

๗๐ ๐๐

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0208.1/ 4322



เลข 10235
วันที่ 16 มิ.ย. 2543
เวลา 16.35 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
4426	
รับที่.....	15.04
วันที่ 16 มิ.ย. 2543	เวลา.....

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม.10100

๑๓/๓๑

15 มิถุนายน 2543

เรื่อง โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2546)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/5858 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2541

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. รายงานการใช้งบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2540-2543
 2. รายละเอียดการปรับลดโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ
 3. งบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ หลังปรับลดงาน ปีงบประมาณ 2540-2546
 4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208.1/ 4323 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2543

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2541 เห็นชอบในหลักการการปรับแผนพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2543) ในวงเงินที่ปรับลดตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2543) จำนวน 18 งาน วงเงินลงทุน 4,359.150 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 25 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ) ด้วยวิธีดำเนินการให้มีการออกแบบควบคุมไปกับการก่อสร้าง ทั้งนี้ ให้ ทอท. จัดทำแผนลงทุนเป็นรายปีภายในวงเงินที่ปรับลดเสนอ สศช. ตามระเบียบว่าด้วยงบประมาณของรัฐบาล พ.ศ. 2522 และเร่งรัดจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการตามความเห็นของ สศช. ด้วย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

/2. เรื่องที่...

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรี

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ว่า ได้ดำเนินโครงการฯ โดยมีความก้าวหน้า ดังนี้

1) จ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นเงิน 5.39 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 0.49 ล้านบาทแล้ว) ขณะนี้ผลการศึกษาฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2) ก่อสร้างทางยกระดับเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทอท.) เป็นเงิน 87.050 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 7.05 ล้านบาทแล้ว) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานระบบถนนภายในท่าอากาศยานเพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ในปี 2541

3) จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมงาน เป็นเงิน 247.628 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 20.091 ล้านบาทแล้ว)

(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.)

4) คัดเลือกผู้รับจ้างออกแบบควบคุมไปกับการก่อสร้าง การคัดเลือกในครั้งแรกผู้เสนอราคาต่ำสุด เสนอราคาค่าก่อสร้าง เป็นเงิน 5,800,752,159 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) คณะกรรมการ ทอท. มีมติให้ยกเลิกการประกวดราคา ทั้งนี้ เนื่องจากข้อเสนอด้านราคาที่ได้อำนาจแล้วของผู้เสนอราคาต่ำสุด สูงเกินวงเงินงบประมาณที่ ทอท. ได้รับอนุมัติไว้มาก และให้ดำเนินการจัดจ้างใหม่โดยวิธีพิเศษกรณีเป็นงานเร่งด่วนหากล่าช้าจะเกิดความเสียหายแก่งานของ ทอท. และในครั้งนี้นี้ ทอท. ได้ปรับข้อกำหนดขอบเขตการว่าจ้างให้ชัดเจนขึ้น เนื่องจากมีข้อร้องเรียนจากผู้เสนอราคา

ในการคัดเลือกครั้งที่ 2 ผู้เสนอราคาต่ำสุดเสนอราคาค่าก่อสร้าง เป็นเงิน 5,159,405,501 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งการที่ราคามีค่าก่อสร้างสูงกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติ สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเหรียญสหรัฐฯ ปัจจุบันสูงกว่าอัตราที่ใช้ในการตั้งงบประมาณโครงการ เห็นได้จากที่ สศช. กำหนดให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจใช้อัตราแลกเปลี่ยน 40 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐในการตั้งงบประมาณปี 2543 ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้โครงการฯ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ : ค่าใช้จ่ายภายในประเทศ เป็นสัดส่วนประมาณ 20 : 80 เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้น ขณะที่ดัชนีราคาค่าก่อสร้าง (Escalation Factor (K)) เพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้ราคาค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก สศช. มีความเห็นให้ ทอท. ปรับแผนการลงทุนโครงการฯ ให้เหลือเท่าที่จำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ และการเปิดให้

บริการของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ประกอบด้วยคณะกรรมการ ทอท. ได้มีมติให้ ทอท. ดำเนินการจัดจ้างโครงการฯ ให้ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติไว้ ทอท. จึงพิจารณาปรับลดงานโดยให้ ทอท. คงไว้ซึ่งความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2547 ในระดับบริการที่เป็นมาตรฐานสากล เพื่อที่ว่าเมื่อเปิดใช้ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 แล้ว ประเทศไทยยังคงความเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคนี้อยู่ต่อไป

5) ทอท. ดำเนินการปรับลดงาน ดังนี้

5.1) งานที่ชะลอทั้งโครงการ รวม 2 งาน คือ

- งานก่อสร้างอาคารที่พักบนสินค้าปลอดภาษี
- งานก่อสร้างห้องบังคับการบิน

5.2) งานที่ปรับลดบางส่วน รวม 12 งาน คือ

- งานก่อสร้างทางขับขนานฝั่งตะวันออก
- งานก่อสร้างปรับปรุงทางขับสาย B
- งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก
- งานก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก
- งานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน
- งาน Long Term Parking
- งานอาคารจอดรถยนต์บริเวณคลังสินค้า
- งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน หมายเลข 5 และขยายอาคารเทียบเครื่องบิน หมายเลข 1
- งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
- งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบิน หมายเลข 2,3,4
- งานก่อสร้างอาคารบำรุงรักษาเครื่องจักรกลภาคพื้นดิน
- งานปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย

5.3) งานที่ก่อสร้างตามขอบเขตเดิม รวม 2 งาน คือ

- งานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- งานปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

