

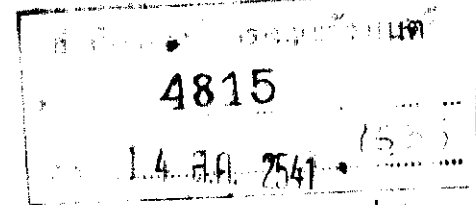
ด่วนที่สุด

ที่ คค 0208.2/๖๖๖๖



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100



สพ. 168
วันที่ 14.11.2541
เวลา 16.50 น.

49/41

14 สิงหาคม 2541

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายละเอียดแสดงการชำระหนี้สินปัจจุบันจำนวน 28,355 ล้านบาทและหนี้สินหมุนเวียน
จำนวน 6,300 ล้านบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 100 ชุด

1. เรื่องเดิม

1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการสังกัด
กระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พุทธศักราช 2494 โดยมี
วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่ง
รัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจซึ่งเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ และธุรกิจซึ่งเป็นประโยชน์แก่
กิจการรถไฟ ธุรกิจหลักของ รฟท. ตามวัตถุประสงค์ข้างต้นประกอบด้วย.-

- ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร
- ให้บริการขนส่งสินค้า
- ดำเนินธุรกิจอื่นอันเกี่ยวกับการให้เช่าที่ดิน ให้เช่าอาคาร และให้เช่าสิทธิต่าง ๆ

1.2 ปัจจุบัน รฟท. มีที่ดินทั้งหมด 254,853 ไร่ มีสถานีรถไฟรวม 405 สถานี และมีทาง
รถไฟทั้งประเทศยาว 4,042 กิโลเมตร ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2541 มีพนักงานและลูกจ้างรวม 23,117 คน
(พนักงาน 19,498 คน ลูกจ้างเฉพาะงาน 3,619 คน) ผลการดำเนินงานในปี 2540 (สำนักงานตรวจเงิน-
แผ่นดินรับรองผลการเงินแล้ว) รฟท. ขาดทุนสุทธิรวมทั้งสิ้น 2,408.678 ล้านบาท

1.3 ปัญหาสำคัญที่ทำให้ รฟท. ต้องประสบผลขาดทุนจากการดำเนินงาน คือ

(1) ปัญหาด้านบุคลากร มีการกำหนดกรอบอัตราค่าจ้างที่สูงเกินความจำเป็นจริง ณ
วันที่ 30 มิถุนายน 2541 มีกรอบอัตราค่าจ้าง 26,268 คน มีพนักงานและลูกจ้างรวม 23,117 คน ทำให้
เกิดปัญหา...

เกิดปัญหาแรงงานแอบแฟง (มีปริมาณคนมากกว่าปริมาณงาน) นอกจากนั้นวุฒิการศึกษาของพนักงานต่ำกว่าระดับปริญญาตรี 95 % ทำให้การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท.เป็นไปได้ยาก ในขณะที่มีโครงสร้างอัตราเงินเดือนสูง (เปรียบเทียบกับฐานะทางการเงินของ รฟท.) ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรสูง ในปี 2536-2540 คิดเป็น 51.70 % ของค่าใช้จ่ายรวมโดยเฉลี่ย นอกจากนี้ที่ผ่านมา สมาคมพนักงาน รฟท. มีบทบาทมากในการบริหารงานบุคคล

(2) ปัญหาด้านโครงสร้าง รฟท. ต้องรับผิดชอบการบริหารจัดการระบบขนส่งทางรถไฟทั้งหมด ซึ่งรวมถึง ราง สถานีขนถ่าย ยานพาหนะ และระบบสัญญาณไฟควบคุมการจราจร ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับภาระขนส่งทางถนนในรูปแบบต่างๆ และไม่สามารถให้บริการขนส่งที่ถึงมือผู้รับ (door-to-door service) ได้ นอกจากนี้ รฟท. ต้องรับภาระในการสร้างซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณเองทั้งหมด ซึ่งแตกต่างจากการขนส่งทางถนนที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระในการสร้างและซ่อมบำรุงทางทั้งหมด ในปี 2536 - 2540 รฟท. มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณ (ไม่รวมค่าเสื่อมราคา) โดยเฉลี่ยปีละประมาณ 1,785.74 ล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 19.94 ของค่าใช้จ่ายรวม

