

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/๑๑



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่... 386 ๑๗๒/
วันที่... 18 มี.ค. 2549 15.50น

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๑๘ มกราคม 2549

เรื่อง การขอปรับเพิ่มวงเงินการจัดการจราจรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 20 คัน ของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0504/4151 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547

2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/1102 ลงวันที่ 21 มกราคม 2548

3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค (ปคร) 0207/155 ลงวันที่ 5 กันยายน 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนมาก เลขที่ ปต. 243/409-2/2548
ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2548

2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ ปต. 307/409-2/2548
ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2548

3. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

คณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2547 ให้ รฟท. จัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บตด.) จำนวน 396 คัน วงเงิน 966.876 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน วงเงิน 1,800.000 ล้านบาท รวมเป็น วงเงิน 2,766.876 ล้านบาท โดยให้ รฟท. กู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ โดยแบ่งการดำเนินการ ออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 โครงการจัดหาบogieบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน วงเงิน 273.460 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน วงเงิน 630.000 ล้านบาท รวมวงเงิน 903.460 ล้านบาท

ระยะที่ 2 โครงการจัดหาบogieบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน วงเงิน 693.416 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท รวมวงเงิน 1,863.416 ล้านบาท

1.1 การจัดการโบกั้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (ระยะที่ 1)

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 และ 11 มกราคม 2548 อนุมัติ ในหลักการโครงการจัดการโบกั้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน (วงเงิน 273.460 ล้านบาท) และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (วงเงิน 630.000 ล้านบาท) รวมเป็นวงเงิน 903.460 ล้านบาท โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการและให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ตามความเหมาะสมและให้ รฟท. ดำเนินการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสินค้าของไทยที่สมควรจะนำไปแลกเปลี่ยนกับฝ่ายจีนในเรื่องนี้ ได้แก่ ลำไยอบแห้ง เป็นต้น รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่อ้างถึง 1 และ 2

1.2 การจัดการโบกั้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน (ระยะที่ 2)

กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้ รฟท. จัดการโบกั้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน (วงเงิน 693.416 ล้านบาท) และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน (วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท) รวมเป็นวงเงิน 1,863.416 ล้านบาท และเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินโดยให้กระทรวงคมนาคมค้ำประกันและพิจารณาวิธีการเงื่อนไขและรายละเอียดในการกู้เงินตามความเหมาะสมและเห็นชอบ ในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน ด้วยวิธีการแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดย รฟท. ได้เจรจาตกลง กับบริษัท China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Enterprise ของสาธารณรัฐประชาชนจีน (รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่อ้างถึง 3) ซึ่งในการประชุมคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอ ครม. คณะที่ 2 (ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาศาสตร์) ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2548 ที่ประชุมมีมติให้ความเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอ และเห็นควรให้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. เสนอการขอปรับเพิ่มวงเงินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ระยะที่ 1 จำนวน 7 คัน และระยะที่ 2 จำนวน 13 คัน รวม 20 คัน จากวงเงินเดิมที่เคยเสนอไว้ จำนวน 1,800.000 ล้านบาท เป็นวงเงิน 2,164.800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 364.800 ล้านบาท และขออนุมัติจัดซื้ออะไหล่ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า วงเงิน 216.480 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้มีวงเงินรวมจากการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมทั้งอะไหล่รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,381.280 ล้านบาท (คิดเป็นเงินตราต่างประเทศ 52,800,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ และเงินบาทสมทบ 216.480 ล้านบาททั้งนี้โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์สหรัฐแลกเปลี่ยนเงินบาทได้ 41 บาท) โดยขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้

/และพิจารณา...

และพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน เจือปนไข รายละเอียดการกู้เงิน สำหรับการจัดหาดังกล่าวเห็นควรดำเนินการด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งฝ่ายจีนขอเปลี่ยนจากลำไยอบแห้งเป็นผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้ของรบบก็บรรลุทุกตัวสินค้าจำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามเดิม

เหตุผลความจำเป็นในการเสนอเรื่อง

รฟท. ได้พิจารณาถึงเหตุผลความจำเป็นในการขอปรับเพิ่มวงเงินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน และค่าอะไหล่ที่ปรับสูงขึ้นใหม่ของบริษัท CNR และเห็นว่าเหตุผลอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ดังนี้

1) รฟท. กำหนดให้รถจักรต้องติดตั้ง Air Compressor เพิ่มขึ้นอีก 1 เครื่อง เพื่อใช้สร้างลมในระบบห้ามล้อขบวนรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของขบวนรถมากยิ่งขึ้นโดยมีราคาขาย (รวมอุปกรณ์) ประกอบติดตั้งประมาณ 38,000 เหรียญดอลลาร์สหรัฐ/ชุด (หรือ 1.558 ล้านบาท/ชุด)

2) ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการสร้างรถจักรของผู้ผลิตมีราคาสูงขึ้นตามสถานการณ์การปรับตัวเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปี 2548 เป็นบาเรลละ 79.07 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2547 บาเรลละ 51.36 ดอลลาร์สหรัฐ หรือสูงขึ้นประมาณร้อยละ 53.95

3) ราคาลำไยอบแห้งปี 2548 ทั้งชนิดเกรด AA เกรด A และเกรด B เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับราคาลำไยอบแห้งในปี 2547 เฉลี่ยประมาณร้อยละ 12.50

4) เนื่องจากในการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน ดังกล่าว มิได้กล่าวถึงการจัดซื้ออะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุงรถจักรนี้ ดังนั้นเพื่อให้ รฟท. มีอะไหล่และอุปกรณ์หมุนเวียนซ่อมใช้งานทำให้สามารถใช้การรถจักรได้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องรอการจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ จึงเห็นสมควรให้มีการจัดหาอุปกรณ์และอะไหล่ของรถจักรที่จะจัดซื้อนี้พร้อมกับการจัดซื้อรถจักร โดยมูลค่าอุปกรณ์อะไหล่ที่จะจัดซื้อไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่ารถจักร เป็นเงิน 216.480 ล้านบาท

รฟท. จึงเสนอมาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี ดังนี้

(1) อนุมัติให้ รฟท. จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่จาก China Northern Locomotive & Stock Industry (Group) Corporation ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับสินค้าแลกเปลี่ยน ซึ่งฝ่ายจีนขอเปลี่ยนจากลำไยอบแห้งเป็นผลิตผลทางการเกษตรอื่นๆ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาชนิดของสินค้าที่เหมาะสมจะนำไปแลกเปลี่ยน หรือมอบหมายกระทรวงที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการในเรื่องการเปลี่ยนสินค้านี้ต่อไป

(2) อนุมัติให้ปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการ ดังนี้

(2.1) โครงการจัดหารบบก็บรทุกตัวสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน วงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้เดิม 903.46 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,031.14 ล้านบาท

(2.2) โครงการจัดหารบบก็บรทุกตัวสินค้า จำนวน 284 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า...

ไฟฟ้า 13 คัน วงเงินที่เสนอขออนุมัติ ครม. 1,863.416 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 2,100.536 ล้านบาท
(3) แหล่งเงินที่จะใช้ในการชำระค่ารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และอะไหล่
วงเงิน 2,381.28 ล้านบาท (คิดเป็นเงินตราต่างประเทศ 52,800,000 เหรียญสหรัฐและเงินบาทสมทบ
216.48 ล้านบาท) นั้น รฟท. ขออนุมัติให้ รฟท. กู้เงิน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงิน
เงื่อนไขรายละเอียดการกู้เงินและให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้ด้วย ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้
ของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามเดิม
รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1. และ 2.