6) จากการปรับลดงานข้างต้น ผู้เสนอราคาค่ำสุดได้ปรับลดราคาค่าก่อสร้างให้สอดคล้องกับการตัดและปรับลดงานดังกล่าว และเสนอราคาเป็นเงินทั้งสิ้น 3,877,661.810 บาท แยกเป็นราคางาน 3,623,983,000 บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% เป็นเงิน 253,678,810 บาท ซึ่งเป็นราคาที่อยู่ในกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2541 วงเงินที่เหลืออยู่ 4,019.078 ล้านบาท (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ช่องที่ 3) โดย ทอท. ยังมีวงเงินงบประมาณคงเหลือทั้งสิ้น 141.416 ล้านบาท ประกอบด้วยค่างาน 26.440 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม 114.976 ล้านบาท เพื่อสำรองไว้ใช้ต่อไป

7) ข้อเสนอของ ทอท. โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2543 มีดังนี้

7.1) ขอลดโครงการ โดยยกเลิกงานในโครงการ จำนวน 2 งาน ปรับลดเนื้องานบางส่วน จำนวน 12 งาน และคงเนื้องานเดิมไว้ จำนวน 2 งาน ทั้งนี้ การปรับลดข้างต้นเป็นการปรับลดในรายการที่ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ โดย ทอท. ยังคงเน้นในเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพและรักษาระดับในการให้บริการเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการก่อสร้างอาคารสะพานเทียบเครื่องบิน หมายเลข 5 และงานปรับปรุงอาคารสะพานเทียบเครื่องบิน หมายเลข 2,3,4 จะช่วยยกระดับให้บริการของ ทอท. โดยจะทำให้สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ (B747-400) ได้มากขึ้น ทั้งจะเป็นการเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสาร

7.2) ขอยกยาระยะเวลายกหนดแล้วเสร็จของโครงการฯ จากภายในปี 2543 เป็นภายในปี 2545

7.3) ขออนุมัติแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการฯ โดยเบิกจ่ายงบลงทุนโครงการในปีงบประมาณ 2543 เป็นเงิน 1,466.420 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2544 เป็นเงิน 1,994.554 ล้านบาท ตามรายละเอียดสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงขอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเสนอดังกล่าวข้างต้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเสนอ

3. ความเห็นของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2546) ดังกล่าวไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาและเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4

/4. ผลกระทบ...

4. ผลกระทบต่อการมีมติคณะรัฐมนตรี

หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ จะมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

4.1 สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในระหว่างที่การดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 (หนองงูเห่า) ยังไม่แล้วเสร็จ

4.2 ทำให้ประเทศไทยมีความต่อเนื่องในการเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินระหว่างประเทศ

4.3 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารในการเดินทางเข้า-ออก จากท่าอากาศยาน ให้เกิดความสะดวกยิ่งขึ้น และรักษาความเป็นมาตรฐานสากล

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์)

รัฐมนตรีช่วยว่าการ รักษาการแทน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 281-1172

โทรสาร 280-4257

โครงการพัฒนา ทอท. ปี 40-46 (1/3)

รายงานการใช้งบประมาณ
โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	งาน	งบประมาณ กรม. อนุมัติ	ไว้ไป	คงเหลือ
	กลุ่มงานปรับปรุงพื้นที่ลานขับและลานจอด			
1	งานก่อสร้างทางขับขนานฝั่งตะวันออก	325.000	-	325.000
2	งานก่อสร้างปรับปรุงทางขับสาย B	113.000	-	113.000
3	งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก	100.000	-	100.000
4	งานก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก	6.600	-	6.600
	กลุ่มงานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนและระบบขนส่ง			
5	งานระบบถนนในท่าอากาศยาน	375.000	80.000	295.000
6	งาน LONG TERM PARKING	75.000	-	75.000
7	งานอาคารจอดรถยนต์บริเวณคลังสินค้า	118.000	-	118.000
	กลุ่มงานก่อสร้างปรับปรุงอาคาร			
8	งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบิน No.5 และ ขยายอาคารเทียบเครื่องบิน No.1	1,100.000	-	1,100.000
9	งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	260.000	-	260.000
10	งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบิน No. 2,3,4	260.000	-	260.000
11	งานก่อสร้างอาคาร GROUND SERVICE	18.000	-	18.000
12	งานก่อสร้างอาคารทัณฑ์บนสินค้าปลอดภาษี	106.000	-	106.000
13	งานก่อสร้างหอบังคับการบิน	178.000	-	178.000
	กลุ่มงานปรับปรุงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก			
14	งานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	180.000	-	180.000
15	งานปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	18.000	-	18.000
16	งานปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย	110.000	-	110.000
	รวม	3,342.600	80.000	3,262.600
17	ออกแบบ + ควบคุมงาน	255.000	227.537	27.463
18	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5.000	4.900	0.100
	รวม	3,602.600	312.437	3,290.163
	สำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง (10%)	360.260	-	360.260
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	396.286	27.631	368.655
	รวมเงินลงทุน	4,359.146	340.068	4,019.078

