can be interpreted as Proposal for Private Participation in State Undertaking and or be interpreted to commit any act, which will be an obstruction to fair competition.

6.1 Technical Proposal

Technical proposals shall be prepared either in the Thai or English language, arranged in sections as outlined below, and may also include additional information that the Proposer considers useful for the proposal evaluation.

6.1.1 Mass Transit Network Development Analysis

The Proposer needs to demonstrate its understanding of the requirements for the proposed System, and at least, provide details of the following:

- (1) Catchment area and land use potential along the mass transit route together with land acquisition for construction. The Government will be responsible for land expropriation as required in accordance with the land expropriation law.
- (2) Ridership, both initial and long term
- (3) Prioritization of the lines or group of lines including phasing of the lines that will provide maximum benefits to Bangkok Metropolitan Area. System operation plan should also be included.
- (4) Levels of service of the network such as the number of trains, passenger capacity per train and passenger capacity per hour.
- (5) Interface with other transit lines such as MRTA Blue Line or BTS
- (6) Interface with other modes of transport such as buses, taxis, water borne vehicles and private cars.
- (7) FIRR based on comparison of total cost (capital/investment cost, operating cost, and maintenance cost) with the revenue for the entire service life of the project.
- (8) EIRR based on comparison of total cost (capital/investment cost, operating cost, and maintenance cost) with the economic benefits for the entire service life of the project.

6.1.2 Economic Benefits to Thailand

Proposals shall provide details on economic benefits to Thailand as a whole, including (but not limited to) the details for the following:

- (1) Economic benefits such as time saving
- (2) Urban development, residential development, transit orientated development, and social & community benefits
- (3) Development of railway related industry
- (4) Human resource development

6.1.3 Technical Details

Proposals shall provide, at least, technical details of the following:

- (1) Technical details and drawings of the proposed System such as Heavy Rail, Light Rail, Monorail, BRT or others and level of service of each route (the number of trains, passenger capacity per train and passenger capacity per hour).
- (2) Standards and technical specifications for the design, manufacture, and construction, and for quality control of the proposed System in accordance with accepted international standards.
- (3) Conceptual architectural and engineering design showing project alignment, type of carriageway, location and type of stations, station building services system, rolling stock and railway system, and other details
- (4) Compatibility with technology of the existing systems. It is not required for the proposed system to be the same technology with the existing system. But, it must be shown how the proposed system will work together with the existing system.
- (5) Expandability
- (6) Interface with other lines and other modes of transport
- (7) Reliability, Availability, Maintainability and Safety (RAMS) and Systems Assurance
- (8) Systems Integration

6.1.4 Implementation Plan & Programme

Proposals shall, at least, provide details of the following:

- (1) Implementation Plan and Programme for the land acquisition, construction, manufacturing, installation, and testing & commissioning of the system, including handover date and opening date.
- (2) Organization Chart and Summary of Key Personnel Qualifications in a format provided in **Attachment 14**
- (3) Approach and methodology for the construction, manufacturing, installation and testing and commissioning of the System.
- (4) Project Management & Coordination Plans
- (5) Quality Assurance and Control Plans

- (6) Safety and Environmental Plans
- (7) Systems Integration Plan
- (8) Systems Assurance Plan
- (9) Testing and Commissioning Plan
- (10) Operations & Maintenance Plan
- (11) Technology Transfer Plan
- (12) Construction Impacts and Mitigation Plan, e.g. traffic, existing buildings and structures, and existing utility
- (13) Environmental Impacts in accordance with the the Promotion and Protection of Environmental Quality Act, B.E. 2535

6.2 Financial Proposal (To be submitted at a later date)

Financial Proposal shall be prepared in accordance with the format and instructions from Ministry of Finance, after approval from the Cabinet. Complete detailed requirements and submission date of the Financial Proposal will be officially informed to the Proposers after the Technical Proposals and others have been evaluated.

The Financial Proposal can be prepared in advance and should cover, at least, the following elements;

- (1) Project Cost; including capital/ investment cost, operating cost and maintenance cost
- (2) Financial Package; including
 - financial structures
 - financing sources
 - financial instruments
- (3) Terms and Methods of Payment
- (4) Project Economics
- (5) Project and Financial Management

6.3 Proposal Presentation

Proposers should prepare the presentation of technical proposal and financial proposal to facilitate the evaluation process as will be officially informed. The presentation shall be in the appropriate format, concise and easy for public understanding.

7 Evaluation Criteria

The Government will ensure fair competition on the principles of good governance and in conformance with international practice. All qualified Proposers will have equal opportunity to propose the best technology that is most suitable for the mass transit system in Bangkok and surrounding areas.

7.1 Qualification Evaluation

The qualification proposal will be reviewed in accordance with the requirements stated in Section 3 of this document.

7.2 Technical Evaluation

The technical proposal will be reviewed for the following subject matters:

7.2.1 Knowledge and Technology

- Proposed transit system together with construction, manufacture and installation methodologies
- Technical standard and specifications
- Compatibility with existing mass transit system
- Expandability and interface with the existing lines and other modes of transportation.
- Catchment area and the most beneficial route.
- Levels of services.
- Ease of passenger transfer to other mass transit systems and other modes of transportation
- Other related development for the benefit of Thailand.
- Technology transfer
- Economic benefits

7.2.2 Management and Programme

- Implementation plan and completion date
- Approach and methodologies for the construction, manufacture, installation and testing & commissioning.
- Project management plan
- Construction impacts and mitigation plan

7.3 Financial Evaluation (to be considered after technical proposal and others have been evaluated)

Principles and criteria for financial evaluation will be informed to the Proposers at a later date.

7.4 Selection Criteria

The selection will be based on combination of the evaluation on qualifications, technical proposal, financial proposals, and others.

8 Government's Rights

- (1) The Government of Thailand reserves rights not to select any proposal or cancel any project that the contract has not been signed yet. The Proposer has no right to claim for any damages from the Government.
- (2) The Government has no obligation in any way upon the submitted proposals, unless the contact has been signed.
- (3) The Government of Thailand maintains the right to terminate the invitation for proposals or to modify any details of the requirements.
- (4) All submitted proposals become the property of the Ministry of Transport of Thailand. The Minister of Transport has the right to use any part of the proposals submitted in connection with the mass transit network development, and other related matters.
- (5) The Proposers are obligated to comply to any subsequent regulations and conditions issued by the Thai Government.

