

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 3



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

6 มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1) หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0504/4151
ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547
2) หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว (ล) 12469
ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2547

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547
2. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 74
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
3. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 75
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
4. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 76
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
5. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 77
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
6. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 78
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
7. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 79
ลงวันที่ 6 มกราคม 2548
8. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

/1. เรื่องเดิม

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งยืนยันมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถไฟบีบีรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

และตามหนังสือที่อ้างถึง 2) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 – 17 กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547 (รองนายกรัฐมนตรี มาตาม อู่อี้ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่งทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของการร่วมมือด้านการลงทุน จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่อง โดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลรถไฟจำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แทลมอบัง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคาารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคาารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
 - 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
 - 3) MITSUBI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000
- /สำหรับ ...

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้ในการโดยเร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาหารือด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาต่อรองราคารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาด้านราคารถจักรกับคณะกรรมการฯ ของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้.-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉาง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

- 15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย
- 75% เมื่อส่งรถลงเรือ
- 10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายในหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดขึ้นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคาดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้ (ราคารวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคาดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาด้านเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟฯที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟฯ ที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาด้านเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อตั๋วรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการ อยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้านำเข้าดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างประเทศ พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้การได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดหารถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้แทนโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

/4. ผลกระทบ...

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2544 อนุมัติในหลักการโครงการจัดการรถโดยสารทุกเส้นค่า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางด้านการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางด้านการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

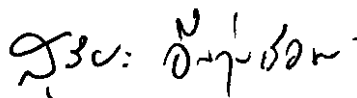
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รฟท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

ทั้งนี้ได้นำเสนอสำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงต่างประเทศ และสำนักงานผู้แทนการค้าไทย พิจารณาสื่อความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้วรายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2,3,4,5,6 และ 7

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

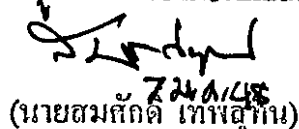
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร./โทรสาร 02 215 4099

อนุมัติโดย นาย สมศักดิ์ เทพสุทิน


(นายสมศักดิ์ เทพสุทิน)

รองนายกรัฐมนตรี

รับ ททท. รัฐมนตรี (ททท. รัฐมนตรี)

เพื่อไปท. สน. ใน 15 วัน

พ.ร.ก. ในวันที่ 11 มี.ค. 44 ไม่ท. เด. 10 มี.ค. 44 100% 100%



ที่ คค 0805.2/ 74



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๒ มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของ
โครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและ
รายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน
เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่ม
รายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือน
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17
กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547
(รองนายกรัฐมนตรี มาตาม อู่อี้ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่ง
ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของความร่วมมือด้านการลงทุน
จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่
ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แหลมฉบ) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคาการจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคาการจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้:-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUBI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้เร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาทริอ์ด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาทริอ์ราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาทริอ์ราคารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาต่อรองราคาการจกรับกับคณะกรรมการการฯของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคาการจกร (CIF แหลมฉบง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายในหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดขึ้นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคาดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคาจกรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคาดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาต่อรองเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟที่อยู่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหภาพแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาสั่งเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการอยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหาหัวรถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้งานได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
/ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสามารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร./โทรสาร 02 215 4099

ที่ คค 0805.2/ 75



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๒ มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของ
โครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและ
รายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน
เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่ม
รายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือน
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17
กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547
(รองนายกรัฐมนตรี มาตาม อุอี และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่ง
ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของความร่วมมือด้านการลงทุน
จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่
ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แหลมฉงชิ่ง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคาารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคาารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้:-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUBISHI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้เร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาหารือด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาต่อรองราคาารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาด้านราคาการจักรกับคณะกรรมการฯของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้.-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคาการจักร (CIF แหลมฉบ่ง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายในหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดยื่นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคาดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคาการจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคาดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการอยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้การได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

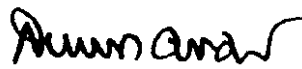
2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ

/ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสามารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร./โทรสาร 02 215 4099



ที่ คค 0805.2/ 77

กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

6 มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของ
โครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและ
รายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน
เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่ม
รายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือน
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17
กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547
(รองนายกรัฐมนตรี มาดาม อู่อี้ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่ง
ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะมีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของความร่วมมือด้านการลงทุน
จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่
ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แหลมฉาง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้:-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้เร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาทริออดด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาดำเนินการรถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาต่อรองราคารถจักรกับคณะกรรมการฯ ของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้:-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉบัง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดยื่นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯ ตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯ แล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้อย่างประกอบด้วยเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯ เสนอในครั้งนี้อย่าง (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท. ได้พิจารณาผลการเจรจาต่อรองเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจกิจการรถไฟ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการอยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้การได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

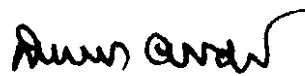
1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
/ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสามารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร./โทรสาร 02 215 4099



ที่ คค 0805.2/ 78

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

6 มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของ
โครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและ
รายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน
เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่ม
รายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือน
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17
กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547
(รองนายกรัฐมนตรี มาดาม อู่อี้ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่ง
ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของความร่วมมือด้านการลงทุน
จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่
ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลรถไฟจำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000 (CIF แหลมฉาง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้ -

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้โดยเร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาทหารือด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาต่อรองราคารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาด้านราคารถจักรกับคณะกรรมการฯของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้:-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉาง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดยื่นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้อยู่ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้อยู่ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟฯ ที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการอยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รพท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้การได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
/ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร./โทรสาร 02 215 4099

ที่ คค 0805.2 79



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

6 มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน หัวหน้าสำนักงานผู้แทนการค้าไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของ
โครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและ
รายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน
เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่ม
รายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือน
ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17
กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547
(รองนายกรัฐมนตรี มาตาม อุอ์ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่ง
ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของความร่วมมือด้านการลงทุน
จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่
ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงพาณิชย์ได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แหลมฉบ่ง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUBISHI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้โดยเร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาทริอด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาทริอราคารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาด้านราคารถจักรกับคณะกรรมการฯของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายในหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดยื่นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคาดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคาดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟฯ ที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครึ่งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการอยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาดองค์กรหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้การได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้การได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทงด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางด้านการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางด้านการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

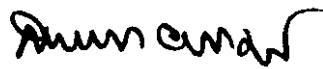
1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
/ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสามารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร./โทรสาร 02 215 4099

ที่ คค 0805.2/ 76



กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

6 มกราคม 2548

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปด. 287/408/2547
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และ รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รฟท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงินเพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน เพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

1.2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2547 รับทราบผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ 14 - 17 กรกฎาคม 2547 โดยมีผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2547 (รองนายกรัฐมนตรี มาตาม อู่อี้ และ รองนายกรัฐมนตรี พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่งทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของการร่วมมือด้านการลงทุน จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องโดยรวมถึงโครงการจัดซื้อหัวรถจักรรวมอยู่ด้วย และมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

2.1 China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้ง รฟท. ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับ รฟท. ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาลต่อรัฐบาล ในราคาคันละ US\$2,180,000(CIF แหลมจับ) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รฟท. ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ด้านราคา

รฟท. ได้สอบถามราคาการจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคาการจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม รฟท. ได้เคยสอบถามรถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ. 2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้:-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 – 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน รฟท. ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.1.2 ด้านเทคนิค

รฟท. ได้พิจารณารายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของ รฟท. แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัท ฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติมตามความต้องการของ รฟท. (รายการจำเพาะต่าง ๆ เช่น ระบบห้ามล้อ, ระบบ Hydrostatic driver, DC Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ) ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของ รฟท. แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่างๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

2.2 เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้ รฟท. ได้รับรถจักรมาใช้งานได้โดยเร็ว ในเบื้องต้น รฟท. ได้เจรจาทหารือด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า กับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2.3 คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมพิจารณาและเจรจาดำเนินการรถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของ รฟท. แล้ว นั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000

2.4 ภายหลังการเจรจาด้านราคารถจักรกับคณะกรรมการฯ ของ รฟท. แล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึง รฟท. ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ สรุปได้ดังนี้:-

2.4.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน

2.4.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของ รฟท. และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของ รฟท. และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้ รฟท. อย่างสมบูรณ์ต่อไป

2.4.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉบ่ง) คันละ US\$ 2,100,000

2.4.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว

2.4.5 การชำระเงิน :

15% เป็นเงินชำระล่วงหน้าเมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย

75% เมื่อส่งรถลงเรือ

10% เมื่อคณะกรรมการการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว

2.4.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายในหลังซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว

2.4.7 กำหนดยื่นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

2.5 คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่ รฟท. แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทฯตามกล่าวในข้อ 2.4 ข้างต้นแล้ว เห็นราคดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาต่อรองราคากับบริษัทฯแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่ บริษัทฯเสนอในครั้งนี้ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้วเป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธ.ค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท) ซึ่งต่อมาเมื่อ รฟท. ได้พิจารณาเห็นว่าราคดังกล่าวอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

2.6 รฟท.ได้พิจารณาผลการเจรจาด้านเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้ รฟท. มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

2.7 เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผล การประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับ รฟท. โดยผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคและ ราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น รฟท. ได้ พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณา จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อในลักษณะรัฐบาล ต่อรัฐบาล ด้วยวิธี 100% Counter Trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟที่จะดำเนินการได้

2.8 คณะกรรมการ รฟท. ได้ประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุม คณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟ ที่ในข้อ 2.7 สำหรับข้อสังเกตของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟ ประธานคณะกรรมการพิจารณา ความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหแรงงานการรถไฟ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว

รฟท. จึงรายงานมายังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ ความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และ รฟท. ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

3.1 การจัดซื้อหัวรถจักร จำนวน 7 คัน ครั้งนี้ รฟท. มีแหล่งเงินพร้อมที่จะดำเนินการ อยู่แล้วตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ที่อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุก สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ไปแล้ว สำหรับส่วนของงบประมาณเพื่อ ใช้ในการดำเนินการจัดหารถจักรดังกล่าวมีวงเงินจำนวน 630.00 ล้านบาท ซึ่งตามมติคณะรัฐมนตรี ดังกล่าว รฟท. เป็นผู้รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และการนำเสนอครั้งนี้ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 7 คัน ด้วย วิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามคำสั่ง รฟท. เฉพาะ ที่ ก. 470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547 ซึ่งได้ทำการเจรจาทั้งทางด้านราคา และเทคนิคด้วยวิธี 100% Counter Trade ซึ่ง คณะกรรมการดังกล่าวได้สรุปผลการเจรจาจนเป็นผลทำให้คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติให้ความเห็นชอบ ตามที่ รฟท. เสนอไปแล้วเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

3.2 การขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี แลกเปลี่ยนสินค้า (100 % Counter Trade) ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล (ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาล สาธารณรัฐประชาชนจีน) ตามที่ รฟท. เสนอมานั้น ยังไม่อาจดำเนินการได้ครบกระบวนการ หากขาด องค์การหรือหน่วยงานเป็นผู้ดำเนินงานรับผิดชอบในการเจรจาและจัดหาสินค้าซึ่งมีมูลค่าที่เท่ากันของ /ไทย ...

ไทยเพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน ซึ่งในที่นี้เห็นควรให้ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้รักษาการณ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ. 2547 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2547 เป็นผู้ดำเนินการให้แก่ รฟท.

3.3 เนื่องจากในปัจจุบันสถานการณ์การดำเนินงานรถจักรลากจูงขบวนรถของ รฟท. ในช่วงระยะเวลา 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2547 ที่มีสภาพ ดังนี้

จำนวน (คัน)	อายุการใช้งาน ณ 30 กันยายน 47 (ปี)	เฉลี่ยเข้าซ่อม (คัน/วัน)	เฉลี่ยจำนวนรถจักรใช้งานได้		สถิติความชำรุด เฉลี่ย (ครั้ง/เดือน)
			คัน/วัน	%	
240	25.26	71.53	168.47	70.20	107.36

หมายเหตุ : ข้อมูลตัวเลขตามรายงานของ รฟท. ณ วันที่ 5 มกราคม 2548

ดังนั้น ควรที่ รฟท. จะได้ดำเนินการจัดการรถจักรที่มีสภาพใหม่ เพื่อนำมาใช้งานโดยเร็วที่สุด เพื่อลดจำนวนสถิติความชำรุดเสียหายให้น้อยลง และเพิ่มสัดส่วนของจำนวนรถจักรที่ใช้งานได้ให้มากขึ้น จนมีผลต่อการทำรายได้ของ รฟท. ให้เพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ด้านนโยบายรัฐบาล การดำเนินการตามข้อเสนอของ รฟท. ดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ทางด้านคมนาคม และการต่างประเทศ

4.2 ด้านการเงินและงบประมาณ มีมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดตามความเหมาะสม ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบทางการเงินในอนาคตแต่อย่างใด เพราะมีแหล่งเงินสนับสนุนโครงการแล้ว อีกทั้งจะส่งผลดีต่อสถานะทางการเงินของ รฟท. ในอนาคต เมื่อได้รับหัวรถจักรเพื่อดำเนินกิจการในอนาคต

4.3 ด้านสังคม การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

5. เรื่องที่เสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

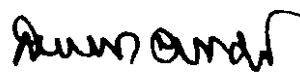
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ามีมูลค่าเท่ากัน (100% Counter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - 2) เห็นชอบให้กระทรวงพาณิชย์รับไปเจรจาและจัดหาสินค้ามีมูลค่าเท่ากันของไทย เพื่อแลกเปลี่ยนกับสินค้ารถจักรดังกล่าวจากจีน รวมถึงพิจารณาดำเนินการในรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
- /ดำเนินการ ...

ดำเนินการตามข้อ 1) โดยให้กระทรวงพาณิชย์เบิกจ่ายงบประมาณจาก รพท. เพื่อนำไปชำระค่าสินค้าเพื่อแลกเปลี่ยนดังกล่าว และให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา 2 เดือน นับตั้งแต่คณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมารถ ยลภักย์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร./โทรสาร 02 215 4099



การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 รongเมือง ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

เลขที่ ปต.287/408/2547

วันที่ 30 ธันวาคม 2547

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทย
กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างอิง 1) หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เลขที่ นร.0504/4151 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547

2) หนังสือการรถไฟฯ เลขที่ 1/301/2547 ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2547

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) เอกสารอ้างอิงข้อ 1) และ 2)

2) หนังสือบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation ลงวันที่ 13 June 2003

3) บันทึกข้อหารือในการเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ของคณะสถานทูตจีน
และผู้แทนผู้ผลิตรถจักรจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547
ณ ห้องรับรอง รมต.คค.

4) หนังสือบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation ลงวันที่ 12 July 2004

5) หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เลขที่ นร.0504/ว(ล)12469 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2547

6) หนังสือบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation ลงวันที่ 30 July 2004

7) หนังสือบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation ลงวันที่ 20 September 2004

8) คำสั่งเฉพาะ ที่ ก.470/7309 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2547

9) บันทึกการประชุมคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางในส่วนของ
อะไหล่รถจักรและล้อเลื่อน ครั้งที่ 16/2547 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2547

10) หนังสือบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation ลงวันที่ 17 December 2004

11) หนังสือจากสถานทูตสาธารณรัฐประชาชนจีน เลขที่ EC139/02(04) ลงวันที่ Dec. 23, 2004

12) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างประเทศ
พ.ศ.2547 ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2547

13) ตำนานมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547

14) หนังสือเลขที่ สส.1/1822/2547 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 257

เรื่องเดิม

1. ตามเอกสารอ้างอิงข้อ 1) สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งยืนยันให้การรถไฟฯ ทราบว่า คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการ โครงการจัดหารถไฟโดยสารทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟฯ รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

2. บริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) มีหนังสือแจ้งการรถไฟฯ ว่า CNR เป็นหน่วยงาน State-Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความชำนาญทั้งด้านการผลิตผลิตภัณฑ์รถไฟ และโครงการของวิศวกรรมโยธา ทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีบริษัท LORIC Import & Export Corp. Ltd. เป็นบริษัทในเครือที่ได้ยื่นข้อเสนอ และหารือเรื่องต่าง ๆ กับ การรถไฟฯ มาแล้ว บริษัทฯ มีความสนใจในโครงการจัดซื้อรถจักรและรถสินค้าของการรถไฟฯ ด้วย โดยเสนอวิธีดำเนินการในรูปแบบระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ซึ่งการรถไฟฯ และบริษัท LORIC ได้เคยพิจารณารื้อร่วมกันมาก่อนหน้านี้แล้ว รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 2)

3. เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 คณะผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้าพบหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยได้แนะนำบริษัท LORIC Import & Export จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทนำเข้า-ส่งออก รถไฟและอุปกรณ์อะไหล่รถไฟของจีน พร้อมแนะนำโรงงานสร้างรถจักร Dalian ซึ่งเป็นโรงงานของจีนที่มีผลงานในการดำเนินการออกแบบสร้างรถจักรมากที่สุดในประเทศและต่างประเทศ มีความพร้อมที่จะสร้างรถจักรตามความต้องการของการรถไฟฯ และจำหน่ายให้โดยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า ผลการประชุมดังกล่าว รมต.คค. ได้มอบหมายให้การรถไฟฯ พิจารณาประสานงาน และหารือรายละเอียดเกี่ยวกับ Specification กับ บริษัทต่อไป ทั้งนี้ อาจเดินทางไปเยี่ยมชมโรงงานของบริษัทฯ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ลำดับ 3) ภายหลังการประชุมที่กระทรวงคมนาคม การรถไฟฯ ได้มีการประชุมหารือทางด้านเทคนิคของรถจักรกับผู้แทนบริษัทฯ ที่การรถไฟฯ

ต่อมา CNR ได้มีหนังสือแจ้งการรถไฟฯ ในลักษณะเช่นเดียวกับหนังสือของบริษัทฯ ที่กล่าวในข้อ 2 ข้างต้น แต่เพิ่มเติมรายละเอียดการ Counter Trade โดยฝ่ายจีนจะจัดซื้อขี้อย่างพารา มูลค่า 90% และถ้าย 10% รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 4)

4. จากผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) และคณะ ณ กรุงปักกิ่ง ระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2547 และนครเฉิงตู ในวันที่ 17 กรกฎาคม 2547 นั้น ได้มีการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน (รองนายกรัฐมนตรีจีน มาดาม อู๋อี้ และ รองนายกรัฐมนตรีไทย พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วม) ซึ่งทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะมีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ซึ่งในส่วนของ ความร่วมมือด้านการลงทุน จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่อง ในโครงการจัดซื้อเครื่องตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า โครงการก่อสร้างโรงงานยาสูบที่เชียงใหม่ โครงการจัดซื้อหัวรถจักรและหัวรถไฟ เป็นต้น ซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อ 24 สิงหาคม 2547 ลงมติรับทราบและมอบให้หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) เสนอ และกระทรวงคมนาคมได้บันทึกให้การรถไฟฯ ทราบและพิจารณาดำเนินการ รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 5)

ข้อเท็จจริง

1. บริษัท CNR ได้มีหนังสือถึงการรถไฟฯ เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7-20 คัน ให้กับการรถไฟฯ ในลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยมีรายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรแนบมาด้วย ในราคาคันละ US\$ 2,180,000 (CIF แหลมฉาง) ภายใต้เงื่อนไข Counter Trade 100% รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 6)
2. การรถไฟฯ ได้พิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ตามข้อ 1. ข้างต้นแล้ว สรุปได้ดังนี้:-

2.1 ด้านราคา

การรถไฟฯ ได้สอบถามราคารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่าง ๆ รวม 8 บริษัท และจากการติดตามผลสืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้เคยสอบถามราคารถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ.2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้:-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUBISHI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 - 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน การรถไฟฯ ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท (รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว)

2.2 ด้านเทคนิค

การรถไฟฯ ได้พิจารณารายละเอียดทางด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ CNR เสนอมา โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของการรถไฟฯ แล้ว ผลการพิจารณาสรุปได้ว่ายังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัทฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติม ได้แก่

- 1) รายการจำเพาะที่ไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขของทางการ อาทิ ระบบห้ามล้อ
- 2) รายการจำเพาะที่ต้องพิจารณา เนื่องจากบริษัทฯ เสนอรายละเอียดที่แตกต่างออกไป เช่น ระบบ Hydrostatic driver, DC. Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ
- 3) รายการจำเพาะที่ไม่มีรายละเอียดให้พิจารณา เช่น เครื่องยนต์ ระบบปรับอากาศ อุปกรณ์ภายในห้องขับ การคำนวณทางด้านเทคนิคต่าง ๆ

จากผลการพิจารณาด้านเทคนิคดังกล่าว การรถไฟฯ ได้แจ้งให้ผู้แทนบริษัทฯ ทราบ และพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งต่อมาบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 20 กันยายน 2547 (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 7) แจ้งการรถไฟฯ ว่าทางด้านเทคนิคของรถจักร บริษัทฯ ไม่ขัดข้องในหลักการที่จะทำตามความต้องการของการรถไฟฯ แต่ในรายละเอียด บริษัทฯ ยินดีที่จะจัดทำภายหลังการลงนามใน Memorandum of Understanding ระหว่างผู้แทนทั้ง 2 ประเทศ การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดพิจารณาตามเรื่องข้างต้น ดังเอกสารอ้างอิงข้อ 2) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ส่งเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคมาเจรจาในรายละเอียดด้านเทคนิคของรถจักรกับวิศวกรของการรถไฟฯ ระหว่างวันที่ 16 และ 20 ธันวาคม 2547 ซึ่งโดยสรุปในภาพรวมแล้ว บริษัทฯ ยอมรับตามข้อเสนอของการรถไฟฯ แต่บริษัทฯ จะต้องจัดส่งรายละเอียดทางเทคนิคของอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เสนอเพื่อใช้แนบกับ Contract Specification ให้ครบสมบูรณ์ก่อนที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย

ข้อพิจารณา

1. จากผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่าง ไทย-จีน ที่มีรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) เป็นประธานร่วม ตามกล่าวในเรื่องเดิมข้อ 4. ซึ่งระบุในความร่วมมือด้านการลงทุนว่า จีน ขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องในโครงการต่าง ๆ ซึ่งในจำนวนนั้นมีโครงการจัดซื้อหัวรถจักรและหัวรถไฟรวมอยู่ด้วย ประกอบกับบริษัท CNR ซึ่งเป็น State Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้าให้กับการรถไฟด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ตามกล่าวในข้อเท็จจริงข้อ 1. นั้น เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง อันจะมีผลให้การรถไฟได้รับรถจักรมาใช้งาน โดยเร็ว ในเบื้องต้นการรถไฟได้เจรจาหรือด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้ากับผู้แทนจากสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว ตามกล่าวในข้อเท็จจริงข้อ 2. และแต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้แทนจำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 8)

2. คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางได้ร่วมประชุมพิจารณาและเจรจาต่อรองราคารถจักรกับผู้แทนจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว สรุปได้ว่าราคากลางรถจักรที่จะจัดซื้อจากโรงงาน Dalian ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตามรายการทางเทคนิคที่ได้หารือกับวิศวกรของการรถไฟแล้วนั้น ควรมีราคา CIF คันละ US\$ 2,100,000 รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 9)

3. ภายหลังการเจรจาด้านราคารถจักรกับคณะกรรมการฯของการรถไฟแล้ว บริษัท CNR มีหนังสือถึงการรถไฟฯ ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2547 เสนอราคาเงื่อนไขและรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะจำหน่ายให้กับการรถไฟฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 10) สรุปได้ดังนี้:-

- 3.1 ซื้อขายด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล โดยมี China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Company และได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน เป็นผู้ดำเนินการฝ่ายจีน
- 3.2 รายการทางเทคนิคของรถจักร เป็นไปตามที่ได้ตกลงระหว่างวิศวกรของการรถไฟฯ และ CNR เมื่อ 16 ธันวาคม 2547 (หรือเพิ่มเติมเมื่อ 20 ธันวาคม 2547) ซึ่งโดยสรุป CNR รับจะดำเนินการตามมาตรฐานข้อกำหนดของการรถไฟฯ และจะจัดส่งแผนผังรายละเอียดต่าง ๆ ให้การรถไฟฯ อย่างสมบูรณ์ต่อไป
- 3.3 ราคารถจักร (CIF แหลมฉบัง) คันละ 2,100,000 US\$
- 3.4 กำหนดส่งของ 15 เดือน หลังได้รับเงินชำระล่วงหน้า เปิด L/C แล้ว
- 3.5 การชำระเงิน : 15% เป็นเงินชำระล่วงหน้า เมื่อมีการลงนามในสัญญาซื้อขาย
75% เมื่อส่งรถลงเรือ
10% เมื่อคณะกรรมการตรวจรับของการรถไฟฯ ตรวจรับแล้ว
- 3.6 CNR จะรับผิดชอบ 100% Counter-purchase ให้เสร็จสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายหลังจากสัญญาซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว
- 3.7 กำหนดขึ้นราคาถึงวันที่ 31 มีนาคม 2548

4. คณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาฯ ที่การรถไฟฟ้าฯ แต่งตั้ง ได้พิจารณาข้อเสนอราคาของบริษัทตามกล่าวในข้อ 3 ข้างต้นแล้ว เห็นว่าราคาดังกล่าวเป็นราคาที่คณะกรรมการราคากลางได้เจรจาดำเนินการราคากับบริษัทแล้ว และให้กำหนดเป็นราคากลางของรถจักรที่จะจัดหาในครั้งนี้ ประกอบกับเมื่อคำนวณราคาเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ จึงเห็นชอบราคาที่บริษัทเสนอในครั้งนี้ (ราคาเงินบาทรวมภาษีนำเข้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้ว เป็นราคารถจักรคันละประมาณ 90.3 ล้านบาท คิดอัตราแลกเปลี่ยนของ BKK จาก นสพ. กรุงเทพธุรกิจ ประจำวันที่ 22 ธค.47 US\$ 1 = 39.12 บาท)

5. จากผลการดำเนินการตามกล่าวข้างต้นของการรถไฟฟ้าฯ สรุปได้ว่า ด้านเทคนิคบริษัท CNR ได้เสนอและตอบรับที่จะดำเนินการตามความต้องการของการรถไฟฟ้าฯ ซึ่งได้มีการหารือระหว่างผู้แทนบริษัทกับวิศวกรของการรถไฟฟ้าฯ แล้ว ส่วนด้านราคา คณะกรรมการราคากลางฯ และคณะกรรมการเจรจาต่อรองราคาฯ ที่การรถไฟฟ้าฯ แต่งตั้ง ได้เจรจาดำเนินการราคากับบริษัท CNR และพิจารณาความเหมาะสมแล้ว เห็นว่าราคารถจักรดีเซลไฟฟ้าที่บริษัทเสนอและต่อรองแล้ว เหลือคันละ CIF แห่หมื่น US\$ 2,100,000 บาท คิดเป็นเงินบาทรวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีแล้ว คันละประมาณ 90.3 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน US\$ 1 = 39.12 บาท) เปรียบเทียบงบประมาณที่ได้รับอนุมัติคันละ 90 ล้านบาทแล้ว อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้

6. การรถไฟฟ้าฯ ได้พิจารณาผลการเจรจาด้านเทคนิคและราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่สาธารณรัฐประชาชนจีนเสนอขายโดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ดังกล่าวข้างต้นแล้ว สรุปได้ว่าขณะนี้การรถไฟฟ้าฯ มีความพร้อมที่จะดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล

7. เพื่อเป็นการยืนยันว่า CNR เป็นหน่วยงานของรัฐของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน สถานทูตสาธารณรัฐประชาชนจีนประจำประเทศไทยได้มีหนังสือถึงการรถไฟฟ้าฯ (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 11) รับรองว่า CNR เป็น Large-scale state-owned enterprise in china

8. ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน พ.ศ.2547 ประกาศ ณ วันที่ 27 พค.2547 ข้อ 3. ระบุว่า “การซื้อหรือจ้างบริการตามโครงการของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดแผนการซื้อหรือการจ้างบริการให้มีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ และ/หรือ ค่าจ้างตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไป ต้องมีการดำเนินการค้าต่างตอบแทน เป็นเงื่อนไขสำหรับการซื้อหรือการจ้างบริการดังกล่าว และข้อ 4. ระบุว่า รูปแบบหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ให้เป็นไปตามที่กรมการค้าต่างประเทศกำหนด นอกจากนั้น ข้อ 6. ได้กำหนดว่า ในกรณีที่ปรากฏว่ามูลค่าที่แท้จริงของสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้า มีมูลค่ารวมตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไป ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาการซื้อได้ต่อเมื่อได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากกรมการค้าต่างประเทศว่าผู้เสนอราคาหรือผู้เสนองานที่ได้รับการคัดเลือกได้ทำสัญญาการค้าต่างตอบแทนกับกรมการค้าระหว่างประเทศแล้ว (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 12)

9. เพื่อเป็นการสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน (ตามกล่าวในเรื่องเดิมข้อ 4) และบริษัท CNR ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ (State-Owned Enterprise) ได้มีข้อเสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้กับการรถไฟฯ โดยผ่านการพิจารณา ด้านเทคนิคและราคาไปแล้ว ด้วยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน นั้น การรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้ว ยินดีที่จะให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือดังกล่าวข้างต้น โดยจะพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่ CNR เสนอมาแล้วข้างต้น แต่เนื่องจากการจัดซื้อใน ลักษณะรัฐบาลต่อรัฐบาล โดยวิธี 100% Counter trade จึงไม่อยู่ในอำนาจของการรถไฟฯ ที่จะดำเนินการได้

10. คณะกรรมการรถไฟฯ ได้ร่วมประชุมและพิจารณาเรื่องข้างต้นแล้ว ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 เห็นชอบตามข้อพิจารณาของการรถไฟฯ ที่กล่าว ในข้อ 9. ข้างต้น ตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 13 สำหรับข้อสังเกตของสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฯ ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมราคากลางได้เชิญนายทะเบียนสหภาพแรงงานการรถไฟฯ มาชี้แจงรายละเอียดต่าง ๆ แล้ว ดังรายงานแนบ (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 14)

ข้อเสนอแนะ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีน (ตามกล่าวในเรื่องเดิมข้อ 4) ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรี พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เป็นประธานร่วมในการประชุมระหว่างการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2547 โดยพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ตามข้อเสนอของ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน และการรถไฟฯ ได้เจรจาเทคนิคและราคาแล้ว โดยวิธีการซื้อขายรัฐบาลต่อรัฐบาล แบบ 100% Counter trade หากเห็นชอบด้วยโปรดพิจารณาดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป จักเป็นพระคุณยิ่ง.



(นายบุษนา ทัพเจริญ)

รองผู้ว่าการด้านพัฒนาและวางแผน

รักษาการแทน ผู้ว่าการรถไฟฯ

ด่วนมาก

ที่ นร ๐๕๐๔/๒๖๕๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

มีนาคม ๒๕๕๗

เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี ๒๕๕๗ เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดหา
รถโดยสารประจำทางตู้สินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และรถจักร ๗ คัน

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค ๐๔๐๕.๒/ค ๓๔ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๗

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๐๓/๔๒๗๓
ลงวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๗
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๓๑๑/๑๐๕๑
ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๗
๓. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนมาก ที่ นร ๐๗๑๐/๒๓๑
ลงวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๗
๔. สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๕/๑๐๕๑ ลงวันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๕๗

ตามที่ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี ๒๕๕๗ เพิ่มเติม
สำหรับโครงการจัดหารถโดยสารประจำทางตู้สินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และรถจักร ๗ คัน ไปเพื่อคณะรัฐมนตรี
พิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ สำนักงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย

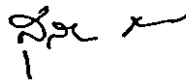
คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๕๗ อนุมัติในหลักการโครงการ
จัดหารถโดยสารประจำทางตู้สินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และรถจักร ๗ คัน วงเงิน ๙๐๓.๔๖ ล้านบาท ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่าย
ของโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข

/และรายละเอียด ...

และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม และให้ รพท. เร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงิน เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
เพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

จึงเรียนยืนยันมา ได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ



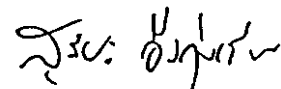
(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

② เรียน รปด. (คพ.)

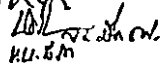
ดำเนินการต่อไปด้วย



(นายสุวัชระ จิรุงวงศ์กิจ)

รท.

22 มี.ค. ๒๕๖๗


น.ส.ช.

③ ดิฉันเรียน

ผอ.คพ. และ ผวก. รพท.

เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการต่อไป

— ๒๒ มี.ค. ๒๕๖๗

(นายอดิศักดิ์ ภู่วราวุฒินิช)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

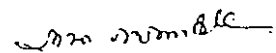
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

ดิฉัน

นส.ช.

๒๒ มี.ค. ๒๕๖๗

④ ตามาถูกต้อง สว. รพท.



(นางสาวภาวณา กระตะกิลปิน)

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป

๒๒ มี.ค. ๒๕๖๗

26 มี.ค. ๒๕๖๗

เรียน รวท. ๑., รวท. ๒., รวท. ๓., รวท. ๔.

นส.ช.

เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ตามมติ คพ. ๑๐ มี.ค. ๒๕๖๗

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๒๔ - ๓๒๕

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๕๐๖๔

[may 105]



(นายจิตรศักดิ์ สอนกิจ)

ผู้อำนวยการฝ่าย

๒๒ มี.ค. ๒๕๖๗

รายชื่อผู้เกี่ยวข้องซึ่งได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี ๒๕๕๗ เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการฝึกอบรมเกษตรกรผู้ผลิตสินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และรถจักร ๗ คัน ให้ทราบ ดังนี้

.....

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๒. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๓. เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๔. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน

ด่วนที่สุด

ที่ พณ 0311 / 1๐๙1



กระทรวงพาณิชย์

44/100 ถนนนนทบุรี 1

นนทบุรี 11000

๘ มีนาคม 2547

เรื่อง การขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการ
จัดการฝึกอบรมทุกสินค้าของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0504 / ว(ล) 3422 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอความเห็นกระทรวงพาณิชย์กรณีที่กระทรวงคมนาคมขออนุมัติ
โครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการฝึกอบรมทุกสินค้า จำนวน
112 คัน และรถจักร 7 คันของอินโดนีเซียแลกกับสินค้าข้าวไทยของกระทรวงคมนาคม โดยวิธีการค้าหักบัญชี
(Account Trade) นั้น

กระทรวงพาณิชย์ ขอเรียนว่า เห็นด้วยกับการขออนุมัติโครงการดังกล่าว โดยจะต้องระบุ
ความชัดเจนในเงื่อนไขต่างๆ ดังนี้

1. การกำหนดราคาข้าวของไทยควรเป็นไปตามราคาตลาด
2. ระยะเวลาการส่งมอบต้องมีความแน่นอน ชัดเจน
3. มีการกำหนดธนาคารของรัฐเป็นตัวแทนของทั้งสองฝ่ายในการทำการหักบัญชี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วยจักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายวัฒนา เมืองสุข)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กรมการค้าต่างประเทศ

โทร. 02-5474730 โทรสาร 02-5474728

ค.ร.
ค.ร.พิเศษ

ที่ กค 0903/ 4273



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

๙ มีนาคม 2547

เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดหา
รถโดยสารทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 3422 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2547
2. หนังสือสำนักเลขาธิการรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0504/ว(ล) 3172 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอความเห็นกระทรวงการคลังเพื่อ
ประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547
เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดหารถโดยสารทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน ความละเอียด
แจ้งแล้วนั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นด้วยในหลักการโครงการจัดหารถโดยสารทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร
7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้า
ทางรถไฟให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่การ
รถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
2. เห็นควรที่ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ เนื่องจากการลงทุนซื้อตู้รถโดยสารและ
รถจักรไม่ใช่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งรัฐบาลจะให้การสนับสนุน แต่เป็นการลงทุนเพื่อปรับปรุง
ประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเพิ่มรายได้ให้แก่ รฟท. ซึ่งนับว่าเป็นการลงทุนเชิงพาณิชย์ อย่างไรก็ดี
โดยที่ รฟท. มีรายได้ไม่เพียงพอที่จะใช้ในการดำเนินการอยู่แล้ว จึงจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่าย
ประกอบกับ โครงการนี้อยู่ภายใต้กรอบบันทึกข้อตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าด้วยวิธีระบบหักบัญชี (Account
Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับอินโดนีเซียทำให้ไม่ต้องใช้เงินตราต่างประเทศในการลงทุนดังกล่าวจึงเห็น

ควรให้ รฟท. ดำเนินการกู้เงินบาทภายในประเทศเพื่อมาเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน โดยกระทรวงการคลัง เป็นผู้ค้าประกันเงินกู้ให้ เนื่องจากผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของ รฟท. อยู่ในเกณฑ์ไม่ดี ไม่สามารถจะดำเนินการกู้เงินได้ด้วยตัวเอง ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ตามความเหมาะสม

3. กระทรวงการคลัง มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การกู้เงินในครั้งนี้จะเป็นการเพิ่มยอดหนี้สาธารณะ และยังทำให้ภาพรวมฐานะทางการเงินของ รฟท. มีภาระหนี้เพิ่มขึ้นจากเดิมที่มีภาระหนี้สูงมากอยู่แล้วโดยอัตราหนี้สินต่อส่วนทุน (D/E) ณ ปีงบประมาณ 2544 2545 และ 2546 เท่ากับ 2.3 2.3 1.6 ตามลำดับ และประมาณว่าในปี 2547 จะมีอัตราส่วน D/E เท่ากับ 1.4 แม้ตัวเลขภาระหนี้จะดีขึ้น แต่การกู้เงินเพื่อโครงการนี้อีก 903.46 ล้านบาท จะทำให้หนี้สินของการรถไฟฯ เพิ่มขึ้น ยิ่งกว่านั้น การรถไฟฯ มีปัญหาขาดความสามารถในการชำระหนี้ แม้คาดว่าจะมีรายรับเพิ่มขึ้นจากโครงการ ประมาณการว่าจะมีผลตอบแทนจากโครงการประมาณ 90 ล้านบาทต่อปี ซึ่งไม่น่าจะเพียงพอต่อภาระหนี้ของการรถไฟฯ ที่เกิดขึ้น สุดท้ายรัฐบาลคงต้องเข้ามาับภาระอีกในอนาคต ทั้งนี้ ในปัจจุบัน รัฐบาลรับภาระชำระหนี้ให้การรถไฟฯ ปีละประมาณกว่า 400 ล้านบาท และชดเชยผลการขาดทุนให้อีก ปีละกว่า 4,000 ล้านบาท อยู่แล้ว ดังนั้น จึงเห็นควรที่ รฟท. ต้องเร่งปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทางการเงินเพื่อลดต้นทุนทางการเงิน รวมถึงปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน มุ่งเพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ร้อยเอก 
(สุชาติ เชาว์วิศิษฐ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักเงินกู้โครงการ

โทร. 0-2273-9020 ต่อ 3404

โทรสาร 0-2273-9058

ด่วนที่สุด

ที่ พณ 0311 / 1๐๙1



กระทรวงพาณิชย์

44/100 ถนนนนทบุรี 1

นนทบุรี 11000

๘ มีนาคม 2547

เรื่อง การขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการ
จัดการฝึกอบรมทุกสินค้าของกระทรวงคมนาคม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0504 / ว(ล) 3422 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอความเห็นกระทรวงพาณิชย์กรณีที่กระทรวงคมนาคมขออนุมัติ
โครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการฝึกอบรมทุกสินค้า จำนวน
112 คัน และรถจักร 7 คันของอิน โคนีเซียแลกกับสินค้าข้าวไทยของกระทรวงคมนาคม โดยวิธีการค้าหักบัญชี
(Account Trade) นั้น

กระทรวงพาณิชย์ ขอเรียนว่า เห็นด้วยกับการขออนุมัติโครงการดังกล่าว โดยจะต้องระบุ
ความชัดเจนในเงื่อนไขต่างๆ ดังนี้

1. การกำหนดราคาข้าวของไทยควรเป็นไปตามราคาดตลาด
2. ระยะเวลาการส่งมอบต้องมีความแน่นอน ชัดเจน
3. มีการกำหนดธนาคารของรัฐเป็นตัวแทนของทั้งสองฝ่ายในการทำการค้าหักบัญชี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วยจกขออนุญาต

ขอแสดงความนับถือ

(นายวัฒนา เมืองสุข)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กรมการค้าต่างประเทศ

โทร. 02-5474730 โทรสาร 02-5474728

ด่วนมาก

ที่ นร 0710/ 231

สำนักงานประมาณ

ถนนพระรามที่ 6 กรุงเทพฯ 10400

8 มีนาคม 2547

เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดหา
รถโดยสารทุกคู่สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0504/ว(ล) 3172

ลงวันที่ 2 มีนาคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานประมาณพิจารณา
เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี เกี่ยวกับการขออนุมัติโครงการและ
งบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดหารถโดยสารทุกคู่สินค้า จำนวน
112 คัน และรถจักร 7 คัน ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวม 2 ข้อ ดังนี้

1. อนุมัติโครงการจัดหารถโดยสารทุกคู่สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร
7 คัน วงเงินงบประมาณรวม 903.460 ล้านบาท (รถโดยสารทุกคู่สินค้า 273.460 ล้านบาท
รถจักร 630 ล้านบาท) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ และให้
กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข พร้อมทั้งรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงิน
ตลอดจนการค้ำประกันการกู้เงิน

2. อนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม จำนวน 903.460 ล้านบาท
สำหรับโครงการจัดหารถโดยสารทุกคู่สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้ว ขอเรียนดังนี้

1. โครงการจัดหารถโดยสารทุกคู่สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน
เป็นโครงการที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่จะปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและ
เครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และ
ปลอดภัย ตลอดจนยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงคมนาคมในการเพิ่มขีดความสามารถของระบบ

โครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่า ทัวถึง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพ และศักยภาพในการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ และเพิ่มรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

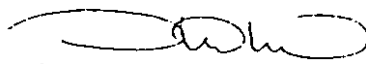
2. เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งรัดจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ในทางสายตะวันออก เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าในครั้งนี้เป็นการจัดซื้อตามบันทึกข้อตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าด้วยวิธีระบบหักบัญชี (Account Trade) จึงเห็นควรให้การสนับสนุนในหลักการ

3. โครงการให้ผลตอบแทนการลงทุนที่คุ้มค่า ก่อให้เกิดกำไรจากการลงทุน แต่เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยประสบภาวะการขาดทุน ไม่สามารถลงทุนเพื่อดำเนินโครงการได้ เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะอนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน และพิจารณาวิธีการ เงื่อนไข และรายละเอียดของการกู้เงิน

4. เห็นสมควรให้ความเห็นชอบงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม จำนวน 903,460,000 บาท สำหรับโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวุฒิพันธุ์ วิชัยรัตน์)

ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ

สำนักจัดทำงบประมาณองค์การบริหารรูปแบบพิเศษและรัฐวิสาหกิจ

โทร. 0 2273 9435

โทรสาร 0 2273 9914

ด่วนที่สุด

ที่ นร 1115/1051



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

// มีนาคม 2547

เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการ
รถโดยสารรถทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการด่วนมาก ที่ นร 0504/ว(ล) 3172 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2547
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว(ล) 3422 ลงวันที่ 8 มีนาคม 2547