งบคงเหลือแผนเพิ่ม-อนุการเงิน

การพิจารณาละลดงานบางส่วนเพื่อปรับลดค่าก่อสร้าง

ลำดับโครงการ	ชื่อโครงการ	ขอบเขตงานที่ลดลง	เหตุผล
	ก. ส่วนที่ระลอกทั้งโครงการ		
12	1. งานก่อสร้างอาคารที่พักบนสินค้าปลอดภาษี	- ระลอกงานทั้งโครงการ	เนื่องจากการชะลองานก่อสร้างทางยกระดับส่วน Landside L1A , L1B ทำให้ไม่จำเป็นต้องทุบอาคารคลังสินค้าที่พักบนเดิม ซึ่งพื้นที่อาคารเดิมนี้น่าจะใช้งานได้คงเดิม
13	2. งานก่อสร้างอาคารหอสังเกตการณ์	- ระลอกงานทั้งโครงการ	ปัจจุบันหอสังเกตการณ์ ตั้งอยู่ที่ทำการการทำอากาศยานกรุงเทพ ยังใช้การได้ดี และสำหรับอุปกรณ์ควบคุมการจราจรทางอากาศในอาคารใหม่ การจัดงบประมาณซื้อเพื่อใช้งานอาจจะไม่คุ้มกันเพราะจะมีเวลาใช้อุปกรณ์ใหม่ เพียง 2 ปี (2546-2547)
	ข. โครงการที่ปรับลดงานบางส่วน		
1	1.งานก่อสร้างทางขับขนานฝั่งตะวันออก (A1a, A1b)	- ปรับลดปริมาณงานหรือ Existing Pavement ความหนาแน่น 1.80 ม. ลงเหลือเฉพาะบริเวณที่ทำ Drainage	ทางขับส่วนนี้ความต้องการเดิมให้รื้อออก เพื่อปรับเป็นคูระบายน้ำ และขยับแนวศูนย์กลางทางขับออกไป เพื่อให้ได้ระยะ 180 ม. จากแนวศูนย์กลางรันเวย์ การยกเลิกงานทุบพื้นทางขับเดิม สามารถประหยัดงบประมาณโดยการทำการระบายน้ำข้างไหล่ทางใหม่ ระบายผ่าน Taxiway เดิม ลงสู่คูระบายน้ำเดิม
2	2. งานก่อสร้างปรับปรุงทางขับสาย B (A3)	- ปรับลดปริมาณงานหรือ Existing Pavement ความหนาแน่น 1.80 ม. (ไม่มีงานส่วนนี้ตาม Employer's Requirements)	ไม่มีงานส่วนนี้ใน Employer's Requirements อย่างไรก็ตามหากพบว่า Pavement เดิมไม่สามารถใช้งานได้ตามต้องการ อาจจะแก้ไขเฉพาะส่วน โดยไม่รื้อทั้งหมด
3	3. งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก A4a, A4b	- ปรับลดปริมาณงานทุบ Existing PCC Pavement (ไม่มีงานส่วนนี้ตาม Employer's Requirements) - ระลอกงาน Landscape บริเวณ Clear Area	ไม่มีงานส่วนนี้ใน Employer's Requirements บริเวณนี้ความต้องการเดิมไม่ได้ใช้เป็นลานจอด ให้ปรับพื้นที่และทำ Landscape เพื่อประหยัดงบประมาณ การชะลองาน Landscape บริเวณนี้ไว้ก่อน
4	4. งานก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก A5a, A5c	- ระลอกงานก่อสร้าง Airfield A5a	เนื่องจากชะลองาน North Corridor
5	5. งานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน (L1A , L1B, L1C, L1D, L1E, L1F และ L1G)	- ระลอกงานโครงการส่วนใหญ่ โดยให้ปรับปรุงถนนที่จอดรถ และจัดการจราจรใหม่ บริเวณอาคารเก็บเครื่องบิน	ปัจจุบันปัญหาการจราจรติดขัดน้อยลง เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจชะงักงันและระบบโครงข่ายถนนรอบพื้นที่ใกล้เคียงสนามบิน และถนนสายหลักแล้วเสร็จเกือบทุกโครงการ รวมทั้งทางเข้าภายในสนามบินฝั่งขาออกของ Tollway