(3) ปัญหาด้านการบริหาร การบริหารและควบคุมพัสดุไม่สอดคล้องกับความต้องการใช้งาน ทำให้มีพัสดุกองคลังเหลืออยู่เป็นจำนวนมาก กระทบต่อปัญหาสภาพคล่องทางการเงินของ รฟท. การบริหารและจัดการอสังหาริมทรัพย์ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เกิดปัญหาเงินทุนจมจากการบริหารโครงการลงทุนล่าช้า ขาดการจัดการด้านสัมพันธภาพแรงงาน ทำให้พนักงานขาดความเกี่ยวข้องกับวินัยการทำงาน ขาดวิสัยทัศน์ (vision) และความกระตือรือร้นในการแข่งขันกับธุรกิจการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ การที่ รฟท. มีพนักงานจำนวนมาก (23,117 คน) ทำให้ยากต่อการบริหารและการจัดการที่เป็นระบบ

(4) ปัญหาด้านการเงิน รฟท. ประสบปัญหารายได้ไม่พอกับรายจ่ายมาเป็นระยะเวลานาน เนื่องจากถูกควบคุมอัตราค่าบริการอันเนื่องมาจากนโยบายของรัฐ ที่ผ่านมา ปรากฏว่าการให้เงินชดเชยผลขาดทุนจากรัฐ (ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 วรรคสาม ระบุการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ รฟท. ให้เป็นกรณีพิเศษ คือ "...หากรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับจ่าย.....และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด") ล่าช้ากว่าปีที่ขาดประมาณ 2 ปี ทำให้ รฟท. ต้องกู้เงินมาเป็นค่าใช้จ่ายหมุนเวียนและลงทุนก่อสร้าง ซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน และจัดหารถจักร-ล้อเลื่อน มาใช้ในการดำเนินงานเอง ทำให้มีภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยในอัตราที่สูง ในปี 2541 รฟท. จ่ายหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระคืนรวม 2,467.584 ล้านบาท เป็นผลกระทบทำให้ รฟท. ขาดประสิทธิภาพในการบริหารทางการเงินและการควบคุมต้นทุนในที่สุด

1.4 ที่ผ่านมา การแก้ไขปัญหาทางการเงินของ รฟท. เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น โดยกระทรวงคมนาคมจะนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขออนุมัติให้ รฟท.กู้เงินมาใช้ในการดำเนินงานเป็นระยะ ๆ ในปี 2541 รฟท. ขอกู้เงินรวม 3 ครั้ง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 4,506 ล้านบาท (คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541) แม้ว่า เงินกู้ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ฉบับที่ 1 และฉบับที่ 4 ได้มีการกำหนดไว้ชัดเจนว่า “ให้ค่าโดยสารรถไฟชั้นธรรมดาอยู่ออกอยู่ในระดับต่ำกว่าต้นทุน โดยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล” ก็ตาม แต่ปรากฏว่ารัฐไม่เคยให้เงินอุดหนุนเต็มจำนวนแก่ รฟท. เพื่อชดเชยผลขาดทุนจากการจัดให้บริการเชิงสังคมตามนโยบายของรัฐ ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2539 - 2540) แต่ประการใด

1.5 การแก้ไขปัญหาทางการเงินสดหมุนเวียนของ รฟท.ในปัจจุบัน เป็นเพียงแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้นที่จำเป็นต้องดำเนินการโดยเร่งด่วนเท่านั้น แต่ปัญหาอื่น ๆ ของ รฟท.ที่กล่าวมาข้างต้นจะยังคงมีอยู่ต่อไปและเป็นปัญหาระยะยาวซึ่งไม่มีที่สิ้นสุด ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาของ รฟท.ในระยะยาว กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของ รฟท.ที่จะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาของ รฟท.ในระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระบบ มีขั้นตอนการดำเนินงานที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

2. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการดำเนินการเบื้องต้นที่จะนำไปสู่การปฏิรูประบบการขนส่งทางรถไฟ (Rail Transport Reform) อันเป็นระบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งสินค้าที่ต่ำ สามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รวมทั้งเพื่อเป็นการชักจูงและหรือเหนี่ยวนำ (convince) ให้ภาคเอกชนสนใจที่จะเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการให้บริการรถไฟมากขึ้น ก่อนที่จะมีการแปรรูป รฟท.ให้พ้นสภาพจากการเป็นรัฐวิสาหกิจที่ต้องเป็นภาระทางการเงินของรัฐต่อไป กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาโดยละเอียดแล้ว เห็นสมควรดำเนินการ ดังนี้.-

2.1 ยกเลิกแนวทางการดำเนินงานกิจการรถไฟที่แยกออกเป็นกรให้บริการเชิงพาณิชย์ (Commercial Services) และการให้บริการเชิงสังคม (Public Services Obligation : PSO) เนื่องจากการดำเนินงานที่ผ่านมาไม่สามารถแก้ไขปัญหาในส่วนที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ รฟท. ได้ อีกทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาภาระทางการเงินที่รัฐจะต้องจ่ายชดเชยผลขาดทุนจากการดำเนินงานให้แก่ รฟท. ด้วย