9 Information on Existing Studies

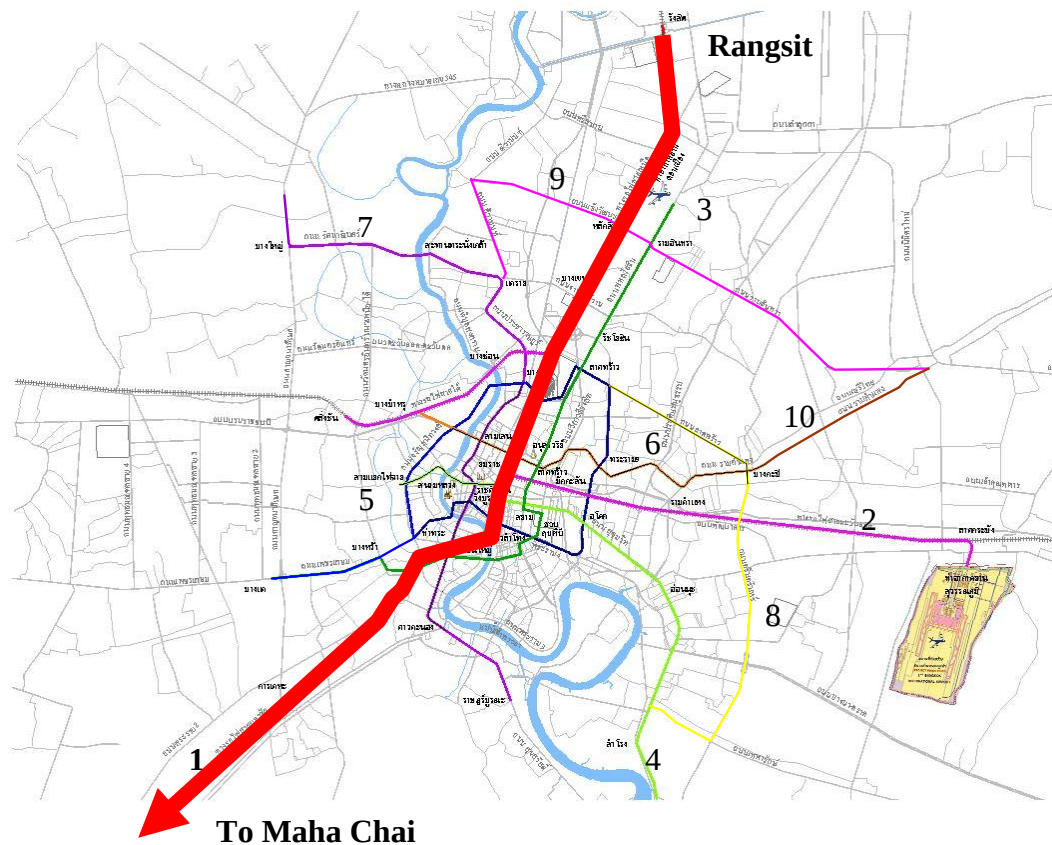
Previous studies and designs, and other information relevant to the development and planning of the mass transit network for Bangkok are available at the Mass Transit and Integrated Transport Information Centre located within the Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP), Ministry of Transport, 35 Petchaburi Road, Ratchathewi, Bangkok 10400. Information is also available over the internet on the OTP dedicated website at www.bangkokmasstransit.com or www.otp.go.th . All information provide are considered to be preliminary information and as examples for the proposal preparation only.

For further information please contact:

Director-General
Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)
35 Petchaburi Road, Ratchathewi
Bangkok 10400
Thailand
Tel: 662-216-7393, 662-215-1515 ext 3057, 3009, 3010
Fax: 662-216-7393
www.bangkokmasstransit.com

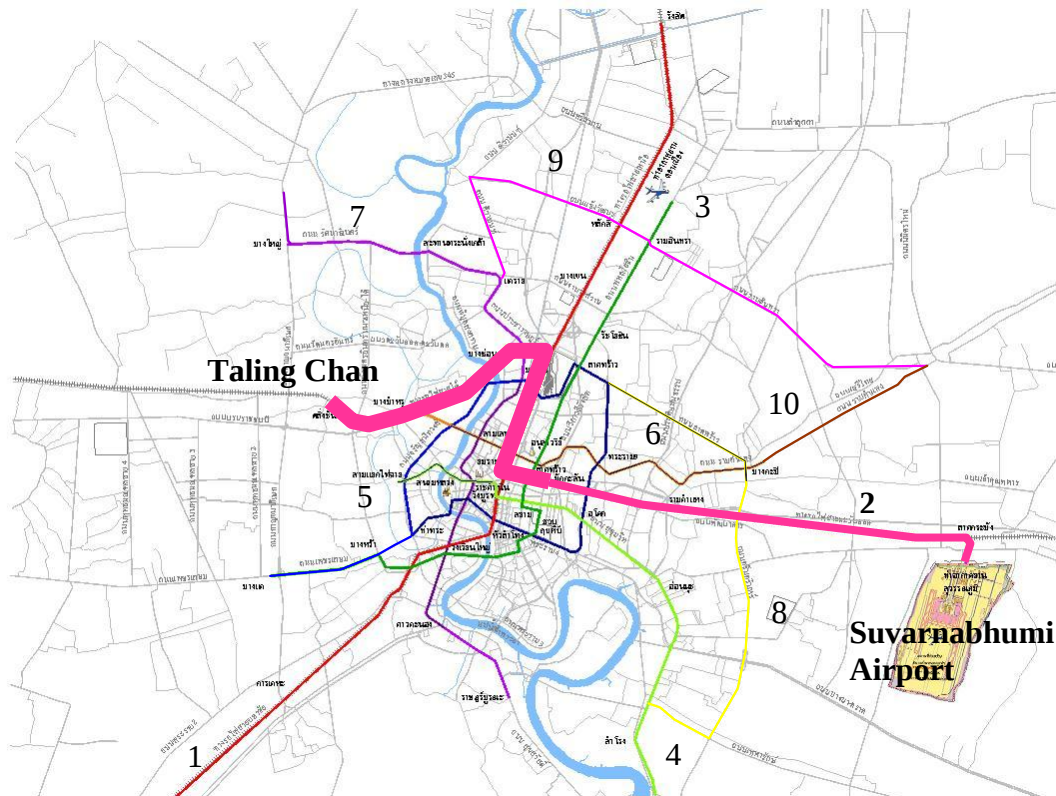
Attachments

Attachment 1



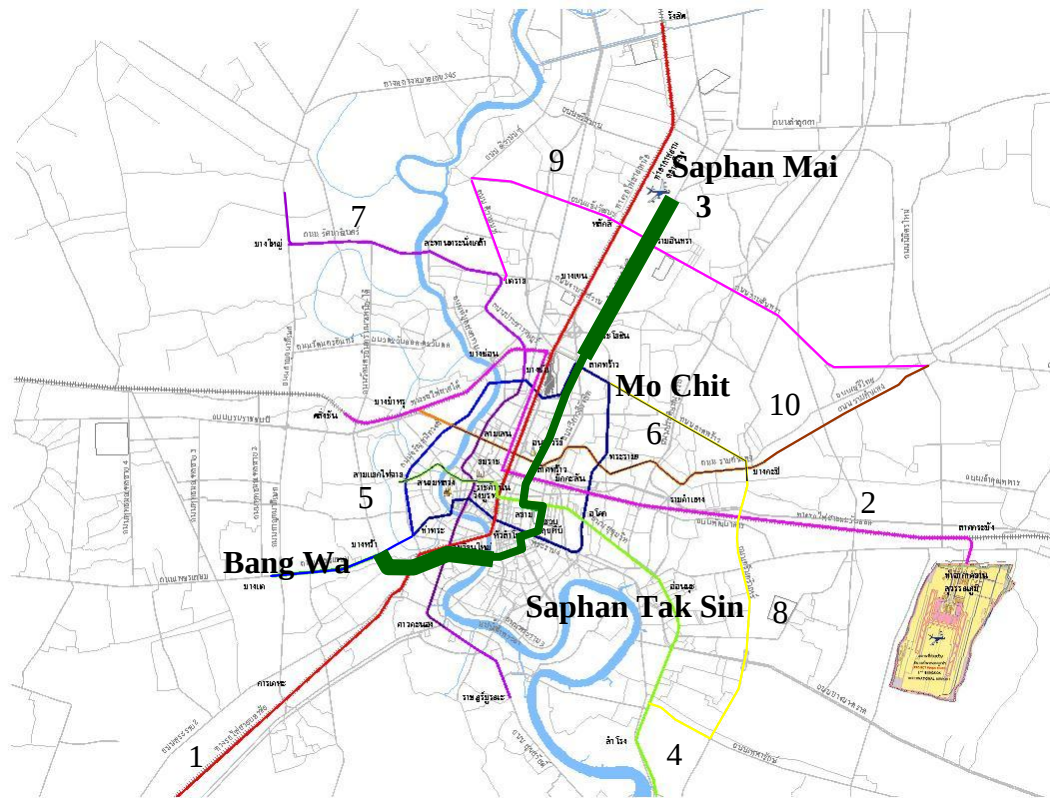
DARK RED LINE	
From	Rangsit
To	Maha Chai
Length (elevated) km	55
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	10
Total Length km	65
Stations (elevated)	29
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	2
Total number of Stations	31
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	718,000 (Year 2010)
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts

Attachment 2



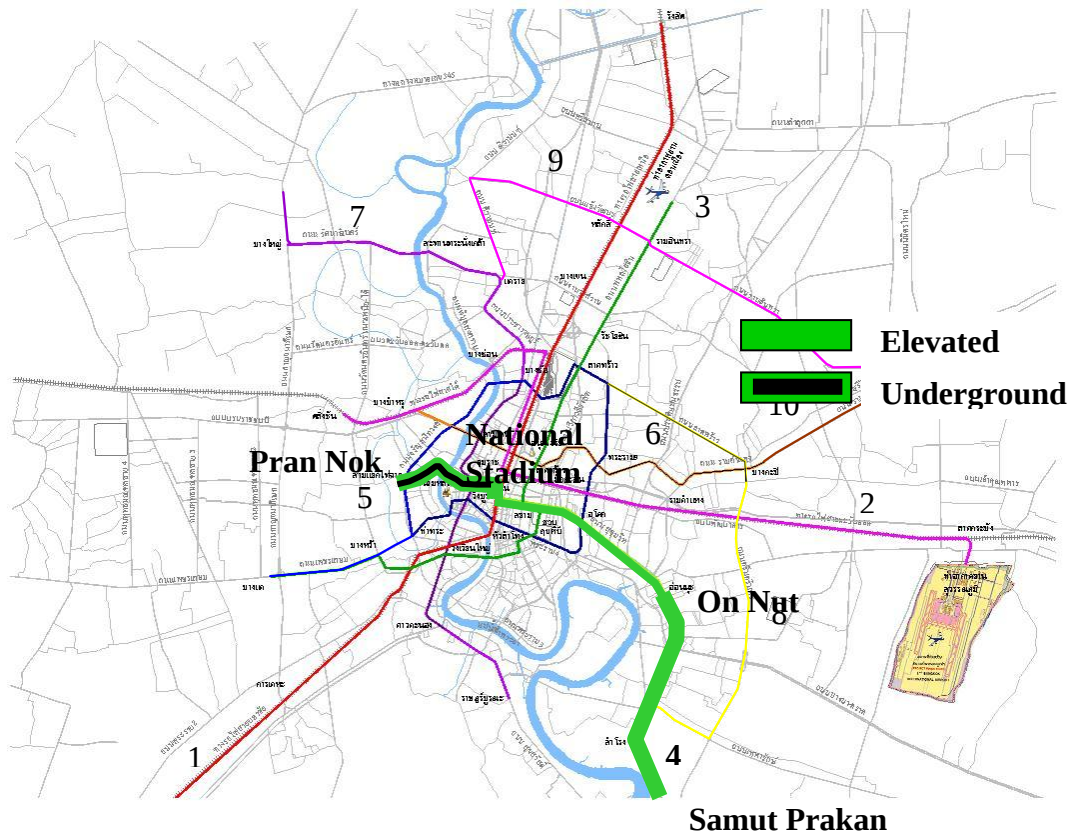
LIGHT RED LINE	
From	Taling Chan
To	Suvarnabhumi Airport
Length (elevated) km	50
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	50
Stations (elevated)	13
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	2
Total number of Stations	15
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	457,000 (Year 2010)
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts

Attachment 3

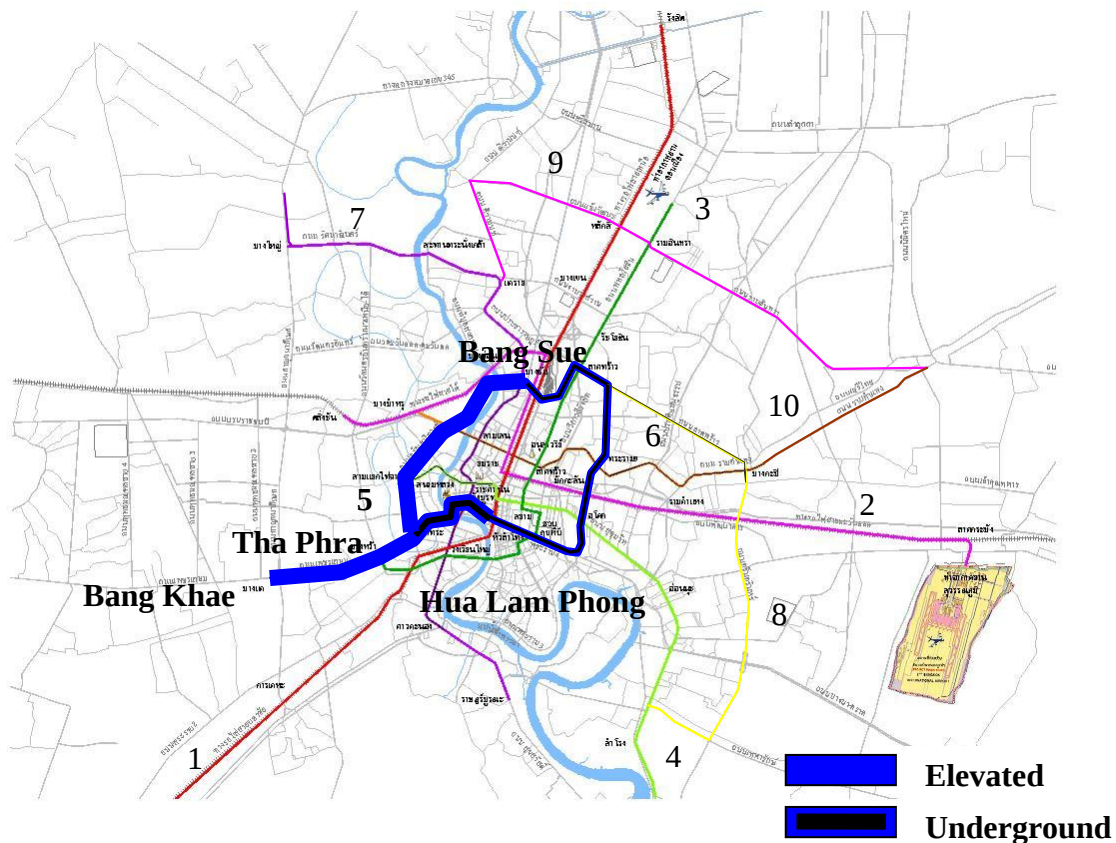


GREEN LINE 1 EXTENSIONS		
From	Saphan Tak Sin	Mo chit
To	Bangwa	Saphan Mai
Length (elevated) km	19	
Length (underground) km	-	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	19	
Stations (elevated)	19	
Stations (underground)	-	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	19	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	280,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	

