

ด่วนมาก

ที่ กค 0209.1/ ๒๕๓๑๓



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	๗๔๐๖
วันที่	๒๐ ต.ค. ๒๕๔๓
เวลา	๑๓.๔๕ น.

๑๐/๓๐

คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ
กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กท. 10400

ฉบับ ๒๕๖๘
วันที่ ๒๐ ต.ค. ๒๕๔๓
เวลา ๑๔.๒๕ น.

๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๓

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนที่สุด ที่ นร 0205/15847

ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน ๒๕๔๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ กค 0208.2/6369 ลงวันที่ 31 สิงหาคม ๒๕๔๓

๒ ๑ ๕๐๓

๑. เรื่องเดิม

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เพื่อคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) พิจารณาเกี่ยวกับการแยกกิจการของ รฟท. ออกเป็น 4 ส่วน คือ ส่วน รฟท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ และส่วนที่จะจัดตั้งเป็นบริษัทอีก 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนการเดินรถ ส่วนซ่อมบำรุงล้อเลื่อนรถไฟ และส่วนทรัพย์สิน โดยดำเนินการตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๔๒ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

๒. ข้อเท็จจริง

๒.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๑ เห็นชอบในหลักการให้มีการปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยแยกการดำเนินการออกเป็น ๓ ส่วน คือ

(๑) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider)

(๒) ส่วนการให้บริการรถไฟ (Service Provider)

(๓) ส่วนการจัดการ /บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น (Non - Rail Business)

โดยในข้อ (๒) และข้อ (๓) รฟท. เป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด และรัฐจะรับภาระในการชำระค่าซ่อมบำรุงรักษาราง
หนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระคืน แทน รฟท. ก่อนในระยะ ๕ ปีแรก เพื่อให้ รฟท. สามารถ

/นารายได้...

นำรายได้จากการจัดการ / บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น มาใช้ลงทุนในการพัฒนา / ปรับปรุง เพื่อยกระดับคุณภาพบริการโดยรวม และนำรายได้จากการดำเนินงานมาใช้คืนหนี้สินของ รฟท. ทั้งหมด เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป

2.2 ข้อเสนอของคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการปฏิรูปสาขาขนส่ง

กนร. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาแนวทางการปฏิรูปสาขาขนส่ง โดยมี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ได้นำเสนอคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เพื่อพิจารณาการปรับโครงสร้างใหม่ของ รฟท. ดังนี้

2.2.1 ให้ปรับโครงสร้างของ รฟท. ใหม่ โดยแยกกิจการ รฟท. ออกเป็น 4 ส่วน และจัดตั้งเป็นบริษัทบางส่วนโดยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ซึ่งการแยกกิจการรถไฟ ตามโครงสร้างใหม่ เป็น ดังนี้

(1) รฟท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ มีหน้าที่ในการสร้างและดูแลโครงสร้าง ขนส่งได้แก่ ทางรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ อาคารสถานีต่าง ๆ และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทั้งหมดของ รฟท. ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

(2) ส่วนการเดินรถ จัดตั้งเป็นบริษัท ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้าบนทางรถไฟ และในระยะยาว จะเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนเดินรถแข่งขัน กับบริษัทรถไฟที่จัดตั้งขึ้นได้ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ใช้บริการ

(3) ส่วนซ่อมบำรุงล้อเลื่อนรถไฟ จัดตั้งเป็นบริษัท ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงล้อเลื่อนรถไฟ

(4) ส่วนทรัพย์สิน จัดตั้งเป็นบริษัท บริหารจัดการโดยการจ้างเอกชน เข้ามาบริหารจัดการทรัพย์สินให้มีรายได้ แล้วนำเงินรายได้ส่งคืนรัฐ โดยบริษัทที่จะจัดตั้งใหม่ตามข้อ (2) (3) และ (4) กระทรวงการคลังถือหุ้น 100% ในระยะแรก และมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจของรัฐบาล ทั้งนี้ การจัดทำแผนการปรับโครงสร้างดังกล่าวจะดำเนินการ ให้แล้วเสร็จภายในปี 2544

2.2.2 เมื่อดำเนินการตามข้อ 2.2.1 เป็นผลให้มีการแยก รฟท. ออกเป็นองค์กร และบริษัทใหม่ที่มีระบบการบริหารของตนเอง ดังนั้น จึงต้องมีการสร้างกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ เพื่อให้หน่วยงานเหล่านั้นทำงานสัมพันธ์กัน

/2.2.3 การพิจารณา...