ชื่อโครงการ	ขอบเขตงานที่ลดลง	เหตุผล
6. LONG TERM PARKING L2 (งานอาคารจอดรถพนักงาน)	- ลดพื้นที่จอดรถจากเดิมเป็นอาคาร 3 ชั้น (จอดรถ 477 คัน) เหลือ 2 ชั้น (จอดรถ 320 คัน) (เสาเข็ม, ฐานราก และ เสาอาคาร ยังคงรับน้ำหนักได้ 3 ชั้น เท่าเดิม) - ลดงาน Polythelene Sheet 0.5 mm. Thk. (ไม่จำเป็นต้องใช้) Section 11.2 d 5 (07112.1) - ลดงาน Exposed Concrete Ceiling (ลดงานแต่งฝ้า ผิวเปลือยลง 1 ชั้น) Section 11.2 f 3 (03362.3) - ลดงาน Interior Paint (ไม่ต้องทาสีฝ้า ผิวเปลือย) Section 11.2 f 4 (09912.1)	เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ประกอบกับการจราจรภายในสนามบิน ลดความคับคั่งลง และมีพื้นที่จอดรถชั้น 6,7 จากอาคารจอดรถ 7 ชั้นมาช่วยเสริมด้วย จึงสามารถชะลอการก่อสร้างพื้นที่จอดรถชั้น 3 ของอาคารนี้ไว้ก่อนได้ (เสาเข็ม, ฐานราก และเสาอาคาร ยังคงสามารถรับน้ำหนักอาคาร ได้ 3 ชั้นเท่าเดิม)
7. งานอาคารจอดรถยนต์บริเวณคลังสินค้า L3	- ชะลองานอาคาร CARGO PARKING (จอดรถ 474 คัน) เหลืองาน CARGO IMPROVEMENT TERMINAL 2	เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว ประกอบกับการจราจรภายในสนามบินลดความคับคั่งลง งานก่อสร้างอาคารนี้ สามารถชะลอโครงการไว้ก่อน เหลือเฉพาะงานที่มีความจำเป็น คืองานปรับปรุงพื้นที่อาคารคลังสินค้าการบินไทย
8. งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 และขยายอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 1	- ชะลองานก่อสร้าง North Corridor และ Section A5a - งานติดตั้ง Docking Guidance System ที่ Pier 5 คงไว้ - ติดตั้ง PBB ใหม่ = 8 ตัว - ติดตั้ง PBB เดิม = 4 ตัว (จาก Pier 2, 3, 4)	เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว จากข้อมูลการศึกษาปริมาณการจราจรทางอากาศปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นน้อยกว่าที่ประมาณการไว้เดิม ประกอบกับการขยายอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 1 ด้านเหนือ อยู่ห่างไกลจากอาคาร Terminal มาก จะขาดความสะดวกรวดเร็วต่อผู้โดยสาร
9. งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	- ให้ชะลอการติดตั้ง Inline X-ray ของระบบลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสารขาออก จำนวน 2 ชุด โดยให้ติดตั้งระบบตรวจสอบแบบ Manual ซึ่งระบบนี้ใช้อยู่ในปัจจุบันและงานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าให้คงงานไว้ตามขอบเขตเดิม	เนื่องจากระบบการตรวจสอบ Inline X-ray จะแสดงผลการตรวจสอบเข้าสู่ศูนย์ข้อมูลใหญ่ ซึ่งศูนย์ดังกล่าวยังไม่มีภายในสนามบินแห่งนี้ หากติดตั้งแล้วจะใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ ปัจจุบันใช้ระบบตรวจสอบแบบ Manual อยู่
10. งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบิน หมายเลข 2, 3, 4	- ให้ชะลอการติดตั้ง Docking Guidance System จำนวน 18 ชุด ใช้การนำจอดโดยใช้บุคคลให้สัญญาณนำจอดแทน - ให้ปรับปรุง Boarding Bridge โดยให้ คงงานไว้ตามขอบเขตเดิม แต่ให้ชะลองานตกแต่งภายในทั้งหมด - ชะลองาน Furniture ส่วนที่เป็นที่นั่งทั้งหมด	ปัจจุบันใช้การนำจอดโดยใช้บุคคลให้สัญญาณนำจอด สภาพภายในของ Boarding Bridge ยังคงสภาพที่ดีพอใช้ ที่นั่ง Ganged Seating ชุดเดิมยังพอใช้งานได้ในปัจจุบัน

ชื่อโครงการ	ขอบเขตงานที่ลดลง	เหตุผล
11. งานก่อสร้างอาคารบำรุงรักษาเครื่องจักรกลภาคพื้นดิน	- ให้ใช้เสาเข็มคอกแทนเสาเข็มเจาะ และให้คงขอบเขตงานทั้งหมดไว้คงเดิม	ตำแหน่งของอาคาร ไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีผลกระทบต่อสนามบิน ควรใช้เสาเข็มคอกได้ และสำนักงานเดิม ซึ่งอยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง Longterm Parking จึงจำเป็นต้องทุบทิ้ง
16 12. งานปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย U9	- ลดขีดความสามารถของโรงบำบัดน้ำเสียจาก 8,000 ม ³ ต่อวัน เป็น 4,000 ม ³ ต่อวัน รวมงานปรับปรุง 4,000 ม ³ ต่อวัน ของเดิม ปริมาณงานที่ลดได้คือ ขนาดของบ่อเกรอะ, บ่อ EQ, ถัง RBC, ถังตกตะกอน, บ่อฆ่าเชื้อโรค และขกเล็ก Filter Press แต่ใช้ Sand Drying Bed ของเดิม การที่ลดขนาดของ Plant และมาก่อสร้างในบริเวณ Proposed Office Building Area จะลดงานถมบ่อ Polishing Pond 1 ด้วย	ปริมาณน้ำเสียปัจจุบัน (พ.ศ.2543) ที่ไหลเข้าระบบบำบัดเดิมไม่ถึง 4,000 ลบ.ม./วัน และยังอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี น้ำเสียที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เมื่อ พ.ศ.2547 จะไม่เกิน 8,000 ลบ.ม./วัน ดังนั้นก่อสร้างระบบบำบัดใหม่ 4,000 ลบ.ม./วัน มีความเหมาะสม และเพียงพอสำหรับอนาคตจนถึงปี 2547
ค. โครงการที่ก่อสร้างตามขอบเขตเดิม		
14 1. งานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าคูโดยอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	เป็นไปตามขอบเขตงานเดิม	
15 2. งานปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	- เป็นไปตามขอบเขตงานเดิม	

32/39

งบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานกรุงเทพหลังปรับลดงาน (ปีงบประมาณ 2540-2546)