Attachment 4

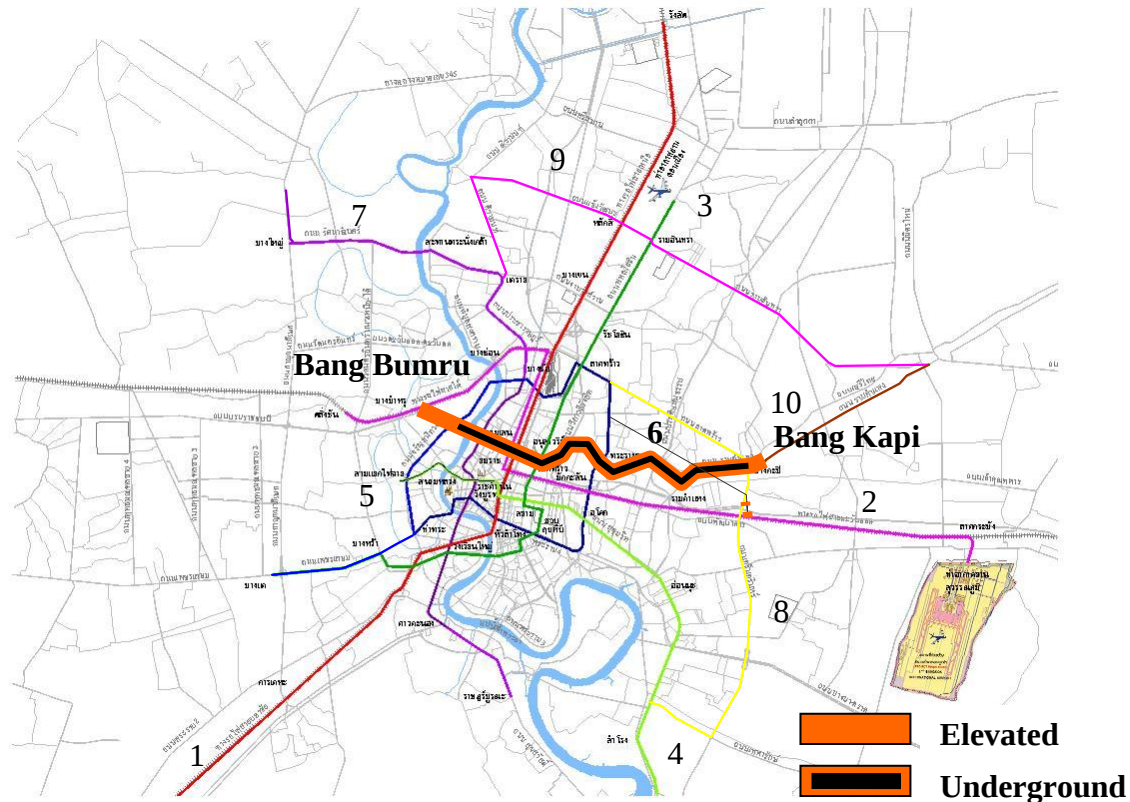


GREEN LINE 2 EXTENSIONS		
From	National Stadium	On Nut
To	Pran Nok	Samut Prakan
Length (elevated) km	17	
Length (underground) km	7	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	24	
Stations (elevated)	14	
Stations (underground)	5	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	19	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	300,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	

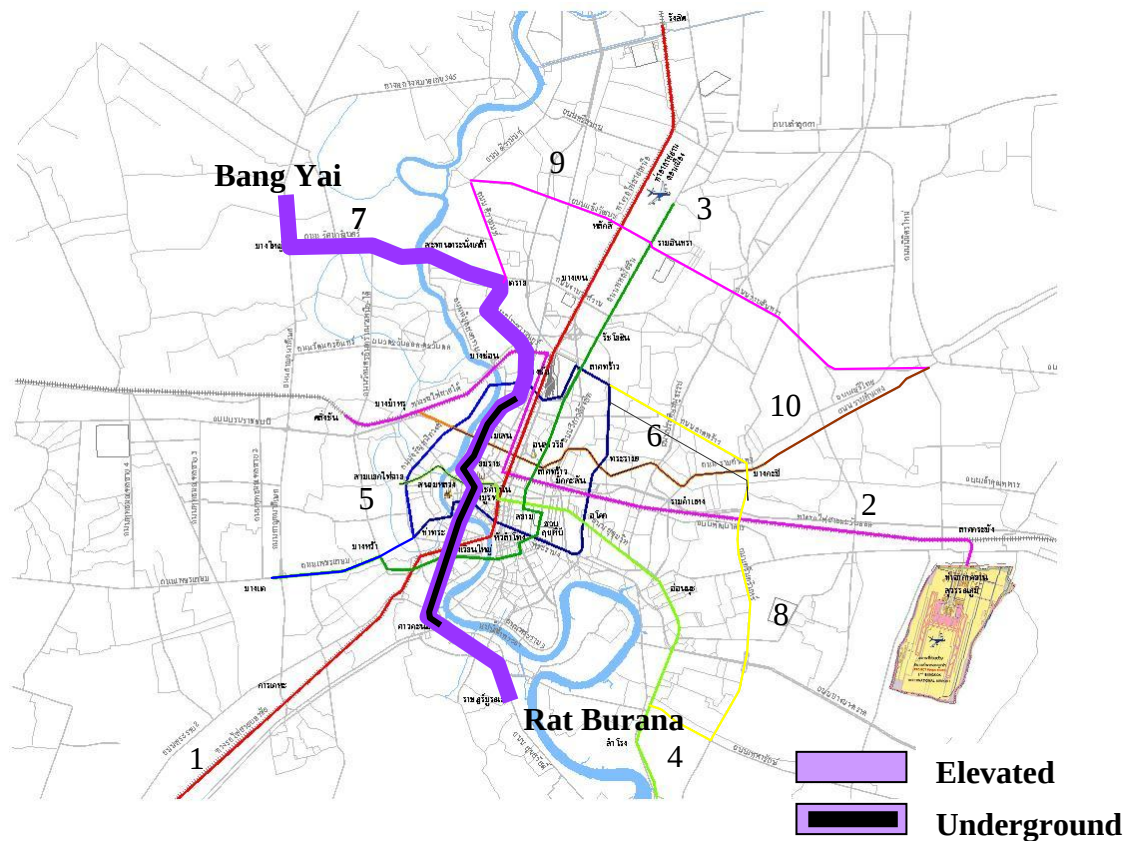


BLUE LINE EXTENSION		
From	Bang Sue	Hua Lam Phong
To	Tha Phra	Bang Khae
Length (elevated) km	22	
Length (underground) km	5	
Length (at-grade) km	-	
Total Length km	27	
Stations (elevated)	17	
Stations (underground)	4	
Stations (at-grade)	-	
Total number of Stations	21	
MRT System	Heavy Rail	
Forecast Ridership pass/day	500,000 (Year 2010)	
Design status	Tender documents prepared for D/B contracts	