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการได้ขอให้สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอความเห็นเรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบ
ประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการรถโดยสารรถทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน
และรถจักร 7 คัน ของกระทรวงคมนาคม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ ความละเอียด
แจ้งแล้วนั้น

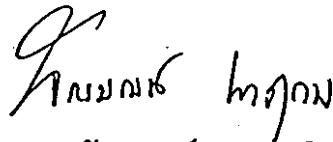
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาเรื่องดังกล่าว
แล้ว มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบโครงการจัดการรถโดยสารรถทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ
รถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม
โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการและให้กระทรวงการคลังเป็นผู้
พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข พร้อมทั้งรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตลอดจนการค้ำประกันการกู้เงิน
และอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพื่อดำเนินโครงการ
ดังกล่าวต่อไป เนื่องจากเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางสาย
ตะวันออกระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะเป็นการ
เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในระบบรางและรองรับการเติบโตของการขนส่งด้วยระบบ
คอนเทนเนอร์ทดแทนการขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่บนทางหลวง และเป็นการสนับสนุนยุทธ
ศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามนโยบายรัฐบาล

2. อย่างไรก็ตามการรถไฟแห่งประเทศไทยควรเร่งรัดดำเนินการจัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้าและรถจักรให้ได้ตามแผนให้สอดคล้องกับการดำเนินงานก่อสร้างทางคู่ช่วงจะเข้-ท่าเรือแหลมฉบังและระยะเวลาการส่งมอบสินค้ากับประเทศอินโดนีเซียตามสัญญาการค้าแบบหักบัญชีเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากโครงการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดหาตัวชี้วัดผลสำเร็จของการดำเนินโครงการนี้เพื่อใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนในระยะต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจักรมณต์ ผาสุกวนิช)

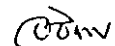
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2282 9160

โทรสาร 0 2280 1860

สำเนาถูกต้อง



(นายอนันต์ ปัญจภักดิ์)

เจ้าพนักงานวิเคราะห์นโยบายและแผน 87



การรถไฟแห่งประเทศไทย
1 รongเมือง ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

เลขที่ 11 501/2547

วันที่ 14 ตุลาคม 2547

เรื่อง การพิจารณาข้อเสนอรถจักรดีเซลไฟฟ้าใหม่ จำนวน 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือของการรถไฟฯ เลขที่ 1/4887/2547 ลงวันที่ 25 สค.2547

ตามหนังสืออ้างถึงข้างต้น การรถไฟฯ ได้รายงานรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เสนอให้ทราบว่ามีบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (GROUP) Corporation ได้มีหนังสือลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 เสนอรายละเอียดในด้านราคา และด้านเทคนิคของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ที่จะเสนอขายให้การรถไฟฯ ในลักษณะ 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล ให้การรถไฟฯ พิจารณา โดยการรถไฟฯ กำหนดจะพิจารณาข้อเสนอของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 3 สัปดาห์ นั้น

บัดนี้ การรถไฟฯ ได้พิจารณาเรื่องตามข้างต้นเสร็จสิ้นแล้ว ตามรายละเอียดสรุปได้ดังนี้.-

1. ด้านราคา

การรถไฟฯ ได้สอบถามราคาารถจักรระบบ AC-DC ที่จะจัดหา จำนวน 7 คัน ไปยังบริษัทต่างๆ รวม 8 บริษัท (ดังแนบ 1) จากการติดตามผลคืบหน้าในเรื่องดังกล่าวจนถึงปัจจุบัน ไม่มีบริษัทใดแจ้งราคารถจักรที่สอบถามไปตามข้างต้นแต่อย่างใด อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ได้เคยสอบถามราคาารถจักรเช่นเดียวกันนี้ ที่ผลิตจากต่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ.2545 และได้ทราบราคาตามรายละเอียดดังนี้.-

- 1) DAEWOO ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,900,000
- 2) HYUNDAI ประเทศเกาหลีใต้ เสนอราคาคันละ US\$ 2,756,000
- 3) MITSUI ประเทศญี่ปุ่น เสนอราคาคันละ US\$ 1,980,000 - 2,000,000

สำหรับราคาในการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน การรถไฟฯ ได้ประเมินราคาไว้คันละประมาณ 90 ล้านบาท รวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว (คิดเป็นราคา CIF.Bangkok คันละประมาณ US\$ 2,000,000) ซึ่งได้รับอนุมัติงบประมาณดังกล่าวจากคณะรัฐมนตรีแล้ว :

2. ด้านเทคนิค

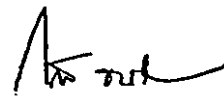
การรถไฟฯ ได้พิจารณารายละเอียดทางด้านเทคนิคของรถจักรที่บริษัทฯ China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (GROUP) Corporation เสนอมาแล้ว ปรากฏว่าข้อเสนอด้านเทคนิค รถจักรของบริษัทฯ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรมาตรฐานของการรถไฟฯ แล้ว เป็นไปตามเอกสารแนบ 2 โดยสรุปคือยังมีรายละเอียดที่จะต้องให้บริษัทฯ พิจารณาจัดทำเสนอเพิ่มเติม ได้แก่.-

- 2.1 รายการจำเพาะที่ไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขของทางการ อาทิ ระบบห้ามล้อ
- 2.2 รายการจำเพาะที่ต้องพิจารณา เนื่องจากบริษัทฯ เสนอรายละเอียดที่แตกต่างออกไป เช่น ระบบ Hydrostatic driver, PC. Motor ใช้กับ Compressor, ระบบ Dynamic brake ฯลฯ
- 2.3 รายการจำเพาะที่ไม่มีรายละเอียดให้พิจารณา เช่น เครื่องยนต์ ระบบปรับอากาศ อุปกรณ์ภายในห้องขับ การคำนวณทางด้านเทคนิคต่าง ๆ

จากผลการพิจารณาด้านเทคนิคดังกล่าว การรถไฟฟ้าได้แจ้งให้ผู้แทนบริษัทฯ ทราบ และพิจารณาดำเนินการต่อไป ซึ่งต่อมาบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 20 กันยายน 2547 (เอกสารแนบ 3) แจ้งการรถไฟฟ้าว่าทางด้านเทคนิคของรถจักร บริษัทฯ ไม่ขัดข้องในหลักการที่จะทำตามความต้องการของการรถไฟฟ้า แต่ในรายละเอียด บริษัทฯ ยินดีที่จะจัดทำภายหลังการลงนามใน Memorandum of Understanding ระหว่างผู้แทนทั้ง 2 ประเทศ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา.

ขอแสดงความนับถือ



(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กองกลาง

โทร./โทรสาร 0-2223-7001

รายนามบริษัทที่การรถไฟฯ ได้สอบถามราคาารถจักรดีเซลไฟฟ้า ระบบ AC-DC

1. MITSUI (ประเทศญี่ปุ่น)
2. TOSHIBA CORPORATION (ประเทศญี่ปุ่น)
3. VOSSLOH (ประเทศเยอรมัน)
4. GL Transportation Systems (ประเทศสหรัฐอเมริกา)
5. BOMBARDIER TRANSPORTATION (ประเทศแคนาดา)
6. SIEMENS (ประเทศเยอรมัน)
7. UNITED GONINAN (ประเทศออสเตรเลีย)
8. ALSTOM (ประเทศฝรั่งเศส)



เลขที่ ชก.4/

บันทึกข้อความ

ณ. ๑๑๑๗๔
แบบที่ ๔๓๓

วันที่ ๕ กันยายน 2547

ศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล

เรื่อง การพิจารณา Spec. รถจักร Dalian ประเทศจีน

เรียน วอก.

เพื่อโปรดทราบตามรายงานของ ผงท.เทียนชัยฯ อนึ่ง กองฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ซึ่งสามารถแยกออกเป็นรายละเอียดได้ดังนี้

I. รายการจำเพาะที่ไม่สอดคล้องกับเงื่อนไขของทางการ มีดังนี้

1. Sand capacity : 8 x 30 L (240 L) ทางกำหนควั อย่างน้อย 500L
2. Compressor capacity : 2 x 1600 L/min ทางกำหนควั อย่างน้อย 6000 L/min ที่ 10 Kg/cm² และรอบเครื่องชนิดสูงสุด
3. Protection Device ไม่ปรากฏ
 - Loco. overspeed
 - Wheel slip
 - Dynamic brake protection
 - Water pressure (มีแค่ Water Level)
 - L/O high temp.
4. ระวังห้ามล้อ (Brake rigging) กับ Brake shoe adjuster ขณะที่ทางกำหนควั ให้ใช้เป็น Tread brake unit ซึ่งรวม built-in brake cylinder และ slack adjuster ไว้ด้วยกัน โดยไม่มี Brake rigging
5. Coupler ซึ่งไม่แน่ว่าจะสามารถใช้กับของทางการได้
6. ระบบห้ามล้อไม่ใช่ระบบ UIC ในท่า Freight ไม่มี graduated release / การเปลี่ยนท่า P/G ท่าที่ ABV ไม่ใช่ Distributor valve / Max. reduction เท่า 120 Kpa (ทางการ 160 Kpa)
7. การลงห้ามล้อที่ ABV มือห้ามล้อเคลื่อนจากซ้ายไปขวา ในขณะที่ทางการเป็นการเคลื่อนที่ในทิศทางหน้าไปหลัง
8. ไม่ปรากฏว่ามี Emergency Brake Valve ด้านข้างเครื่อง
9. ความเร็วสูงสุดของขบวนรถโดยสารได้ 100 กม./ชม. ที่ Half worn wheel ขณะที่ทางกำหนควั 110 กม./ชม. ที่ New wheel
10. Insulation class ของ TM. และ Main Alt. เป็น class H ขณะที่ทางกำหนควั เป็น class C



บันทึกข้อความ

ก. ๑๑๑๗๔
แบบที่ ๑๓๓

เลขที่ ชก.4/

วันที่ 1 กันยายน 2547

ศูนย์วิศวกรรมเครื่องกล

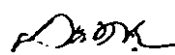
เรื่อง การพิจารณา Spec. รถจักรดีเซลไฟฟ้า DALIAN ประเทศจีน

เรียน วกจ.

ตามที่ศูนย์ฯ ได้สั่งการให้พิจารณา รถจักรดีเซลไฟฟ้า DALIAN ของประเทศจีน ได้พิจารณาเปรียบเทียบกับรถจักรที่มีแรงม้าใกล้เคียงกันคือ รถจักรดีเซลไฟฟ้า GEA. ในส่วนที่มีรายละเอียดเสนอในการพิจารณา (ตามเอกสารแนบ) มีข้อมูลที่แตกต่างกันในส่วนสำคัญดังนี้

- | | |
|--|--|
| - Loading gauge | = Conform with the Loading gauge of Thailand Railways |
| - Coupler and draft gear | = TB 1594-85 type (Chinese Railway Standard, it is approximate to AAR Standard E coupler and draught gear) |
| - Axle boxes | = Bearing type ไม่ระบุยี่ห้อ |
| - Brake equipment, Model | = JZ-7 brake system |
| - The driving system of the air compressor | = DC motor |
| - Battery type | = Ni-Cd alkaline |
| - Speed indicator/recorder | = DEUTA |
| - Main alternator, type | = JF 217 D |
| - Traction motor, type | = ZQDR-310 |

- ได้เปรียบเทียบ Tractive effort curve, Trailing load, Acceleration ของรถโดยสาร, รถสินค้า และแคร่โบกี้, ถังพร้อมเพลา ตามเอกสารแนบ
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา


(นายเทียนชัย ศาลิโกเสศ)
ผอ.ท.ศก.

ข้อมูล Technical proposal of Diesel engine Locomotive ของ DALIAN (China)

เปรียบเทียบกับ Specification ของรถจักร GEA

(ส่วนที่มีรายละเอียดเสนอพิจารณา)

รายการ	GEA	DALIAN
1. General Arrangement		
1.1 Wheel Arrangement	Co - Co	Co - Co
2. Track and topographic conditions		
2.1 Gauge	1000 mm	1000 mm
2.2 Loading gauge	RSR loading gauge show in the drawing No. 1966-5	Conform with the Loading gauge of Thailand Railways
2.2 Minimum radius of curvature on main line	180 metres	100 metres
2.3 Radius of curvature in points, turnouts and sidings	156 metres	* ไม่มีรายละเอียด
2.4 Minimum radius of curvature in diversion line laid in case of emergency	122 metres	* ไม่มีรายละเอียด
2.5 Maximum gradient of the main line on which locomotive shall be operate	25 per mil	25 per mil
3. Locomotive performance and service condition		
3.1 Maximum Tractive effort (Starting)	25,950 kg @ 30% (254.5 kN) (Adhesion weight)	*349.48 kN
3.2 Minimum continuous Tractive effort	24,090 kg @ 20.1 Km/hr (236 kN)	*246.8 kN
3.3 Maximum operating speed	100 km/hr (New wheel)	100 km/hr
3.4 Minimum continuous rated speed at full continuous horsepower input to traction, shall not exceed 25 km/hr	21.4 km/hr at half worn wheel	19.7 km/hr
3.5 Hauling or towing speed when Locomotive disable or dead	70 km/hr	* ไม่มีรายละเอียด
4. Locomotive performance (curve) and service condition		
4.1 Hauling load : for goods train (Balance speed, 0% @ 70 km/hr)	1500 metric tons	1500 metric tons
4.2 Hauling load : for passenger train (Balance speed, 0 % @ 100 km/hr)	800 metric tons	800 metric tons
4.3 Hauling load : for goods train (Balance speed, 25 %)	550 metric tons = 29.4 km/hr	550 metric tons = 29 km/hr
4.4 Hauling load : for passenger train (Balance speed, 25 %)	550 metric tons = 30.2 km/hr	550 metric tons = 29.8 km/hr
5. Design and construction data		
5.1 The spacing between two axle of one bogie shall not be less than	1,800 mm	1,800 mm
5.2 Distance between center pivots	12,700 mm	* ไม่มีรายละเอียด
5.3 Height of locomotive over cab roof in working order (Max. Height of structural profile 3,886 mm)	3,635 mm	* ไม่มีรายละเอียด
5.4 Overall length over couplers(minimum)	19,355 mm	18,700 mm
5.5 Overall width (maximum)	2,820 mm	* ไม่มีรายละเอียด
5.6 Coupler height above top of rail	850 mm	850 mm
5.7 Wheel diameter : new / worn	914 / 844 mm	914 / 844 mm
5.8 Maximum axle load in full working (15 metric tons)	14.42 metric tons	15 ± 3% metric tons
5.9 Maximum locomotive weight in working order	86.50 tons	90 ± 3% metric tons

รายการ	GEA	DALIAN
Layout and arrangement		
6.1 Driving cab		
6.1.1 Driving cab working space for the driver and driver mate shall be at least as shown in Dwg. 5-DE1-0001 the environment shall ensure controlled fresh air , and damping of sound and vibration	มี	มี และภายใน cab ขับมีเครื่องปรับอากาศ
6.1.2 The mock up of locomotive driving cab	มี	ไม่มี
7. Fuel tank and fuel system		
- Capacity of fuel tank (total)	4,540 litres	4,500 litres
8. Couple and draft gear :		
- AAR(knuckle) type automatic central coupler and draft gear shall be fitted to both ends of locomotive to general arrangement and outside dimension. Shown in Dwg.No.LV5-2047/6	AAR.(knuckle) type	TB1594-85 type (Chinese Railway standard,it is approximate to AAR standard E coupler and draught gear)
9. Wheel and axle		
- The wheel tyre and wheel center shall be to RSR. Standard material specification No. SM-13/2503/1 and SM-11/2503 respectively or approved	ตาม RSR. Standard material spec.	*Solid Wheel
10. Axle boxes : The axle box shall be fitted with axle journal roller bearing suitable for railway application to SKF, or Timken marks or equivalent maker subjected to RSR. Approved.	SKF.	Bearing type 803480,803481 , ไม่ระบุยี่ห้อ
11. Brake system		
11.1 Brake equipment , Model	Wabco 26L	JZ-7 brake system
11.2 Braking unit of wheel contour	SAB brake unit type BFC	Unit-type
11.2.1 Manufacturer	SAB USA (Div.of SAB. Germany)	Chinese Railway standard
11.3 All pipe shall be steel of ASTM standard extra strong or similar	ตาม Spec.ทาง GEA	* ไม่กำหนดตาม Spec. การรถไฟ
12. Diesel engine		
12.1 Model	CUMMINS	CATTERPILLAR
12.2 Type	KTTA50-L , Twin engine 16V Cylinder.4 Stroke-Cycle. Turbocharged - aftercooled	CAT3516BHD , Single engine 16V Cylinder.4 Stroke-Cycle. Open combustion chamber. Direct Injection. Turbocharged-after cooler
12.3 Bore x Stroke	159 mm x 159 mm	170 mm x 215 mm
12.4 Max. Engine speed	1,800 rpm	1,800 rpm
12.5 Min. Engine speed (Idle)	600 rpm	600 rpm
12.6 Rate Power	1,250 x 2 mhp (1,866 kW)	2,240 kW (1,840kW service power)
12.7 Fuel consumption @ 1800 rpm	211 g/Kw.h (2 Engine)	199.2 g/Kw.hr (per Engine)

အမျိုးအမည်	GEA	DALIAN
13. Air compressor 13.1 Model 13.2 Rated speed 13.2 The total effective output capacity of air compressor(free air delivery, atm) 13.3 The driving system of the air compressor	Knorr VV 450/150-3 1,800 rpm not less than 6,000 litres/min at pressure 10 kg/cm ² 3 phase AC motor	W-1.6/9 2 sets (China) 1,500 rpm 2 x 1,600 litres/min DC motor
14. Main alternator 14.1 Type 14.1.1 Manufacturer 14.2 Classification 14.3 Continuous Rating 14.4 Insulation class 14.5 Max. speed 14.6 Bearing type 14.6.1 Diesel connection End Bearing type 14.6.1 Auxiliary drive End Bearing type 14.7 Weight (approximate)	5GMG200 GE, Erie, PA, USA 8 pole, 3 phase, Y-connected, AC generator 1580 KVA H 1,800 rpm NU2230EC4 VA301 NU326EC4/VA301+HJ326EC 3,062 kg	JF217D Chinese Railway 10 pole, 3 phase, Y-connected, AC 2,000 KVA, 369/720V, 3130/1605A H/H 1,800 rpm - 6318/C4 (Single bearing) 3,985 kg
15. Traction motor 15.1 Type 15.1.1 Manufacturer 15.2 Classification 15.3 Insulation class 15.4 Continuous Rating 15.5 Max. speed 15.6 Gear ratio 15.7 The traction motor shall preferably be a nose - suspended type mounted to the axle by roller bearing 15.7.1 C.E Bearing 15.7.2 P.E Bearing 15.8 Weight (approximate)	5GE792A1 GE, Erie, PA, USA 4 pole, Series-wound, Comp. pole, Force-ventilated, DC motor H 245 KVA, 336V, 730A 3100 rpm 90 : 17 Roller bearing 6318J/C4 NU324M/C4/VA301 1,690 kg	ZQDR-310 Chinese Railway 4 pole, Series-wound, Comp. pole, Force-ventilated, DC motor H/H 310 KVA, 500V, 680A 3100 rpm 92 : 19 Roller bearing SKF 6318J/C4 SKF 466826M2/W23B 1,690 kg
16. Auxiliary electrical equipment and lighting - The voltage supply of the control system. Auxiliary machines, lighting etc.	75 Volt DC	74 Volt DC
17. Battery 17.1 Type 17.2 Capacity 17.3 Total voltage	Lead acid 180 Ah 68 V	Ni-Cd alkaline 140 Ah 64 V

รายการ	GEA	DALIAN
17.4 The battery boxes shall be made of stainless steel	made of stainless steel	• ไม่มี
8. Electric lighting		
18.1 Headlight		
18.1.1 Four headlight, 200 watts each shall be mounted at each end of the locomotive	Four headlight, 200 watts	• ไม่มีรายละเอียด
19. Operating Control and driving equipment		
- Traction motor ammeters for alternator.	CHEC control system	Micro processor equipment
20. Locomotive Protection devices :	Low lubricating oil pressure Engine over speed Lower water pressure and low water level High lubricating oil temperature Against short circuits Ground relay tripped Hot engine Vigilance device(dead man) Automatic anti-wheel slip Speed limitation protection	Lower engine oil pressure Engine over speed Lower water level Higher crankcase pressure Over current main circuit Grounding main circuit Higher water temperature Vigilance device
22. Locomotive accessories		
22.1 The sand boxes shall be so arranged that they can be filled from the side of Locomotive.	side of Locomotive.	side of Locomotive.
23. Emergency brake distance	insuring shortest possible stop distance	• ไม่มีรายละเอียด
24. etc.		
24.1 Speed indicator/recorder	Secheron Hasler AG Switzerland	DEUTA
24.2 Material standard	ตามมาตรฐานสากล	ตามมาตรฐานยูนิตประเทศจีน

หมายเหตุ : * รายการที่ไม่สอดคล้องกับรายการจำเพาะของการรถไฟฯ และควรให้บริษัทดำเนินการให้ครบถ้วน

DALIAN Loco: ส่วนที่มีรายละเอียด Tong

ข้อมูล Technical proposal of Diesel engine Locomotive ของ DALIAN (China)

เปรียบเทียบกับ Specification ของรถจักร GEA

(ส่วนที่ไม่มีรายละเอียดเสนอในการพิจารณา)

รายการ

1. Layout and arrangement

Attention

- 1.1 Tenderer shall propose the detailed arrangement and mountline of engines, all machineries, equipment and auxiliaries in the compartment with tender.
- 1.2 Tender shall submit the description of proposed locomotive body and under frame, giving all particulars of the arrangement including thickness, specification and specific grade of materials and dimension of each number, accompanied by drawing to identify the construction with tender.