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	งาน	งบประมาณ กรม.อนุมัติ	วงเงิน ลงทุน	ปีงบประมาณ 2541-2542 อ้างอิง	ปีงบประมาณ 2543		ปีงบประมาณ		
					กรม.อนุมัติ	คาดว่าจะจ่าย	2544	2545	2546
	กลุ่มงานปรับปรุงพื้นที่ทางขับและลานจอด								
1	งานก่อสร้างทางขับขนานฝั่งตะวันออก	325.000	260.771	-	240.000	88.373	147.770	24.628	-
2	งานค่อทางขับขนานสาย 8	113.000	173.897	-	-	68.317	21.116	84.464	-
3	งานก่อสร้างลานจอดฝั่งตะวันออก	100.000	195.637	-	107.860	76.857	118.780	-	-
4	งานก่อสร้างปรับปรุงลานจอดฝั่งตะวันตก	6.600	146.902	-	-	51.416	7.345	73.451	14.690
	กลุ่มงานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนและระบบขนส่ง								
5	งานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน	375.000	100.764	80.000	309.510	6.830	11.147	2.787	-
6	งาน Long Term Parking	75.000	62.774	-	72.670	24.661	38.113	-	-
7	งานอาคารจอดรถบริเวณคลังสินค้า	118.000	74.815	-	100.560	28.180	46.635	-	-
	กลุ่มงานก่อสร้างปรับปรุงอาคาร								
8	งานก่อสร้างอาคารสะพานเทียบเครื่องบิน No.5 และขยายความยาวอาคารเทียบเครื่องบิน No.1	1,100.000	1,406.688	-	1,019.800	529.853	876.835	-	-
9	งานก่อสร้างปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	260.000	139.268	-	222.050	52.458	86.810	-	-
10	งานปรับปรุงอาคารสะพานเทียบเครื่องบิน No.2, 3, 4	260.000	625.687	-	-	190.550	96.697	290.091	48.349
11	งานก่อสร้างอาคาร Ground Service	18.000	26.135	-	17.440	11.325	14.810	-	-
12	งานก่อสร้างอาคารที่พักขึ้นสินค้าปลอดภาษี	106.000	-	-	106.440	-	-	-	-
13	งานก่อสร้างห้องบังคับการบิน	178.000	-	-	142.820	-	-	-	-
	กลุ่มงานปรับปรุงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก								
14	งานปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร	180.000	351.376	-	183.600	125.111	217.214	9.051	-
15	อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	18.000	9.061	-	17.440	4.782	4.279	-	-
16	งานปรับปรุงระบบน้ำดื่ม	110.000	130.208	-	88.000	45.573	78.125	6.510	-
	รวม	3,342.600	3,703.983	80.000	2,628.190	1,304.286	1,765.676	490.982	63.039
17	ออกแบบและคุมงาน	255.000	227.537	143.223	48.172	16.815	34.725	23.426	9.348
18	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5.000	4.900	3.307	1.593	1.593	-	-	-
	รวม	3,602.600	3,936.420	226.530	2,677.955	1,322.694	1,800.401	514.408	72.387
	สำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง (10%)	360.260	26.440	-	267.795	9.430	12.830	3.670	0.510
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	396.286	396.286	21.571	294.576	134.296	181.323	51.807	7.289
	รวมเงินลงทุน	4,359.146	4,359.146	248.101	3,240.326	1,466.420	1,994.554	569.885	80.186

คำชี้แจงเพิ่มเติมข้อมูลงบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางอาชีวศึกษา (ปีงบประมาณ 2540-2546)

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ ครม. อนุมัติ	ค่างาน CKAE เสนอ	วงเงิน ลงทุน	หมายเหตุ
กลุ่มงานปรับปรุงพื้นที่ทางขึ้นและฐานจอด					
1	งานก่อสร้างทางขึ้นขบวนฝั่งตะวันออก	325.000	331.960	260.771	ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดค่าพรมในชั้นดินของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ทำการศึกษา แล้ว เพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีงานที่ต้องดำเนินการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การใช้งาน ถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังคงอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้จัดงบประมาณไว้ เช่น 1. เนื่องจากพื้นที่เดิม ซึ่งเป็นพื้นที่ถนนที่ใช้ในการจราจรภายใน จากกรมตรวจสอบข้อมูลชั้นดินเดิมไม่สามารถรับน้ำหนักเครื่องบดได้ จึงจำเป็นต้องก่อสร้างพื้นรองรับใหม่ ให้สามารถรองรับน้ำหนักเครื่องบดได้ 2. งานย้าย Main Distribution Pit มีเงินสำรอง (Provisional Sum) ที่เตรียมไว้หากมีงานเกิดขึ้นจริง 3. งานปรับปรุงระบบระบายน้ำ (ถ้าไม่จำเป็นต้องดำเนินการ สามารถปรับลดเงินได้) 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดค่าพรมในชั้นดินของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ทำการศึกษา แล้ว เพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีงานที่ต้องดำเนินการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การใช้งาน ถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังคงอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้จัดงบประมาณไว้ เช่น 1. งานระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูง เพื่อจ่ายไฟให้กับลานจอดอากาศยาน 2. งานระบบระบายน้ำ พร้อมติดตั้ง Pump House รวมอุปกรณ์ซึ่งส่งจากต่างประเทศ 3. งานระบบถนนภายในเขตลานจอดอากาศยาน 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน งบประมาณระบุเฉพาะงานทาสีดีเซล ส่วนงาน Fuel Hydrant System และสิ่งอำนวยความสะดวก ในลานจอดอื่น ๆ กำหนดให้รวมอยู่ในงานอาคาร และผู้เสนอราคาได้เสนอราคาเฉพาะงานทาสีดีเซล โดยไม่ต้อง กับงบประมาณ 2. ค่างานตามงบประมาณที่ได้รับอนุมัติในส่วนนี้ งาน Fuel Hydrant System และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ใน ลานจอด ผู้เสนอราคาเสนองานส่วนนี้ทั้งหมดรวมอยู่ในลำดับที่ 8 และ 10 ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารเสนอราคา 3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน
2	งานก่อสร้างปรับปรุงทางเข้าสาย B	113.000	177.798	173.897	
3	งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก	100.000	216.484	195.637	ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดค่าพรมในชั้นดินของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ทำการศึกษา แล้ว เพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีงานที่ต้องดำเนินการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การใช้งาน ถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังคงอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้จัดงบประมาณไว้ เช่น 1. งานระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูง เพื่อจ่ายไฟให้กับลานจอดอากาศยาน 2. งานระบบระบายน้ำ พร้อมติดตั้ง Pump House รวมอุปกรณ์ซึ่งส่งจากต่างประเทศ 3. งานระบบถนนภายในเขตลานจอดอากาศยาน 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดค่าพรมในชั้นดินของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาฯ ทำการศึกษา แล้ว เพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีงานที่ต้องดำเนินการ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การใช้งาน ถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังคงอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้จัดงบประมาณไว้ เช่น 1. งานระบบจ่ายไฟฟ้าแรงสูง เพื่อจ่ายไฟให้กับลานจอดอากาศยาน 2. งานระบบระบายน้ำ พร้อมติดตั้ง Pump House รวมอุปกรณ์ซึ่งส่งจากต่างประเทศ 3. งานระบบถนนภายในเขตลานจอดอากาศยาน 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน งบประมาณระบุเฉพาะงานทาสีดีเซล ส่วนงาน Fuel Hydrant System และสิ่งอำนวยความสะดวก ในลานจอดอื่น ๆ กำหนดให้รวมอยู่ในงานอาคาร และผู้เสนอราคาได้เสนอราคาเฉพาะงานทาสีดีเซล โดยไม่ต้อง กับงบประมาณ 2. ค่างานตามงบประมาณที่ได้รับอนุมัติในส่วนนี้ งาน Fuel Hydrant System และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ใน ลานจอด ผู้เสนอราคาเสนองานส่วนนี้ทั้งหมดรวมอยู่ในลำดับที่ 8 และ 10 ตามที่กำหนดไว้ในเอกสารเสนอราคา 3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F/Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยน
4	งานก่อสร้างปรับปรุงลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก	6.600	147.499	146.902	

39/2

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ กรม. อนุมัติ	ค่า งาน CKAE เสนอ	วงเงิน ลงทุน	หมายเหตุ
	กลุ่มงานก่อสร้างและปรับปรุงระบบถนนและระบบขนส่ง				
5	งานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน	375.000	305.806	100.764	ก่อสร้างทางเชื่อมยกระดับเข้าสู่ ทอท. แล้วเสร็จจำนวน 80 ล้านบาท ลงเหลืองบประมาณจำนวน 295 ล้านบาท
6	งาน Long Term Parking	75.000	73.657	62.774	
7	งานอาคารจอดรถยนต์บริเวณคลังสินค้า	118.000	193.408	74.815	
	กลุ่มงานก่อสร้างปรับปรุงอาคาร				
8	งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 และขยายอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 1	1,100.000	1,623.649	1,406.688	1. งาน Design/Build มีความแตกต่างกับงานที่ออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ซึ่งผู้รับจ้างอาจเสนอแบบ และกรรมวิธีการก่อสร้างที่แตกต่างกันไป จึงมีผลให้ราคาแตกต่างกัน 2. ในงานโครงการนี้จำเป็นต้องติดตั้งอุปกรณ์พิเศษสำหรับท่าอากาศยาน (Special Equipment) ที่ต้องนำเข้า จากต่างประเทศจำนวนมาก 3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F /Factor วัสดุ-อุปกรณ์ที่ปรับเพิ่มขึ้น
9	งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ	260.000	149.844	139.268	
10	งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 2, 3, 4	260.000	680.990	625.687	1. งาน Design/Build มีความแตกต่างกับงานที่ออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ซึ่งผู้รับจ้างอาจเสนอแบบ และกรรมวิธีการก่อสร้างที่แตกต่างกันไป จึงมีผลให้ราคาแตกต่างกัน 2. ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดภาพรวมในขั้นต้นของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา ทำการศึกษาแล้วเพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีงานที่ต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ การใช้งานถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังคงอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ เช่น 2.1 มีงาน โครงสร้างที่จำเป็นต้องปรับปรุงเพื่อติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบิน เพื่อปรับให้เข้ากันได้กับ หลุมจอด 2.2 วัสดุก่อสร้างงานสถาปัตยกรรมส่วนใหญ่ไม่สามารถใช้ของเดิมได้ 2.3 ส่วนประกอบของงานระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่ไม่สามารถใช้ของเดิมได้ 3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F /Factor วัสดุ-อุปกรณ์ที่ปรับเพิ่มขึ้น
11	งานก่อสร้างอาคาร (Ground Service	18.000	27.616	26.135	งาน Design/Build มีความแตกต่างกับงานที่ออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ซึ่งผู้รับจ้างอาจเสนอแบบ และกรรมวิธีการก่อสร้างที่แตกต่างกันไป จึงมีผลให้ราคาแตกต่างกัน
12	งานก่อสร้างอาคารเก็บเงินค่าโดยสาร	106.000	153.503	-	
13	งานก่อสร้างอาคารจอดรถบริการ	178.000	223.676	-	

ลำดับ	รายการ	งบประมาณ ครม. อนุมัติ	คำนวณ CKAE เสนอ	วงเงิน ลงทุน	หมายเหตุ
14	<u>กลุ่มงานปรับปรุงอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก</u> งานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระบะป้อนผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	180.000	344.708	351.376	1. ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดภาพรวมในขั้นต้นของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษามา ทำการศึกษาลำดับเพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ การใช้งานถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ 2. งานโครงการนี้จำเป็นต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศเกือบทั้งหมด 3. รายละเอียดของการออกแบบและการติดตั้งระบบขึ้นอยู่กับคุณสมบัติทางด้านเทคนิคของผู้ผลิต 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F /Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยนขึ้น
15	งานปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ	18.000	8.888	9.061	
16	งานปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย	110.000	162.381	130.208	1. ในการจัดทำงบประมาณ ทอท. ได้กำหนดภาพรวมในขั้นต้นของโครงการ เมื่อ ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษามา ทำการศึกษาลำดับเพื่อจัดทำ TOR แล้ว พบว่าจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ การใช้งานถูกต้องและเหมาะสมทางด้านเทคนิค แต่ยังอยู่ในขอบเขตของงานที่ได้ตั้งงบประมาณไว้ 2. รายละเอียดของการออกแบบขึ้นอยู่กับคุณสมบัติทางด้านเทคนิคของผู้ผลิต 3. งานโครงการนี้วัสดุอุปกรณ์บางส่วนจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศ 4. อัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท-ดอลลาร์ และค่า F /Factor วัสดุ-อุปกรณ์ ที่ปรับเปลี่ยนขึ้น
	รวม	3,342.600	4,821.874	3,703.983	หมายเหตุ : 1. งาน Design/Build มีความแตกต่างกับงานที่ออกแบบรายละเอียดเรียบร้อยแล้ว ซึ่งผู้รับจ้าง อาจเสนอแบบและกรรมวิธีการก่อสร้างที่แตกต่างออกไป จึงมีผลให้ราคาแตกต่างกัน 2. ที่ปรึกษา LBII ได้เคยให้ข้อเสนอแนะว่างาน Design/Build อาจมีราคาที่แตกต่างกันได้ ประมาณ +/- 15%
17	ออกแบบและควบคุมงาน	255.000		227.537	
18	ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5.000		4.900	
	รวม	3,602.600		3,936.420	
	สำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง (10%)	360.260		26.440	
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	396.286	337.531	396.286	งบประมาณและช่วงเวลาที่ผู้รับจ้างเสนอราคา ประกอบกับสภาวะวิกฤตทางเศรษฐกิจ อาจส่งผลให้ราคาต่างกันได้
	รวมเงินลงทุน	4,359.146	5,159.405	4,359.146	

ด่วนที่สุด
ที่ คค 0208.1/ 4322



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

15 มิถุนายน 2543

เรื่อง โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2546)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0205/5858 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2541

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. รายงานการใช้งบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน-
กรุงเทพ ปีงบประมาณ 2540-2543
 2. รายละเอียดการปรับลดโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ
 3. งบประมาณโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ
หลังปรับลดงาน ปีงบประมาณ 2540-2546
 4. ดำเนินหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208.1/ 4322
ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2543

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2541 เห็นชอบในหลักการ
การปรับแผนพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2543)
ในวงเงินที่ปรับลดตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) โดยให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ดำเนินโครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ
ของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ปีงบประมาณ 2540-2543) จำนวน 18 งาน วงเงินลงทุน 4,359.150 ล้านบาท (อัตรา
แลกเปลี่ยน 25 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) ด้วยวิธีดำเนินการให้มีการออกแบบควบคุมไปกับการก่อสร้าง ทั้งนี้
ให้ ทอท. จัดทำแผนลงทุนเป็นรายปีภายในวงเงินที่ปรับลดเสนอ สศช. ตามระเบียบว่าด้วยงบลงทุนของ
รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2522 และเร่งรัดจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ตาม
ความเห็นของ สศช. ด้วย ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ว่า ได้
ดำเนินโครงการฯ โดยมีความก้าวหน้าดังนี้

1) ช้างบริษั...

1) จ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม เป็นเงิน 5.39 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 0.49 ล้านบาทแล้ว) ขณะนี้ผลการศึกษาฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2) ก่อสร้างทางยกระดับเข้าสู่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ทอท.) เป็นเงิน 87.050 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 7.05 ล้านบาทแล้ว) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ในปี 2541

3) จ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมงานเป็นเงิน 247.628 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นเงิน 20.091 ล้านบาทแล้ว)

(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.)

4) คัดเลือกผู้รับจ้างออกแบบควบคู่ไปกับการก่อสร้าง การคัดเลือกในครั้งแรกผู้เสนอราคาต่ำสุดเสนอราคาค่าก่อสร้าง เป็นเงิน 5,800,752,159 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) คณะกรรมการ ทอท. มีมติให้ยกเลิกการประกวดราคา ทั้งนี้ เนื่องจากข้อเสนอด้านราคาที่ได้ครองแล้วของผู้เสนอราคาต่ำสุด สูงเกินวงเงินงบประมาณที่ ทอท. ได้รับอนุมัติไว้มาก และให้ดำเนินการจัดจ้างใหม่โดยวิธีพิเศษกรณีเป็นงานเร่งด่วน หากล่าช้าจะเกิดความเสียหายแก่งานของ ทอท. และในครั้งนี้ ทอท. ได้ปรับข้อกำหนดขอบเขตการว่าจ้างให้ชัดเจนขึ้น เนื่องจากมีข้อร้องเรียนจากผู้เสนอราคา

ในการคัดเลือกครั้งที่ 2 ผู้เสนอราคาต่ำสุดเสนอราคาค่าก่อสร้าง เป็นเงิน 5,159,405,501 บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งการที่ราคามีค่าก่อสร้างสูงกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติ สาเหตุสำคัญเนื่องมาจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อเหรียญสหรัฐฯ ปัจจุบันสูงกว่าอัตราที่ใช้ในการตั้งงบประมาณโครงการ เห็นได้จากที่ สศช. กำหนดให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจใช้อัตราแลกเปลี่ยน 40 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐในการตั้งงบประมาณปี 2543 ประกอบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้โครงการฯ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ : ค่าใช้จ่ายภายในประเทศเป็นสัดส่วนประมาณ 20 : 80 เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเพิ่มขึ้นขณะที่ดัชนีราคาค่าก่อสร้าง (Escalation Factor (K)) เพิ่มขึ้นเช่นกัน ทำให้ราคาค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นด้วย

อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก สศช. มีความเห็นให้ ทอท. ปรับแผนการลงทุนโครงการฯ ให้เหลือเท่าที่จำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ และการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 ประกอบกับคณะกรรมการ ทอท. ได้มีมติให้ ทอท. ดำเนินการจัดจ้างโครงการฯ ให้ค่าใช้จ่ายอยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติไว้ ทอท. จึงพิจารณาปรับลดงานโดยให้ ทอท. คงไว้ซึ่งความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2547 ในระดับบริการที่เป็นมาตรฐานสากล เพื่อที่ว่าเมื่อเปิดใช้ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 แล้ว ประเทศไทยยังคงความเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคนี้ต่อไป

/5) ทอท. ดำเนิน...

5) ทอท. ดำเนินการปรับลดงาน ดังนี้

5.1) งานที่จะถอดทิ้งโครงการ รวม 2 งาน คือ

- งานก่อสร้างอาคารกันจ้บนสินค้าปลอดภาษี
- งานก่อสร้างห้องบังคับการบิน

5.2) งานที่ปรับลดบางส่วน รวม 12 งาน คือ

- งานก่อสร้างทางขับขนานฝั่งตะวันออก
- งานก่อสร้างปรับปรุงทางขับสาย B
- งานก่อสร้างถนนจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก
- งานก่อสร้างปรับปรุงถนนจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก
- งานระบบถนนภายในท่าอากาศยาน
- งาน Long Term Parking
- งานอาคารจอดรถยนต์บริเวณคลังสินค้า
- งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 และขยายอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 1
- งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
- งานปรับปรุงอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 2, 3, 4
- งานก่อสร้างอาคารบำรุงรักษาเครื่องจักรกลภาคพื้นดิน
- งานปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสีย

5.3) งานที่ก่อสร้างตามขอบเขตเดิม รวม 2 งาน คือ

- งานปรับปรุงระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- งานปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ

(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.)

6) จากการปรับลดงานข้างต้น ผู้เสนอราคาค่าสุดท้ายได้ปรับลดราคาก่อสร้างให้สอดคล้องกับการคัดและปรับลดงานดังกล่าว และเสนอราคาเป็นเงินทั้งสิ้น 3,877,661,810 บาท แยกเป็นราคางาน 3,623,983,000 บาท ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% เป็นเงิน 253,678,810 บาท ซึ่งเป็นราคาที่อยู่ในกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2541 วงเงินที่เหลืออยู่ 4,019,078 ล้านบาท (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1, ข้อที่ 3) โดย ทอท. ยังมีวงเงินงบประมาณคงเหลือทั้งสิ้น 141,416 ล้านบาท ประกอบด้วยค่างาน 26,440 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม 114,976 ล้านบาท เพื่อสำรองไว้ใช้ต่อไป

(7) ข้อเสนอ...

7) ข้อเสนอของ ทอท. โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2543 มีดังนี้

7.1) ขอบปรับลดโครงการ โดยยกเลิกงานในโครงการจำนวน 2 งาน ปรับลดเนื้องานบางส่วน จำนวน 12 งาน และคงเนื้องานเดิมไว้ จำนวน 2 งาน ทั้งนี้ การปรับลดข้างต้นเป็นการปรับลดในรายการที่ไม่ทำให้วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของโครงการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ โดย ทอท. ยังคงเน้นในเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพและรักษาระดับในการให้บริการเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการก่อสร้างอาคารสะพานเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 และงานปรับปรุงอาคารสะพานเทียบเครื่องบินหมายเลข 2, 3, 4 จะช่วยยกระดับการให้บริการของ ทอท. โดยจะทำให้สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ (B747-400) ได้มากขึ้น ทั้งจะเป็นการเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสาร

7.2) ขอบขยายระยะเวลากำหนดแล้วเสร็จของโครงการฯ จากภายในปี 2543 เป็นภายในปี 2545

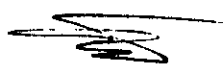
7.3) ขออนุมัติแผนการใช้จ่ายเงินลงทุนโครงการฯ โดยเบิกจ่ายงบลงทุนโครงการในปีงบประมาณ 2543 เป็นเงิน 1,466,420 ล้านบาท และปีงบประมาณ 2544 เป็นเงิน 1,994,554 ล้านบาท รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย จึงขอให้กระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเสนอดังกล่าวข้างต้น

กระทรวงคมนาคมโดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายประดิษฐ์ ภัทรประสิทธิ์) พิจารณาแล้ว เห็นชอบตามที่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเสนอ และกระทรวงคมนาคมได้เสนอเลขานุการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีด้วย จักขอบพระทัย

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิชัย โสภณกุล)

รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 281-1172 โทรสาร 280-4257