Attachment 6

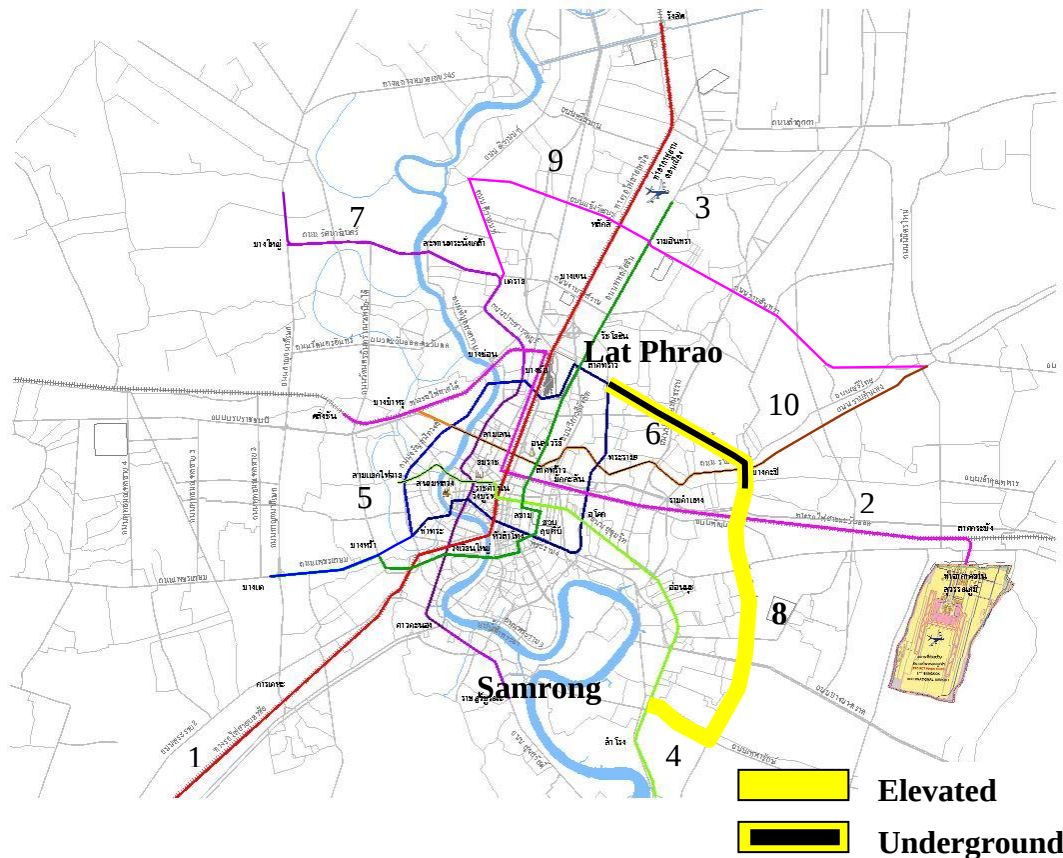


ORANGE LINE	
From	Bang Kapi
To	Bang Bumru
Length (elevated) km	3
Length (underground) km	21
Length (at-grade) km	-
Total Length km	24
Stations (elevated)	2
Stations (underground)	15
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	17
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	368,000 (Year 2010)
Design status	Feasibility Study prepared



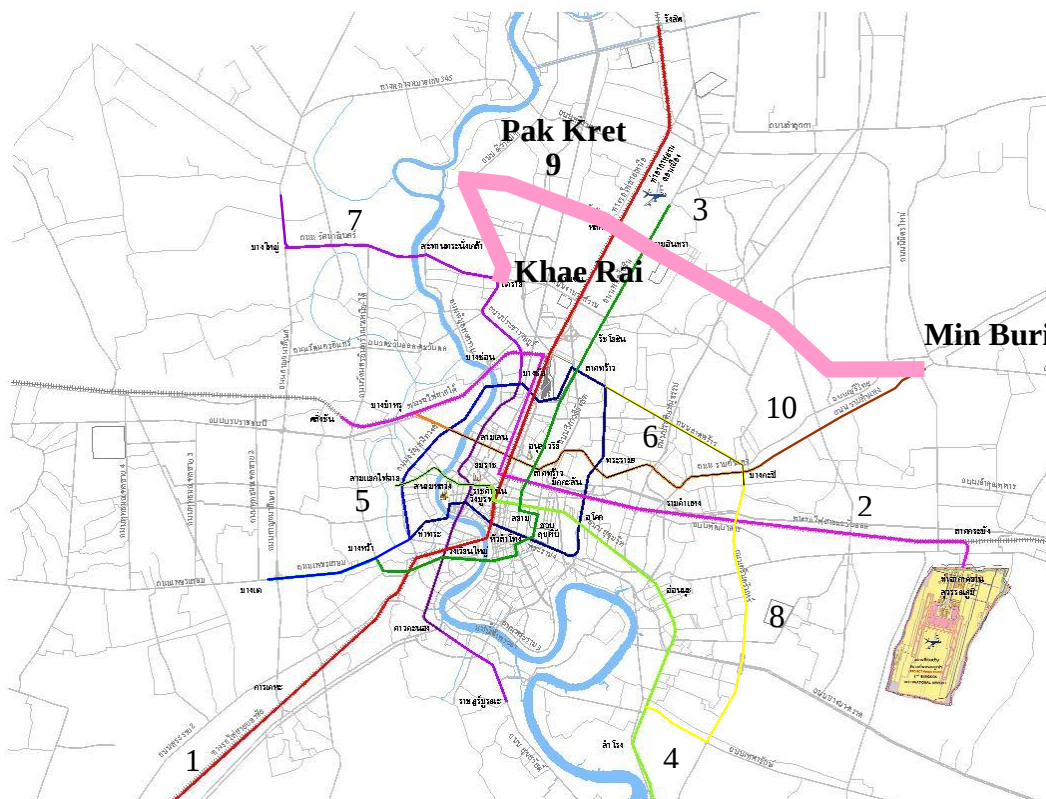
PURPLE LINE	
From	Bang Yai
To	Rat Burana
Length (elevated) km	29
Length (underground) km	14
Length (at-grade) km	-
Total Length km	43
Stations (elevated)	19
Stations (underground)	13
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	32
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	504,000 (Year 2010)
Design status	- Bang Yai – Bang Sue (23km): Tender documents prepared for D/B contract - Bang Sue – Ratburana (20km): Feasibility Study prepared