2.2.3 การพิจารณาดำเนินการปรับโครงสร้างตามข้อ 2.2.1 เป็นดังนี้

(1) แยกสถาบันที่บริหารทางรถไฟออกจากสถาบันบริหารขบวนรถ และมีหน่วยงานกำกับดูแลอิสระมาควบคุมดูแลการประกอบกิจการรถไฟ ซึ่งกระทรวงการคลังคาดว่า จะสามารถจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระได้ในปี 2546 - ปี 2547 และ หาก รฟท. ปรับโครงสร้าง เสร็จก่อนที่จะมีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระก็จะต้องจัดให้มีองค์กรกำกับดูแลอิสระชั่วคราว

(2) การจัดการด้านอัตราค่าจ้างคน โดยไม่มีการปลดพนักงานออก เป็นดังนี้

• องค์กรกำกับดูแลอิสระ	126 คน
• องค์กร รฟท. โครงสร้าง	8,169 คน
• บริษัท รฟท. เคนรถไฟ	5,740 คน
• บริษัท รฟท. ซ่อมล้อเลื่อนรถไฟ	3,992 คน
• บริษัท รฟท. บริหารทรัพย์สิน	127 คน
รวม	18,154 คน

(3) การจัดการด้านสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงาน ตามพระราชบัญญัติ ทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของ “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” ซึ่งในขั้นต้น เห็นสมควรเสนอสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงาน ดังนี้

• ให้คงกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานที่เกษียณอายุแล้วไว้กับ องค์กร รฟท. โครงสร้าง โดยถือเสมือนเป็นหน้าที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระ

• พนักงานที่โอนไปอยู่หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ให้นำอายุงานต่อเนื่อง

• ให้คงกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานและกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานไว้

ในแต่ละหน่วยงาน โดยหักเงินเดือนพนักงาน 5% และหน่วยงานสมทบ 25% หรือเท่าที่จ่ายจริงเพื่อนำเข้า กองทุนดังกล่าว

• ในอนาคตเมื่อ รฟท. ปรับรูปแบบไปสู่ภาคเอกชน (เอกชนมีส่วนร่วม ในการบริหาร) ต้องมีกระบวนการรองรับสิทธิประโยชน์และรายได้ของพนักงานอย่างเป็นธรรมและ รวมถึงพนักงานเดิมที่เกษียณอายุหรือลาออกไปแล้ว

(4) การแบ่งแยกทรัพย์สินและหนี้สินตามบัญชีขององค์กรใหม่ เพื่อเสนอ คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทพิจารณาดังนี้

/หน่วย...

หน่วย : บาท

องค์กร	ทรัพย์สิน	หนี้สิน
1. รฟท. ปัจจุบัน	58,755,304,156.17	36,803,000,000
2. องค์กรใหม่		
• องค์กร รฟท. โครงสร้าง	40,047,532,020.28	36,803,000,000
• บริษัท รฟท. เคนรไฟฟ้า	18,707,772,135.89	-
• บริษัท รฟท. ซ่อมล้อเลื่อนรถไฟ	(น้อยมาก)	-
• บริษัท รฟท. บริหารทรัพย์สิน	(น้อยมาก)	-

(5) ควรมีการจัดตั้ง “คณะกรรมการบริหารเปลี่ยนผ่าน” เพื่อสนับสนุนและช่วยเหลือคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัทในการดำเนินการปรับ รฟท. เข้าสู่โครงการใหม่ให้สำเร็จตามเป้าหมาย

(6) เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันของโครงสร้างขนส่งทางรถไฟ จึงเห็นว่า การพัฒนาโครงสร้างขนส่งของ รฟท. เป็นงานเร่งด่วนที่รัฐบาลจะต้องพิจารณาเพื่อให้มีการปรับปรุงทางรถไฟระบบอาณัติสัญญาณที่ควบคุมการเดินรถ การก่อสร้างทางคู่ ทางสายใหม่ และการแก้ไขปัญหาจุดที่ถนนตัดเสมอระดับทางรถไฟ ซึ่งคาดว่า จะต้องใช้เงินงบประมาณ 184,566 ล้านบาท เพื่อให้โครงสร้างขนส่งของรถไฟมีความสมบูรณ์และสามารถแข่งขันกับระบบขนส่งอื่น รวมทั้งสามารถเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมประกอบการเดินรถได้ด้วย

3. ผลการพิจารณาของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

กนร. ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2542 มีมติดังนี้

(1) เห็นชอบในหลักการปรับโครงสร้าง รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

(2) ให้แปลงสภาพกิจการของ รฟท. ตามโครงสร้างใหม่ โดยดำเนินการตามพระราช

บัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 โดยการแบ่งทรัพย์สิน หนี้สิน ให้เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท

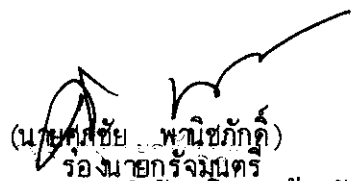
ทั้งนี้ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ และเพื่อความรวดเร็วเห็นควรนำเสนอเรื่อง การแปลงกิจการ รฟท. ดังกล่าว ต่อคณะกรรมการนโยบายทุนรัฐวิสาหกิจพิจารณาดำเนินการควบคู่กัน

/4. ข้อเสนอ...