2. Locomotive performance and service condition

- 2.1 Tractive effort - Passenger train resistance
- 2.2 Tractive effort - Goods train resistance

3. Track and topographic conditions : Loading gauge limit RSR Drawing number 1966 - 5

4. Coupler and draft gear : Material shall conform to the material as specified in RSR Dwg. No. LV5-2047/6

5. Bogie

- 5.1 Wheel and axle : The standard material specification of axes shall be submitted with tender.
- 5.2 Rail (stone) guards shall be fitted in front of first pair of wheels at each end locomotive, with arrangement made to maintain clearance on the wheel wear.

6. Layout and arrangement

- The compartment and the difference groups of machineries be as accessible to the greatest extent as possible. Section of roof shall be removable to permit lifting off the engine , other equipment and system

7. Diesel engine

- 7.1 Max. engine rating at site condition in Thailand as follows:
- 7.1.1 Engine gross horsepower at engine speed of 1,800 rpm ready for operation at site condition in Thailand.
- 7.1.2 Power consumed by auxiliary equipment, stating details for auxiliaries.
- 7.2 Brake mean effective pressure, peak firing pressure, and exhaust temperature at rate output.
- 7.3 The exhaust system shall incorporate the exhaust silencers to suppress the noise to a reasonable level without affecting the engine efficiency under all conditions of speed and load.

8. Standard specification

- 8.1 Specification of diesel fuel oil.
- 8.2 Specification of lubricating oil.

9. Electric transmission equipment

- 9.1 Main alternator and traction motor shall be provided by original manufacturer only. Those manufacturer under license shall not be accepted.

รายละเอียด

The tenderer is strongly requested to describe technical description and specifications of the said electric transmission equipment offered including its component parts, also stating their capacity rating (current - power) in complete details and any characteristic curves and features.

9.2 The tenderer is required to submit the following information with reference to the main alternator offered for this tender :

9.2.1 Number of identical main alternators manufactured up to date.

9.2.2 Number of technically equivalent main alternators manufactured, (give detailed technical description).

9.2.3 Number of main alternators in 9.2.1 and/or 9.2.2 already used for main line railway service. Also state name of using railway administrations concerned, year and number of locomotive being installed in service.

9.3 The tenderer is required to submit the following information with reference to the traction motor offered for this tender :

9.3.1 Number of identical traction motors manufactured up to date.

9.3.2 Number of technically equivalent traction motor manufactured, (give detailed technical description).

9.3.3 Number of traction motor in 9.3.1 and/or 9.3.2 put in main line traction service. State also name of using railway administrations concerned, year and number of locomotive being installed in service.

10. Traction control system

The tenderer is required to submit with tender technical description of the offered control system conforming to the above requirement, describing the arrangement, features, operating characteristic of the whole system. The record of experience of the offered system in actual main line service should be submitted.

11. Brake system

11.1 Locomotive brakes can control the air braked trains equipped with air brake system to UIC specification 540 , shall be provided by original manufacturer only. Those manufacturer under license shall not be accepted.

11.2 Each of all wheels at each bogies shall be individually braked by one or two brake shoes with brake force actuated by air brake cylinder. Tenderer shall submit type, maker and detailed arrangement of brake unit fitted to the bogie with tender.

12 Operating Control and driving equipment

12.1 The speed recorder (Hasler type RTS) offered shall also incorporate the supplementary recording component to register the brake application and throttle operation while the locomotive is in operation the registration of speed limit switch in clause speed limitation protection shall be made separately or incorporate with brake application or throttle operation.

12.2 Deadman's foot pedal situated at floor level beneath the driver's desk.

13. Multiple Unit Control

The locomotive shall be equipped with multiple unit control equipment for multiple operation. The arrangement shall allow operation from any driving position of the leading locomotive.

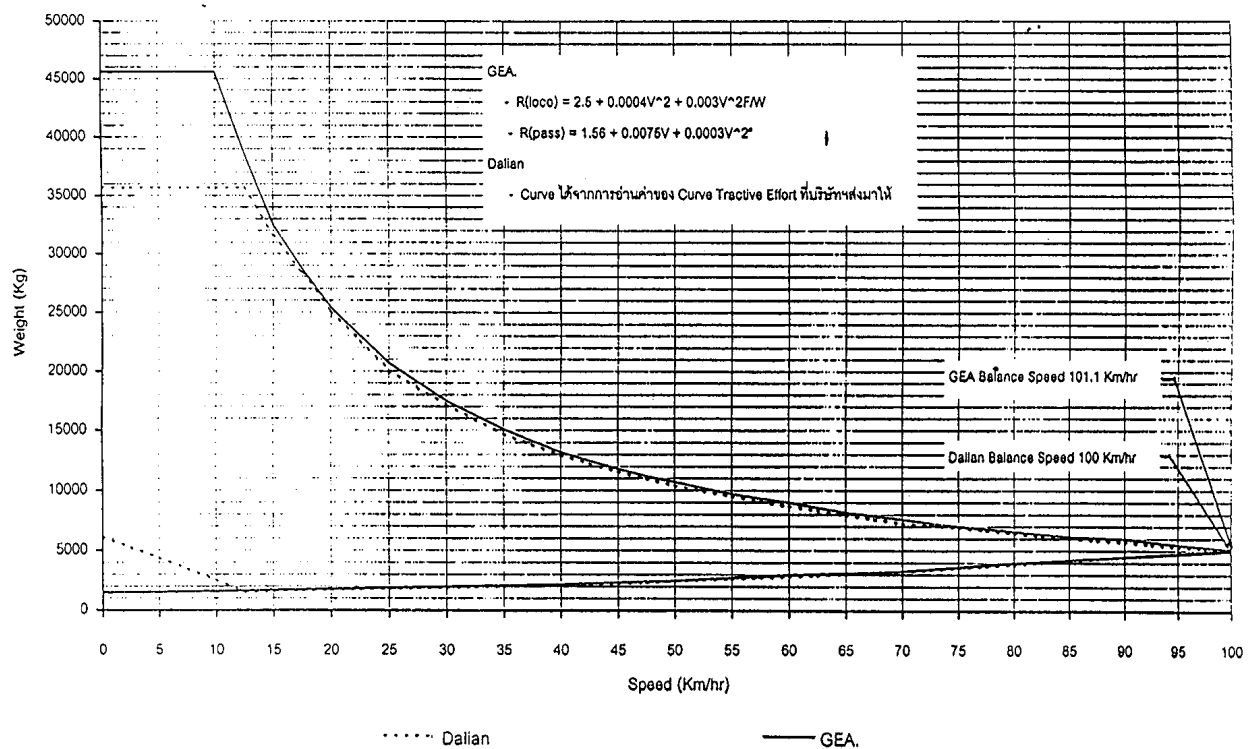
14. Locomotive Protection system

Locomotive shall be equipped with all accessories for its complete and efficient functioning and shall include the following protection.

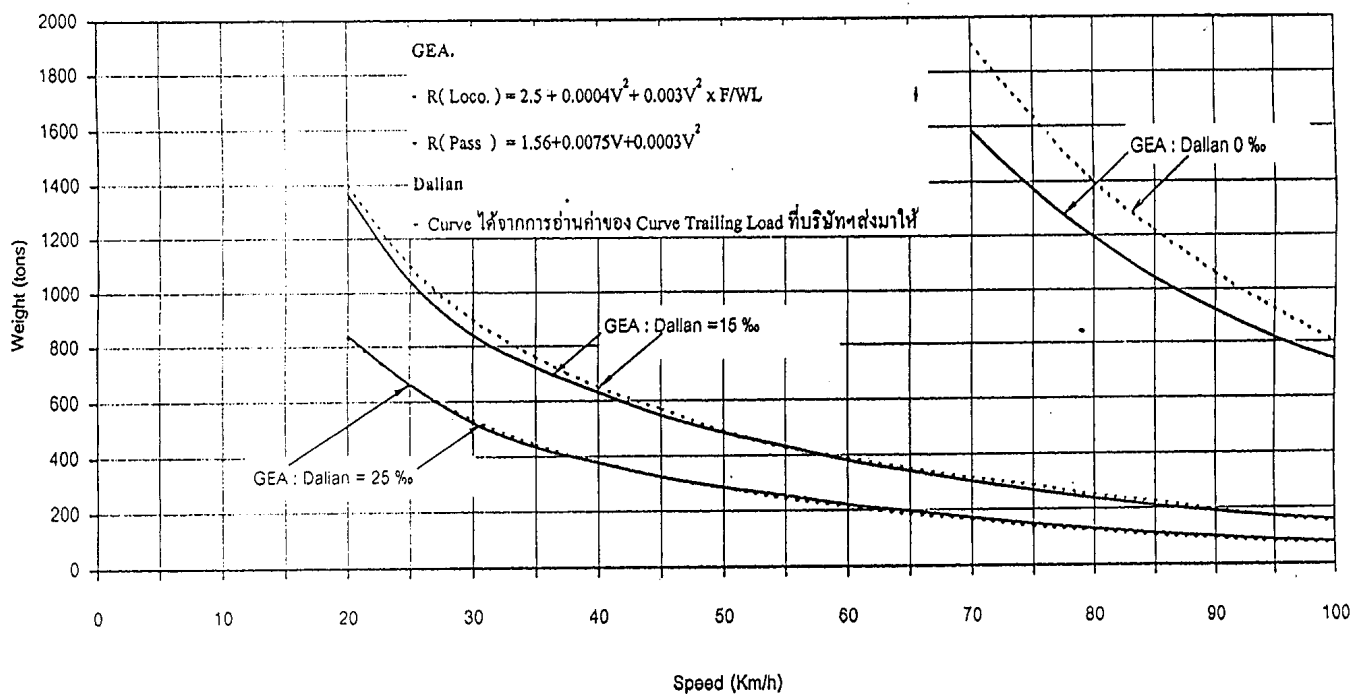
15. Drawing and technical information :

เกี่ยวกับโครงสร้างอุปกรณ์, การจัดวางอุปกรณ์, การซ่อมบำรุง, การขับเคลื่อนรถจักร, Trouble shooting และวงจรการทำงาน - ความปลอดภัย

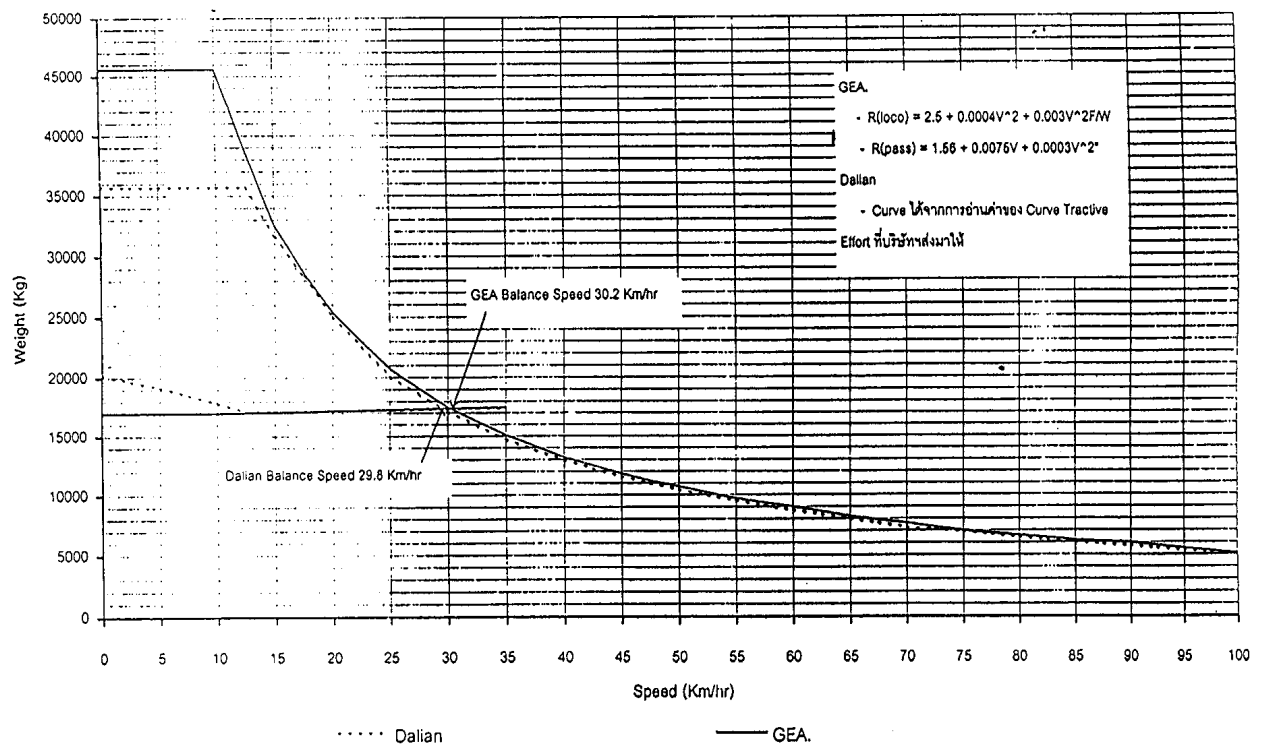
กราฟเปรียบเทียบ Tractive Effort & Passenger Train Resistance ระหว่างรถจักร GEA. กับรถจักร Dalian (China)
 พิกัดลากสูง 800 tons ที่ความลาดชัน 0 %



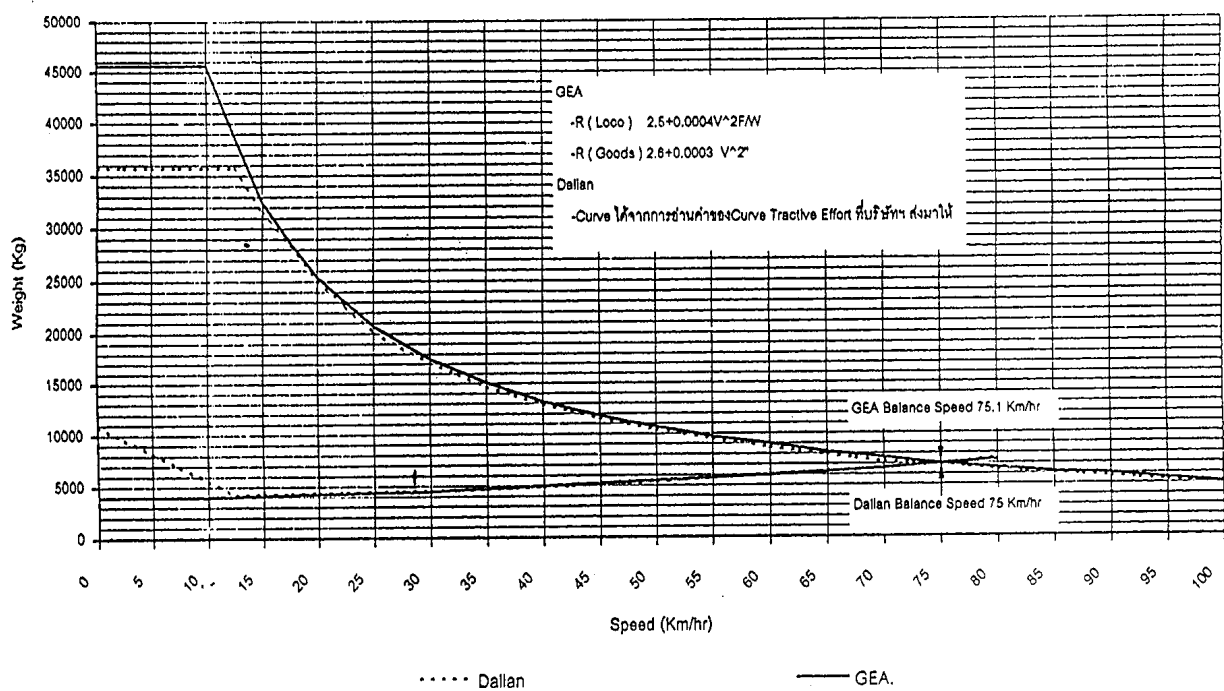
กราฟเปรียบเทียบ Trailing Load for Passenger Train ของรถจักร GEA. กับรถจักร Dalian (China)



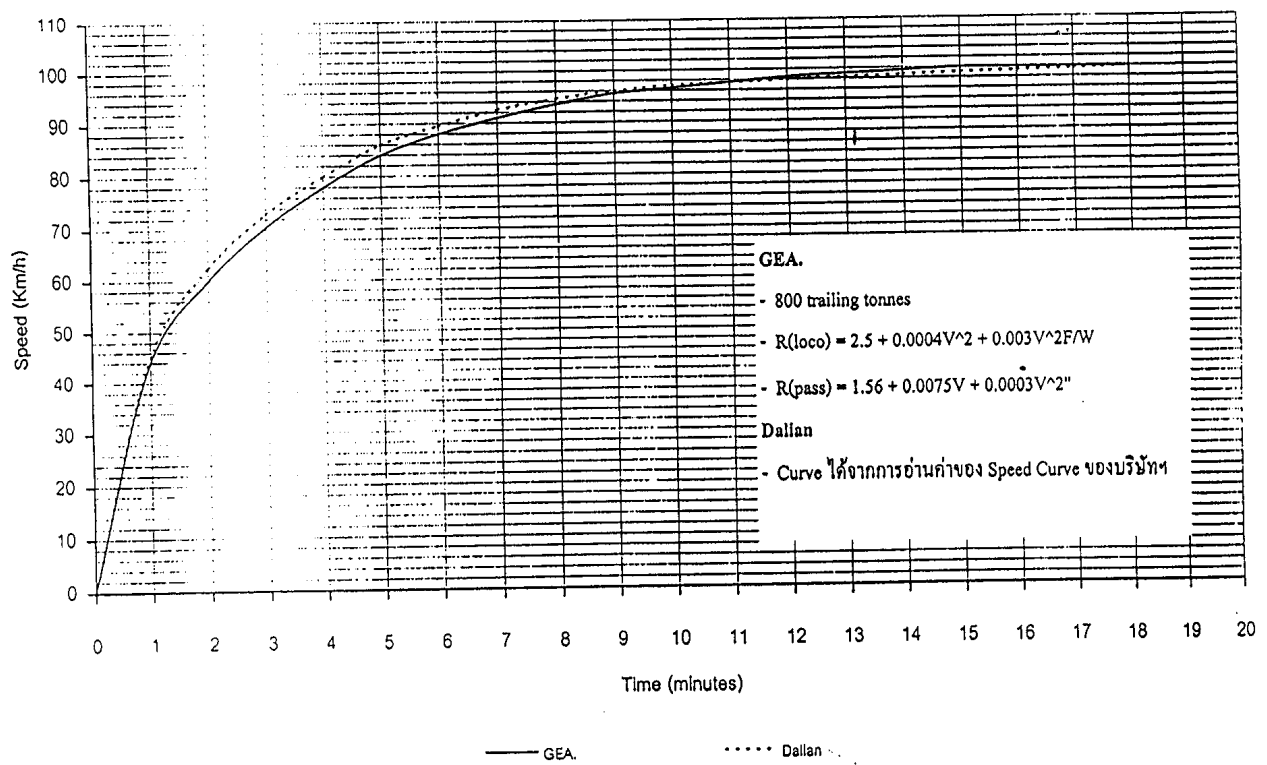
กราฟเปรียบเทียบ Tractive Effort & Passenger Train Resistance ระหว่างรถจักร GEA. กับรถจักร Dalian (China)
 พิกัดลากสูง 550 tons ที่ความลาดชัน 25 %



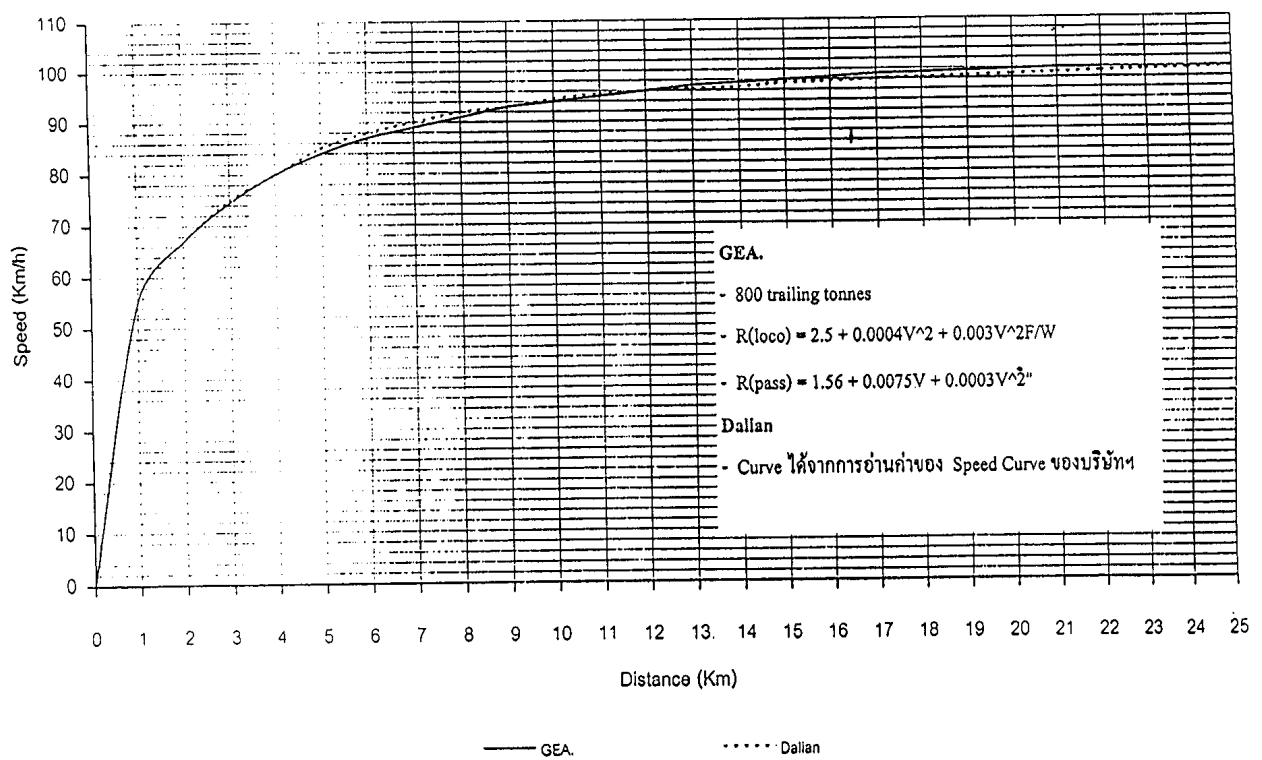
กราฟเปรียบเทียบ Tractive Effort & Goods Train Resistance ระหว่างรถจักร GEA, กับรถจักร Dalian (China)
 ที่กักตักถ่วง 1500 tons ที่ความลาดชัน 0 %