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า

3.1 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวน 316 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า
จำนวน 20 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าทาง
รถไฟ รวมทั้งเป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศและ
ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ในลักษณะเหมาขบวนทางรถไฟจากภาคใต้และ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่สถานีแหลมฉบังและสถานีแม่น้ำ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทางเลือกและอำนวยความสะดวก
แก่ผู้ใช้บริการในการขนส่งทางรถไฟ ลดปริมาณการจราจรทางถนน ลดอุบัติเหตุและประหยัดพลังงาน ตาม
นโยบายของรัฐบาลที่ต้องการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

3.2 การจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่าง
รัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล โดยใน
การประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจครั้งที่ 2 ที่
จังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 21-22 กันยายน 2548 ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่างรอง
นายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กับรองนายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน (มาตามอู่อี้)
โดยทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะดำเนินการค้าแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ซึ่งจะส่ง
ผลต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศทั้งสอง

3.3 การปรับเพิ่มวงเงินเพื่อจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวม 20 คัน
จากวงเงินเดิมที่เคยเสนอไว้ จำนวน 1,800.000 ล้านบาท เป็นวงเงิน 2,164.800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน
364.800 ล้านบาท และขออนุมัติจัดซื้ออะไหล่ของรถจักรดีเซลไฟฟ้า เพิ่มอีกจำนวน 216.480 ล้านบาท
ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้ของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน รวม 316 คัน ยังคง
เป็นไปตามเดิม โดยมีรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงของวงเงินที่เพิ่มขึ้นดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินใหม่	เพิ่มขึ้น
1.	รถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน	630.000	757.680	127.680
2.	รถ บทด. 112 คัน	273.460	273.460	-
3.	ราคารวมการจัดหาระยะที่ 1 (1.+2.)	903.460	1,031.140	127.680
4.	รถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน	1,170.000	1,407.120	237.120
5.	รถ บทด. 284 คัน	693.416	693.416	-
6.	ราคารวมการจัดหาระยะที่ 2 (4.+5.)	1,863.416	2,100.536	237.120
7.	รวม รถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน (3.+6.)	1,800.000	2,164.800	364.800
8.	รวม รถ บทด. 316 คัน (2.+5.)	966.876	966.876	-
9.	อะไหล่รถจักรดีเซลไฟฟ้า (10 %)	-	216.480	216.480
	รวมทั้งสิ้น (7.+8.+9.)	2,766.876	3,348.156	581.280

หมายเหตุ เป็นราคารถจักรดีเซลไฟฟ้าและอะไหล่ CIF ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งรวมภาษีและค่าใช้จ่ายในการนำเข้าด้วยแล้ว

การปรับเพิ่มวงเงินเพื่อจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และจัดซื้ออะไหล่เพิ่มเติม ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจาก 1,800.000 ล้านบาท เป็น 2,381.280 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นเงิน 581.280 ล้านบาท จะทำให้ผลตอบแทนจากการลงทุนด้านการเงินและเศรษฐกิจที่ รฟท. เคยประมาณการไว้มีค่าลดลง และเมื่อรวมการจัดหารถบกกัปรทุกตู้สินค้า 316 คัน วงเงิน 966.876 ล้านบาท ที่ รฟท. ได้ขออนุมัติไว้ด้วยแล้วจะทำให้มีวงเงินโครงการรวมทั้งสิ้นเพิ่มขึ้นจาก 2,766.876 ล้านบาท เป็น 3,348.156 ล้านบาท โดย รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายและกู้เงินทั้งหมดเอง แต่เนื่องจาก รฟท. ยังไม่มีแหล่งเงินที่จะรองรับค่าใช้จ่ายโครงการดังกล่าวได้ รฟท. จึงต้องกู้เงิน วงเงินรวมทั้งสิ้น 3,348.156 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้ด้วย ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติของ รฟท. พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) กำหนดว่า รฟท. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเรื่องการขอปรับเพิ่มวงเงินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 20 คัน ของ รฟท. ดังกล่าวเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

1) อนุมัติให้ รฟท. จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่จาก China Northern Locomotive & Stock Industry (Group) Corporation ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับสินค้าแลกเปลี่ยน ซึ่ง

/ฝ่ายจีน...

ฝ่ายจีนขอเปลี่ยนจากลำไยอบแห้งเป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรอื่นๆ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ชนิดของสินค้าที่เหมาะสมจะนำไปแลกเปลี่ยน หรือมอบหมายกระทรวงที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการ ในเรื่องการเปลี่ยนสินค้านี้ดังกล่าวต่อไป

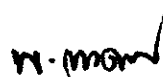
2) อนุมัติให้ปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการ ดังนี้

2.1) โครงการจัดการโรคใบไหม้ทุเรียนลำไย จำนวน 112 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน วงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้เดิม 903.46 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,031.14 ล้านบาท

2.2) โครงการจัดการโรคใบไหม้ทุเรียนลำไย จำนวน 284 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน วงเงินที่เสนอขออนุมัติ ครม. 1,863.416 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 2,100.536 ล้านบาท

3) แหล่งเงินที่จะใช้ในการชำระค่ารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และอะไหล่ วงเงิน 2,381.28 ล้านบาท (คิดเป็นเงินตราต่างประเทศ 52,800,000 เหรียญสหรัฐและเงินบาทสมทบ 216.48 ล้านบาท) นั้น รฟท. ขออนุมัติให้ รฟท. กู้เงิน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงิน เงื่อนไข รายละเอียดการกู้เงินและให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้ด้วย ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้ของ รถใบไหม้ทุเรียนลำไย จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามเดิม

ขอแสดงความนับถือ



(นายพงษ์ศักดิ์ รักษพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099

ผู้อำนวยการกอง



(นางศุภลดา งามนิตย์)

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป 6

18 ม.ค. 2549



การรถไฟแห่งประเทศไทย
1 รongเมือง ปทุมวัน กทม. 10330

ด่วนมาก

เลขที่ ปต.๒๔๓/๔๐๑-๒/๒๕๔๘

วันที่ 12 ตุลาคม 2548

เรื่อง การพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง 1) บันทึกข้อความเลขที่ คค.0204/สร.937 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2548
2) หนังสือกระทรวงคมนาคม เลขที่ คค.(ปคร.)0207/155 ลงวันที่ 5 กันยายน 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) สำเนาหนังสือ China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2004
2) สำเนาหนังสือ China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2004
3) สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เลขที่ นร.050410141 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2548
4) สำเนาหนังสือบริษัท China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation ลงวันที่ 7 ตุลาคม 2005
5) สำเนามติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2548 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2548

เรื่องเดิม

คณะกรรมการรถไฟฯ มีมติในที่ประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2547 ให้ความเห็นชอบโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 396 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน วงเงินงบประมาณ 2,766.876 ล้านบาท โดยแบ่งการจัดซื้อเป็น 2 ระยะ

ระยะที่ 1 รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน
วงเงินงบประมาณ 903.46 ล้านบาท

ระยะที่ 2 รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน
วงเงินงบประมาณ 1,863.416 ล้านบาท

โครงการระยะที่ 1 ได้รับอนุมัติในหลักการโครงการจากคณะรัฐมนตรีแล้ว เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 ส่วนโครงการระยะที่ 2 อยู่ระหว่างการพิจารณานำเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรีของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี โดยรอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วย

ข้อเท็จจริง

การดำเนินงานจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าตามโครงการระยะที่ 1 จำนวน 7 คัน และระยะที่ 2 จำนวน 13 คัน

1. โครงการระยะที่ 1 เพื่อจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน บริษัท China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ซึ่งเป็น State Owned Enterprise ได้มีหนังสือลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2547 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) เสนอขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ค่าการรถไฟในรูปแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลด้วยวิธี Counter Trade 100% ราคา CIF แหลมฉบง คันละ US\$ 2,180,000 ซึ่งต่อมาการรถไฟฯ ได้เจรจากับบริษัท CNR ทั้งด้านเทคนิคและราคา จากผลการเจรจาตกลงในด้านเทคนิคเบื้องต้น CNR ได้มีหนังสือลงวันที่ 17 ธันวาคม 2004 (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 2) เสนอขายรถจักรราคาคันละ US\$ 2,100,000 (CIF แหลมฉบง) การรถไฟฯ และคณะกรรมการรถไฟฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรรับข้อเสนอของ CNR ดำเนินการต่อไป โดยการรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคมพิจารณา เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบซึ่งที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 และวันที่ 19 กรกฎาคม 2548 (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 3) ได้มีมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ระหว่างรัฐบาลไทย กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) และหรือวิธีหักบัญชี (Account Trade) ได้ตามความจำเป็นเหมาะสม สำหรับสินค้าแลกเปลี่ยนของไทยตามเรื่องนี้ได้แก่ลำไยอบแห้ง และให้กระทรวงคมนาคมประสานการดำเนินการกับกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์และกระทรวงพาณิชย์อย่างใกล้ชิด ซึ่งการรถไฟฯ ได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินการในเรื่องดังกล่าว โดยได้จัดทำ Memorandum of Locomotives on the Dried Longan Barter Trade Programme for Locomotives (MOU) ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานอัยการสูงสุดแล้วเพื่อการรถไฟฯ และ CNR จะได้ลงนามใน MOU ดังกล่าวก่อนที่จะเนินการในเรื่องสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ต่อไป แต่ภายหลังฝ่าย CNR ปฏิเสธที่จะลงนามใน MOU โดยจะขอพิจารณาปรับปรุงแก้ไขแล้วแจ้งให้ทราบต่อมาในวันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2547 ผู้แทน CNR ได้เดินทางมาพบผู้ว่าการรถไฟฯ และผู้เกี่ยวข้องแจ้งให้ทราบว่าเนื่องจากได้เสนอราคารถจักรมานานแล้วและในระหว่างดำเนินการมีปัญหาด้านการจัดซื้อลำไยอบแห้ง และลำไยอบแห้งปีนี้มีราคาสูงกว่าปีที่แล้ว ประกอบกับรายละเอียดทางเทคนิคของรถจักรที่ การรถไฟฯ ขอให้คิดตั้ง Air Compressor เพิ่มขึ้นจาก 1 ตัว เป็น 2 ตัว เป็นต้น ทำให้ผู้ผลิตรถจักรมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น พร้อมกันนั้นราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นอย่างมาก จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการสร้างรถจักรสูงขึ้นด้วย จึงขอเสนอปรับราคารถจักรเป็นคันละ US\$ 2,600,000 และได้จัดทำหนังสือเสนอการรถไฟฯ พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ด้วยเหตุผลข้างต้นการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน ของการรถไฟฯ ยังไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้