2.2 เพื่อให้การแก้ไขปัญหของ รฟท. เกิดความชัดเจนและเป็นรูปธรรมที่จะสามารถแก้ไขปัญหาการดำเนินงานในระยะยาวของ รฟท. ได้ ควรปรับปรุงโครงสร้างของ รฟท. ใหม่ โดยแยกการดำเนินงานของ รฟท. ออกเป็น 3 ส่วน และมีการปรับแยกรูปแบบบัญชีของแต่ละส่วนออกจากกันให้ชัดเจน เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟท. มีประสิทธิภาพและบังเกิดผลในทางปฏิบัติ ดังนี้.-

(1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider) ได้แก่ การก่อสร้างราง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณ ทั้งนี้ รัฐจะเป็นผู้ให้การสนับสนุนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด เช่นเดียวกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น การลงทุนก่อสร้าง / ปรับปรุง / ซ่อมแซมบำรุงรักษาดถนน หรือการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ ทั้งนี้ เพื่อปลดปล่อยภาระการลงทุนหลัก (Major Investment Task) ของ รฟท. และยังเป็นการสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟตามนโยบายของรัฐบาลด้วย

(2) ส่วนการให้บริการรถไฟ (Service Provider) ได้แก่ การให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการให้บริการสถานีขนถ่ายสินค้า

(3) ส่วนการจัดการ / บริหารทรัพย์สิน และธุรกรรมอื่น (Non - Rail Business) เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าที่ดินติดตั้งเคเบิลทีวี สถานีรถไฟ และธุรกรรมอื่น ๆ

การดำเนินงานในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (1) ที่รัฐจะเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการก่อสร้างราง ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ ซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณทั้งหมดนั้น รัฐจะเป็นผู้เลือกรูปแบบการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดเองตามที่เหมาะสม โดยอาจจะใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ เงินกู้ (ในกรณีที่จำเป็น) การที่รัฐเข้าร่วมถือหุ้นในบริษัทเอกชนเพื่อการร่วมลงทุน การให้สิทธิสัมปทานแก่เอกชนที่มีความสนใจ และหรือการลงทุนโดยวิธีการอื่น ๆ

/ ที่รัฐ...

ที่รัฐพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสมมาดำเนินการ เพื่อให้การลงทุนส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐจะต้องเป็นผู้สนับสนุนการลงทุนทั้งหมดเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด สำหรับแผนงานการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟตามที่รัฐได้เคยให้ความเห็นชอบแล้ว

สำหรับใน ส่วนการให้บริการรถไฟ (2) และส่วนการจัดการ / บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น (3) ให้ รฟท. ดำเนินการเพื่อให้มีรายได้เพียงพอที่จะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ เมื่อ รฟท. ได้ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และ พัฒนา / จัดการรูปแบบและยกระดับคุณภาพบริการแล้ว จะได้มีการปรับอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม ให้สอดคล้องกับต้นทุนที่ได้มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อไม่ให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้และผู้ให้บริการในขณะเดียวกัน ในการนี้ รฟท. จะยังคงให้บริการเดินรถโดยสาร ที่มีการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารต่ำ (ชั้น 3) เพื่อเป็นบริการเชิงสังคมให้แก่ผู้มีรายได้น้อยและยากจนที่มีกระจายอยู่ทั่วประเทศตามนโยบายของรัฐบาลด้วย สำหรับการให้บริการเชิงสังคมนี้ รฟท. จะเป็นผู้รับภาระทางการเงินที่จะเกิดขึ้นเองทั้งหมด โดยที่ รฟท. จะไม่ขอเงินชดเชยผลการขาดทุนที่จะเป็นภาระทางการเงินของภาครัฐอีกต่อไป

2.3 เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟท. ภายหลังการปรับปรุงโครงสร้างใหม่เกิดความคล่องตัวและมีสภาพคล่องทางการเงินมากเพียงพอที่จะสนับสนุนการดำเนินงานของ รฟท. ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2542-2546) จำเป็นอย่างยิ่งที่รัฐจะต้องรับภาระแทน รฟท. ในการชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จำเป็น รวมทั้งหนี้เงินกู้และดอกเบี้ยเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระเฉพาะในช่วงระยะเวลาดังกล่าว (ค่าซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณ หนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระ) ภายหลังจากที่ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างของ รฟท. ในปีงบประมาณ 2542 แล้ว ปัจจุบันรัฐจ่ายเงินอุดหนุนทั้งหมดให้แก่ รฟท. ประมาณปีละ 4,000 ล้านบาทเศษ ทั้งนี้ เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรายได้จากการจัดการ / บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น ที่ได้รับจากการดำเนินงานในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2542-2546) มาใช้ในการลงทุน เพื่อปรับปรุงและยกระดับคุณภาพบริการโดยรวม โดย รฟท. จะนำรายได้จากการดำเนินงานมาใช้คืนหนี้สินของ รฟท. ทั้งหมด โดยเริ่มการชำระคืนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป (รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย) ภายใต้งบประมาณว่า “รัฐจะไม่จ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุนและหรือเงินสนับสนุนใด ๆ ให้แก่ รฟท. อีกต่อไป”

3. ข้อเสนอเพื่อคณะกรรมการพิจารณา

เพื่อให้การแก้ไขปัญหาของ รฟท. บังเกิดผลในทางปฏิบัติอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม อันจะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาการดำเนินงานในระยะยาวของ รฟท. และการปฏิรูประบบการขนส่งทางรถไฟตามนโยบายของรัฐบาล การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการรถไฟ และการแปรรูป รฟท. ที่มีขั้นตอนการดำเนินงานที่เหมาะสม

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้นำเรื่องเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ เพื่อให้มีการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้.-

3.1 ให้มีการปรับปรุงโครงสร้างของ รฟท. ใหม่ โดยแยกการดำเนินงานของ รฟท. ออกเป็น 3 ส่วน และให้ รฟท. เริ่มดำเนินการตามโครงสร้างใหม่ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นไป ทั้งนี้ กำหนดให้แต่ละส่วนมีลักษณะงานและโครงสร้างการลงทุน ดังนี้.-

การดำเนินงานของ รฟท.	ลักษณะของงาน	การลงทุน
1. ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider)	• การก่อสร้างราง • การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ • การซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณ	<u>รัฐเป็นผู้ให้การสนับสนุนในการลงทุนทั้งหมด</u> โดยรัฐจะเป็นผู้เลือกรูปแบบการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดเอง โดยอาจจะใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ เงินกู้ (ในกรณีที่จำเป็น) การที่รัฐเข้าร่วมถือหุ้นในบริษัทเอกชนเพื่อการร่วมลงทุน การให้สิทธิสัมปทานแก่เอกชนที่มีความสนใจ และหรือการลงทุนโดยวิธีการอื่นๆ ที่รัฐพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟตามนโยบายของรัฐบาล

การดำเนินงานของ รฟท.	ลักษณะของงาน	การลงทุน
2. ส่วนการให้บริการรถไฟ (Service Provider)	- การให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร - การให้บริการสถานีขนถ่ายสินค้า	รฟท.เป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด โดยรัฐจะรับภาระในการซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณทั้งหมด การชำระหนี้เงินกู้ พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนด
3. ส่วนการจัดการ / บริหาร ทรัพย์สิน และธุรกรรมอื่น (Non - Rail Business)	- การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ - การให้เช่าที่ดินตั้งเคเบิลไถ่แก้ว - สถานีรถไฟ - ธุรกรรม (activities) อื่น ๆ	ชำระในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2542-2546) ทั้งหมด เพื่อให้ รฟท. มีเงินลงทุนที่จะนำไปพัฒนา / ปรับปรุง เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการต่อไป โดย รฟท. จะนำเงินรายได้จากการดำเนินงานมาใช้คืนหนี้ให้แก่รัฐตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นไป ทั้งนี้รัฐจะไม่จ่ายชดเชยผลการขาดทุน และหรือเงินสนับสนุนใดๆ ให้แก่ รฟท. อีกต่อไป

กำหนดให้ รฟท. ดำเนินการโดยการว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญเฉพาะด้านในกิจการรถไฟเข้ามาดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่าง ๆ และจัดทำข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ เพื่อกำหนดรูปแบบบัญชีที่แยกการดำเนินงาน รายรับ และรายจ่ายของแต่ละส่วนออกจากกันอย่างละเอียดและชัดเจน สำหรับค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษาฯ มาดำเนินการ กระทรวงการคลังอาจจะจัดสรรเงินกู้ธนาคารโลก (IBRD) ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2541 ตามโครงการ “การให้ความช่วยเหลือด้านการจัดการเศรษฐกิจประเทศไทย (Economic Management Assistance Project : EMAP)” เพื่อให้ รฟท. นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษาฯ เนื่องจาก ภายใต้โครงการเงินกู้ธนาคารโลกดังกล่าวข้างต้นจะมีเงินกู้ส่วนหนึ่ง (ประมาณ 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ที่กำหนดให้นำมาใช้ในการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจของประเทศทั้งระบบ (Structural Adjustment Loan : SAL) รวมอยู่ด้วย

3.2 การดำเนินงานตามโครงสร้างใหม่ของ รฟท. ในส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐจะเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการก่อสร้างราง ติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณทั้งหมดนั้น กำหนดให้รัฐเป็นผู้สนับสนุนการลงทุนทั้งหมด โดยรัฐจะเป็นผู้เลือกรูปแบบการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดเองตามที่เห็นว่ามีเหมาะสม โดยอาจจะ

/ใช้จ่ายจาก...

ใช้จ่ายจากเงินงบประมาณ เงินกู้ (ในกรณีที่จำเป็น) การที่รัฐเข้าร่วมถือหุ้นในบริษัทเอกชนเพื่อการร่วมลงทุน การให้สิทธิสัมปทานแก่เอกชนที่มีความสนใจ และหรือการลงทุนโดยวิธีการอื่น ๆ ที่รัฐพิจารณาแล้วเห็นว่ามีเหมาะสมมาดำเนินการ เพื่อให้การลงทุนส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐจะต้องเป็นผู้สนับสนุนการลงทุนทั้งหมดเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด สำหรับแผนงานการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟตามที่รัฐได้เคยให้ความเห็นชอบแล้ว

ทั้งนี้ กำหนดให้ รฟท. และภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมประกอบกิจการเดินรถกับ รฟท. ต้องจ่ายค่าภาระการใช้ราง (ทางรถไฟ) ให้แก่รัฐในอัตราที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการกลางที่กระทรวงคมนาคมจะได้แต่งตั้งต่อไปกำหนดไว้ โดยให้เริ่มชำระค่าภาระการใช้รางตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นไป

3.3 เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟท. ภายหลังการปรับปรุงโครงสร้างใหม่เกิดความคล่องตัวและมีสภาพคล่องทางการเงินมากเพียงพอที่จะสนับสนุนการดำเนินงานของ รฟท. ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น กำหนดให้รัฐรับภาระในการชำระค่าซ่อมบำรุงรักษาราง หนี้เงินกู้ พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระคืนแทน รฟท. ก่อนในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2542-2546) เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรายได้จากการจัดการ / บริหารทรัพย์สิน และธุรกรรมอื่น มาใช้ลงทุนในการพัฒนา / ปรับปรุงเพื่อยกระดับคุณภาพบริการโดยรวม โดย รฟท.จะนำรายได้จากการดำเนินงานมาใช้หนี้สินของ รฟท. ทั้งหมด โดยเริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป พร้อมกันนี้ รฟท. จะยังคงจัดให้มีบริการเดินรถโดยสารที่มีการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารต่ำ (ชั้น 3) เพื่อเป็นบริการเชิงสังคมให้แก่ผู้มีรายได้น้อยและยากจนที่มีกระจายอยู่ทั่วประเทศตามนโยบายของรัฐบาลด้วย สำหรับการให้บริการเชิงสังคมนี้ รฟท. จะเป็นผู้รับภาระทางการเงินที่จะเกิดขึ้นเองทั้งหมด ภายใต้เงื่อนไขว่า “รัฐจะไม่จ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุนและหรือเงินสนับสนุนใด ๆ ให้แก่ รฟท. อีกต่อไป”

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

หากคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอแล้ว จะมีผลต่อการแก้ไขปัญหาระยะยาวของ รฟท. ดังนี้.-

4.1 การที่รัฐช่วย รฟท. ปลดเปลื้องภาระการลงทุนหลักในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน โดยการเข้ามาสนับสนุนการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด ตามรูปแบบการลงทุนที่รัฐเห็นว่ามีความเหมาะสมให้แก่ รฟท. นั้น จะทำให้เกิดความชัดเจนในการกำหนดวงเงินที่แน่นอนที่จะนำมาใช้ในการลงทุนได้ และเกิดความโปร่งใสในการควบคุมการใช้จ่ายเงินงบประมาณในแต่ละปี การดำเนินงานที่ผ่านมาปรากฏว่า รัฐได้เข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ทั้งโดยตรงและทางอ้อมมาโดยตลอด ปัจจุบันรัฐจ่ายเงินอุดหนุนให้แก่ รฟท. ประมาณปีละ 4,000 ล้านบาทเศษ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการที่รัฐเข้ามารับภาระการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ทั้งหมด จะทำให้มีการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท. ที่ชัดเจนและเป็นระบบยิ่งขึ้น โดย รฟท. จะมุ่งเน้นการดำเนินงานเพื่อหารายได้ในส่วนการให้บริการรถไฟและในส่วนของการจัดการ / บริหารทรัพย์สิน และธุรกรรมอื่นอย่างเต็มที่ ในขณะที่เดียวกันก็จะจัดให้มีบริการเดินรถโดยสารเชิงสังคมแก่ผู้มีรายได้น้อยและยากจนที่มีกระจายอยู่ทั่วประเทศตามนโยบายของรัฐบาลด้วย โดยที่รัฐไม่ต้องจ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุนและหรือเงินสนับสนุนใดๆ ให้แก่ รฟท. อีกแต่ประการใด ทั้งนี้ รฟท. จะดำเนินการเพื่อให้มีรายได้มาใช้คืนหนี้สินของ รฟท. ทั้งหมด โดย รฟท. จะเริ่มใช้คืนหนี้สินทั้งหมดตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป

4.2 ช่วยแก้ไขปัญหการขาดสภาพคล่องทางการเงินระยะยาวของ รฟท. เนื่องจาก รฟท. ไม่ต้องลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดอีกต่อไป ที่ผ่านมามีปรากฏว่า รฟท. ต้องกู้เงินมาดำเนินการก่อสร้าง/ปรับปรุง/ซ่อมแซมและบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณเองทั้งหมด ทำให้มีภาระทางการเงินในการที่จะต้องจ่ายชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้าง รฟท. แล้ว รัฐจะเป็นผู้ลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. โดยการเลือกรูปแบบการลงทุนตามที่เห็นว่ามีความเหมาะสม ในลักษณะเดียวกับการก่อสร้าง / บำรุงรักษา / ซ่อมแซมทางถนนและร่องน้ำทางเดินเรือ แนวทางดังกล่าวข้างต้นจะช่วยสนับสนุนให้การดำเนินงานของ รฟท. ตั้งอยู่บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกับระบบการขนส่งในรูปแบบ (Mode) อื่นๆ ต่อไป

4.3 การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานของ รฟท. ใหม่ โดยการแยกกิจกรรมออกเป็น 3 ส่วนดังกล่าวข้างต้น จะทำให้ รฟท. เกิดความคล่องตัวและลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลง ทำให้ รฟท. สามารถหารายได้เพิ่มขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท. ด้วย ทำให้แนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในส่วนการให้บริการเดินรถมีความชัดเจน สามารถที่จะจูงใจและหรือเหนี่ยวนำให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมลงทุนในกิจการของ รฟท. มากยิ่งขึ้น

/ทั้งนี้...

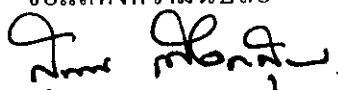
ทั้งนี้ รฟท. จำเป็นที่จะต้องดำเนินงานตามโครงสร้างที่ปรับปรุงใหม่ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นไป หาก รฟท. ไม่สามารถดำเนินการได้ตามระยะเวลาที่กำหนด จะทำให้มีผลกระทบต่อแผนการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟทั้งระบบ โดยเฉพาะในส่วน of แผนการดำเนินงาน แผนการลงทุน และแผนการพัฒนาเพื่อยกระดับและคุณภาพรวมในการให้บริการ

4.4 การดำเนินงานในส่วนการให้บริการเดินรถ การจัดการ / บริหารทรัพย์สิน และ ธุรกรรมอื่นตามโครงสร้างใหม่นั้น รฟท. จะต้องดำเนินการเพื่อให้มีรายได้มาใช้หนี้สินของ รฟท. ทั้งหมดโดยเริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป พร้อมกันนี้ รฟท. จะยังคงให้มีบริการเดินรถ โดยสารเชิงสังคมที่มีการจัดเก็บอัตราค่าโดยสารต่ำ เพื่อเป็นบริการให้แก่ผู้มีรายได้น้อยและยากจนที่มีกระจายอยู่ทั่วประเทศตามนโยบายของรัฐด้วย ภายใต้เงื่อนไขว่า “รัฐจะไม่จ่ายเงินชดเชยผลการขาดทุนและหรือเงินสนับสนุนใด ๆ ให้แก่ รฟท. อีกต่อไป” ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณา โดยละเอียดและรอบคอบเกี่ยวกับผลดี-ผลเสีย จากการปรับปรุงโครงสร้างใหม่ ของ รฟท. แล้วเห็นว่า การดำเนินการตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเป็นการแก้ไขปัญหาในระยะยาวของ รฟท. ที่ชัดเจน มีระบบ ซึ่งจะนำไปสู่การดำเนินการที่เป็นขั้นตอนเหมาะสม ที่จะก่อให้เกิดความชัดเจนในส่วนนโยบาย การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนของรัฐที่จะชักจูงและหรือเหนี่ยวนำให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุน ในส่วนการให้บริการเดินรถมากขึ้น ก่อนที่จะมีการแปรรูป รฟท. ให้พ้นสภาพจากการเป็น รัฐวิสาหกิจที่ต้องเป็นภาระทางการเงินแก่รัฐต่อไป

เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการพิจารณาการแก้ไขปัญหาในระยะยาวของ รฟท. และเป็น การดำเนินงานที่จะสนองตอบนโยบายของรัฐบาล ในส่วนที่เกี่ยวกับแนวทางการเพิ่มบทบาท ภาคเอกชนในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติไว้ชัดเจนแล้วเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2540 กระทรวงคมนาคมจึงได้สำเนาเรื่องเสนอคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจพิจารณา พร้อมกับการนำเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยในคราวเดียวกัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ
การปรับปรุงโครงสร้าง รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอในข้อ 3. เป็นกรณีเร่งด่วนต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

11/10/61

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 281-4997

โทรสาร 280-1008

SRT-RE-CC

รายละเอียดแสดงการชำระหนี้สินปัจจุบันจำนวน 28,355 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนจำนวน 6,300 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
รายได้ Non-rail 1	2,868	2,764	2,811	3,081	3,081	3,141	3,237	3,312	3,385	3,468	3,552	3,643	4,035	4,237	4,448	4,872	4,905	5,151	5,406
รายได้จากสัญญาสัญญาจ้างขนส่ง 2																			
(ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)																			
หนี้ที่ครบชำระ (เงินต้น+ดอกเบี้ย)	2,007	1,999	1,979	1,947	1,963	2,002	1,953	1,910	1,996	2,025	2,066	2,107	2,149	2,192	2,236	2,280	2,326	2,373	2,420
การของรัฐบาล 1	2,435	2,567	2,665	2,174	2,454	2,924	2,060	1,685	2,462	1,495	1,599	1,510	1,473	1,309	1,158	1,044	915	888	698
การของรัฐบาล 2	4,442	4,606	4,844	4,121	4,417	4,706	4,776	3,12	1,073	24	5	(226)	(414)	(738)	(1,056)	(1,347)	(1,664)	(1,880)	(2,190)
การของรัฐบาลในปัจจุบัน 2	4,220	4,431	4,080	4,426	4,928	5,168	4,046	4,161	3,429	2,384	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หนี้สินที่มีหนี้สิน																			
หนี้ระยะยาว : เงินต้นที่เหลือ	22,875	23,501	22,670	21,419	19,027	17,571	16,088	14,909	12,913	11,764	10,455	9,197	7,939	6,810	5,799	4,874	4,050	3,230	2,576
: ที่รัฐบาลจ่ายไปก่อน	2,435	5,002	7,667	9,841	12,295	12,295					12,295	12,069	11,655	10,919	9,864	8,516	6,852	4,962	2,572
หนี้สินหมุนเวียน																			
: ค่าจ้างคนจ้างจ่าย	1,500	800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
: เงินกู้เบิกเกินบัญชี	4,600	4,600	3,400	700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ปีรวมปีละสาม	2,581	2,582	2,583	2,584	2,585	2,586	2,587	2,588	2,589	2,590	2,591	2,592	2,593	2,594	2,595	2,596	2,597	2,598	2,599
รายได้ Non-rail 1	5,878	5,982	6,260	6,573	6,902	7,247	7,610	7,990	8,388	8,809	9,249	9,712	10,187	10,707	11,243	11,805	12,385	13,015	
รายได้จากสัญญาสัญญาจ้างขนส่ง 2																			
(ไม่รวมค่าเสื่อมราคา)																			
หนี้ที่ครบชำระ (เงินต้น+ดอกเบี้ย)	2,468	2,518	2,568	2,620	2,672	2,725	2,780	2,835	2,892	2,950	3,009	3,069	3,131	3,193	3,257	3,322	3,389	3,456	
การของรัฐบาล 1	687	673	665	499	17	16	16	16	7	7	7	7	7	7	7	7	5	0	
การของรัฐบาล 2	(2,523)	(2,771)	(3,027)	(3,455)	(4,219)	(4,500)	(4,814)	(5,130)	(6,490)	(6,852)	(6,213)	(6,636)	(7,060)	(7,507)	(7,979)	(8,476)	(8,001)	(9,558)	
การของรัฐบาลในปัจจุบัน 2																			
หนี้สินที่มีหนี้สิน																			
หนี้ระยะยาว : เงินต้นที่เหลือ	1,923	1,270	617	121	106	91	76	61	54	47	40	33	26	19	12	5	0	0	
: ที่รัฐบาลจ่ายไปก่อน	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

1. ตั้งแต่วันที่ 2542-2546 นำไปพัฒนาการให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 2547 นำไปชำระค่าบำรุงทางและชำระหนี้สิน ตั้งแต่วันที่ 2552 assume อัตราการเพิ่ม 5% เงินเหลือนำไปชำระหนี้ที่รัฐบาลจ่ายแทนไปในระยะ 5 ปีแรก

2. ตั้งแต่วันที่ 2552 assume อัตราการเพิ่ม 2%

3. ไม่รวมการลงทุนพัฒนาเส้นทางรถไฟ (ปรับปรุงทาง สร้างทางคู่ จัดทางสายใหม่ ฯลฯ)

☐ รายได้อัตราการบริวาร/จัดการทรัพย์สิน
 และสุทธผลอื่น ในระยะเวลา 20 ปี
 (พ.ศ. 2542-2561) จำนวน 74,982 ล้านบาท
☐ รายจ่ายดอกเบี้ย+เงินกู้ ในระยะเวลา 20 ปี
 (พ.ศ. 2542-2561) จำนวน 34,067 ล้านบาท

☐ หนี้คงค้างตามกำหนดกำหนดชำระคืนเงินประมาณ 2577
 เงินคงค้างตามกำหนดชำระคืนเงินประมาณ 2577 - ยังไม่มีข้อมูลประกอบ

รายจ่ายค่าซ่อมบำรุงรักษาทางและระบบอาณัติสัญญาณ
 ในระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2542 - 2561)
 จำนวน 42,428 ล้านบาท

ตารางแสดงรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนที่เป็นภาระของรัฐบาล

หน่วย : ล้านบาท

	ปีงบประมาณ	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
1.รายได้-รายจ่าย จากการดำเนินงานของ รฟท. ในส่วนของ Non-rail ¹		2,564	2,764	2,811	3,091	3,154	3,141	3,237	3,312	3,385	3,486	3,660	3,843
2. ภาระของรัฐบาล		4,442	4,566	4,644	4,121	4,417	4,926	4,013	3,625	4,458	3,520	3,665	3,617
2.1 ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางและระบบอาณัติ- สัญญาณ ²		2,007	1,999	1,979	1,947	1,963	2,002	1,953	1,940	1,996	2,025	2,066	2,107
2.1.1 เงินเดือน/ค่าจ้าง ของพนักงาน- และลูกจ้าง รฟท.		1,543	1,521	1,490	1,448	1,439	1,450	1,395	1,364	1,386	1,387	1,415	1,444
2.1.2 วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการซ่อมบำรุงฯ		494	509	521	533	558	588	595	614	649	679	693	706
2.1.3 รายได้ค่าใช้ทาง		30	31	32	34	34	36	37	38	39	41	42	43
2.2 หนี้เงินกู้ระยะยาวที่กำหนดชำระคืน ³		2,435	2,567	2,665	2,174	2,454	2,924	2,060	1,685	2,462	1,495	1,599	1,510
- เงินกู้		1,473	1,621	1,790	1,353	1,675	2,256	1,483	1,179	1,996	1,149	1,309	1,258
- ดอกเบี้ย เงินกู้		962	946	875	821	779	668	577	506	466	346	290	252
รายได้จากการดำเนินงานที่ รฟท.จะนำมา ใช้คืนหนี้สินทั้งหมด ⁴		-	-	-	-	-	(1,785)	(776)	(313)	(1,073)	(34)	(5)	226 ⁵

หมายเหตุ ¹ รายได้-รายจ่ายจากการดำเนินงานของ รฟท. ในส่วนของ Non-rail เฉพาะในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ.2542-2546) จำนวน 14,384 ล้านบาท รฟท. จะนำมาเป็นค่าใช้จ่าย

สำหรับหนี้สินหมุนเวียนจำนวน 6,300 ล้านบาท การปรับปรุงสถานีรถไฟ การจัดซื้อ/ซ่อมบำรุงรถจักร-ล้อเลื่อน ให้มีความสะอาด สะดวกสบาย และปลอดภัย เพื่อเป็นการพัฒนา และยกระดับคุณภาพบริการในส่วนรวมต่อไป โดย รฟท. จะนำรายได้จากการดำเนินงานในส่วน Non-rail มาใช้คืนหนี้สินของ รฟท. ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป

² ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางและระบบอาณัติสัญญาณ เท่ากับ (2.1.1 + 2.1.2) - 2.1.3

³ เงินต้นหนี้เงินกู้ระยะยาว จำนวน 28,355 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ในประเทศ 4,253 ล้านบาท และเงินกู้ต่างประเทศ 24,102 ล้านบาท

⁴ ในระยะเวลา 5 ปีแรก (พ.ศ.2542-2546) รัฐจะรับภาระหนี้สินของ รฟท. ในส่วนของค่าซ่อมบำรุงรักษาทางและระบบอาณัติสัญญาณ หนี้เงินกู้ พร้อมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ครบกำหนดใช้คืน

⁵ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2553 เป็นต้นไป รายได้จากการดำเนินงานที่ รฟท. นำส่งรัฐเพื่อใช้คืนหนี้สินทั้งหมดของ รฟท. นั้น จะเป็นรายได้สุทธิที่รัฐจะได้รับจาก รฟท.