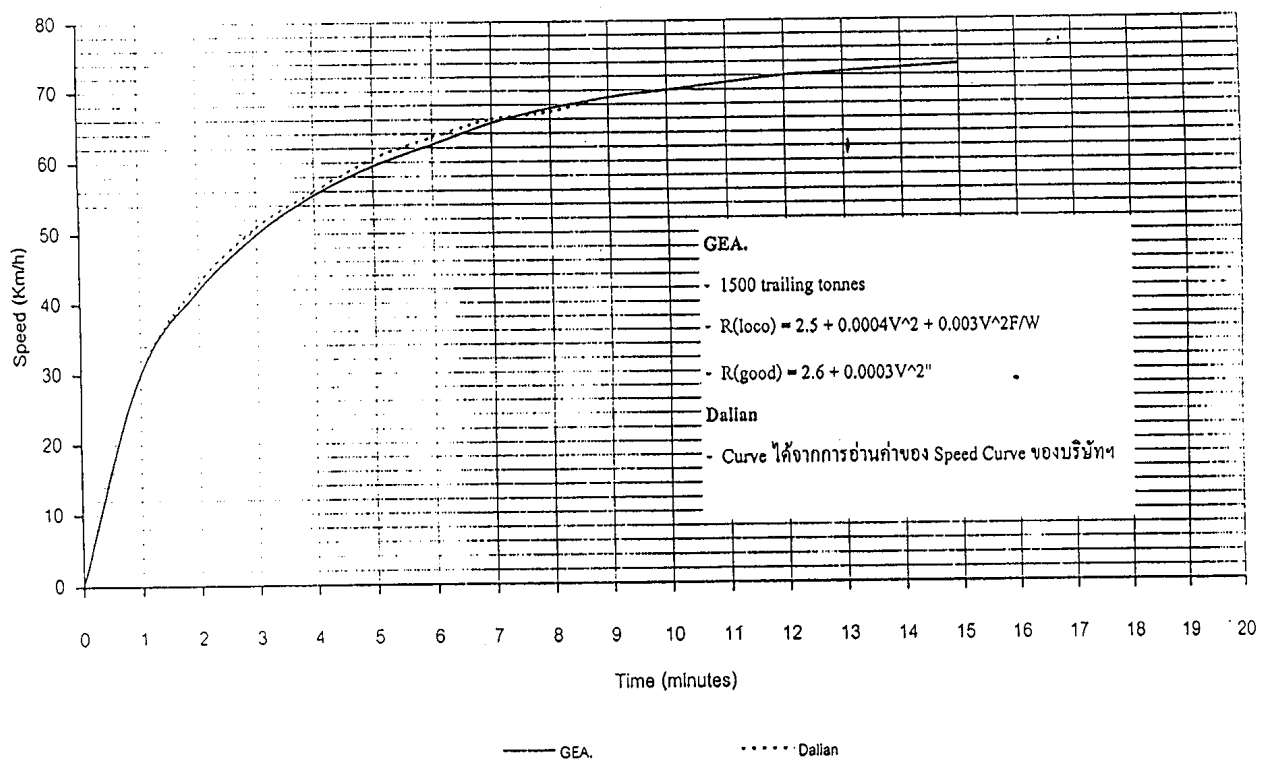
Acceleration, Speed-Time, Passenger Train (800 tons)



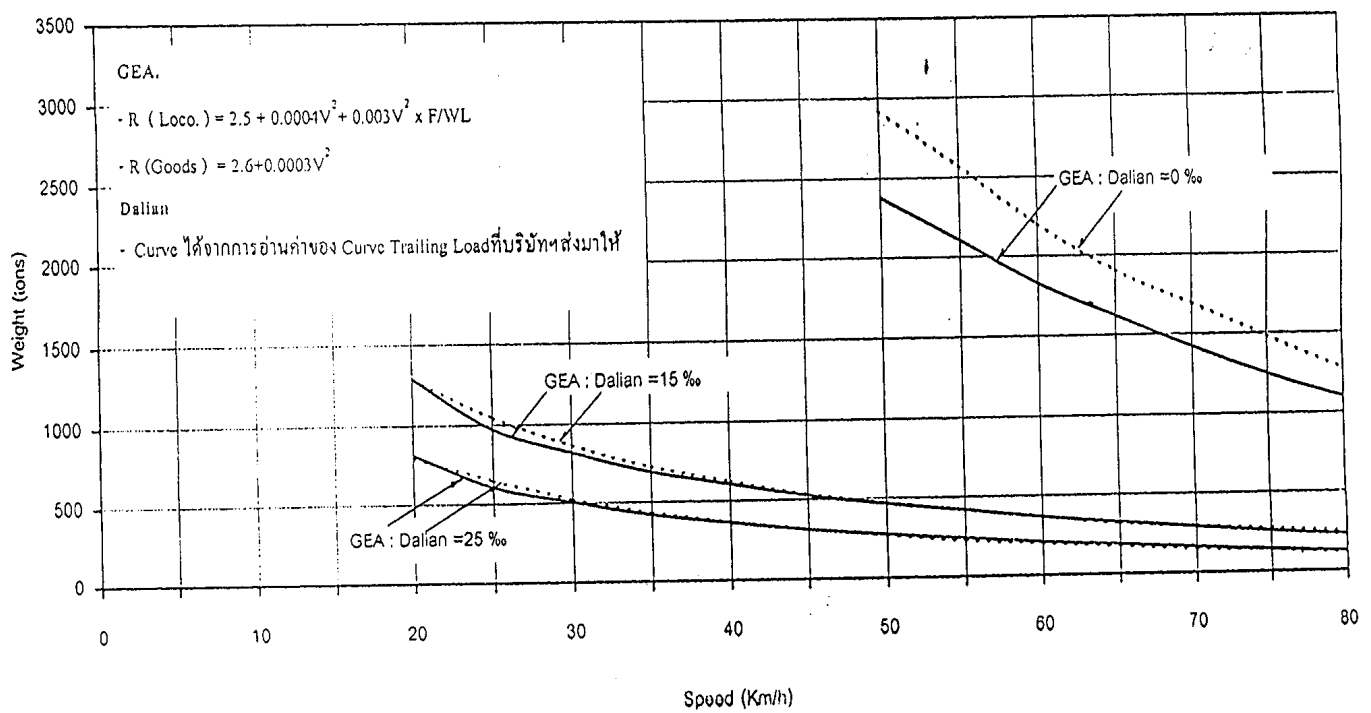
Acceleration, Speed-Distance, Passenger Train (800 tons)



Acceleration, Speed-Time, Goods Train (1500 tons)



กราฟเปรียบเทียบ of Trailing Load for Goods Train ของรถจักร GEA กับรถจักร Dalian (China)





中国北方机车车辆工业集团公司
CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE & ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION

Mr. Chitsanti Dhanasobhon, Ph.D.
Governor,
State Railway of Thailand,
Rongmuang, Pathumwan,
Bangkok 10330

September 20, 2004

Subject : Technical Proposal for the Construction, Supply and Delivery of Diesel Electric Locomotives

Dear Mr. Dhanasobhon,

With reference to the Technical Proposal for the Construction, Supply and Delivery of Diesel Electric Locomotives, which we submitted to the State Railway of Thailand (SRT) on July 30, 2004, and the SRT's Memorandum No. Chor Gor. 4/, dated September 6, 2004, which provides a report on the SRT's review of the aforementioned Technical Proposal and a comparison report on GEA and our locomotives, we are pleased to inform that, in principle, we have no objection in complying with the SRT's technical requirements. And we are going to provide you with the stated details, later, as such details should be provided in the stage after the Memorandum of Understanding between the two Parties has been signed, when a joint committee can be set up to conclude the relevant details.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to be '赵光兴' (Zhao Guangxing), is written above the printed name.

Zhao Guangxing
Vice President
China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation

中国北方机车车辆工业集团公司

CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE AND ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION

No.11 Yangfangdian Road, Beijing 100038

Tel: 86(10)51862377

Fax: 86(10)63986770

June 13, 2003

Mr. Chitsanti Dhanasophon Ph. D.

Governor

State Railway of Thailand

Krungkasem Road

Pathumwan

Bangkok 10330

Thailand

Dear Governor,

We, China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation, is a large-scale state-owned enterprise which specializes in railways products manufacturing and the civil engineering projects both in China and abroad. We have exported various locomotive and rolling stock to other countries in past ten years and LORIC Import & Export Corp., Ltd, our subsidiary company mainly dealing with the import and export business, has submitted the proposal and discussed it with you in past three years.

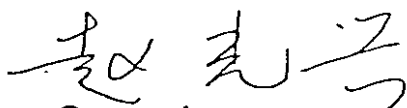
It's our pleasure to know that SRT has a plan to executing the following projects:

- (1) Track Doubling Project in the Eastern Seaboard Area
(Lamchabang-Sriracha-Chachooengsao)
- (2) Lat Krabang Inland Container Depot 2 Project (LICD 2)
- (3) Procurement of Locomotive and Container Flat Wagons.

Therefore we would like to express our great interest in participating for the above-mentioned projects and proposing to cooperate by G-to-G based on the base of negotiation between SRT and LORICIEC in the past so as to further strengthen our economic cooperation and promote friendship for both Thailand and China.

We look forward to your favorable response.

Sincerely Yours



Zhao Guangxing

Vice-President

China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation.

บันทึกข้อหาหรือในการเข้าพบรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
ของคณะสถานทูตจีน และผู้แทนผู้ผลิตรถจักรจากสาธารณรัฐประชาชนจีน
เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547
ณ ห้องรับรองรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้แทนสาธารณรัฐประชาชนจีน

ผู้แทนสถานทูตจีน Mr.Zhang Shi Pirg (Loric)

ผู้แทนบริษัทผู้ผลิตรถจักร Dalian

ผลการหารือ

ผู้แทนจากสถานทูตจีน ได้กล่าวแนะนำ บริษัท Loric ว่าเป็นบริษัทนำเข้า-ส่งออกรถไฟ และเดิมอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กระทรวงรถไฟ ระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีผลงานส่งออกไปยังต่างประเทศ มากกว่า 10 ประเทศ ในสาธารณรัฐประชาชนจีน มีระยะทางทั้งสิ้น 70,000 กิโลเมตร รถไฟวิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 160 กม/ชม มีเส้นทางประมาณ 5,000 กิโลเมตร มีหัวรถจักรกว่า 20,000 หัว และบริษัทฯ ได้ทราบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความประสงค์จะซื้อ รถจักร ดังนั้น จึงขอแนะนำรถจักร จากโรงงานต้าเหลียน ซึ่งเป็นโรงงานที่ดีที่สุดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และเป็นบริษัทลูกของบริษัท Loric โดยจะนำมาขายต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

โรงงานต้าเหลียน เป็นบริษัทที่ผลิต-ออกแบบ-ส่งออก ใหญ่ที่สุดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนใหญ่รถจักรที่ใช้ในจีน ประมาณ 80 เปอร์เซนต์ ทำมาจากโรงงานต้าเหลียน ซึ่งเป็นโรงงานที่มีความชำนาญสูงสุด ผู้แทนสถานทูตจีนมีความมั่นใจว่า จะสามารถดำเนินการตามข้อกำหนด (Spec) ของการรถไฟฯ ที่กำหนดได้

ปัจจุบันรถไฟในสาธารณรัฐประชาชนจีนใช้ความเร็วสูงสุด 240 กม/ชม หากมีการซื้อขายก็จะขอให้อธิบายเปลี่ยนแปลงกับประเทศไทยส่วนหนึ่ง

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่ายินดี ที่ทางบริษัทจีน ได้มีการปรับปรุงพัฒนาคุณภาพของรถจักรใหม่ แต่เท่าที่ทราบมา รถจักรที่ผลิตในบริษัทฯ ไม่สามารถวิ่งได้ยาวนาน และไม่มีความทนทาน ดังนั้น จึงอยากขอหารือว่า จะทำอย่างไรให้มีความสามารถใช้งานวิ่งได้ตลอด 20 ปี ส่วนเรื่องอะไหล่ที่จะต้องใช้นั้น

ขอให้ทางบริษัทฯ เสนอมาด้วย และรถจักรที่จะเสนอขายสามารถดำเนินการตามข้อกำหนด (Spec) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้หรือไม่

ทางผู้แทนบริษัท Loric แจ้งว่า ปัจจุบันมาตรฐานรถจักรของจีนนั้น มีอายุการใช้งานถึง 25 ปี เป็นอย่างน้อย และผลการผลิตใกล้เคียงกับมาตรฐาน ISO /US Standard

ทางโรงงานต้าเหลียน ได้จัดส่งรถจักรไปแล้วหลายประเทศ เช่น ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐไนจีเรีย, ประเทศสาธารณรัฐแทนซาเนีย, ซึ่งมีลักษณะคล้ายของไทย และนอกจากนั้น ยังส่งไปยังประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมพม่า, ประเทศมาเลเซีย, ประเทศสาธารณรัฐอิสลามอินโดนีเซีย, ประเทศสาธารณรัฐอิรัก และมีความมั่นใจว่า จะสามารถดำเนินการตามข้อกำหนด (Spec) ของการรถไฟฯ ได้แน่นอน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่าถ้าทางโรงงานของจีนสามารถผลิตรถจักรที่ดี มีคุณภาพ ราคาเหมาะสม และเป็นไปตามข้อกำหนด (Spec) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ ก็ขอให้หารือกับทางรถไฟฯ โดยตรง

+ ถ้าซื้อรถจักรมาใช้แล้วไม่สามารถใช้งานได้ ก็ไม่เกิดประโยชน์ และก่อให้เกิดภาระต่อการรถไฟฯ ในอนาคต แต่ถ้าทางโรงงานของจีนสามารถทำได้ตามข้อกำหนดและเงื่อนไข ทางกระทรวงคมนาคม ก็ยินดีให้การสนับสนุน

+ รถไฟที่ทางโรงงานของจีน ส่งให้การรถไฟฯ มาเลเซีย จำนวน 4 หัว และสามารถใช้งานได้เพียง 2 หัว ทางจีนมีความคิดเห็นอย่างไร

ผู้แทนบริษัท Loric กล่าวว่า รถจักรที่ได้เคยส่งไปให้รถไฟมาเลเซีย ในปี 2000 จำนวน 6 หัว และทางรถไฟมาเลเซียไม่ได้ใช้งานนานจนปี 2003 ทำให้อุปกรณ์ต่าง ๆ ไม่สามารถทำงานได้ ดังนั้นทางบริษัทฯ จึงส่งช่างไปซ่อม และสามารถทำงานได้ จนเป็นที่ยอมรับจากประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้มีแผนที่จะส่งรถจักรอีก 20 หัว ในปีนี้ และปีหน้า

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ ผวก.รฟท. ไปหารือกับผู้แทนบริษัท Loric ในเรื่องข้อกำหนดทางเทคนิค ว่าจะสามารถใช้ได้ตามมาตรฐานและข้อกำหนดของการรถไฟฯ ที่กำหนดไว้ และมีอายุการใช้งานยาวนาน ไม่เป็นภาระต่อการรถไฟฯ ในอนาคตต่อไป และหากการรถไฟฯ เสนอยืนยัน ทางกระทรวงคมนาคมก็จะไปเยี่ยมชมดูงานของบริษัทฯ ต่อไป

中国北方机车车辆工业集团公司

CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE AND ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION

No.11 Yangfangdian Road, Beijing 100038

Tel: 86(10)51862377

Fax: 86(10)63986770

July 12, 2004

To: Mr. Chitsanti Dhanasobhon Ph. D.

Governor

State Railway of Thailand

Bangkok 10330

THAILAND

Dear Sir,

We, China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation, is a large-scale state-owned enterprise which specializes in railways products manufacturing and the civil engineering projects both in China and abroad. We have exported various locomotive and rolling stock to other countries in past ten years.

It's our pleasure to know that SRT held a meeting to ask us executing the following projects:

- (1) Procurement of 20 units Locomotive.
- (2) Track Doubling Project in the Eastern Seaboard Area.
(Lamchabang-Sriracha-Chachooengsao)
- (3) Lat Krabang Inland Container Depot 2 Project (LICD 2)

Therefore we would like to express our great interest in executing for the above-mentioned projects and proposing to enter into a Memorandum of Understanding (MOU) by the method of 100% Counter Trade on a G-to-G basis, i.e. The China parties propose to purchase rubber (90% of the contract prices of 3 projects) and longan (10% of the contract prices of 3 projects) from Thailand. The Thai parties and the China parties may proceed to conclude separate purchase contract for the Counter Trade of the products and it will enter into force at same time and be performed by each party separately. The negotiations in details will be carry out after the representatives of both parties have enter into the MOU.

Sincerely Yours

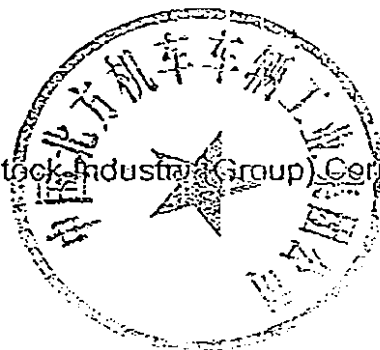


Zhao Guangxing

Vice-President

China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation.

c.c. Hon. Mr. Suriya Jungrunreangkit
Minister of Transport
Ministry of transport



ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๔/ว(ล)๐๒๔๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๓๑ สิงหาคม ๒๕๔๗

เรื่อง รายงานผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี
(พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ)

① เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๒๐๔.๓/๓๖๖๑
ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๔๗

ด้วยกระทรวงพาณิชย์ได้เสนอรายงานผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของ
รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) ระหว่างวันที่ ๑๔ - ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๗ มาเพื่อ
คณะรัฐมนตรีทราบ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๔๗ ลงมติรับทราบ
ผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ)
และมอบให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป ตามที่รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก
ชวลิตฯ) เสนอ

⑤ เรียน รมช.ก.

โปรดแจ้งแผนการต่อไป ④ เรียน รมว.ก.

จึงเรียนยืนยันมา

โปรดแจ้งจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

③ สำนักรับชม พล.อ. รฟท.

เพื่อไปตรวจพบ และดำเนินการตาม ②

๒๕๔๗

๒๕๔๗ ๑๐/๐๘/๔๗

(นายสุรชัย ภูประเสริฐ)

(นายอดิศักดิ์ ภู่วราวุฒินิช)

รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เจ้าหน้าที่กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

② เรียน สป.ค. (ดพ.)

ให้ รฟท. พิจารณาดำเนินการ

สำนักบริหารการประชุมคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๒๖ - ๗

โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๖๔

④ ดำเนินการถูกต้องแล้ว พล.ท.

(นายอนุสรณ์ นาคาศัย)

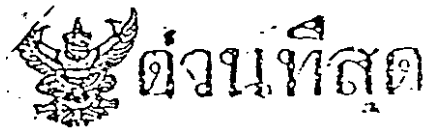
จร.ค.