2. การจัดหารถจักรจำนวน 13 คัน ตามโครงการระยะที่ 2 การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถจักร 13 คัน และรถบรรทุกคู่สินค้าจำนวน 284 คัน วงเงินงบประมาณ 1,863.416 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงคมนาคมเห็นชอบและจัดทำรายงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการและให้ความเห็นชอบในหลักการให้การรถไฟฯ ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) แล้วขณะนี้รอผลการพิจารณาของกระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

3. ตามเอกสารอ้างอิง ข้อ 1) กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟฯดำเนินการตามโครงการแลกเปลี่ยนลำไยอบแห้งกับรถจักรดีเซลไฟฟ้าของ รฟท. โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรฯ ได้เสนอขอให้กระทรวงคมนาคมเสนอเรื่องเป็น Package คือ การจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ซึ่ง ครม. ได้อนุมัติแล้ว และการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน อยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติทั้งนี้ ขอให้เร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการเดินทางเยือนประเทศไทยของรองนายกรัฐมนตรี(มาดามอู๋)ในเดือนกันยายน 2548

4. ในการประชุมคณะกรรมการร่วม ไทย-จีน ว่าด้วยความร่วมมือด้านการค้าการลงทุนและเศรษฐกิจครั้งที่ 2 ที่จังหวัดเชียงใหม่ ระหว่างวันที่ 21 -22 กันยายน 2548 ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงระหว่างรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิดฯ) กับรองนายกรัฐมนตรีสาธารณรัฐประชาชนจีน (มาดามอู๋) โดยในด้าน Project Cooperation ของบันทึกนี้กล่าวว่าทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะดำเนินการค้าแบบรัฐบาลต่อรัฐบาล ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ซึ่งในส่วนของการซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า กำหนดให้หน่วยงานที่ดำเนินการเจรจาและทำข้อตกลงได้แก่ ฝ่ายไทยคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และฝ่ายจีนคือ China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry Corporation (CNR)

5. บริษัท CNR ได้มีหนังสือถึงการรถไฟฯ ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4 ขอยกเลิกข้อเสนอเดิมเกี่ยวกับรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่ได้เสนอไว้ก่อนหน้านี้ทั้งหมด และมีข้อเสนอเกี่ยวกับรถจักรดีเซลไฟฟ้าใหม่ ดังนี้.-

จากบันทึกข้อตกลง (Agree Record) ในการประชุมคณะทำงานร่วม ไทย-จีน ที่กล่าวในข้อ 4. ที่กำหนดให้ CNR เป็นผู้แทนฝ่ายจีนในการเจรจาดตกลงรายละเอียดกับการรถไฟฯ ซึ่งเป็นผู้แทนฝ่ายไทยในเรื่องการแลกเปลี่ยนสินค้า (รถจักรดีเซลไฟฟ้า) ระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาล นั้น CNR เสนอจำหน่ายรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 20 คัน ให้การรถไฟฯ ตามรายการจำเพาะทางเทคนิคของการรถไฟฯที่กำหนดไว้ ในราคา CIF แหลมฉบับละ US\$ 2,600,000 กำหนดส่งของภายใน 15 เดือน ภายหลังได้รับ Down payment และ Letter of credit โดย CNR เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนสินค้า 100% และการจัดซื้อสินค้าแลกเปลี่ยนนี้จะสมบูรณ์ภายใน 15 เดือน ภายหลังจากสัญญาซื้อขายรถจักรมีผลบังคับใช้แล้ว ข้อเสนอราคานี้ ขึ้นราคาถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2005 สำหรับเหตุผลที่ปรับขึ้นราคาจากที่เสนอไว้เดิม เมื่อ 17 ธันวาคม 2004 นั้น CNR อ้างว่าเนื่องจาก

- 1) การรถไฟฯ กำหนดให้ติดตั้ง Air compressor เพิ่มขึ้นจาก 1 ตัว เป็น 2 ตัว
- 2) ราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นมาก เป็นผลกระทบรุนแรงต่อการผลิตรถจักร

ข้อพิจารณา

1. การรถไฟฯ ได้พิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับการจัดซื้อรถจักรทั้ง 7 คัน และ 13 คัน ที่กล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่าการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 7 คัน กับ CNR ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้านี้ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่แล้วเสร็จ ประกอบกับการรถไฟฯ มีความต้องการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า

เพิ่มอีก 13 คัน ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการและเนื่องจากเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้าเช่นเดียวกันกับรถจักร 7 คัน ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้จัดซื้อระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้ว ประกอบกับบันทึกข้อตกลงที่กล่าวในข้อเท็จจริงข้อ 4. กำหนดให้ CNR เป็นผู้แทนในการเจรจาซื้อขายรถจักรกับการรถไฟซึ่งเป็นหน่วยงานเดียวกันกับการดำเนินการซื้อขายรถจักร 7 คันที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแล้ว ดังนั้น การรถไฟจึงเห็นสมควรดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทั้ง 7 คัน และ 13 คัน พร้อมกัน เพื่อให้การรถไฟได้รับรถจักรที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน อันจะเป็นประโยชน์ต่อการรถไฟในด้านการใช้งาน การบำรุงรักษา และการจัดเก็บอะไหล่ และเนื่องจากการดำเนินการข้างต้นมิได้กล่าวถึงการจัดซื้ออะไหล่สำหรับการซ่อมบำรุงรถจักรนี้ ดังนั้น เพื่อให้การรถไฟมีอะไหล่และอุปกรณ์หมุนเวียนซ่อมใช้งาน อันจะทำให้สามารถใช้การรถไฟได้คล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยไม่ต้องรอการจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ จึงเห็นสมควรให้มีการจัดหาอุปกรณ์และอะไหล่ของรถจักรที่จะจัดซื้อนี้ พร้อมกับการจัดซื้อรถจักร โดยมูลค่าอุปกรณ์อะไหล่ที่จะจัดซื้อไม่เกิน 10% ของมูลค่ารถจักร

สำหรับการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ นี้ จะดำเนินการด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้แนวทางในการดำเนินการเบื้องต้นเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสินค้าเห็นสมควรแลกเปลี่ยนรถจักรดีเซลไฟฟ้าทั้ง 20 คันพร้อมอะไหล่กับลำไยอบแห้งตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบไว้แล้วในการแลกเปลี่ยนกับรถจักร 7 คัน ส่วนการชำระเงิน การรถไฟจะใช้วิธีโอนเงินที่จะจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คันพร้อมอะไหล่ ให้คณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ไปทำการจัดซื้อลำไยอบแห้งเพื่อส่งมอบให้ผู้ค้าฝ่ายจีน (CNR) ในมูลค่าเท่ากับวงเงินที่การรถไฟจะชำระเป็นค่ารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่ในแต่ละงวดที่ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คันพร้อมอะไหล่ ซึ่งกำหนดการชำระเงินไว้สำหรับการจัดซื้อรถจักร ดังนี้-

- ชำระล่วงหน้า 15% ของมูลค่าทั้งหมด เมื่อลงนามในสัญญาซื้อขาย
- 75% ของมูลค่าทั้งหมด เมื่อคู่สัญญาส่งรถลงเรือแล้ว
- 10% ของมูลค่าทั้งหมด เมื่อส่งรถถึงการรถไฟ และตรวจรับแล้ว

2. ด้านราคาของรถจักร การรถไฟได้พิจารณาการขอปรับขึ้นราคารถจักรของ CNR แล้ว มีเหตุผลที่นำมาประกอบการพิจารณา อยู่ในเกณฑ์ยอมรับได้ ดังนี้-

- 2.1 กรณีการรถไฟกำหนดให้รถจักรต้องติดตั้ง Air Compressor เพิ่มขึ้นอีก 1 เครื่อง เพื่อใช้สร้างลมในระบบห้ามล้อขบวนรถ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยของขบวนรถมากขึ้น ราคา Air Compressor พร้อมอุปกรณ์ประกอบติดตั้งมีราคาประมาณ US\$ 38,000 / ชุด
- 2.2 ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกของปี 2548 มีราคาสูงขึ้นจากปี 2547 มาก เมื่อเปรียบเทียบราคาน้ำมันดิบในเดือนธันวาคม 2547 ซึ่งเป็นเดือนที่ CNR เสนอราคารถจักรเดิม ราคาน้ำมันดิบบาเรลละ 51.36 US\$ กับราคาเดือนกันยายน 2548 น้ำมันดิบราคาบาเรลละ 79.07 US\$ สูงขึ้นประมาณ 53.95% จึงควรทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการสร้างรถจักรของผู้ผลิตมีราคาสูงขึ้น

2.3 ราคาซื้อขายอเนก จากข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้-

เกรด	ต้นทุนปี 2547	ต้นทุนปี 2548	เพิ่มขึ้น (%)
AA	51	56	+ 9.80
A	33	39	+ 18.18
B	21	23	+ 9.52
		เฉลี่ย	+12.50

ดังนั้น ราคาซื้อขายในปี 2548 โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปี 2547 ประมาณ 12.50%

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น เมื่อพิจารณาจากราคารถจักรที่ CNR เสนอในเดือน ธันวาคม 2547 คันละ US\$ 2,100,000 มาเป็นราคาปัจจุบัน (ตุลาคม 2548) ก็เป็นเหตุผลที่ทำให้ราคาารถจักรสูงขึ้นได้ ซึ่งการรถไฟฯ ได้ประเมินราคาที่เหมาะสมแล้ว ราคาารถจักรจาก CNR ด้วยการซื้อขายวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับลำโพงอเนกนี้ จากราคาเดิมในปี 2547 (ธันวาคม) คันละ US\$ 2,100,000 ราคาปัจจุบันจากข้อมูลข้างต้น ควรจะทำให้ราคา CIF แหลมฉมังของรถจักรเป็นคันละประมาณ US\$ 2,400,000 (ยังไม่รวมภาษีและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า) การประเมินราคาดังกล่าวความบันทึกการประชุมคณะกรรมการพิจารณาความเหมาะสมของราคากลาง ในส่วนของอะไหล่รถจักรดีเซลและล้อเลื่อน และคณะกรรมการเจรจาตกลงราคาและร่างสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับผู้นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน (ซุคใหม่) เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2548

ดังนั้น ราคาเบื้องต้นสำหรับการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่ จาก CNR ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) และ/หรือ หักบัญชี (Account Trade) กับลำโพงอเนก ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นดังนี้

ราคา CIF แหลมฉมัง

- ราคาารถจักรดีเซลไฟฟ้า

CIF แหลมฉมัง คันละ	=	US\$ 2,400,000
รวม 20 คัน	=	US\$ 48,000,000
คิดเป็นเงินบาท (CIF)	=	1,968,000,000 บาท (US\$ 1 = 41 บาท)

- อะไหล่มูลค่าประมาณ 10% ของราคาารถจักร

ประมาณราคา CIF	=	US\$ 4,800,000
หรือ	=	196,800,000 บาท

รวมราคาารถจักร 20 คัน พร้อมอะไหล่ (CIF price)	=	US\$ 52,800,000
หรือ	=	2,164,800,000 บาท

ราคา CIF แหลมฉมังของรถจักร 20 คัน พร้อมอะไหล่ นี้ จะใช้เป็นมูลค่ารวมของสินค้าที่จะนำไปแลกเปลี่ยนกับลำโพงอเนกของไทย เนื่องจากการซื้อขายของการรถไฟฯจะเป็นการซื้อขายรถจักรพร้อมอะไหล่ในราคา CIF แหลมฉมัง

ราคารวมภาษีและค่าใช้จ่ายในการนำเข้าแล้ว

นอกจากราคา CIF แหลมจบัง รดจักร 20 คัน พร้อมอะไหล่แล้ว การรถไฟฯยังจะต้องชำระ ภาษีและค่าใช้จ่ายในการนำเข้าอีก คิดเป็นเงินประมาณ 216,480,000 บาท ดังนั้น ราคา รดจักร 20 คัน พร้อมอะไหล่ รวมภาษีและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 2,381,280 บาท

3. เปรียบเทียบราคารดจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่กับงบประมาณที่เสนอขอไว้เดิม
เนื่องจากงบประมาณที่เสนอขอตั้งไว้สำหรับการจัดหารดจักร เป็นดังนี้-

- การจัดหารดจักร 7 คัน ได้รับอนุมัติจาก ครม. แล้ว เป็นเงิน 630 ล้านบาท
- การจัดหารดจักร 13 คัน อยู่ระหว่างเสนอ ครม. อนุมัติโครงการ วงเงินทั้งหมด 1,170 ล้านบาท รวมวงเงินงบประมาณสำหรับรดจักร 20 คัน 1,800 ล้านบาท

แต่การจัดหารดจักร 7+13 คัน รวมเป็น 20 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้ากับลำไยอบแห้ง ระหว่าง รัฐบาลต่อรัฐบาล ตามกล่าวข้างต้น มีวงเงินที่จะจัดหาจริงเป็นเงินต่างประเทศ US\$ 48,000,000 และเงินบาท สมทบ (เป็นค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและอื่น ๆ) 196,800,000 บาท รวมคิดเป็นเงินบาททั้งหมด 2,164,800,000 บาท (US\$ 1 = 41 บาท)

ดังนั้น วงเงินที่จัดหาจริงสูงกว่าวงเงินงบประมาณ $2,164,800 - 1,800,000,000 = 364,800,000$ บาท

4. เพื่อให้การจัดหารดจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คันนี้ บรรลุวัตถุประสงค์ในการแลกเปลี่ยนสินค้า ตามนโยบายของรัฐบาลโดยเร็ว การรถไฟฯจึงเห็นสมควรเสนอขออนุมัติปรับวงเงินงบประมาณของโครงการ ดังนี้-

- ระยะที่ 1 โครงการจัดหารดโบกี้บรรทุกผู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรดจักร 7 คัน วงเงินที่ ครม. อนุมัติไว้เดิม 903.46 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,031.14 ล้านบาท
- ระยะที่ 2 โครงการจัดหารดโบกี้บรรทุกผู้สินค้า จำนวน 284 คัน และรดจักร 13 คัน วงเงินที่จะเสนอขออนุมัติ ครม. 1,863.416 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 2,100.536 ล้านบาท

5. สำหรับแหล่งเงินที่จะใช้ในการชำระค่ารดจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และอะไหล่ คิดเป็น เงินตราต่างประเทศ US\$ 52,800,000 และเงินบาทสมทบ 216.48 ล้านบาท นั้น การรถไฟฯขออนุมัติให้การรถไฟฯ กู้เงิน โดยเสนอรายงานกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอ ครม. เพื่อพิจารณาอนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ พิจารณาจัดหาแหล่งเงิน เงื่อนไขรายละเอียดการกู้เงิน ตลอดจนกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าวทั้งหมด ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้ของรดโบกี้บรรทุกผู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามมติคณะ รัฐมนตรี เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 และคานหนังสือของกระทรวงคมนาคม (เอกสารอ้างถึงข้อ 2) ที่เสนอ ไปยัง เลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติต่อไปตามลำดับ