Attachment 8



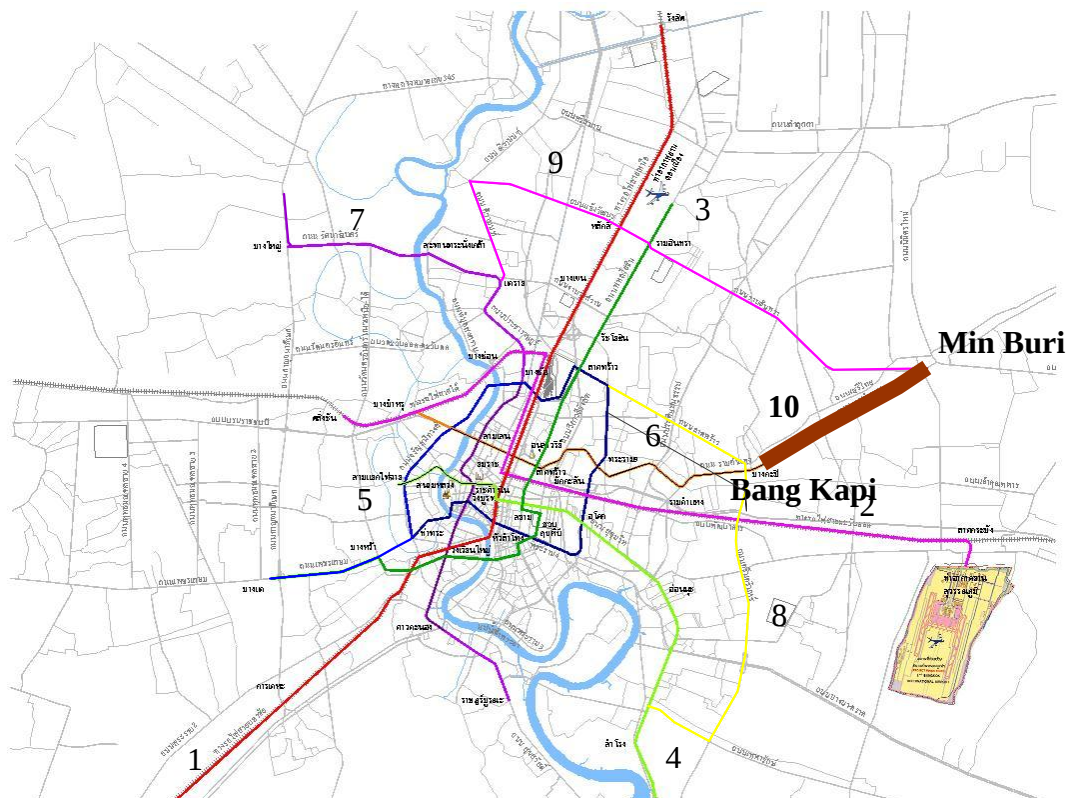
YELLOW LINE	
From	Lat Phrao
To	Samrong
Length (elevated) km	22
Length (underground) km	10
Length (at-grade) km	-
Total Length km	32
Stations (elevated)	12
Stations (underground)	8
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	20
MRT System	Light Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning

Attachment 9



PINK LINE	
From	Min Buri
To	Pak Kret- Khae Rai
Length (elevated) km	33
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	33
Stations (elevated)	17
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	17
MRT System	Monorail/ Light Rail/ Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning

Attachment 10



BROWN LINE	
From	Bang Kapi
To	Min Buri
Length (elevated) km	9.5
Length (underground) km	-
Length (at-grade) km	-
Total Length km	9.5
Stations (elevated)	5
Stations (underground)	-
Stations (at-grade)	-
Total number of Stations	5
MRT System	Heavy Rail
Forecast Ridership pass/day	-
Design status	Under Planning

Attachment 11

1. Financial Ratios

The Proposer shall complete the following table and show some key Financial Ratios for year 2001 to 2005:

No.	Item	2001	2002	2003	2004	2005
1.1	Current Ratio					
1.2	Debt Equity Ratio					
1.3	Turn Over					

Notes:

- 1) Current Ratio = Current Assets / Current Liabilities
- 2) Debt Equity Ratio = Total Debt (Liabilities) / Total Stockholders Equity

2. Name of Proposer's Auditor

Name:
Address:
City:
Telephone:

3. Name of Proposer's Bank

Name of Bank:
Branch:
Address:
City:
Telephone:

4. Paid Up Capital**5. Credit Facility**

Summary of Project Experience

[illegible]

Attachment 13

1. List of Board of Directors

No.	List of Board of Directors
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	

2. List of Authorized Personnel

No.	List of Authorized Personnel
1.	
2.	
3.	

3. List of top 10 Shareholders and number of shares hold

No.	List of Shareholder	Number of Share Hold	Percent of Share Hold
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

[illegible]

Attachment 15

**Prime Minister's Office Regulations
for Special Investment Projects
for the Development of the Country, B.E. 2549**

Translation



Regulation of the Office of the Prime Minister on the Undertaking of Public Mega-Project for Country Development, B.E. 2549 (2006)

Whereas one of the means for modernizing and developing the country is for the State to undertake some essential public mega-projects in order to rectify problems arising from the shortage of basic infrastructure in the areas of public utilities and public facilities. These include a comprehensive, integrated mass transit system, an integrated water resource management system that deals with both drought and floods, as well as an efficient land and natural resources management system, all of which are significant factors in the effort to eradicate poverty. The mega-projects as mentioned may be geared towards providing greater convenience, raising the quality of life, or responding to the basic needs of the people for their livelihood. They may include the provision of an efficient and economical public health system, a modern educational system, and a comprehensive housing system for people at various levels. In addition, a number of projects may be established and designed to build economic strength and boost the country's competitiveness with other countries such as developing science and technology to the extent that they lead to reductions in import and production costs in terms of raw materials and energy, thus bringing about increased employment and use of domestic materials. These projects may require huge investments; however, they also cause development to follow in other areas on a continual and sustainable basis over the long run, which is conducive to the establishment of a Sufficiency Economy at the individual and community level.

Nevertheless, one problem that most countries often encounter is the fact that the larger and more beneficial are the projects, the larger are the requirements for capital, expertise, know-how, and high technology that is both complicated and advanced. Even though the Government sector has clear objectives for its projects, it also faces limitations in terms of Knowledge, Technology, Management and Finance. One means of pushing forward these projects for the development of the country towards becoming a modern and advanced nation, thus achieving the Government's

objectives in a concrete and expeditious manner, is to invite entrepreneurs with far-reaching innovative ideas, advanced know-how, and experience, who are fully prepared in every area (KTMF), to propose their ideas and procedures for realizing the projects sought by the Government without creating an excessive burden on the State. Such proposals should include the technical format, financial and investment plan, management plan, and various options, which will enable the Government to compare and consider projects that are most suitable for Thailand.

For this reason, it is appropriate to launch some mega projects that fit the above description on a special basis in accordance with its Partnership for Development policy and mobilization of global talent for progress. Such projects should be dealt with special procurement and management procedures that are different from other general projects. In this regard, the Government must be able to assure the entrepreneurs proposing the projects that consideration of their projects shall be entirely based on the principles of good governance, in accordance with the laws and traditions of civilized nations, and carried out in a transparent, open and fair manner. All business operations shall be accorded protection in accordance with the international standard of democratic regime as well as due process of law.