6 ก.ย. 2547

(นางภาวณา ภะระศิลปิน)

หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป ๑๐ ก.ย. ๔๗

๑๐๙ 3๔ ๗๕ - ๑๕ ๐๗ ๑๗



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักเลขาธิการรองนายกรัฐมนตรี

โทร. 02-629-9406

ที่ วันที่ 16 สิงหาคม 2547

เรื่อง รายงานผลการเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

กราบเรียน ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี

ความเห็น/คำสั่ง

ตามที่ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีได้มอบหมายให้กระผมนำคณะผู้แทนไทย (รายชื่อตั้งเอกสารแนบ 1) เดินทางไปเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนและเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีนว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจ (Joint Committee on Trade Investment and Economic Cooperation : JC) ณ กรุงปักกิ่งระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2547 และในโอกาสนี้กระผมได้นำคณะเยือนนครเฉิงตู ในวันที่ 17 กรกฎาคม 2547 ตามคำเชิญของรัฐบาลจีน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ ร่วมเดินทางไปด้วย นั้น

กระผม ขอกราบเรียนสรุปผลการเดินทางไปเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนี้ (รายละเอียดตามเอกสารแนบ 2)

1. นายกรัฐมนตรีจีนได้กล่าวขอบคุณนายกรัฐมนตรีไทยในการยอมรับจีนเป็นเศรษฐกิจระบบตลาด และได้กล่าวชี้แจงถึงภาพรวมเศรษฐกิจของจีนที่มีอัตราการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้จีนต้องดำเนินมาตรการเพื่อลดความร้อนแรงของเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามจีนยินดีให้ความร่วมมือด้านต่าง ๆ กับไทยอย่างใกล้ชิด

2. การประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีนฯ ที่กระผมกับรองนายกรัฐมนตรีจีน (มาตาม อุ๋ อี้) เป็นประธานร่วมครั้งนี้ เป็นการประชุมที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นการประชุมในระดับรองนายกรัฐมนตรีของทั้งสองฝ่ายเป็นครั้งแรก และครั้งต่อไปจะจัดขึ้นที่ประเทศไทย ในการประชุมครั้งนี้ ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะมีความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ดังนี้

2.1 ความร่วมมือทางด้านการค้า

(1) กำหนดเป้าหมายการค้าระหว่างกันในปี 2553 ไว้ที่มูลค่า 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

(2) เห็นชอบให้จัดตั้งคณะอนุกรรมการร่วมด้านการค้าและการลงทุน เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดการเปิดเสรีระหว่างกันภายใต้กรอบ

อาเซียน-จีน รวมทั้งการขยายความร่วมมือทางการค้าและการลงทุน ตลอดจนการจัดปัญหาอุปสรรคทางการค้าระหว่างกันให้หมดไป

(3) ไทยยินดีสนับสนุนและเข้าร่วมงาน China-ASEAN Expo ที่นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี ในระหว่างวันที่ 3-6 พฤศจิกายน 2547

(4) ให้กระทรวงพาณิชย์ของทั้งสองฝ่ายไปหารือเรื่องการแลกเปลี่ยนสินค้าลำไยอบแห้งของไทยกับสินค้าข้าวของจีน

2.2 ความร่วมมือทางการลงทุน

(1) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะให้มีการแลกเปลี่ยนการลงทุนระหว่างกัน เช่น โครงการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราในไทย การลงทุนร่วมกันในอุตสาหกรรมผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า ยานยนต์ จักรยานยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่ และเครื่องคอมพิวเตอร์

(2) จีนขอให้ไทยสนับสนุนการลงทุนของจีนอย่างต่อเนื่องในโครงการจัดซื้อเครื่องตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า โครงการก่อสร้างโรงงานยาสูบที่เชียงใหม่ โครงการจัดซื้อหัวรถจักรและหัวรถไฟ โครงการผลิตแร่โปแตช และโครงการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมของไทย

2.3 ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

(1) กำหนดเป้าหมายเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างกันในปี 2553 เป็น 4 ล้านคน

(2) เห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการท่องเที่ยว เพื่อกำหนดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการท่องเที่ยวระหว่างกัน

2.4 ความร่วมมือด้านการเกษตร

(1) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านเทคนิค เพื่อขจัดปัญหาอุปสรรคทางการค้าสินค้าผักและผลไม้

(2) ตกลงให้มีการแลกเปลี่ยนและส่งเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคการตรวจสอบและกักกันโรคและแมลงไปประจำในประเทศของอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก รวมทั้งจะให้มีช่องทางพิเศษ (Express Lane) ณ จุดนำเข้าเพื่อให้สินค้าเกษตรผ่านพิธีการรวดเร็วขึ้น โดยในลำดับแรกกำหนดให้มีที่มหานครเทียนจิน ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และนครกว่างโจว

2.5 ความร่วมมือวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

ทั้งสองฝ่ายจะได้มีความร่วมมือกันในการวางแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน เพื่อเสริมสร้างและกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในด้านต่างๆ ได้ครบวงจร

3. ความเห็นและข้อเสนอแนะ

3.1 จีนมีท่าทีให้ความสำคัญกับคณะกรรมการร่วมฯ นี้มาก และได้แสดงความพร้อมที่จะร่วมมือกับไทยในการขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ โดยได้เห็นชอบร่วมกันที่จะจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านต่าง ๆ ขึ้นภายใต้คณะกรรมการร่วมระหว่างไทย-จีนฯ

3.2 เพื่อให้มีการดำเนินการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับจีนบรรลุผลตามที่ได้ตกลงไว้กับจีนได้อย่างเป็นรูปธรรม เห็นควรมอบหมายหน่วยงานดำเนินการ ดังนี้

3.2.1 กระทรวงพาณิชย์

- ประสานงานในการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการค้าและการลงทุน
- เป็นหน่วยกลางในการประสานการทำงานของคณะกรรมการร่วมทุกคณะ
- กำหนดและดำเนินกลยุทธ์และมาตรการความร่วมมือทางการค้ากับจีน เพื่อเร่งรัดขยายการค้าให้บรรลุเป้าหมายการค้าที่ตกลงกันได้
- ดำเนินการประสานงานให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าลำไยอบแห้งของไทยกับสินค้าอาวุธของจีน

3.2.2 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- รายงานผลการดำเนินงานคณะอนุกรรมการร่วมเทคนิคให้กระทรวงพาณิชย์ทราบอย่างต่อเนื่อง
- ประสานและดำเนินการให้จีนจัดส่งเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคมาตรวจสอบสินค้าผักและผลไม้ที่ไทย เพื่อไม่ต้องมีการตรวจสอบผักผลไม้ไทยที่ด่านนำเข้าในจีนอีกครั้ง รวมทั้งการให้จีนเปิดช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าผักและผลไม้ ณ จุดนำเข้าของจีน ตามที่ตกลงกันได้

3.2.3 กระทรวงอุตสาหกรรม

- พิจารณาให้ความร่วมมือกับในโครงการที่จีนลงทุนในไทย
- เร่งรัดให้เกิดความร่วมมือด้านการลงทุนระหว่างไทยกับจีนในอุตสาหกรรมผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา เครื่องใช้ไฟฟ้า ยานยนต์ จักรยานยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่ และเครื่องคอมพิวเตอร์

3.2.4 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

- ให้จัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการท่องเที่ยว และรายงานผลการดำเนินงานให้กระทรวงพาณิชย์ทราบอย่างต่อเนื่อง
- กำหนดและดำเนินกลยุทธ์และมาตรการความร่วมมือทางการท่องเที่ยวไทย-จีน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างกัน ตามที่ตกลงกันได้

3.2.5 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ให้เร่งรัดฝ่ายจีนเพื่อร่วมกันจัดทำแผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน เพื่อใช้เป็นแนวทางขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหากเห็นชอบ โปรดกรุณาสั่งออกคณะรัฐมนตรีเพื่อให้ความเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตาม 3.2 ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

พลเอก

(ชวลิต ยงใจยุทธ)

รองนายกรัฐมนตรี

รายชื่อคณะผู้แทนไทยที่เดินทางไปเยือนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
ระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2547

ภาครัฐ

1. พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ	รองนายกรัฐมนตรี	หัวหน้าคณะผู้แทนไทย
2. นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	
3. นายสมศักดิ์ เทพสุทิน	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	
4. นายพินิจ จารุสมบัติ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	
5. นายสนธยา คุณปลื้ม	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา	
6. นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์	
7. นายสมพล เกียรติไพบูลย์	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	
8. นายไพศาล พิษมณฑล	ที่ปรึกษารองนายกรัฐมนตรี	
9. นายวีระชัย วีระเมธีกุล	กรรมการผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงการคลัง	
10. นายสุรัช คณิศร์กระพรวณ	สมาชิกวุฒิสภา	
11. นายนิวัฒน์ พันธุ์	สมาชิกวุฒิสภา	
12. พ.ต.ท. ชงยุทธ สารสมบัติ	ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี	
13. นายสมพงษ์ วนาภา	เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	
14. นายบรรจบ พวงราช	รองปลัดกระทรวงพาณิชย์	
15. พลเอกวิชิต ขาทิพย์	ที่ปรึกษากองทัพบก	
16. นายจุลพงษ์ โนนศรีชัย	เอกอัครราชทูตไทยประจำประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	
17. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ	ที่ปรึกษาคำนวณนโยบายและแผนงาน สำนักงาน คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	

ภาคเอกชน

18. ดร.อาชว์ เตาลานนท์	ประธานสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
19. นายประพัฒน์ โพธิ์วรคุณ	ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
20. นายธนกร เสรีบุรี	ประธานสภาธุรกิจไทย-จีน

ผลการเดินทางเยือนจีนของรองนายกรัฐมนตรี(พลเอกชวลิต ยงใจยุทธ)และคณะ

ระหว่างวันที่ 14-17 กรกฎาคม 2547

ณ กรุงปักกิ่งและนครเฉิงตู

การเดินทางเยือนกรุงปักกิ่ง

1. การเข้าเยี่ยมคารวะนายกรัฐมนตรีของจีน ฯพณฯ นายเวิน เจีย เป่า (H.E. Mr. Wen Jiabao)

1.1 นายกรัฐมนตรีจีนได้ขอบคุณที่ไทยให้การสนับสนุนให้องค์การอนามัยโลก (WHO) พิจารณาถอนปักกิ่งออกจากการเป็นเขตที่มีการแพร่ติดต่อโรคซาร์สในชุมชน และยังได้แสดงความขอบคุณที่ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรีประกาศที่เมืองชิงเต่าในการให้การยอมรับสถานการณ์เป็นเศรษฐกิจระบบตลาด (Full Market Economy) ของจีน รวมทั้งชื่นชมในการเป็นผู้ริเริ่มโครงการพัฒนาใหม่ๆ ในไทย

1.2 นายกรัฐมนตรีจีนเห็นว่าการประชุมคณะกรรมการร่วมฯ ไทย-จีนครั้งนี้ เป็นการประชุมที่สำคัญในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและมุ่งแก้ไขปัญหอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างสองประเทศ เพื่อให้ประชาชนของทั้งสอง ประเทศได้รับประโยชน์สูงสุด

1.3 นายกรัฐมนตรีจีนได้กล่าวถึงภาพรวมเศรษฐกิจของจีนที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจมาตั้งแต่ปี 2522 โดยปี 2546 มีการขยายตัว (GDP) ร้อยละ 9.1 และในครึ่งปีแรกของปี 2547 ขยายตัวร้อยละ 9.7 ในขณะที่รายได้ประชากรต่อคนยังอยู่ในระดับต่ำ จีนจึงได้ดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อลดความร้อนแรงของเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการกระจายรายได้ไปสู่ชนบท โดยเฉพาะการชะลอการลงทุนในด้านอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชนบท การลดภาษีให้เกษตรกร เป็นต้น

1.4 จีนเห็นว่าไทยเป็นทั้งประเทศเพื่อนบ้านและหุ้นส่วนทางการค้า ที่มีความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจที่ราบรื่นมานาน และเห็นว่าการลดภาษีนำเข้าผักและผลไม้ระหว่างกัน ทำให้การค้าระหว่างกันขยายตัวมีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการเร่งรัดการขยายการค้า จะมอบให้กระทรวงพาณิชย์จีนและกระทรวงควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคของจีน(AQSIQ) กำหนดมาตรการเร่งรัดการขยายการค้าสินค้าผักและผลไม้ต่อไป

1.5 จีนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้านพลังงาน ซึ่งจีนเป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบถึงปีละ 90 ล้านตันและน้ำมันสำเร็จรูปปีละ 20 ล้านตัน จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการในการพัฒนาด้านพลังงาน 3 ประการ คือ 1) การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติให้ได้ประโยชน์สูงสุด เช่น การใช้พลังงานใหม่จากก๊าซมีเทน 2) การประหยัดพลังงาน 3) การกระชับความร่วมมือด้านพลังงานกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะกับประเทศไทยที่มี โครงการใช้พลังงานชีวภาพเป็นพลังงานทดแทน

1.6 สำหรับท่าทีของจีนเกี่ยวกับโครงการ Land Bridge ได้รับทราบว่าฝ่ายจีนได้มอบหมายให้คณะกรรมการวางแผนแห่งชาติและกระทรวงพาณิชย์พิจารณา โดย ฯพณฯ นายเวิน เจียเป่า

กล่าวว่า จีนให้ความสำคัญและจะพิจารณาโครงการดังกล่าวโดยละเอียดรอบคอบ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัย

1.7 จีนเห็นว่าโครงการพัฒนาชนบทของไทยเป็นนโยบายที่ถูกต้อง ในโอกาสนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้เรียนให้นายกรัฐมนตรีของจีนทราบว่า ไทยมุ่งเน้นการพัฒนาชนบทเพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในชนบทให้ดีขึ้น โดยจะดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงการแก้ปัญหาประชาชนโดยประชาชน (SML) ในชนบท ทั้งนี้จะใช้เงินทุนดำเนินโครงการจาก 3 แหล่ง ได้แก่ 1) เงินงบประมาณ 2) ตลาดหลักทรัพย์ 3) การแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization)

1.8 จีนให้ความสำคัญกับความร่วมมือในภูมิภาคอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะในกรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรอบความร่วมมือของประเทศในเอเชีย (Asian Cooperation Dialogue :ACD) อาเซียน+1 อาเซียน+3 เนื่องจากเห็นว่า ความร่วมมือในภูมิภาคมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน

2. การประชุมเต็มคณะ (Plenary Meeting) ของคณะกรรมการร่วมไทย-จีน ว่าด้วยการค้าการลงทุนและความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ครั้งที่ 1 โดยกระผมเป็นหัวหน้าคณะฝ่ายไทย และรองนายกรัฐมนตรีจีน (Madam Wu Yi) เป็นหัวหน้าคณะฝ่ายจีน สรุปผลการประชุมดังนี้

2.1 ทั้งสองฝ่ายเห็นว่า การประชุมครั้งนี้มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะเป็นครั้งแรกที่มีการประชุมไทย-จีนในระดับรองนายกรัฐมนตรี และจะเป็นพื้นฐานในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทย-จีนให้เป็นประโยชน์อย่างกว้างขวาง จึงควรใช้การประชุมนี้เป็นกลไกและสร้างโอกาสในการแสวงหาความร่วมมือด้านอื่นด้วย

2.2 ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะมีความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด ตามรายละเอียดในการสรุปบันทึกการประชุม (Summary Record) ดังเอกสารแนบ 3 ซึ่งมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

(1) ความร่วมมือทางการค้า

- จีนใช้กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน เป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการผลักดันการค้าของจีน และเนื่องจากไทยเป็นประเทศที่มีบทบาทนำในการเจรจาข้อตกลงดังกล่าว จีนจึงขอความร่วมมือจากไทยในการโน้มน้าวประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นร่วมกันเร่งรัดการเจรจาให้บรรลุผลก่อนการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีนในเดือนพฤศจิกายน 2547 และหลังจากนั้นจีนจะได้หารือกับไทยเร่งรัดการลดภาษีให้เร็วขึ้นภายใต้กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีนต่อไป

- ทั้งสองฝ่ายเห็นว่า การเร่งลดภาษีศักรและผลไม่ระหว่างกันภายใต้กรอบข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน มีส่วนช่วยให้การค้าของไทยและจีนขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ทั้ง

นี้การค้ารวมระหว่างไทย-จีนในปี 2546 มีมูลค่าประมาณ 12,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่า จะขยายตัวในอัตราสูงขึ้นจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน จึงได้กำหนดเป้าหมายการค้า ระหว่างกันในปี 2553 ไว้ที่มูลค่า 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบให้จัดตั้งคณะ อนุกรรมการร่วมด้านการค้าและการลงทุนขึ้น เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดการเปิดเสรี ระหว่างกันภายใต้กรอบอาเซียน-จีนรวมทั้งขจัดปัญหาอุปสรรคทางการค้าให้หมดไป

- ไทยยินดีให้การสนับสนุนและเข้าร่วมงาน China-ASEAN Expo 2004 ที่ นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกวางสี ระหว่างวันที่ 3-6 พฤศจิกายน 2547 เพื่อเป็นการแสดงถึง ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในภูมิภาคเอเชียอีกด้วย

- การแลกเปลี่ยนสินค้าค้าขายของไทยกับสินค้าของจีน ขอให้กระทรวง พาณิชย์ของทั้งสองฝ่ายนำไปหารือโดยเร็วต่อไป

(2) ความร่วมมือด้านการลงทุน

- ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบการแลกเปลี่ยนการลงทุนระหว่างกัน โดยไทยเสนอ ให้จีนเข้ามาลงทุนในโครงการต่าง ๆ เช่น ผลิตภัณฑ์ยางพารา ส่วนจีนเสนอให้ไทยเข้าไปลง ทุนเพิ่มในภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน นอกจากนี้ ยัง คกลงที่จะเสริมสร้างความร่วมมือด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า ยาน ขนค้ รถจักรยานยนต์ ชิ้นส่วนและอะไหล่ และเครื่องคอมพิวเตอร์ ทั้งนี้ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะแลก เปลี่ยนโครงการการลงทุนที่มีความเป็นไปได้ในช่วงการจัดงานแสดงสินค้า China-ASEAN Expo 2004 ในเดือนพฤศจิกายน 2547 ที่นครหนานหนิง

- จีนได้ขอให้ไทยให้การสนับสนุนการลงทุนโครงการของจีน ได้แก่ โครงการ จัดซื้อเครื่องตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า โครงการก่อสร้างโรงงานยาสูบที่เชียงใหม่ โครงการจัดซื้อหัวรถจักรและหัวรถไฟ โครงการร่วมลงทุนผลิตโปแตชในภาคตะวันออกเฉียง เหนือของไทย ทั้งนี้ จะได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องผลักดันการดำเนินโครงการไปเพื่อให้ บรรลุผลตามเป้าหมายโดยเร็ว และขอให้สนับสนุนการลงทุนในการนิคมอุตสาหกรรมของไทยที่มี มูลค่าการลงทุนประมาณ 118 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อีกด้วย

(3) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

- ทั้งสองฝ่ายได้กำหนดเป้าหมายเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างกัน เป็น 4 ล้านคนในปี 2553

- ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้จัดตั้งคณะอนุกรรมการร่วมด้านการท่องเที่ยวขึ้น เพื่อ มาตรการส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมท่องเที่ยวระหว่างกัน เช่น การสร้างเครือข่าย การเชื่อม

โยงเส้นทางคมนาคม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และจะเน้นการแก้ไขปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ
(Zero-Dollar Tour)

(4) ความร่วมมือด้านการเกษตร

(4.1) ความร่วมมือด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช

- ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านเทคนิค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าสินค้าผักและผลไม้ อาทิ ปัญหาด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ในสินค้าผลไม้รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านโรคและแมลง โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ลงนามในบันทึกการจัดตั้งร่วมกับกระทรวงควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคของจีน (AQSIQ) ในวันที่ 15 กรกฎาคม 2547 ซึ่งจะมีการประชุมครั้งแรกที่ประเทศไทยในเดือนกันยายน 2547

- ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้มีการจัดทำพิธีสารรายสินค้าของสินค้าเกษตร ซึ่งกำลังจะขยายไปถึงการทำพิธีสารการส่งออกมังคุด ลำไย ลิ้นจี่ เป็นการเพิ่มเติมจากทุเรียนและมะม่วงที่ได้มีการหารือมาก่อนหน้านี้แล้ว ทั้งนี้ฝ่ายจีนแจ้งว่าพร้อมจะช่วยอำนวยความสะดวกในการนำเข้าลำไยจากไทยทั้งในรูปแบบลำไยสดและลำไยอบแห้ง โดยลำไยของไทยจะต้องมีคุณภาพและไม่มีสารตกค้าง

- ทั้งสองฝ่ายตกลงให้มีการแลกเปลี่ยนและส่งเจ้าหน้าที่ด้านเทคนิคการตรวจสอบและกักกันโรคและแมลงไปประจำในประเทศของอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อตรวจสอบสินค้าก่อนการส่งออก นอกจากนี้ จะให้สินค้าเกษตรของทั้งสองฝ่ายผ่านในช่องทางพิเศษ (Express Lane) ณ จุดนำเข้าอย่างรวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะ ณ จุดนำเข้าของจีนที่ เทียนจิน ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และกว่างโจว

(4.2) ความร่วมมือทางการเกษตรระหว่างกระทรวงเกษตรของจีนและไทย จะมีความร่วมมือระหว่างกันอย่างใกล้ชิดมากขึ้นในกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การวิจัยร่วมทางเกษตร การพัฒนาบุคลากรทางการเกษตร การแลกเปลี่ยนการเยือนของนักวิชาการ โดยเรื่องที่ฝ่ายไทยให้ความสนใจมากเป็นพิเศษคือ เทคโนโลยีชีวภาพทางการเกษตร และการเกษตรอินทรีย์

(5) ความร่วมมือด้านการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

ฝ่ายไทยเสนอให้มีการร่างกรอบยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-จีน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกระชับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจให้ใกล้ชิดกันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การค้าและการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และพลังงาน ฯลฯ ฝ่ายจีนยินดีรับข้อเสนอของฝ่ายไทย

(6) ทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะให้มีการประชุมคณะกรรมการร่วม ฯ ครั้งต่อไปในประเทศไทย โดยจะหารือกำหนดเวลาและสถานที่ต่อไป

3. การหารือกับพลเอกฉาว กังชวน (Cao Gangchuan) รองประธานคณะกรรมการอาหารแห่งพรรคคอมมิวนิสต์จีน / มนตรีแห่งรัฐ (เทียบเท่ารองนายกรัฐมนตรี) / รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมจีน

- ฝ่ายไทยแจ้งให้จีนทราบว่า การเดินทางครั้งนี้ เป็นการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างไทยและจีนให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเป็นการเฉลิมฉลองความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างไทยและจีนที่ครบรอบ 30 ปี จึงขอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหมจีนให้การสนับสนุนในทุกเรื่องที่ฝ่ายไทยเสนอต่อรัฐบาลจีนและขอความร่วมมือในการฝึกอบรมทางด้านการทหารแก่นักเรียนนายร้อยของไทย

- ฝ่ายจีนได้แสดงความขอบคุณที่ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นในคราวที่ไปเยือนไทยและรู้สึกปลาบปลื้มยินดีที่ได้มีโอกาสเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ จีนเห็นว่า ไทยกับจีนมีความสัมพันธ์ฉันท์ญาติพี่น้อง มีความผูกพันระหว่างกันอย่างใกล้ชิดและมีมิตรภาพยาวนาน รวมทั้งไทยยังเปรียบเสมือนบ้านหลังที่สองของประชาชนจีน จึงทำให้การเดินทางไปมาระหว่างกันตลอดเวลา จีนจึงยินดีให้การสนับสนุนไทยและให้ความร่วมมือในการฝึกอบรมด้านการทหารตามที่เสนอ

4. การหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาของไทยและนายเหอ กวง เว่ย ประธานสำนักงานการบริหารการท่องเที่ยวแห่งชาติจีน (Mr.He Guang Wei, Chairman of China National Tourism Administration)

- ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาทัวร์ศูนย์เหรียญ โดยจะมีการประสานงานและหารือร่วมกันอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ฝ่ายไทยจะได้เสนอข่าวสารด้านการท่องเที่ยวให้ฝ่ายจีนอย่างสม่ำเสมอ

- ทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะให้มีการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อเฉลิมฉลองในโอกาสที่การสถาปนาความสัมพันธ์ทางการทูตระหว่างสองฝ่ายจะครบรอบ 30 ปีในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548 โดยจะได้กำหนดถึงรายละเอียดของกิจกรรมในระดับคณะทำงานของคณะอนุกรรมการร่วมด้านการท่องเที่ยวต่อไป

5. การหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและรัฐมนตรีช่วยคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน (The National Development and Reform Commission (NDRC))

- ทั้งสองฝ่ายจะสนับสนุนให้มีการลงทุนระหว่างกันมากขึ้น เพื่อให้ นักลงทุนไทยไปลงทุนในจีนเพิ่มขึ้น และจีนมาลงทุนในไทยตามโครงการพัฒนาเมืองแร่โปแตส และพัฒนาเขตนิกม

อุตสาหกรรมเชิงชนบท ฝ่ายจีนได้กล่าวถึงนโยบายการมุ่งพัฒนาตะวันตกของจีนว่า เปิดกว้างให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนและร่วมลงทุนในพื้นที่ดังกล่าว โดยดูความเหมาะสมของอุตสาหกรรมและทรัพยากรของพื้นที่

- ทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันที่จะพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า โดยจะตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ฝ่ายไทยได้มอบหมายให้ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม และจีนมอบหมายให้รองอธิบดีกรมอุตสาหกรรม (Mr.Xiong Bilin Deputy Director-General , Department of Industry : NDRC) เป็นผู้ประสานงานร่วมกัน

การเดินทางเยือนนครเฉิงตู

1. การหารือกับผู้ว่าราชการเขตปกครองตนเองเสฉวน ณ นครเฉิงตู (Mr. Zhang Zhongwei)

โดยที่เสฉวนมีชื่อเสียงในการเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม รวมทั้งยังเป็นแหล่งเกษตรกรรม และแหล่งอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ทั้งสองฝ่ายจึงเห็นว่าควรมีความร่วมมือระหว่างกันในด้านที่มีศักยภาพสูง โดยให้มีการจัดตั้งคณะอนุกรรมการไทย-เสฉวน ว่าด้วยเรื่องการเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศให้ขยายตัวยิ่งขึ้น กำหนดจะให้มีการประชุมในเดือนกันยายน 2547 ที่นครเฉิงตู

2. การเยี่ยมชมบริษัทฉางหง ผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าใหญ่ที่สุดในจีน

รองนายกรัฐมนตรีและคณะ ได้เยี่ยมชมโรงงานผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าของบริษัทฉางหง ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารของรัฐบาลมณฑลเสฉวนและเป็นผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าสำหรับตลาดต่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดในจีน เพื่อเป็นการแสวงหาความร่วมมือในการลงทุนร่วมกัน ในการนี้บริษัทฉางหงได้แสดงความประสงค์ที่จะไปลงทุนผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าในไทย ซึ่งจะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าในภูมิภาคอาเซียน

3. การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าผลไม้ไทยที่ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม (นายพินิจ จารุสมบัติ) ได้เป็นประธานในพิธีเปิดงานแสดงสินค้าผลไม้ไทย (เงาะ ทุเรียน มังคุด) ณ ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ ที่นครเฉิงตู ในวันที่ 17 กรกฎาคม 2547 ซึ่งได้รับความสนใจจากประชาชนจีนเป็นอันมาก เป็นการขยายโอกาสของผลไม้ไทยในการเข้าสู่ตลาดจีนตอนกลางและตอนใต้

28 กรกฎาคม 2547

SUMMARY RECORD
OF THE FIRST MEETING OF THE JOINT COMMITTEE
ON TRADE, INVESTMENT AND ECONOMIC COOPERATION
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

The First Meeting of the Joint Committee on Trade, Investment and Economic Cooperation between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "The Joint Committee") was held on 15th July 2004 in Beijing. The Meeting was co-chaired by H.E. General Chavalit Yongchaiyudh, Deputy Prime Minister of the Kingdom of Thailand and H.E. Madam Wu Yi, Vice-Premier of the State Council of the People's Republic of China. During the visit, H.E. General Chavalit Yongchaiyudh paid a courtesy call on H.E. Mr. Wen Jiabao, Premier of the State Council of the People's Republic of China on 15th July 2004.

The lists of the Thai delegation and the Chinese delegation were attached as Annex I and Annex II respectively.

remaining issues, including the sensitive products and TRQ products in order to reach an agreement on trade in goods of ACFTA as soon as possible.

Investment

The two sides recognized the significant increase in two-way investment between the two countries. The Chinese side welcomed Thailand to increase its investment in China, the middle and western regions of China and the old industrial bases in northeastern China in particular. The Thai side welcomed China to invest in Thailand, particularly in rubber products. The two sides agreed to strengthen investment cooperation in the areas of electronic products, automobile and motorcycle and parts as well as construction industry. It is agreed that each side will prepare a list of potential investment projects for the next meeting.

Economic Cooperation Projects

The Thai side, upon the request of the Chinese side, agreed to favorably consider and cooperate on the following projects:

- The export of container inspection systems;
- The export of railway locomotives to the State Railway of Thailand;
- Cigarettes factory project in Chiang Mai;
- Potash mine project in northeastern Thailand.

Economic Cooperation Plan

The Thai side proposed to draft a Strategic Framework for Sino-Thai Economic Cooperation which could serve as a guideline to foster closer economic ties in the areas of infrastructure development, trade and investment, agriculture, industry, tourism, energy, etc. The Chinese side welcomed the proposal of the Thai side.

Tourism Cooperation

Noting the potentials of existing tourism cooperation and increasing exchange of tourists between the two countries, both sides agreed to set the target of exchanging tourists up to 4 million by the year of 2010. To achieve this target, both sides agreed to set up a sub-committee on tourism to jointly promote and facilitate tourism activities in such fields as networking, transportation linkage and human resource development.

China-ASEAN Expo

The Chinese side invited Thailand to send high-ranking delegations to take part in the 1st China-ASEAN Expo, which will take place in Nanning in November 2004. The Thai side agreed to participate and reaffirm its support to this event.

The two sides agreed that the Second Meeting of the Joint Committee

Annex I

The Thai Delegation to the Joint Committee

Leader	H.E. Gen. Chavalit Yongchaiyudh Deputy Prime Minister
Members	H.E. Mr. Somkid Jatusripitak Minister of Finance H.E. Mr. Somsak Thepsutin Minister of Agriculture and Cooperatives H.E. Mr. Pinit Jarusombat Minister of Industry H.E. Mr. Sontaya Kunplome Minister of Tourism and Sports H.E. Mr. Pongsak Ruktapongpisal Deputy Minister of Commerce Mr. Virāchai Virameteekul Vice Minister for Ministry of Finance H.E. Mr. Jullapong Nonsrichai Ambassador of Thailand to China Prof. Dr. Yongyuth Sarasombath Permanent Secretary, Office of the Prime Minister's Office Mr. Sompong Wanapa Secretary-General, Office of the Board of Investment Mr. Sompol Kiatphaibool Advisor to Finance Minister Mr. Dhanin Chearavanont Advisor to Finance Minister Mr. Ajva Taulananda Chairman, Board of Trade of Thailand and Thai Chamber of Commerce Mr. Thanakorn Seriburi Chairman, Thailand-China Business Council Mr. Smarn Ophaswongse Advisor, Thailand-China Business Council



中国北方机车车辆工业集团公司

CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE ROLLING STOCK AND INDUSTRY GROUP CORPORATION

สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 6

Mr. Chisanti Dhanasobhon Ph. D.
Governor
State Railway of Thailand
Krungkasem Road
Patuwan, Bangkok 10330
THAILAND

July 30, 2004

Dear Mr. Dhanasobhon,

To strengthen and develop the friendship and economic cooperation between Thailand and China, with regard "the Minister of Transport has a policy that the State Railway of Thailand (hereafter refer as SRT) shall carry out the procurement of New Diesel Electric AC-DC Locomotive from the People's Republic of China by the method of 100% Counter Trade on a Government to Government (G-to-G) basis" by China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation. (hereafter refer as CNR) which is a state owned company and supported by government of China, it's our pleasure to submit our quotation as follows:

1. The scope of supply

1.1 Locomotive

1.1.1 Quantity:

7-20 units

1.1.2 Specification:

As per our technical proposal.

2. Price

2.1 Locomotive: CIF Liner Terms Laem Chabang, Thailand

Unit Price: USD2,180,000.00 (US Dollar two million one hundred and eighty thousand only)

地址: 北京市海淀区羊坊店路 11 号

邮编: 100038

电话: 86 (10) 51862377, 51862379

传真: 86 (10) 63986770

电子邮件: locdiec@cnrgc.com.cn

No.11 Yangfangdian Road

Haidian District, Beijing 100038 China

Tel. 86 (10) 51862377, 51862379

Fax: 86 (10) 63986770

E-mail: locdiec@cnrgc.com.cn

3. Delivery:

3.1 Locomotive

Within 15 months after receiving the down payment and L/C.

4. Term of payment

4.1 Down-payment to be 15% of the Contract Price shall be paid to CNR within 15 days after signature of the respective Purchase/Sale Contract by T/T.

4.2 SRT shall open, in favor of CNR, a irrevocable L/C in US Dollar allowing part-shipment, covering 85% of the Contract price, within 60 (sixty) days after signature of the respective Purchase/Sale Contract, payable as follows:

Document to be presented under the letter of Credit are:

- Signed Commercial invoice
- Packing list
- Full set of clean on board ocean bill of lading, issued to the order of SRT
- Insurance policy, covering 110% of the Contract price.

5. Counter-trade Obligation

CNR will undertake a 100% counter-trade obligation under the Purchase/Sale Contract of Locomotive executed on the basis of this offer. The counter-trade value will be completed within Two (2) years after the Purchase/Sale Contract of Locomotive comes into effect.

6. Coming into Effect:

The Purchase/Sale Contract of Locomotive will come into effect with the fulfillment of the following condition:

- 6.1 Signature of a Purchase/Sale Contract by SRT and CNR;
- 6.2 The down-payment is received by CNR;
- 6.3 Opening of an operable L/C in line with the provisions under Clause 4 above by SRT through the bank accepted by CNR.

7. Warranty

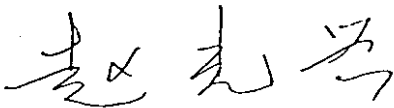
Within 36 months after delivery or 42 months after ex-workshop or operating 400,000 km, to be effective whatever which is earlier.

8. Validity

This offer will be valid until October 31st, 2004

We look forward your response and for any further information, please do not hesitate to contact us. We are ready for negotiation in details for MOU and the technical aspects, for achieving the objectives.

Yours sincerely,



Zhao Guangxing

Vice President

China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group)
Corporation

Tel: +86 10 51862377

Fax: +86 10 63986770

E-mail: lorici@cniro.com.cn





中国北方机车车辆工业集团公司
CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE & ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION

Mr. Chitsanti Dhanasobhon, Ph.D.
Governor,
State Railway of Thailand,
Rongmuang, Pathumwan,
Bangkok 10330

September 20, 2004

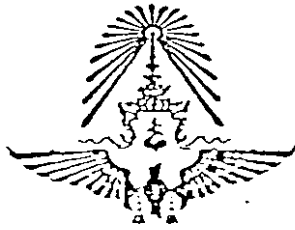
Subject : Technical Proposal for the Construction, Supply and Delivery of Diesel Electric Locomotives

Dear Mr. Dhanasobhon,

With reference to the Technical Proposal for the Construction, Supply and Delivery of Diesel Electric Locomotives, which we submitted to the State Railway of Thailand (SRT) on July 30, 2004, and the SRT's Memorandum No. Chor Gor. 4/, dated September 6, 2004, which provides a report on the SRT's review of the aforementioned Technical Proposal and a comparison report on GEA and our locomotives, we are pleased to inform that, in principle, we have no objection in complying with the SRT's technical requirements. And we are going to provide you with the stated details, later, as such details should be provided in the stage after the Memorandum of Understanding between the two Parties has been signed, when a joint committee can be set up to conclude the relevant details.

Yours sincerely,

Zhao Guangxing
Vice President
China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation



คำสั่งเฉพาะ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ก. 470/7309

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า
จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้จำหน่ายจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการโครงการจัดหารถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) จำนวน 112 คัน และรถจักรดีเซล จำนวน 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของการรถไฟฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ประกอบกับ รายงานผลการเดินทางเยือนจีนของรองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ชวลิต ยงใจยุทธ) และคณะระหว่างวันที่ 14 - 17 กรกฎาคม 2547 ณ กรุงปักกิ่ง และนครเฉิงตู ได้ระบุความร่วมมือด้านการลงทุน โดยจีนขอให้ไทยให้การสนับสนุน โครงการของจีน ได้แก่ โครงการจัดซื้อหัวรถจักรและหัวรถไฟ นอกจากนั้นได้ระบุความร่วมมือทางการค้าให้การ แลกเปลี่ยนสินค้าลำไยอบแห้งของไทยกับสินค้าของจีน โดยขอให้กระทรวงพาณิชย์ของทั้งฝ่ายนำไปหารือโดยเร็วต่อไป และต่อมากระทรวงคมนาคมได้บันทึกท้ายหนังสือของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เลขที่ นร.0504/ว.(ล)12469 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2547 มอบให้การรถไฟฯ พิจารณาดำเนินการที่เกี่ยวข้องนั้น

เพื่อให้การดำเนินการตามโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซล จำนวน 7 คัน ได้ดำเนินการไปด้วย ความเรียบร้อย สอดคล้องกับแนวทางข้างต้น แล้วเสร็จโดยเร็ว และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟฯ จึงเห็นสมควร แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาเจรจาตกลงราคา และร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ประกอบด้วยผู้ดำรง ตำแหน่ง ดังต่อไปนี้.-

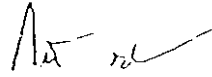
1. นายอนุวงศ์ สุขศรีวงศ์	วญญ.	เป็นประธานกรรมการ
2. นายประจักษ์ มโนธัม	วญญ.	เป็นกรรมการ
3. นายณรงค์ฤทธิ์ ศิวะสาโรช	วอก.	เป็นกรรมการ
4. นายพีระเดช หนูขวัญ	กงผ.	เป็นกรรมการ
5. นายสุธน เจตน์เกษกรณ	กกจ.	เป็นกรรมการและเลขานุการ

ให้คณะกรรมการฯ ดังกล่าวมีภารกิจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้.-

1. เจรจาดตกลงราคากับผู้แทนจำหน่ายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. พิจารณาความเหมาะสมด้านราคาของรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ที่จะจัดซื้อ
3. จัดทำร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ให้พร้อมที่จะลงนามในสัญญาซื้อขาย
4. ดำเนินการด้านอื่น ๆ ตามเห็นสมควรเพื่อให้การจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน นี้ เป็นไป ตามนโยบายของรัฐ
5. ให้ฝ่าย/สำนักงานต่าง ๆ ให้ความร่วมมือกับคณะกรรมการชุดนี้ เพื่อให้การดำเนินงานของ คณะกรรมการฯ เป็นไปด้วยความรวดเร็วเหมาะสม

ให้คณะกรรมการฯ ดังกล่าวดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด และสอดคล้องกับการกิจที่ได้รับมอบหมายจากภาครัฐ แล้วรายงานผลให้การรถไฟฯ ทราบ ต่อไปด้วย
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 8 ธันวาคม 2547



(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)'

ผู้ว่าการรถไฟฯ

สำเนาฉบับนี้ให้ตรวจถูกต้องกับต้นฉบับแล้ว

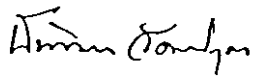
ลงนาม นันทิกา วังปฤดา

(นางสาวนันทิกา วังปฤดา)

ปลค.

สำเนาเรียน ^X อภ., วอภ., วอญ., อทค.

เพื่อโปรดทราบ และโปรดให้ผู้เกี่ยวข้องทราบด้วย



ปลค.

/5 ธ.ค. 2547

หมายเหตุ : ได้รับแจ้งจาก กตอ. เมื่อวันที่ 14 ธ.ค. 47 เวลา 15.30 น.

บันทึกการประชุม

คณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลางในส่วนของอะไหล่รถจักรดีเซลและล้อเลื่อน

ครั้งที่ 16/2547

เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2547

ณ ห้องประชุมฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

17 ธ.ค. 2547

317 S.B. 2547

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายอนุวงศ์	สุขศรีวงศ์	วญญ.	ประธานคณะกรรมการ
2. นายกริช ;	ศฤงชัยธวัช	ญก.	กรรมการ
3. นายดิทธิพงษ์	พรมลา	วอจ.	กรรมการ
4. นายสุระสิงห์	ธนน้อย	กผค.	กรรมการ
5. นายมีชัย	สายสุดใจ	กบด.	กรรมการและเลขานุการ
6. นางพรพรม	เวียงชัย	พ.คอมพิวเตอร์ 8	กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้รับเชิญเข้าร่วมประชุม

1. นายประจักษ์	มโนธัม	วญญ.
2. นายณรงค์ฤทธิ์	ศิweiseาโร	วอจ.
3. นายไพบุลย์	พันธุ์มิตร	ผอช.

เรียน วญญ.

เพื่อโปรดทราบบันทึกการประชุมและโปรดดำเนินการต่อไป

วญญ.
17 ธ.ค. 47

ผู้ไม่เข้าร่วมประชุม

นายพงศ์ชัย	ทองหล่อ	ผงผ.	กรรมการ (ติดตามการ)
------------	---------	------	---------------------

ผู้แทนบริษัทฯ

1. Mr. Liu Ming	General Manager
2. Mr. Chen Dayong	MBA
3. นายกิตติศักดิ์	ทัศนวิวัฒน์

เริ่มประชุมเวลา 9.00 น.

ประธาน แจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า เนื่องจากการรถไฟจะทำการจัดซื้อหัวรถจักรจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งราคาที่บริษัทฯ เสนอขายให้กับการรถไฟราคาหัวละ US\$ 2,180,000.00 จึงขอเรียนเชิญผู้แทนบริษัทฯและผู้เกี่ยวข้องหารือเพื่อต่อรองราคา วงเงินสำหรับการจัดซื้อหัวรถจักรที่การรถไฟได้รับงบประมาณไว้ราคาหัวละ 90,000,000.00 บาท จึงขอให้ตัวแทนบริษัทฯลดราคาลงอีก พร้อมทั้งขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของอุปกรณ์ด้วย

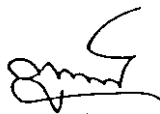
ตัวแทนบริษัทฯ พิจารณาแล้วแจ้งว่า

1. คำวิสัยโดยเฉพาะเหล็กได้เพิ่มสูงขึ้น
2. เปลี่ยนระบบและอุปกรณ์ห้ามล้อจากระบบ JZ 7 brake system ผลิตภัณท์ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นระบบ Wabco 26-L การรุดไฟฯ ใช้การอยู่
3. เปลี่ยน Compressor จาก Type WL 6/9 ผลิตภัณท์ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็น Type 450-4 ผลิตภัณท์ Knörr-Bremse ,Germany
4. เปลี่ยนอุปกรณ์หม้อสูบน้ำมัลลอมอัด จากระบบ Brake Cylinder and Ringging เป็น Brake Unit
5. เปลี่ยนระบบแขวน Traction motor จาก Mose Suspension bearing จาก Plain bearing เป็น Cylindrical bearing

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นบริษัทฯสามารถจะลดราคาลงได้จากที่เสนอไว้ราคาหัวละ US\$ 2,180,000.00 เป็น US\$ 2,100,000.00 เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณที่ได้รับแล้วจะมีราคาใกล้เคียงกับงบประมาณที่ได้รับ

มติที่ประชุม เห็นชอบและให้ใช้ราคากลางในการจัดซื้อหัวรถจักรราคาหัวละ US\$ 2,100,000.00

เลิกประชุมเวลา 10.45 น.



(นายอนุวงศ์ สุขศรีวงศ์)

วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

ประธานคณะกรรมการฯ

ผู้รับรองการประชุม



(นายมีชัย สายสุดใจ)

หัวหน้ากองบัญชีรายได้

กรรมการและเลขานุการ

ผู้จัดบันทึกการประชุม



中国北方机车车辆工业集团公司

CHINA NORTHERN LOCOMOTIVE & ROLLING STOCK INDUSTRY (GROUP) CORPORATION

Mr. Chisanti Dhanasobhon

Dec. 17, 2004

Chairman of Committee
State Railway of Thailand
Patumwan Bangkok 10330
Thailand

Dear Mr. Dhanasobhon,

To strengthen and develop the friendship and economic cooperation between Thailand and China, with regard "the Minister of Transport has a policy that the State Railway of Thailand (hereinafter refer as SRT) shall carry out the procurement of New Diesel Electric AC-DC Locomotive from the People's Republic of China by the method of 100% Counter Trade on a Government to Government (G-to-G) basis" by China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (hereinafter refer as CNR) which is a state owned company and supported by Government of China, we had a meeting with Mr. Anuwong Sooksiwong, the Chairman of Committee on Dec. 17, 2004, it's our pleasure to submit our quotation as follows:

1. The scope of supply

1.1 Locomotive

1.1.1 Quantity

7 units

1.1.2 Technical Specification

As per the technical specification which is agreed by both SRT and CNR after discussing on Dec 16, 2004.

2. Price

CIF Liner Terms Laem Chabang, Thailand

Unit price: USD2,100,000.00 (In words U.S. Dollar two million one hundred thousand only)

3. Delivery:

Within 15 months after receipt of the down payment and L/C by CNR.