6. การจัดการรถไฟบรรทุกตู้สินค้า (บทรถ.) จำนวน 112 คัน และ 284 คัน

การรถไฟฯ ได้ออกประกาศราคาจัดซื้อรถไฟบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน แล้ว โดยวิธี e-auction เปิดซองวันที่ 20 กรกฎาคม 2548 การพิจารณาผลประกาศราคา คณะกรรมการพิจารณาผลฯ ได้สรุปให้ยกเลิกการประกาศราคา เนื่องจากไม่มีผู้เสนอราคา รายใดเสนอรายละเอียดตรงกับข้อกำหนดเงื่อนไขของการรถไฟฯ และการรถไฟฯ เตรียมที่จะออกประกาศราคาใหม่ สำหรับการจัดการ บทรถ. 284 คัน การรถไฟฯ จะดำเนินการ จัดหาเมื่อได้รับอนุมัติงบประมาณและโครงการจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

7. ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2548 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2548 ได้พิจารณาเรื่องตามกล่าวข้างต้นแล้วเห็นชอบ รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 5)

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบความคืบหน้าในการจัดการรถไฟบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ตามกล่าวในข้อ 6. และพิจารณาให้ความเห็นชอบ

1. ให้การรถไฟฯ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่ จาก China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธี Barter Trade ระหว่างรัฐบาลไทย กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีรายละเอียดตามกล่าวในข้อพิจารณาข้อ 1.
2. ปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการตามกล่าวในข้อพิจารณาข้อ 4.
3. อนุมัติให้การรถไฟฯ กู้เงิน และดำเนินการตามกล่าวในข้อพิจารณาข้อ 5.

และหากเห็นชอบโปรดพิจารณาจัดทำรายงานเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง.

ขอแสดงความนับถือ

(นายจิตต์สันติ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักกิจการระหว่างประเทศ ส่วนความร่วมมือกับต่างประเทศและวิเทศสัมพันธ์ โทร. 02-280-5638-9

ที่ คค 0204/ส 1 937

วันที่ ๒๖ กรกฎาคม 2548

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน ครั้งที่ 1/2548

เรียน ท่าน ปกค.

ตามที่ ท่าน ปกค. ได้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการการค้าแบบแลกเปลี่ยน (Barter Trade) ครั้งที่ 1/2548 เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2548 ณ ทำเนียบรัฐบาล โดยมีนายสมคิด จาคูศรีพิทักษ์ รอง นรม. เป็นประธานการประชุม นั้น สร. ขอเรียนสรุปผลการประชุม ดังนี้

1. แนวนโยบายในการทำการค้าแบบแลกเปลี่ยน

ประธานได้เสนอแนวนโยบายเมื่อหน่วยราชการ/รัฐวิสาหกิจมีโครงการที่จะซื้อสินค้าที่มี Import Content ขอให้พิจารณาการทำการค้าแบบแลกเปลี่ยนเป็นลำดับแรกเพื่อรักษาเงินตราในประเทศ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์เดิมที่เคยใช้กับการทำการค้าต่างตอบแทน (Counter Trade) ซึ่งกำหนดว่าการซื้อสินค้ามูลค่า 300 ล้านบาทขึ้นไปจะต้องทำการค้าต่างตอบแทนนั้น ไม่ควรนำมาใช้กับการทำการค้าแบบแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ ไม่ว่าซื้อสินค้าจากต่างประเทศมูลค่าเท่าใดให้ทำการค้าแบบแลกเปลี่ยนได้ทั้งสิ้น ขณะนี้ประเทศไทย มีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) ซึ่งจะดำเนินการในช่วงปี 2548-2552 เป็นเงินประมาณ 1,701,000 ล้านบาท ในหลายสาขา โดยเป็นการลงทุนในระบบขนส่งมวลชน 25% และการคมนาคม 19% จึงขอให้ กษ. และ พณ. ไปพิจารณารายการสินค้าที่จะแลกเปลี่ยนโดยสินค้ากลุ่มแรก คือ สินค้าเกษตร และ กำหนดตลาดที่ต้องการรุกในต่างประเทศเพื่อวางแผนระยะยาวในการระบบสินค้า แล้วจึงเอาศักยภาพของ ส่วนราชการซึ่งมีล่วงหน้าอยู่แล้วไปแลกกับสินค้าที่ต้องการจากต่างประเทศ

ที่ประชุมได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการจัดทำหลักเกณฑ์ในการทำการค้าแบบแลกเปลี่ยน เสนอคณะกรรมการฯ ต่อไป

2. โครงการแลกเปลี่ยนลำโอบแห้งกับรถจักรดีเซลไฟฟ้าของ รฟท.

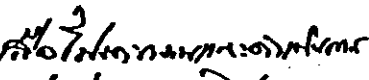
ท่าน ปกค. ได้เสนอขอให้เร่งดำเนินการแลกเปลี่ยนลำโอบแห้งกับรถจักรดีเซลไฟฟ้าของ รฟท. เพราะขณะนี้ขาดแคลนหัวรถจักรมาก นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องราง กรณีที่ทำเป็นรางคู่ทั้งหมด จะใช้ถึงประมาณถึง 4 แสนล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากลงทุนประมาณ 7,500 ล้านบาท ก็สามารถทำให้ รางไฟวิ่งสวนกันได้ ซึ่งน่าจะนำเรื่องนี้เข้ามาอยู่ในโครงการการค้าแบบแลกเปลี่ยนด้วย

ตามที่ กรม. มีมติเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการจัดหารถจักร
ดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทย
กับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยสินค้าที่จะแลกเปลี่ยนคือลำไยอบแห้งนั้น รวท.ภษ.(คุณหญิงสุภารัตน์
เกตุพันธ์) ได้เสนอขอให้ หค. เสนอเรื่องเป็น package คือ การจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน
ซึ่ง กรม. ได้อนุมัติแล้ว และการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน ซึ่งอยู่ระหว่าง หค. นำเสนอ กรม.
พิจารณาอนุมัติ ทั้งนี้ ขอให้เร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนการเดินทางเยือนประเทศไทยของ รอง นรม.จีน
(มาตาม อู๋ อี้) ในเดือนกันยายน 2548

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบผลการประชุม และเห็นควรแจ้ง รฟท. เพื่อทราบและดำเนินการ
ในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป หากชอบด้วยคำริ


(นางปวีณา คีรินทร์)
ผู้อำนวยการสำนักจัดการระหว่างประเทศ

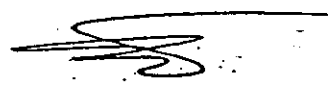
เรียน สทท. รค.รฟท.


ที่ส่งไปทางกระทรวงพาณิชย์
เมื่อวันที่ 16/01/2548

(นายวันชัย ศารทูลหัตถ์)
ปลัดกระทรวงพาณิชย์
26 ก.ค. 48

เรียน ท่าน รค.

เพื่อโปรดทราบ


(นายวันชัย ศารทูลหัตถ์)
ปลัด.
26 ก.ค. 48

เรียน รค.1, รค.2, รค.3, รค.4,
เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการในส่วน
ที่เกี่ยวข้องต่อไป


(นายจิตรศักดิ์ ธนะโชติ)
ผู้อำนวยการรถไฟ
- 1 ส.ค. 2548

ด้าน...

ที่ คค (ปคร) 0207/ 155

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

5 กันยายน 2548.

เรื่อง โครงการจัดหารถโดยสารประจำทางผู้โดยสาร (บพค.) จำนวน 284 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน 13 คัน
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่ นร 0504/4151 ลงวันที่ 18 มีนาคม 2547

2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ คำนวณที่สุดที่ นร 0504/1102 ลงวันที่ 21 มกราคม 2548

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. โครงการจัดหารถโดยสารประจำทางผู้โดยสาร (บพค.) จำนวน 284 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า
จำนวน 13 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม คำนวณที่ คค 0207/6470 ลงวันที่ 5 กันยายน 2548

3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม คำนวณที่ คค 0207/6471 ลงวันที่ 5 กันยายน 2548

4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะกรรมการ

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดซื้อรถโดยสารประจำทางผู้โดยสาร (บพค.) จำนวน 396 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน 20 คัน
วงเงินงบประมาณ 2,766.876 ล้านบาท โดยแบ่งการจัดซื้อเป็น 2 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 รถโดยสารประจำทางผู้โดยสาร จำนวน 112 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า จำนวน 7 คัน
วงเงินงบประมาณ 903.460 ล้านบาท

ระยะที่ 2 รถโดยสารประจำทางผู้โดยสาร จำนวน 284 คัน และรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า 13 คัน
วงเงินงบประมาณ 1,863.416 ล้านบาท

/1.2 กระทรวงคมนาคม ...

1.2 กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโครงการดังกล่าว และมีมติ ดังนี้

1.2.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2547 อนุมัติในหลักการโครงการ จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงิน 903.46 ล้านบาท ของ รฟท. โดยให้ รฟท. รับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ รวมทั้ง พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ตามความเหมาะสม รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ที่อ้างถึง 1

1.2.2 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2548 เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) ดำเนินการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยให้กระทรวงคมนาคมประสาน การดำเนินการร่วมกับกระทรวงพาณิชย์ต่อไป ทั้งนี้ สินค้าของไทยที่สมควรจะนำไปแลกเปลี่ยนกับฝ่ายจีน ในเรื่องนี้ได้แก่ ลำไยอบแห้ง เป็นต้น และให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) ยกเลิกโครงการจัดหารถโบกี้ บรรทุกผู้สินค้า โดยวิธีการค้ำแบบหักบัญชีกับประเทศอินโดนีเซีย ดังนั้น กระทรวงคมนาคม (รฟท.) จึงสามารถจัดหารถโบกี้ดังกล่าวตามวิธีการปกคืบต่อไปได้ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 2

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน กับบริษัท China Northern Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) โดยกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงการค้าลำไยอบแห้งกับบริษัท CNR แล้ว

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

รฟท. ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติ โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกผู้สินค้า (ระยะที่ 2) จำนวน 284 คัน (วงเงิน 693.416 ล้านบาท) และรถจักรดีเซล ไฟฟ้าจำนวน 13 คัน (วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท) โดยมีวงเงินงบประมาณรวม 1,863.416 ล้านบาท และ เห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินจำนวน 1,863.416 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและจัดหา แหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม ดังนี้

รายการ	งบประมาณรวม	ปีงบประมาณ (ล้านบาท)		
		2549	2550	2551
(1) รถโบกี้บรรทุกผู้สินค้า 284 คัน	693.416	94.540	535.840	63.036
(2) รถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน	1,170.000	157.950	906.750	105.300
รวม	1,863.416	252.490	1,442.590	168.336

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่า โครงการจัดหาทดโบกั้บรทุกคู่สินค้าจำนวน 284 คัน และรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 13 คัน ของ รฟท. จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมทั้ง เป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งคู่สินค้าคอนเทนเนอร์ในลักษณะเหมาขบวนทางรถไฟจากภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่สถานีแหลมฉบังและสถานีแม่เฒ่า ซึ่งจะเป็นการเพิ่มทางเลือกและอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในการขนส่งทางรถไฟ ลดปริมาณการจราจรทางถนนลดอุบัติเหตุและประหยัดพลังงานตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหาทดโบกั้บรทุกคู่สินค้าจำนวน 284 คัน วงเงิน 693.416 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้าจำนวน 13 คัน วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,863.416 ล้านบาท ของ รฟท. และเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินจำนวน 1,863.416 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข พร้อมรายละเอียดของการกู้เงิน รวมทั้ง เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade) เช่นเดียวกับการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน

4. ผลกระทบของกรณีมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ผลกระทบต่อนโยบายของรัฐบาล

การดำเนินงานโครงการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลตามแผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 ในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลโดยการพัฒนากระบวนการจัดการขนส่งสินค้า(โลจิสติกส์)ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพและทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ รวมทั้งปรับโครงสร้างการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจากการใช้รถยนต์ขนาดเล็กมาเป็นระบบขนส่งด้วยระบบรางควบคู่กับการวางเครือข่ายการขนส่งแบบผสมผสาน (Multimodal)

4.2 ผลกระทบต่อการเงินและงบประมาณ

การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแหล่งเงินที่จะรองรับค่าใช้จ่ายโครงการดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องกู้เงิน วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,863.416 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันและจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมให้ด้วย

4.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

การดำเนินงานโครงการดังกล่าวการรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนด้านการเงิน (FIRR) เท่ากับร้อยละ 6.4 หรือคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)

ที่อัตรา ...

ที่อัตราคิดลดร้อยละ 8 เท่ากับลบ 252.168 ล้านบาท ในขณะที่มีผลตอบแทนจากการลงทุนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับร้อยละ 13.7 คิดเป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่อัตราคิดลดร้อยละ 8 เป็นเงิน 885.661 ล้านบาท ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงการดังกล่าวมีผลตอบแทนการลงทุนทางการเงินไม่สูงมากนัก แต่เมื่อพิจารณาถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงการประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของประเทศแล้ว โครงการดังกล่าวจะมีค่าผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงถึงร้อยละ 13.7 ซึ่งหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต การเพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางรถไฟจะช่วยให้ประเทศไทยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศได้เพิ่มขึ้น รวมทั้ง การดำเนินการดังกล่าวจะส่งผลดีต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาชนจีน

พร้อมนี้กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและกระทรวงการคลังพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดตามเอกสารที่ส่งมาด้วย 2 และ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

- 1) อนุมัติโครงการจัดหารถไฟกับรถทุกคู่สินค้า (ระยะที่ 2) จำนวน 284 คัน วงเงิน 693.416 ล้านบาท และรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน วงเงิน 1,170.000 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 1,863.416 ล้านบาท ของ รฟท. และเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการจำนวน 1,863.416 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังกำกับและพิจารณาวิธีการ เงื่อนไข พร้อมรายละเอียดของการกู้เงินต่อไปด้วย
- 2) เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าที่มีมูลค่าเท่ากัน (Barter Trade)

ขอแสดงความนับถือ



(นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองแผนงาน

โทร. 0 2283 3081

โทรสาร 0 2280 1008



การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 รongเมือง ปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

เลขที่ ปจ.307/409-2/2548

วันที่ 30 ธันวาคม 2548

เรื่อง ขี้แจงการพิจารณาจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง 1) หนังสือการรถไฟฯ เลขที่ ปจ.243/409-2/2548 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2548

2) หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เลขที่ 0805-2/2944 ลงวันที่ 14 พย.48

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) สำเนาเอกสารอ้างถึงข้อ 1 และ 2

2) สำเนารายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2548 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2548

3) สำเนาหนังสือบริษัท China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation
ลงวันที่ 23 ธันวาคม 2005

เรื่องเดิม

ตามเอกสารอ้างถึงข้อ 1) การรถไฟฯ ได้รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้.-

1. ให้การรถไฟฯ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่ จาก China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation (CNR) ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธี Barter Trade ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้ แนวทางในการดำเนินการเบื้องต้นเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสินค้า เห็นสมควรแลกเปลี่ยนรถจักรดีเซลไฟฟ้าทั้ง 20 คัน พร้อมอะไหล่ กับลำไยอบแห้ง ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบไว้แล้วในการแลกเปลี่ยนกับรถจักร 7 คัน ส่วนการชำระเงิน การรถไฟฯ จะใช้วิธีโอนเงินที่จะจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ ให้คณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ไปทำการจัดซื้อลำไยอบแห้ง เพื่อส่งมอบให้ผู้ค้าฝ่ายจีน (CNR) ในมูลค่าเท่ากับวงเงินที่การรถไฟฯ จะชำระเป็นค่ารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่ในแต่ละงวดที่ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน พร้อมอะไหล่

2. ปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณโครงการ ดังนี้.-

ระยะที่ 1 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินที่
กรม. อนุมัติไว้เดิม 903.46 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,031.14 ล้านบาท

ระยะที่ 2 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน และรถจักร 13 คัน วงเงินที่
จะเสนอขออนุมัติ กรม. 1,863.416 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 2,100.536 ล้านบาท

3. อนุมัติให้การรถไฟฟ้ากู้เงินสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และอะไหล่ คิดเป็นเงินตราต่างประเทศ US\$ 52,800,000 และเงินบาทสมทบสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการนำเข้า ภาษี และอื่น ๆ เป็นเงิน 216.48 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินกู้ เงื่อนไขรายละเอียดการ กู้เงิน ตลอดจนกระทรวงการคลังกำกับเงินกู้ดังกล่าวทั้งหมด (สำหรับงบประมาณและเงินกู้ในส่วนของรถ บรรทุกผู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามที่ได้ขออนุมัติไว้เดิม)

