

ด่วนที่สุด

ที่ นร 0408/ 16805

สำนักงานประมาณ

ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400

1 พฤษภาคม 2543

เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงานและวงเงินงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางคู่
สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0205/ว (ล) 17349 ลงวันที่ 15
ธันวาคม 2542
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0202/ว (ล) 4018 ลงวันที่ 29
มีนาคม 2537

ตามหนังสือที่อ้างถึงหมายเลข 1 สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานประมาณ
เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติปรับปรุงขอบเขต
การดำเนินงานและวงเงินงบประมาณ โครงการก่อสร้างทางคู่สำหรับค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ
สายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในวงเงินค่าก่อสร้างงาน
วิศวกรรมโยธา พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม จำนวน 8,783,000,000 บาท
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

1. การก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟเพื่อสนับสนุน
การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ประกอบกับทางรถไฟสายปัจจุบันได้ก่อสร้างมานานกว่า
90 ปี มีสภาพทรุดโทรม ความจุของทางต่ำ จึงเป็นโครงการที่มีความสำคัญและมีความจำเป็น
อย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการโดยเร่งด่วน และเห็นสมควรอนุมัติให้ปรับปรุงขอบเขตการดำเนินงาน
และวงเงินค่าก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ระหว่างหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา
โดยให้สร้างทางรถไฟใหม่ 2 ทาง ตามที่เสนอได้ ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10)
ไม่เกิน 8,133,407,300 บาท (แปดพันหนึ่งร้อยสามสิบสามล้านสี่แสนเจ็ดพันสามร้อยบาทถ้วน)
ประกอบด้วย

/1.1 ค่าก่อสร้าง...

1.1 ค่าก่อสร้างด้านวิศวกรรมโยธา ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10) 6,418,407,300 บาท (หกพันสี่ร้อยสิบแปดล้านสี่แสนเจ็ดพันสามร้อยบาทถ้วน)

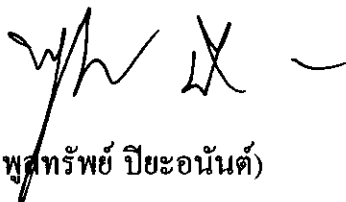
1.2 ค่าจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ในวงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 10) 1,715,000,000 บาท (หนึ่งพันเจ็ดร้อยสิบห้าล้านบาทถ้วน) เนื่องจากในปีงบประมาณ พ.ศ. 2543 ไม่ได้จัดสรรงบประมาณรองรับเพื่อการนี้ไว้ และค่าก่อสร้างตามโครงการก่อสร้างทางคู่ดังกล่าวเป็นวงเงินที่สูงมาก ค่าใช้จ่ายของโครงการจึงต้องมาจากเงินงบประมาณ และ/หรือเงินกู้ภายในประเทศ (ที่รัฐบาลรับภาระทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย) ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 : 50 ตามหลักการเดิมของโครงการก่อสร้างทางคู่ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 (ตามหนังสือที่อ้างถึงหมายเลข 2) โดยในแต่ละปี จะใช้เงินกู้ตามความจำเป็นในส่วนที่รัฐไม่อาจจัดสรรงบประมาณให้ได้

2. เนื่องจากวงเงินค่าก่อสร้างและระยะเวลาดำเนินการของทางคู่สายทางดังกล่าวเกินวงเงินและระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2537 ดังนั้น จึงเห็นควรอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขยายวงเงินและระยะเวลาก่อนที่ผูกพันข้ามปีงบประมาณไปเป็นวงเงินใหม่ ดังแจ้งข้างต้นในข้อ 1.1 และ 1.2 และขยายเวลาโครงการจากปีงบประมาณ พ.ศ. 2537 - พ.ศ. 2544 เป็นปีงบประมาณ พ.ศ. 2537 - พ.ศ. 2547

3. เห็นสมควรอนุมัติหลักการในการเพิ่มแหล่งเงินลงทุนของโครงการในส่วน of เงินกู้ จากเดิมที่เป็นเงินกู้ในประเทศ ไปเป็นเงินกู้ในประเทศและต่างประเทศด้วย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกในการหาแหล่งเงินทุนของโครงการ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ



(นายพุดทรรพ์ ปิยะอนันต์)

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

สำนักวิเคราะห์งบประมาณด้านรัฐวิสาหกิจ

โทร. 618-5089

โทรสาร 273-9471