4. Terms of Payment

The SRT shall issue an irrevocable sight Letter of Credit (covered

by U.C.P.1993 revision of I.C.C. Publication No.500) in favour of CNR by a bank acceptable by the CNR's bank within 30 (thirty) days from the date of signing of Contract. The L/C shall cover 100% of the Total contract value. The L/C shall be valid in China for negotiation in the manner specified in the third paragraph of this clause from the issuing date of L/C till 45 days after the date of last shipment. The L/C shall mention the Contract Number and that partial shipment is allowed.

L/C shall be available against CNR's draft drawn at sight on the issuing bank for the amount payable to the CNR in the manner as follows:

15% (fifteen percent) of the Total contract price as down payment.

75%(seventy five percent) of the price of the Locomotives shipped against shipment.

10% (ten percent) of the price of the Locomotives shipped after the Acceptance inspection.

Payable as follows:

(1) 15% fifteen percent) of the Total contract price shall be paid against the following documents:

- (a) Signed Commercial Invoice in one original and three copies.
- (b) Performance Security covering 5% (five percent) of the Total contract price
- (c) Dawn-payment Security Against the down Payment covering 15% (fifteen percent) of the Total contract price

(2) 75% (seventy five percent) of the price of the Locomotives shipped shall be paid against the following documents:

- (a) Full set of clean on board Bill of Lading marked freight prepaid and six (6) copies of non-negotiable bill of lading.
- (b) Signed Commercial Invoice in one original and three copies.
- (c) Packing List in one original and three copies.
- (d) Quality and Quantity Certificate issued by the manufacturer.
- (e) Certificate of Origin in one original and two copies
- (f) Original insurance policy or certificate.
- (g) Inspection Certificate as per the Contract.

(3) 10% (ten percent) of the price of the Locomotives shipped shall be paid against the following documents:

- (a) Signed Commercial Invoice in one original and three copies.

- (b) Acceptance certificate issued by the representative of SRT
- (c) Defect Liability Security covering 10% (ten percent) of the value of the Locomotives shipped

5. Counter-purchase Obligation

CNR will undertake a 100% counter-purchase obligation under the Contract executed on the basis of this offer. The counter-purchase value will be completed within 15 months after the Contract of Locomotive comes into effect.

6. Come into Effect

The Contract of Locomotive will come into effect with the fulfillment of the following condition:

6.1 Signature of a Contract by SRT and CNR;

7. Warranty

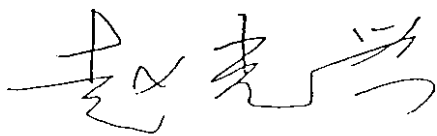
We comply with the Specifications agreed by SRT and CNR on Dec. 16th, 2004.

8. Validity

This offer will be valid until March 31st, 2005.

We look forward your earlier response and for any further information, please do not hesitate to contact us.

Yours Sincerely,



Zhao Guangxing

Vice President

China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (group)
Corporation

中华人民共和国驻泰国大使馆经商参处

The Economic and Commercial Counselor's Office, Embassy of the
People's Republic of China in the Kingdom of Thailand

Tel:662-2457038, 2474506, Fax:2472123

Our Ref. No.: EC/39/02(04)

Mr. Chitsanti Dhahasobhon Ph.D
Governor
State Railway of Thailand
Bangkok 10330
Thailand

Bangkok, Dec. 23, 2004

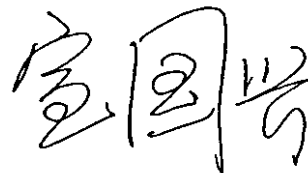
Re: The Ownership of CNR

Dear Dr. Chitsanti,

I am writing to certify that China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) is a large-scale state-owned enterprise in China.

Your concern in its efforts in supplying relevant items to Thailand would be highly appreciated.

Yours truly,



(Xuan Guoxing)

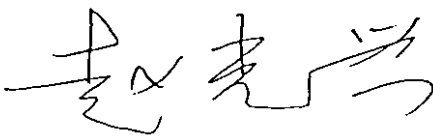
Economic and Commercial Counselor,
Embassy of the P.R. China in Thailand



- (b) Acceptance certificate issued by the representative of SRT
 - (c) Defect Liability Security covering 10% (ten percent) of the value of the Locomotives shipped
5. Counter-purchase Obligation
CNR will undertake a 100% counter-purchase obligation under the Contract executed on the basis of this offer. The counter-purchase value will be completed within 15 months after the Contract of Locomotive comes into effect.
6. Come into Effect
The Contract of Locomotive will come into effect with the fulfillment of the following condition:
6.1 Signature of a Contract by SRT and CNR;
7. Warranty
We comply with the Specifications agreed by SRT and CNR on Dec. 16th, 2004.
8. Validity
This offer will be valid until March 31st, 2005.

We look forward your earlier response and for any further information, please do not hesitate to contact us.

Yours Sincerely,



Zhao Guangxing
Vice President
China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (group)
Corporation



ประกาศกระทรวงพาณิชย์

เรื่อง แนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน

พ.ศ. 2547

ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2541 เห็นชอบให้โครงการจัดซื้อจัดจ้างจากต่างประเทศของทุกกระทรวง ทบวง กรม รวมทั้งรัฐวิสาหกิจที่มีมูลค่าตั้งแต่ 300 ล้านบาท ให้ดำเนินการจัดซื้อโดยมีเงื่อนไขการค้าต่างตอบแทนในอัตราส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าหรือบริการจากต่างประเทศ ยกเว้นโครงการที่ใช้เงินกู้และเงินช่วยเหลือจากสถาบันการเงินระหว่างประเทศ รัฐบาลต่างประเทศ หรือองค์กรของรัฐบาลต่างประเทศที่ให้กู้โดยมีเงื่อนไขผ่อนปรน และจากสถาบันสินเชื่อส่งออก และให้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกำหนดเงื่อนไขการค้าต่างตอบแทนไว้เป็นเงื่อนไขการประมูลให้ชัดเจน ประกอบกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2546 ข้อ 13 กำหนดให้หลักเกณฑ์และวิธีดำเนินการเกี่ยวกับการค้าต่างตอบแทนที่มีอยู่เดิม ยังคงมีผลใช้บังคับจนกว่าคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) จะมิตเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่น นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ (กนศ.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2547 ให้กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานรับผิดชอบ กำกับ ควบคุม และตรวจสอบการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน และพิจารณาโครงการหรือแผนงานที่ขอยกเว้นการค้าต่างตอบแทน รวมทั้งกำหนดแนวทางปฏิบัติในการดำเนินการการค้าต่างตอบแทน กระทรวงพาณิชย์จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ในประกาศนี้

“การค้าต่างตอบแทน” หมายความว่า การค้าที่มีการส่งเสริมให้มีการชำระราคาของสินค้าหรือค่าจ้างบริการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นสินค้าหรือบริการหรือประโยชน์อื่นหรือให้ประโยชน์อื่นใดเป็นการตอบแทน สำหรับการซื้อสินค้าหรือการจ้างบริการโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจที่มีการนำเข้าจากต่างประเทศ

“ส่วนราชการ” หมายความว่า ส่วนราชการตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า รัฐวิสาหกิจตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ

“บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลในเครือเดียวกัน” หมายความว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลในเครือเดียวกันตามประมวลรับฎาการ

“บริษัทการค้าระหว่างประเทศ” หมายความว่า บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย หรือตามกฎหมายต่างประเทศที่มีวัตถุประสงค์ หรือธุรกรรมหลักในการดำเนินการค้าระหว่างประเทศ

“คณะทำงาน” หมายความว่า คณะทำงานการค้าต่างประเทศซึ่งกระทรวงพาณิชย์แต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ตามประกาศนี้

ข้อ 2 เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการของส่วนราชการ หรือผู้มีอำนาจอนุมัติมีมติอนุมัติโครงการที่ต้องมีการลงทุนของรัฐวิสาหกิจ แล้วแต่กรณีแล้ว

(1) ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการที่อยู่ในข่ายต้องดำเนินการการค้าต่างประเทศจะต้องแจ้งชื่อโครงการ วงเงินซื้อหรือจ้างทั้งโครงการ แหล่งเงินที่ใช้ มูลค่าสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้าและ/หรือมูลค่าการจ้างบริการจากต่างประเทศ รายการสินค้าและ/หรือบริการและแหล่งที่ผลิตสินค้าและ/หรือแหล่งนำเข้าสินค้าและ/หรือบริการ รายละเอียดการดำเนินการของโครงการ และระยะเวลาการดำเนินโครงการ ต่อกรมการค้าต่างประเทศ

(2) เมื่อมีการพิจารณางบประมาณประจำปีหรืองบลงทุนประจำปีของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ สำนักงบประมาณและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะต้องแจ้งชื่อโครงการของส่วนราชการที่มีมูลค่าการซื้อขายหรือการจ้างบริการตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไปหรือโครงการของรัฐวิสาหกิจที่มีการลงทุนตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไป โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินซื้อหรือจ้างทั้งโครงการ และระยะเวลาการดำเนินโครงการ ต่อกรมการค้าต่างประเทศ

ข้อ 3 การซื้อหรือการจ้างบริการตามโครงการของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจที่กำหนดแผนการซื้อหรือการจ้างบริการให้มีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ และ/หรือมีการจ้างบริการจากต่างประเทศซึ่งมีมูลค่ารวมของสินค้าที่ซื้อและ/หรือค่าจ้างตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไป ต้องมีการดำเนินการการค้าต่างประเทศเป็นเงื่อนไขสำหรับการซื้อหรือการจ้างบริการดังกล่าวด้วย เว้นแต่เป็นการซื้อหรือการจ้างบริการในกรณีดังต่อไปนี้

(1) การซื้อหรือการจ้างบริการในโครงการที่คณะทำงานเห็นว่ามิใช่ข้อจำกัดทางเศรษฐกิจ หรือมีข้อจำกัดเกี่ยวกับคุณสมบัติและจำนวนผู้เสนอขายสินค้าหรือผู้รับจ้างบริการ หรือมีข้อจำกัดเนื่องจากคุณสมบัติและเทคนิคของสินค้าที่จะซื้อหรือมีการจ้างบริการ ซึ่งหากกำหนดเงื่อนไขให้มีการค้าต่างประเทศแล้วจะไม่สามารถดำเนินการซื้อหรือการจ้างบริการตามแผนการซื้อหรือการจ้างบริการที่กำหนดไว้ได้

(2) การซื้อหรือการจ้างบริการในโครงการที่ใช้เงินช่วยเหลือหรือเงินกู้จากสถาบันการเงินระหว่างประเทศ รัฐบาลต่างประเทศ หรือองค์กรของรัฐบาลต่างประเทศ โดยเงินที่ให้กู้ยืมมีเงื่อนไขผ่อนปรนหรือเป็นเงินกู้จากสถาบันสินเชื่อเพื่อการส่งออกของต่างประเทศ ทั้งนี้ ความหลักเกณฑ์และรายชื่อที่กระทรวงการคลังกำหนด

ข้อ 4 รูปแบบ หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข ให้เป็นไปตามที่กรมการค้าต่างประเทศกำหนด โดยมีอัตราส่วนการค้าต่างประเทศตอบแทนร้อยละห้าสิบของมูลค่าสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้าและ/หรือของมูลค่าการจ้างบริการจากต่างประเทศ หรือมีอัตราส่วนการค้าต่างประเทศตอบแทนตามข้อเสนอของผู้เสนอขายสินค้ากำหนดแต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของมูลค่าสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้าและ/หรือของมูลค่าการจ้างบริการจากต่างประเทศ

ข้อ 5 ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการที่อยู่ในข่ายต้องดำเนินการการค้าต่างประเทศจะต้องกำหนดให้การทำสัญญาการค้าต่างประเทศตอบแทนกับกรมการค้าต่างประเทศ เป็นเงื่อนไขข้อหนึ่งในประกาศเชิญชวนให้เข้าเสนอราคาหรือเสนองานในการซื้อหรือการจ้างบริการของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจสำหรับโครงการนั้น ๆ โดยมีรูปแบบ เงื่อนไข และอัตราส่วนการค้าต่างประเทศตอบแทนตามที่กำหนดตามข้อ 4

ในการเสนอราคาหรือเสนองานตามประกาศเชิญชวนในวรรคหนึ่ง ผู้เสนอราคาหรือผู้เสนองานที่ขึ้นหนังสือขอรับการเข้าทำสัญญาการค้าต่างประเทศตอบแทนตามแบบที่กรมการค้าต่างประเทศกำหนดพร้อมทั้งเอกสารอื่นที่ใช้ประกอบการเสนอราคาหรือเสนองานจะได้รับการพิจารณาให้เป็นผู้เสนอราคาหรือผู้เสนองานที่มีคุณสมบัติครบถ้วน

ข้อ 6 ในกรณีที่ปรากฏว่ามูลค่าที่แท้จริงของสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้าและ/หรือค่าจ้างบริการจากต่างประเทศสำหรับโครงการตามข้อ 5 มีมูลค่ารวมตั้งแต่สามร้อยล้านบาทขึ้นไป ให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาการซื้อหรือการจ้างบริการได้ต่อเมื่อได้รับแจ้งเป็นหนังสือจาก กรมการค้าต่างประเทศ ว่าผู้เสนอราคาหรือผู้เสนองานที่ได้รับการคัดเลือกได้ทำสัญญาการค้าต่างประเทศตอบแทนกับกรมการค้าต่างประเทศแล้ว

แต่ถ้าปรากฏว่ามูลค่าที่แท้จริงของสินค้าที่จะต้องมีการนำเข้าและ/หรือค่าจ้างบริการจากต่างประเทศสำหรับโครงการตามข้อ 5 มีมูลค่ารวมไม่ถึงสามร้อยล้านบาท ให้เงื่อนไขของการทำสัญญาการค้าต่างประเทศตอบแทนที่กำหนดไว้ในประกาศเชิญชวนให้เข้าเสนอราคาหรือเสนองานเป็นอันระงับไป และให้ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจเจ้าของโครงการลงนามในสัญญาการซื้อหรือการจ้างบริการได้ และให้แจ้งให้กรมการค้าต่างประเทศทราบด้วย

ข้อ 7 ในการทำสัญญาการค้าต่างประเทศ ผู้เสนอราคาหรือผู้เสนองานซึ่งได้รับการคัดเลือกจะต้องเข้าเป็นคู่สัญญากับกรมการค้าต่างประเทศ และสามารถมอบหมายให้บริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลในเครือหรือบริษัทการค้าระหว่างประเทศดำเนินการแทนเกี่ยวกับการค้าต่างประเทศทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กรมการค้าต่างประเทศ กำหนด

ในการดำเนินการทำสัญญาตามวรรคหนึ่ง ให้กรมการค้าต่างประเทศ มีอำนาจเจรจาและกำหนดรายการสินค้าซื้อคอบแทนและประเทศผู้รับสินค้า โดยจะพิจารณารายการสินค้าที่รัฐบาลมีนโยบายหรือมาตรการเป็นอันดับแรก กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามของคู่สัญญาหรือผู้ซึ่งได้รับมอบให้ดำเนินการแทน รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีการในการดำเนินการดังกล่าว

ข้อ 8 ในกรณีที่คณะรัฐมนตรีมีมติเกี่ยวกับการค้าต่างประเทศ ให้กรมการค้าต่างประเทศดำเนินการตามมติดังกล่าว

ข้อ 9 ในกรณีที่มีปัญหาหรือข้อโต้แย้งเกี่ยวกับการค้าต่างประเทศ ให้กรมการค้าต่างประเทศเสนอคณะทำงานเพื่อพิจารณาวินิจฉัย

ข้อ 10 การดำเนินการการค้าต่างประเทศที่ได้รับความเห็นชอบหรือมีมติจากคณะกรรมการการค้าต่างประเทศหรือคณะอนุกรรมการการค้าต่างประเทศซึ่งตั้งขึ้นตามคำสั่งของคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจระหว่างประเทศหรือคณะรัฐมนตรีก่อนประกาศนี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินการตามระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี หรือคำสั่งที่ใช้บังคับอยู่เดิม

ข้อ 11 ประกาศฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 12 ให้อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศเป็นผู้รักษาการตามประกาศนี้

ประกาศ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2547



(นายวิฑูรย์ เมืองสมบูรณ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

(๑๕๔)

ราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศทั่วไป เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ ๑๐๔

วันที่ 31 พฤษภาคม 2547

เสนอ การรถไฟฯ

เพื่อโปรดทราบที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 27/2547 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 วาระที่ 4 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา ข้อ 4.8 เรื่องขอรับความเห็นชอบการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธี Counter Trade ระหว่างรัฐบาลไทย กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประธานกรรมการและกรรมการรถไฟฯ กล่าวว่

1. วิธี Counter Trade ในเรื่องของขบวนพาราลและลำไย ขอให้ตรวจสอบกับกระทรวงพาณิชย์ ด้วยว่าจะมีสินค้าชนิดนี้เพียงพอหรือไม่ เนื่องจากเป็นสินค้าที่ประเทศไทยนำส่งออกมาอยู่แล้ว

2. นายวันชัย สารทูลหัตถ์ กรรมการรถไฟฯ กล่าวว่า การทำเรือแห่งประเทศไทย ได้กันเงินงบประมาณเพื่อซื้อรถจักรจำนวน 4 คัน หากได้รับการจัดสรรเงินงบประมาณแล้ว ขอให้การรถไฟฯ เปรียบเทียบในส่วนนี้ด้วย จะได้ในราคาเท่าไร เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

สภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ ขออนุญาตที่ประชุมให้ข้อสังเกตว่า งบประมาณที่ได้รับ คั่นละ 90 ล้านบาท ราคาที่บริษัทฯ เสนอต่อรองแล้วเหลือคั่นละ CIF แหยมฉบับ US\$ 2,100,000 คิดเป็นเงินบาทรวมค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและภาษีแล้ว คั่นละประมาณ 90.3 ล้านบาท จะเกินราคาหรือไม่

นายอรรถชัย ราษฎร์บริหาร หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน กล่าวว่า ราคาขบวนประมาณ คั่นละ 90 ล้านบาท หรือ 90.3 ล้านบาท ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับอัตราแลกเปลี่ยนซึ่งไม่คงที่ ภาษีก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

อย่างไรก็ตามคณะกรรมการรถไฟฯ ให้การรถไฟฯ ประสานกับสภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฯ พิจารณาในเรื่องราคาข้างต้นด้วย

มติที่ประชุม

ให้ความเห็นชอบให้การรถไฟฯ รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้การรถไฟฯ ให้การสนับสนุนความตกลงที่จะให้ความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ตามผลการประชุมคณะกรรมการร่วมระหว่าง ไทย-จีน ในการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน จาก CNR ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยวิธี 100% Counter Trade ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล ได้ตามที่การรถไฟฯ เสนอ โดยนำความเห็นของคณะกรรมการรถไฟฯ และ หัวหน้าเจ้าหน้าที่การเงิน ไปพิจารณาประกอบด้วย

สำหรับบันทึกรายงานการประชุม จะนำเสนอเพื่อยืนยันภายหลังเมื่อที่ประชุมได้รับรองรายงานการประชุมแล้ว



(นางสาววิมลรัตน์ ทับน้อย)

กลน.

๒๙ ธ.ค. ๔๗

เรียน รวท. 1

โปรดดำเนินการต่อไป



(นายยุทธนา ท้าเจริญ)

รวท.-ผวก.

๒๙ ธ.ค. ๔๗



บันทึกข้อความ

เลขที่ ศส.1/1833/2547

วันที่ 29 ธันวาคม 2547

ฝ่ายการอาณัติสัญญาและโทรคมนาคม

เรื่อง ราคาากลางในการจัดหาโรงจั่นเซลล์ไฟฟ้า จำนวน 7 คัน

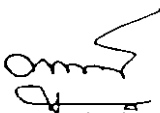
เรียน ผวก.

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2547 เวลาประมาณ 10.45 น. ได้เชิญนายสมศักดิ์ ยืนดา นายทะเบียนสหภาพแรงงานการรถไฟฯ เข้าพบเพื่อสอบถามเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การกำหนดราคาากลางในการจัดหาโรงจั่นเซลล์ไฟฟ้า จำนวน 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกระผมได้ชี้แจง ดังนี้.-

1. การจัดหาโรงจั่นเซลล์ 7 คัน จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ฝ่ายการช่างกล ได้ประเมินราคาและเสนอของบประมาณจากรัฐบาล ซึ่ง กรม. ได้อนุมัติงบประมาณจัดหาในราคาคันละ 90 ล้านบาท เมื่อเดือนกรกฎาคม 2547

2. บริษัทฯ ได้มีบันทึกแจ้งการรถไฟฯ เสนอราคามาंकันละ US\$ 2,180,000.00 เมื่อเดือนมิถุนายน 2547 และคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคาากลางฯ ได้เชิญบริษัทฯ มาต่อรองราคา พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลงระบบของโรงจั่นเซลล์ไฟฟ้าตามความต้องการของผู้ใช้ ซึ่งบริษัทฯ ยินดีลดราคาเหลือกันละ US\$ 2,100,000.00 ซึ่งคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคาากลางฯ เห็นว่าราคาที่บริษัทฯ เสนอมาเมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เป็นราคาที่ใกล้เคียงกับราคาที่ได้รับงบประมาณ เมื่อคำนวณแล้วจะเป็นราคาคันละ 90.30 ล้านบาท จึงได้ใช้ราคาดังกล่าวเป็นราคาากลางฯ ในการจัดหาครั้งนี้

หลังจากได้มีซักถามข้อมูลแล้ว นายสมศักดิ์ รัชทราบ พร้อมทั้งได้ขอเอกสารหลักเกณฑ์การกำหนดราคาากลางฯ เอกสารการเสนอราคาของบริษัท หนังสือตอบตกลงลดราคาฯ และบันทึกการประชุมคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคาากลางครั้งที่ 16/2547 เมื่อวันที่ 17 ธ.ค. 2547 และเดินทางกลับ จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ


(นายอนุวงศ์ สุขศรีวงศ์)

วณูญ.

ประธานคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคาากลาง