

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0529.4/ 21404



สำนักเลขาธิการคณะกรรมการ

5962

รับที่

วันที่

21/68
24 ก.ค. 41
เวลา 10.00 น.

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กท. 10400

33/51

๒๖ กันยายน 2541

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการด่วนมาก ที่ นร 0205/ว(ล) 10171 ลงวันที่

18 สิงหาคม 2541

ตามหนังสือที่อ้างถึงแจ้งว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อคณะกรรมการพิจารณา สำนักเลขาธิการคณะกรรมการจึงขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า

1. กระทรวงคมนาคมได้เสนอขอปรับปรุงโครงสร้างของรฟท. ใหม่ โดยแยกการค้าเงินงานของรฟท. ออกเป็น 3 ส่วน และให้รฟท. เริ่มดำเนินการตามโครงสร้างใหม่ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นไป ทั้งนี้ กำหนดให้แต่ละส่วนมีลักษณะงานและโครงสร้างการลงทุน ดังนี้

(1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider) ประกอบด้วย การก่อสร้างราง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณ โดยรัฐเป็นผู้ให้การสนับสนุนในการลงทุนทั้งหมด เพื่อเป็นการสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟตามนโยบายของรัฐบาล

(2) ส่วนการให้บริการรถไฟ (Service Provider) ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการให้บริการสถานีขนถ่ายสินค้า

(3) ส่วนการจัดการ/บริหารทรัพย์สิน และธุรกิจอื่น (Non-Rail Business) ประกอบด้วย การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าที่ดินติดตั้งเคเบิลใยแก้ว สถานีรถไฟ และธุรกิจอื่น (activities) อื่น ๆ

/โดยข้อ...

โดยข้อ 1 (2) และ 1 (3) รพท. เป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด โดยรัฐจะรับภาระในการซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณทั้งหมด การชำระหนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระในระยะ 5 ปีแรก (พ.ศ. 2542-2546) ทั้งหมด เพื่อให้รพท. มีเงินลงทุนที่จะนำไปพัฒนา /ปรับปรุง เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการต่อไป โดยรพท. จะนำเงินรายได้จากการดำเนินงานมาใช้คืนหนี้ให้แก่รัฐตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นไป ทั้งนี้ รัฐจะไม่จ่ายชดเชยผลการขาดทุน และหรือเงินสนับสนุนใด ๆ ให้แก่รพท. อีกต่อไปตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป และกำหนดให้รพท. ดำเนินการโดยการว่าจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีประสบการณ์และความชำนาญ เฉพาะด้านในกิจการรถไฟเข้ามาดำเนินการศึกษาในรายละเอียดต่าง ๆ และจัดทำข้อเสนอแนะที่เป็น ประโยชน์ เพื่อกำหนดรูปแบบข้อบัญญัติที่แยกการดำเนินงาน รายรับ และรายจ่ายของแต่ละส่วนออกจากกันอย่าง ละเอียดและชัดเจน สำหรับค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษา มาดำเนินการได้เสนอว่ากระทรวงการคลัง อาจจะจัดสรรเงินกู้ธนาคารโลก (IBRD) ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2541 ตามโครงการ "การให้ความช่วยเหลือด้านการจัดการเศรษฐกิจประเทศไทย (Economic Management Assistance Project:EMAP)" เพื่อให้รพท. นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างที่ปรึกษา เนื่องจาก ภายใต้โครงการเงินกู้ธนาคารโลกดังกล่าวข้างต้นจะมีเงินกู้ส่วนหนึ่ง (ประมาณ 6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ที่ กำหนดให้นำมาใช้สำหรับการปฏิรูประบบโครงสร้างของประเทศไทยทั้งระบบ (Structural Adjustment Loan: SAL) รวมอยู่ด้วย ทั้งนี้ กำหนดให้ รพท. และภาคเอกชนที่จะเข้ามาร่วมประกอบกิจการเดินรถกับรพท. ต้องจ่ายค่าภาระการใช้ราง (ทางรถไฟ) ให้แก่รัฐในอัตราที่เหมาะสม ตามที่คณะกรรมการกลางที่กระทรวงคมนาคมจะได้แต่งตั้งต่อไปกำหนดไว้ โดยให้เริ่มชำระค่าภาระการใช้รางตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นไป

2. กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นว่าการปรับปรุงโครงสร้างของรพท. ใหม่และ การกำหนดให้รพท. ว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาในรายละเอียดต่าง ๆ เป็นข้อเสนอซึ่งส่วนใหญ่สอดคล้องกับ มาตรการแก้ไขปัญหาของรพท. ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบแล้วตามหนังสือสำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี ส่วนที่เลขที่ ที่ นร 0205/9362 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2541 ดังนั้น จึงเห็นชอบในหลักการ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้ โดยมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

/ (1) การปรับปรุง...

(1) การปรับปรุงโครงสร้างของรฟท. เป็น 3 กิจกรรมตามโครงสร้างใหม่นั้น ต้องดำเนินการในลักษณะหน่วยธุรกิจที่มีความพร้อมเพื่อเตรียมการแปรสภาพเป็นบริษัทจำกัด หรือองค์การอิสระ (ดูแลเรื่องราง) ต่อไป และจะต้องกำหนดแนวทางขั้นตอน และระยะเวลาของการดำเนินการแปรสภาพรวมทั้งบทบาทของรฟท. และการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้ชัดเจน โดยการดำเนินการนี้ควรกำหนดเป็นขอบเขตของงานไว้ใน TOR ในการจ้างที่ปรึกษาด้วย

(2) เห็นสมควรให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง รับผิดชอบพิจารณาดำเนินการปรับปรุงหน่วยงานของรัฐ ซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการในสาขานขนส่งในปัจจุบันให้สามารถเป็นองค์การอิสระกำกับดูแลสาขาการไฟฟ้า/คมนาคมขนส่งทางบก (Regulatory) ที่มีประสิทธิภาพในการกำกับดูแลสาขานขนส่งกิจการไฟฟ้าให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อรองรับการแยกกิจกรรมของรฟท. เป็น 3 ส่วนข้างต้น

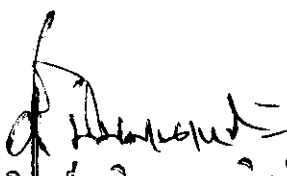
(3) ในการดำเนินงานส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider) ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างราง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การซ่อมบำรุงรักษาราง และระบบอาณัติสัญญาณ เห็นสมควรให้รัฐเป็นผู้สนับสนุนการลงทุนทั้งหมด โดยรัฐจะเป็นผู้เลือกรูปแบบการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมดเองตามความเห็นว่ามีเหมาะสม ทั้งนี้ ให้รฟท. และภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมประกอบกิจการเดินรถกับรฟท. ต้องจ่ายค่าภาระการใช้ราง (ทางรถไฟ) ให้แก่รัฐในอัตราที่รัฐพิจารณาเห็นว่ามีเหมาะสม นอกจากนี้ ควรกำหนดให้มีการศึกษาหลักเกณฑ์ วิจัยคิด และการกำหนดอัตราดังกล่าวเป็นขอบเขตของงานไว้ใน TOR ในการจ้างที่ปรึกษาด้วย

(4) โดยที่ข้อมูลตามรายละเอียดแสดงการชำระหนี้สินตามสิ่งที่ส่งมาด้วยที่กระทรวงคมนาคมเสนอคณะรัฐมนตรียังไม่ชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับหลักการ ซึ่งได้มีการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยกระทรวงคมนาคม สำนักงานประมาท สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน กรมบัญชีกลาง และรฟท. ครังสุดท้ายเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2541 ซึ่งที่ประชุมเห็นว่าควรให้ที่ปรึกษาที่จะว่าจ้างเป็นผู้ศึกษารายละเอียดการแยกบัญชีตามโครงสร้างใหม่บนหลักการพื้นฐานที่ประชาชนจะได้รับประโยชน์สูงสุด

อนึ่ง สำหรับการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดในเรื่องการปรับโครงสร้างนั้น กระทรวงการคลังกำลังพิจารณาเสนอให้รพท. สามารถใช้เงินโครงการความช่วยเหลือจากธนาคารโลก ตามโครงการ Structural Adjustment Loan (SAL) ซึ่งเป็นเงินกู้ในส่วนของการปฏิรูปรัฐวิสาหกิจ ของกรมบัญชีกลางบางส่วน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการศึกษาได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ


(นายธารินทร์ นิมมานเหมินท์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

กรมบัญชีกลาง

สำนักรัฐวิสาหกิจและหลักทรัพย์ของรัฐ

ส่วนมาตรฐานและค่าตอบแทน

โทร. 2739576-7

โทรสาร 2739578