By virtue of section 11 (6), (8) and (9) of the Administrative Organization of the State Act, B.E. 2534 (1991), the Prime Minister, with the consent of the Council of Ministers, hereby issues the following Regulation:

Clause 1. This regulation is called the “Regulation of the Office of the Prime Minister on the Undertaking of Public Mega-Project for Country Development, B.E. 2549 (2006)”.

Clause 2. This Regulation shall come into force as from the day following the date of its publication in the Government Gazette.

Clause 3. The Prime Minister shall have charge and control of the execution of this Regulation.

Adjudication of any problem arising from the enforcement of this Regulation, and exemption from the enforcement of this Regulation, shall be within the discretion of the Council of Ministers.

Chapter I

General Provisions

Clause 4. In this Regulation,

“Public Mega-Project for Country Development” means the project which a Government agency desires to undertake for construction, procurement or provision of services to the public, requiring special knowledge and expertise, modern technology, huge investment costs, and good management, and the benefits of such project can be used in developing the country in order to resolve the problem of shortages in major infrastructure, raising the quality of life, swiftly responding to the basic needs of the people for their livelihood, or helping in building economic strength and boosting the country’s competitiveness with other countries.

“Project” means Public Mega-Project for Country Development.

“Government agency” means the Government agency at the ministerial level which initiates the Project, or of which sub-agency implements the Project.

Clause 5. Any Project that has been approved by the Council of Ministers shall be carried out in accordance with this Regulation, unless otherwise stipulated by the Council of Ministers.

The undertaking of Project in accordance with all aspects of this Regulation shall take into consideration the principles of integrity, transparency, fairness, the optimum benefits that the State deserves, the optimum expectancy in the achievement of such Project, and the expediency and worthwhile achievement thereof.

Chapter II

Committee

Clause 6. There shall be a Committee for the Policy on Public Mega-Project for Country Development to be called “CPPM” in brief, comprising of the Prime Minister as Chairman, two Deputy Prime Ministers entrusted by the Prime Minister as Vice-Chairmen, the Minister of Finance, the Minister of Foreign Affairs, the Permanent Secretary for Finance, the Permanent Secretary for Commerce, the Budget Director of the Bureau of the Budget, the Secretary-General of the Board of Investment, the Secretary-General to the Prime Minister, the Secretary-General of the Council of State, the Attorney-General, the representative of the National Economic and Social Advisory Council, the representative of the Federation of Thai Industries,

the representative of the Thai Chamber of Commerce, the representative of the Thai Bankers' Association, the representative of the Council of Engineers, the representative of the Council of Architects, the representative of the Press Council of Thailand, the representative of the Lawyers Council of Thailand, seven qualified persons appointed by the Council of Ministers from those who are not Government officials with permanent positions and salaries, Members of the National Assembly, employees or executives of State enterprises, administrators or members of local government councils, and those who hold any position in political parties. Such persons must have knowledge and expertise in any of the following fields: mass transit or transportation of goods and services; management of natural resources, environment and water resource; information and communication technology; science and technology; national defence; finance, trade and investment; development of the quality of life, public health, and education; one from each field, as members.

The Secretary-General of the National Economic and Social Development Board shall be member and secretary, and the Comptroller-General shall be member and assistant-secretary of the Committee.

The qualified members under paragraph one shall hold office for a term of two years, and shall have no interest or conflict of interests with any proposer of the Project. Any objection or adjudication regarding conflict of interests under this paragraph shall be in accordance with the law on administrative procedure.

Clause 7. The CPPM shall have the following powers and duties:

- (1) to propose policies concerning public mega-project to the Council of Ministers;
- (2) to consider and give opinions concerning the results of the selection of proposer of Project, as submitted by the Administrative Committee, or propose other options to the Council of Ministers for consideration;
- (3) to carry out other activities under this Regulation or as entrusted by the Council of Ministers;
- (4) to appoint any sub-committee or person to perform the duties as entrusted.

Clause 8. Within each Government agency, there shall be an Administrative and Supervising Committee on Public Mega-project for Country Development, to be called "the "Administrative Committee" in brief, comprising of the Minister of the Ministry initiating the Project as Chairman, the Deputy Minister of the Ministry initiating the Project (if any), the Permanent Secretary of the Ministry initiating the Project, the representative of the Ministry of Finance, the representative of the Bureau of the Budget, the representative of the Office of the National Economic

and Social Development Board, the representative of the Office of the Council of State, the representative of the Office of the Attorney-General, the representative of the Comptroller-General's Department, five qualified persons appointed by CPPM from persons with knowledge and expertise in the field related to the Project, and one more from the field of finance as members, and a Government official holding the position of the Head of Department, or equivalent, appointed by the Minister of the Ministry initiating such Project as member and secretary.

The qualified members under paragraph one shall hold office for a term of two years, and shall have no interest or conflict of interests with any proposer of Project. Any objection or adjudication regarding conflict of interests under this paragraph shall be in accordance with the law on administrative procedure.

In the case where any Government agency is responsible for more than one Project, a separate Administrative Committee shall be established for each Project.

The Administrative Committee shall have the following powers and duties:

- (1) to consider the details of the proposals of Project;
- (2) to prepare and submit to the CPPM a memorandum concerning the results of the consideration of proposals, as submitted by the Government agency, or to prepare a proposal of other options for consideration by the CPPM;
- (3) to administer and supervise the undertaking of the Project in accordance with the objectives and the terms and conditions stipulated in the contract;
- (4) to report the results of undertaking, progress, as well as problems encountered and corrective measures to the Government agency and the Council of Ministers on a quarterly basis.
- (5) to carry out other activities under this Regulation, or as entrusted by the CPPM or the Council of Ministers.

Chapter III

Initiation and Proposal of Project

Clause 9. A Government agency shall propose its Project to the Council of Ministers. When any Project has been approved by the Council of Ministers, there shall be organized a forum to express the intention of the State and the preliminary scope of work to interested parties. For this purpose, the Government agency shall establish an information unit to facilitate, provide information in detail, and answer any question of the interested parties.

Clause 10. After the actions under clause 9 have been taken, the Government agency concerned shall establish an Administrative Committee under

clause 8 in order to prepare and set out procedures including the details for submission of proposal of the Project under its powers and duties.

Clause 11. In implementing the Project under this Regulation, if any actions is required by any law, such law shall be complied. However, in respect of the implementation under the Regulation of the Office of the Prime Minister on Procurement of Supplies, this Regulation, the Resolutions of the Council of Ministers, or the advice of the CPPM shall apply thereto instead.

Chapter IV

Invitation to Bid, Submission of Proposal of Project and Consideration of Project

Clause 12. With the approval of the Administrative Committee, the Government agency concerned shall issue an invitation to bid so as to call for the submission of proposals to the Project as approved by the Council of Ministers.

The invitation to bid shall be publicized through the websites of the Government agency concerned and the Comptroller-General's Department (<http://www.gprocurement.go.th>), and shall be sent to the Public Relations Department, radio or television broadcasting stations and newspapers. The permanent representation of foreign countries situated in Thailand, such as embassies, shall also be notified so as to ensure widespread dissemination of information.

The dissemination of information in foreign countries shall be undertaken by the Ministry of Foreign Affairs through the websites of Government agency in the foreign countries.

The invitation to bid shall be issued at least 30 days before the date set for the receipt of bid documents from proposers of Project.

Clause 13. The invitation to bid shall be issued in Thai language accompanied by an English translation. The invitation to bid shall at least contain the following substantial particulars:

- (1) the intention of the State regarding the Project;
- (2) qualifications of those eligible to submit proposals of Project;
- (3) objectives and scope of work involved in the Project;
- (4) date, time and place for the submission of proposals of Project; deadline for the receipt of bid documents; and the opening of the bids for consideration;

(5) criteria and conditions for the implementation of Project, encompassing technical proposals, implementation plan and benefits to be obtained, Project duration, and such other proposals as may be deemed beneficial to the State or to the consideration. However, the financial or investment proposals may or may not be included therein;

(6) criteria and method of preliminary consideration to be employed by the Government in the selection of the bids; and

(7) preparation of financial and investment proposals in the form prescribed by the Ministry of Finance, with the approval of the Council of Ministers.

The invitation to bid shall specify clearly that the State reserves the right not to select any proposal or to cancel at any time any Project that the contract has not yet been signed. Accordingly, proposers of Project shall have no right to sue for any damages from the Government agency or the State.

The proposer of Project shall be a juristic person or group of juristic persons, which may or may not be established under Thai law, and which may or may not have Thai co-investors.

Clause 14. In submitting any proposal of Project according to the invitation to bid, proposers of Project may offer other options or make proposals that are different in certain respects from the intention of the Government agency as contained in the invitation to bid.

The Secretary-General to the Prime Minister, or any person entrusted by the Secretary-General to the Prime Minister, shall accept the bid documents from the proposers of Project at the date, time and place specified in the invitation, and send them to the Government agency to examine and finish the examination of the preliminary qualifications within a reasonable period of time, and then all the documents shall be submitted to the Administrative Committee for consideration. The Government agency shall prepare a memorandum summarizing the proposal for dissemination through the websites of the Government agency and the Comptroller-General's Department for a consecutive period of not less than seven days.

For any Project without financial and investment proposals, the following actions shall be taken before the actions under clause 15:

(1) in case the invitation to bid calls for the submission of technical and other proposals, without requiring the submission of financial and investment proposals, the Administrative Committee may request the proposers of Project who have already passed the consideration of technical and other proposals to submit their financial and investment proposals for consideration;

(2) In case the proposer of Project has not yet submitted financial and investment proposals, but the Administrative Committee is of the opinion that

technical, financial, investment, and other proposals, should be considered altogether, the Administrative Committee may inform such proposer of Project to prepare financial and investment proposals within the specified period;

(3) In the cases other than (1) and (2), the procedures shall be as specified by the CPPM.

The proposals of Project shall not involve joint ventures, participation or concessions under the law on private participation in State undertaking, and shall not constitute an infringement of the law on offences relating to the submission of price bids to State agencies. Otherwise the Administrative Committee may inform the proposers of Project to rectify their proposals. In addition, before the Council of Ministers passes a resolution approving the proposal of any Project, the Administrative Committee may instruct the Government agency to request the proposer of Project to improve the proposal. In this regard, the Administrative Committee or the Government agency which initiates the Project may also request any competent officials or the proposer of Project to give explanations or answer more questions during any stage of the consideration. This shall be considered as providing information to supplement the consideration, and to make clear the matter for the best interests of the State.

All proposal shall not create any obligation on the Government agency and the State, unless the contract for implementation of the Project has been signed.

Clause 15. In considering each proposal of Project, the Administrative Committee shall prepare a memorandum of the results of consideration of the Project in technical, financial, investment, and other aspects. The results of consideration of all Project, or other options which the Administrative Committee deems fit, shall be submitted to the CPPM and may set priorities as appropriate.

The deliberations of the Administrative Committee shall be open to the public and may also be broadcasted via radio or television transmission.

Clause 16. Upon receiving the matter from the Administrative Committee, the CPPM may instruct the Administrative Committee to make additional queries; request evidences; or enter into bargaining negotiation on prices, conditions, time or certain supplementary details with any proposer of Project. However, the CPPM may invite any proposer of Project to negotiate directly on such matter.

The deliberations of the CPPM shall be open to the public and shall also be broadcasted via radio or television transmission.

Moreover, the CPPM may request Thai or foreign experts or technicians who are knowledgeable about the implementation of such Project, either in whole or in part, to give statements or advice.

The CPPM shall prepare a memorandum of the results of consideration of the Project and submit all the results or other options that the CPPM deems fit to the Council of Ministers, and shall set the priorities as appropriate.

In submitting the matter for consideration of the Council of Ministers, the Secretariat of the Cabinet shall also request the opinions of the agencies concerned in accordance with normal practice.

Clause 17. Upon the Council of Ministers' approval of a proposal of Project, the Government agency shall send the draft contract, terms and conditions and supplementary documents attached thereto, both in Thai and English versions, to the Office of the Attorney-General for examination prior to signing the contract.

The Office of the Attorney-General shall examine the draft contract, terms and conditions and supplementary documents attached thereto and finish the examination within 60 days from the date of receiving the documents from the Government agency which initiates the Project.

The settlement of disputes between contracting parties shall be in accordance with the terms of the contract, which must be in conformity with the norms of international trade and investment.

Clause 18. The Regulation of the Office of the Prime Minister on the Procurement of Supplies shall apply *mutatis mutandis* to the acceptance of work done on the Project, the method of verifying acceptability, the inspection and supervision, the appointment of an inspection committee, a hiring committee, supervisors, and officials of the committees, in so far as it is applicable. However, the Administrative Committee may propose to the Council of Ministers to adjust the procedures to suit the special character of the Project.

Clause 19. All the timeframes under this Regulation may be shortened or extended by the Administrative Committee, the CPPM, or the Council of Ministers, as the case may be, during the timeframe of its consideration, taking into account the principles of flexibility, fairness and optimum interests of the State.

Chapter V

Supervision and Monitoring

Clause 20. Upon the signing of the contract, the Administrative Committee shall perform the following duties:

(1) to administer and supervise the implementation of the Project so as to comply with the objectives and the terms and conditions set forth in the contract; and

(2) to report the results of the undertaking, the progress, as well as problems encountered and corrective measures, to the Government agency on a quarterly basis for further submission to the Council of Ministers.

Transitory Provisions

Clause 21. In the implementation under Chapter III of this Regulation, the Coordinating Committee on the Implementation of the Policy on Partnership for Development, under the Order of the Office of the Prime Minister No. 12/2549, dated 16th January 2006, shall be the overall coordinator to ensure proper implementation.

Clause 22. Actions taken by Government agency and the Council of Ministers prior to the date this Regulation comes into force shall be considered valid. However, all subsequent actions shall be taken in accordance with this Regulation.

Given on 2nd February B.E. 2549 (2006)

(Signed) Police Lieutenant Colonel Thaksin Shinawatra

(Thaksin Shinawatra)
Prime Minister

Certified correct translation

(Distat Hotrakitya)
Office of the Council of State