ข้อเท็จจริง

ตามเอกสารอ้างถึงข้อ 2) กระทรวงคมนาคมโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณารายงานของการรถไฟฟ้า ตามกล่าวในเรื่องเดิมแล้ว ได้ส่งเรื่องคืนการรถไฟฟ้ากลับไปพิจารณาทบทวน และปรับปรุงแก้ไขข้อมูลของเรื่องให้มีความถูกต้องสมบูรณ์ แล้วเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป ซึ่งข้อมูล ที่มอบให้การรถไฟฟ้าพิจารณาทบทวนปรับปรุง ได้แก่

1. สนข. ได้ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลของเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปรากฏว่าข้อมูลที่ รฟท. เสนอ ยังมีข้อผิดพลาดเล็กน้อยเกี่ยวกับวันที่ของเหตุการณ์ ไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น และตัวเลข จำนวนเงินเงิน ซึ่งได้ประสานแจ้ง รฟท. รับทราบแล้ว

2. สนข. ได้วิเคราะห์และตรวจสอบตัวเลขราคาและวงเงินรวมของรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ จำนวน 20 คัน เห็นว่า วงเงินโครงการที่เพิ่มขึ้นที่ รฟท. เสนอมานั้น มีปัญหาเนื่องจากยังไม่รวมค่าภาษีและค่าใช้จ่าย นำเข้า ซึ่งโดยข้อเท็จจริงต้องรวมเงินดังกล่าวไว้ในวงเงินโครงการที่เสนอขออนุมัติ (วงเงินการจัดซื้อรถจักร รวม 20 คัน จะเพิ่มขึ้นจาก 1,800.00 ล้านบาท เป็น 2,381.28 ล้านบาท แต่ รฟท. เสนอ 2,164.800 ล้านบาท) จึงได้ ประสานไปที่ รฟท. เพื่อขอความชัดเจนในเรื่องดังกล่าว

3. เนื่องจากโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน ประกอบด้วย โครงการจัดหารถจักร 7 คัน ที่ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการแล้ว และโครงการจัดหารถจักร 13 คัน ที่ได้เสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งจากการประสานงานกับสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีทราบว่า โครงการจัดหารถจักร 13 คัน ได้ผ่านความเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีครั้งที่ 2 (ฝ่ายโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาศาสตร์) ครั้งที่ 2/2548 เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2548 ขณะนี้เรื่องอยู่ระหว่างการนำ เสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนั้น การที่จะเสนอโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน ที่มีการปรับเพิ่ม วงเงินโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในช่วงเวลานี้น่าจะไม่เหมาะสม ควรที่จะให้คณะรัฐมนตรีพิจารณามติ ในเรื่องโครงการจัดหารถจักร 13 คัน ก่อน

4. สนข. ได้ประสานงานกับ รฟท. ขอรายงานการประชุมคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2548 ที่ได้มีการพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน ตามที่ รฟท. เสนอ เพื่อ สนข. นำ มาพิจารณาประกอบเรื่องและได้รับรายงาน ว่า มติเกี่ยวกับการพิจารณาอนุมัติโครงการจัดหารถจักรดังกล่าว ยัง ไม่ได้รับการรับรองมติจากคณะกรรมการ รฟท. อีกทั้งคณะกรรมการฯ มีการแก้ไขข้อมูลรายงานการประชุมฯ รฟท. จึงยังไม่สามารถจัดส่งรายงานการประชุมดังกล่าวให้ สนข. ได้

ข้อพิจารณา

การรถไฟฟ้าได้พิจารณาความเห็นของ สนข. ตามกล่าวในข้อเท็จจริงข้างต้นแล้ว ขอเรียนชี้แจงดังนี้.-

1. ตามรายงานของการรถไฟฟ้า เลขที่ ปค.243/409-2/2548 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2548 ปรากฏมีข้อความพิมพ์ผิดและพิมพ์ตกไปอยู่ 3 ที่ คือหน้าที่ 2 บรรทัดที่ 20 เดิม “วันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2547” ที่ถูกต้องเป็น “วันจันทร์ที่ 26 กันยายน 2548” ข้อความในหน้าที่ 6 บรรทัดที่ 4-5 เดิม “ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 2,381,280 บาท” ที่ถูกต้องเป็น “ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 2,381,280,000 บาท” และข้อความในหน้าที่ 6 บรรทัดที่ 15 เดิม “วงเงินงบประมาณ 2,164,800 - 1,800,000,000 ...” ที่ถูกต้องเป็น “วงเงินงบประมาณ 2,164,800,000 - 1,800,000,000 ...” ส่วนข้อความอื่นถูกต้อง

2. ตามข้อพิจารณาของ สนข. แจ้งว่า วงเงินโครงการที่เพิ่มขึ้นที่การรถไฟฟ้าเสนอนั้น มีปัญหาเนื่องจากยังไม่รวมค่าภาษีและค่าใช้จ่ายนำเข้า (วงเงินการจัดซื้อรถจักรรวม 20 คัน จะเพิ่มขึ้นจาก 1,800 ล้านบาท เป็น 2,381.25 ล้านบาท แต่การรถไฟฟ้าเสนอ 2,164.800 ล้านบาท) นั้น การรถไฟฟ้าขอเรียนชี้แจงดังนี้.-

การจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ การรถไฟฟ้าจะขออนุมัติจัดซื้อ 2 รายการ คือ

รายการแรก จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน วงเงินจัดซื้อที่ประเมินจากผลการพิจารณาของคณะกรรมการราคากลางของการรถไฟฟ้า ในการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน จาก CNR ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้าลำโพงแห่งของไทย ดังนี้.-

- ราคารถจักรดีเซลไฟฟ้า	CIF แหลมฉะเชิงเทรา	=	US\$ 2,400,000
	รวม 20 คัน	=	US\$ 48,000,000
	คิดเป็นเงินบาท (CIF)	=	1,968,000,000 บาท
			(US\$ 1 = 41 บาท)
	ภาษีและค่าใช้จ่ายนำเข้า	=	196,800,000 บาท
- ราคารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน เมื่อรวมภาษี			
และค่าใช้จ่ายในการนำเข้า เป็นเงินรวมทั้งสิ้น		=	1,968,000,000 + 196,800,000
		=	2,164,800,000 บาท

จากราคารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 2,164,800,000 บาท ที่การรถไฟฟ้า จะจัดซื้อนั้น วงเงินงบประมาณค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อจะถ้อยจ่ายจากงบประมาณลงทุน ดังนั้น ในการพิจารณาเสนอขออนุมัติปรับปรุงวงเงินงบประมาณลงทุนสำหรับการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คันนี้ การรถไฟฟ้าจึงเสนอขอปรับปรุงวงเงินงบประมาณ จากเดิม 1,800,000,000 บาท เป็น 2,164,800,000 บาท

รายการที่ 2 จัดหาอะไหล่สำหรับการกับรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน โดยทั่วไปจะจัดซื้อในวงเงินไม่เกิน 10% ของวงเงินจัดซื้อรถจักร ดังนั้น วงเงินค่าอะไหล่ในครั้งนี้จึงเป็นประมาณ 216,480,000 บาท ซึ่งการจัดซื้ออะไหล่จะถ้อยจ่ายจากงบประมาณทำการของการรถไฟฟ้า โดยใช้ประเภทบัญชีวัตถุประสงค์ สำหรับการพิจารณาจัดซื้ออะไหล่ครั้งนี้ การรถไฟฟ้าจะพิจารณาจัดซื้ออะไหล่ที่จำเป็นต่อการใช้งานและสอดคล้องกับระยะเวลาที่ต้องการใช้ด้วย ดังนั้น งบประมาณในส่วนของการจัดหาอะไหล่จึงไม่อยู่ในโครงการลงทุนที่จะใช้งบประมาณลงทุน

จากรายละเอียดข้อมูลข้างต้น การรถไฟฯจึงขอเรียนยืนยันการขอปรับงบประมาณลงทุนโครงการ ในส่วนของรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน จากเดิม 1,800 ล้านบาท เป็น 2,164.800 ล้านบาท โดยแบ่งการจัดหาเป็น 2 ระยะ คือ ระยะแรก จำนวน 7 คัน และระยะที่ 2 จำนวน 13 คัน

3. การเสนอโครงการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน ที่มีการปรับเพิ่มวงเงินโครงการให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา นั้น ควรที่จะให้คณะรัฐมนตรีพิจารณามีมติในเรื่องโครงการจัดหารถจักรดีเซล 13 คัน ก่อนนั้น ขณะนี้โครงการจัดหารถจักรดีเซล 13 คัน และรถสินค้า 284 คัน อยู่ระหว่างการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาเพื่อความรวดเร็ว การรถไฟฯจึงได้จัดทำรายงานพร้อมชี้แจงข้อมูลมาเพื่อกระทรวงคมนาคมพิจารณาเป็นการล่วงหน้าและเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรี เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการจัดหารถจักรดีเซล จำนวน 13 คันแล้ว

4. การรถไฟฯขอจัดส่งรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 11/2548 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2548 มาพร้อมนี้ (สิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับ 2) ในเรื่องการอนุมัติโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 20 คัน

นอกเหนือจากคำชี้แจงข้างต้น การรถไฟฯได้รับหนังสือจาก (CNR) ตามสิ่งที่ส่งมาด้วยลำดับที่ 3) แจ้งที่จะจำหน่ายรถจักรดีเซลไฟฟ้า ตามรายการจำเพาะทางเทคนิคที่การรถไฟฯ และ CNR ได้ตกลงไว้ ดังนี้-

- จำนวนรถจักรดีเซลไฟฟ้า = 20 คัน
- ราคา CIF แหลมฉับัง คันทะ = US\$ 2,400,000
- รวม 20 คัน = US\$ 48,000,000
- กำหนดส่งรถ 15 เดือน ภายหลังจากได้รับเงินชำระล่วงหน้าและเปิด L/C
- การชำระเงินค่ารถจักร
 - 15% ของวงเงินตามสัญญา เมื่อวางเงินค้ำประกันสัญญา 5% และ เงินค้ำประกันเงินชำระล่วงหน้า 15% แล้ว
 - 75% ของมูลค่ารถจักรที่ได้ส่งลงเรือแล้ว
 - 10% ของมูลค่ารถจักร เมื่อรถจักรส่งถึงการรถไฟฯ และผ่านการตรวจรับแล้ว
- การซื้อขาย CNR ตกลงซื้อขายรถจักรครั้งนี้ด้วยวิธี 100% Counter-Trade ซึ่ง CNR ได้แจ้งให้การรถไฟฯทราบเบื้องต้นว่า สินค้าแลกเปลี่ยนของไทย CNR ขอเปลี่ยนจากเดิม ลำไยอบแห้ง ไปเป็นผลิตภัณฑ์เกษตรอื่น ๆ ของไทย

5. การซื้อ-ขายรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน กับ CNR ซึ่งเป็นผู้แทนรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน ครั้งนี้ การรถไฟฯขอเรียนยืนยันตามที่เสนอไว้เดิม คือ ซื้อ-ขายด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีแนวทางดำเนินการแลกเปลี่ยนสินค้า คือ การรถไฟฯ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ จาก CNR สาธารณรัฐประชาชนจีน ส่วนสินค้าฝ่ายไทยที่จะนำมาแลกเปลี่ยน ซึ่งฝ่ายจีนแจ้งว่าขอเปลี่ยนจากลำไยอบแห้งเป็นผลิตภัณฑ์หรือผลิตภัณฑ์การเกษตรอื่น ๆ ซึ่งเห็นสมควรมอบให้ผู้แทนฝ่ายจีนไปเจรจากับการแลกเปลี่ยนสินค้าและชนิดของสินค้ากับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และ/หรือ กระทรวงพาณิชย์ ตามแต่คณะรัฐมนตรีจะเห็นสมควรมอบหมายให้เสร็จสมบูรณ์ต่อไป ส่วนการชำระเงินยังคงเห็นสมควรให้การรถไฟฯ โอนเงินที่จะจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่ที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายให้คณะกรรมการนโยบายและมาตรการช่วยเหลือเกษตรกร (คชก.) ไปทำการจัดซื้อผลิตภัณฑ์สินค้าที่ตกลงกับฝ่ายจีนไว้แล้ว ส่งมอบให้ผู้ค้าฝ่ายจีนในมูลค่าเท่ากับวงเงินที่การรถไฟฯจะชำระในแต่ละงวดที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย

ข้อเสนอแนะ

การรถไฟฯ เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้.-

1. อนุมัติให้การรถไฟฯ จัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่จาก China Northern Locomotive & Rolling Stock Industry (Group) Corporation ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยวิธีแลกเปลี่ยนสินค้า (Barter Trade) ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน สำหรับสินค้าแลกเปลี่ยน ซึ่งฝ่ายจีนขอเปลี่ยนจากลำไยอบแห้งเป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรอื่น ๆ โปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาชนิดของสินค้าที่เหมาะสมจะนำไปแลกเปลี่ยน หรือมอบหมายกระทรวงที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาคำเนินการในเรื่องการแลกเปลี่ยนสินค้านี้ต่อไป
 2. อนุมัติให้ปรับปรุงวงเงินงบประมาณโครงการ ดังนี้.-
 - 2.1 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินที่ อนุมัติไว้เดิม 903.46 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,031.14 ล้านบาท
 - 2.2 โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 284 คัน และรถจักร 13 คัน วงเงินที่เสนอขออนุมัติ 1,863.416 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 2,100.536 ล้านบาท
 3. แหล่งเงินที่จะใช้ในการชำระค่ารถจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และอะไหล่ วงเงิน 2,381.28 ล้านบาท (คิดเป็นเงินตราต่างประเทศ US\$ 52,800,000 และเงินบาทสมทบ 216.48 ล้านบาท) นั้น การรถไฟฯ ขออนุมัติให้การรถไฟฯ กู้เงิน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาจัดหาแหล่งเงิน เงื่อนไขรายละเอียดการกู้เงิน และให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้ด้วย ส่วนงบประมาณและวงเงินกู้ของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และ 284 คัน ยังคงเป็นไปตามเดิม
- จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบและอนุมัติเรื่องตามกล่าวในข้อ 1-3 ข้างต้นด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง.

ขอแสดงความนับถือ



(นายจิตรศักดิ์ ธนะโสภณ)

ผู้ว่าการรถไฟฯ

เดิม

โครงการขอซื้อ
* รถโบกี้ ๓๙๖ คัน
* รถจักรดีเซล ๒๐ คัน
งบ ๒,๗๖๖.๘๗๖ ล้านบาท

ระยะที่ ๑

- รถโบกี้ ๑๑๒ คัน (๒๗๓.๔๖๐ ล้านบาท)
 - รถจักรดีเซล ๗ คัน (๖๓๐ ล้านบาท)
งบ ๙๐๓.๔๖๐ ล้านบาท
(เสนอเมื่อ ก.พ. ๕๗ คณะรัฐมนตรีอนุมัติ
๙ มีนาคม ๒๕๕๗)
- คณะรัฐมนตรีมีมติ ๑๑ มกราคม ๒๕๕๘ ให้ใช้
Barter Trade (GtoG) กับสินค้าไทย
คณะรัฐมนตรีมีมติ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๘ ให้ใช้
Barter Trade หรือ Account Trade

ระยะที่ ๒

- รถโบกี้ ๒๘๔ คัน (๖๙๓.๕๑๖ ล้านบาท)
 - รถจักรดีเซล ๑๓ คัน (๑,๑๗๐ ล้านบาท)
งบ ๑,๘๖๓.๕๑๖ ล้านบาท
- คณะกรรมการกลั่นกรอง ฯ มีมติ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๘
นายกรัฐมนตรีอนุมัติตามมติคณะกรรมการ
เสนอคณะรัฐมนตรีทราบ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

- เสนอมาใหม่ ๑. ขอบริษัทเพิ่มวงเงินเฉพาะค่ารถจักรดีเซล ๗ คัน (ของระยะที่ ๑) และ ๑๓ คัน (ของระยะที่ ๒)
วงเงินที่เพิ่มขึ้น ๓๖๕.๘๐๐ ล้านบาท (รถโบกี้เท่าเดิม)
๒. ขออนุมัติจัดซื้ออะไหล่ของรถจักรดีเซล ๒๑๖.๕๘๐ ล้านบาท (เป็นรายการเพิ่มเติม)

สรุปวงเงินของโครงการนี้ทั้งหมด = ๒,๗๖๖.๘๗๖ + ๓๖๕.๘๐๐ + ๒๑๖.๕๘๐ = ๓,๓๔๘.๑๕๖ ล้านบาท