4. ข้อเสนอเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

เห็นชอบหลักการปรับโครงสร้าง รฟท. ตามความเห็นของคณะกรรมการกำกับ
นโยบายด้านรัฐวิสาหกิจดังกล่าวในข้อ 3
จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายสมชัย ...พานิชกุล)
รองนายกรัฐมนตรี

ประธานคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง

สำนักรัฐวิสาหกิจและหลักทรัพย์ของรัฐ

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

โทร. 273-9576-7

โทรสาร 273-9578



สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี
รับที่ 20131
วันที่ 10/4/3 เวลา 14.30 น.

ที่ คค 0208.2/6369

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

15/20

31 สิงหาคม 2543

เรื่อง การปรับโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ประธานคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0205/15847 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2541

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาแนวทางการปฏิรูปสาขาขนส่งในภาพรวม
2. รายละเอียดเบื้องต้นการดำเนินการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย
จำนวน 1 ชุด

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2541 เห็นชอบในหลักการให้มีการปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) โดยการแยกการดำเนินงานของ รฟท. ออกเป็น 3 ส่วน คือ

1.1 ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Provider) ประกอบด้วย การก่อสร้างราง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การซ่อมบำรุงรักษารางและระบบอาณัติสัญญาณ โดยรัฐเป็นผู้ให้การสนับสนุนในการลงทุนทั้งหมด

1.2 ส่วนการให้บริการรถไฟ (Service Provider) ประกอบด้วย การให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และการให้บริการสถานีขนถ่ายสินค้า

1.3 ส่วนการจัดการ / บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น (non-Bed Business) ประกอบด้วย การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าที่ดินติดตั้งเคเบิลทีวี แก้ว สภาหนึ่งถ้า และธุรกรรม (Activities) อื่น ๆ

เชนเข้ามา

กฤษณ์

โดยในข้อ 1.2 และข้อ 1.3 รฟท. เป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด และรัฐจะรับภาระในการชำระค่าซ่อมบำรุงรักษา ราง หนี้เงินกู้พร้อมดอกเบี้ยที่ครบกำหนดชำระคืน แทน รฟท. ก่อนในระยะ 5 ปีแรก เพื่อให้ รฟท. สามารถนำรายได้จากการจัดการ / บริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่น มาใช้ลงทุนในการพัฒนา / ปรับปรุง เพื่อยกระดับคุณภาพบริการโดยรวม โดย รฟท. จะนำรายได้จากการดำเนินงานมาใช้คืนหนี้สินของ รฟท. ทั้งหมดเริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2547 เป็นต้นไป

2. เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

คณะทำงานพิจารณาแนวทางการปฏิรูปสาขาขนส่งในภาพรวม ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานฯ และมีคณะทำงานฯ ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 ได้มีการพิจารณาการดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2541 และ ได้กำหนดนโยบายให้ รฟท. ไปจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นในการดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. ซึ่ง รฟท. ได้จัดทำรายละเอียดดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว และคณะทำงานฯ ได้พิจารณาแล้ว เห็นควรให้นำเสนอคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) เพื่อพิจารณา และนำเข้าสู่กระบวนการปรับโครงสร้างของ รฟท. โดยแยกไปจัดตั้งเป็นบริษัทของรัฐบางส่วน โดยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542.ต่อไป ซึ่งสรุปสาระสำคัญของรายละเอียดเบื้องต้นในการดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. ได้ดังนี้

2.1 คณะทำงานพิจารณาแนวทางการปฏิรูปสาขาขนส่งในภาพรวม เห็นสมควรให้ดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. โดยแยกกิจการรถไฟเป็น 4 ส่วน คือ

2.1.1 รฟท. ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ มีหน้าที่ในการสร้างและดูแลโครงสร้างขนส่ง ได้แก่ ทางรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ อาคารสถานีต่าง ๆ และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินทั้งหมดของ รฟท. ที่มีอยู่ในปัจจุบัน

2.1.2 ส่วนการเดินรถ จัดตั้งเป็นบริษัท ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าบนทางรถไฟ และในระยะยาว จะเปิดโอกาสให้บริษัทเอกชนเดินรถแข่งขันกับบริษัทรถไฟที่จัดตั้งขึ้นได้ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ให้บริการ

2.1.3 ส่วนซ่อมบำรุงล้อเลื่อนรถไฟ จัดตั้งเป็นบริษัท ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการซ่อมบำรุงล้อเลื่อนรถไฟ

2.1.4 ส่วนทรัพย์สิน จัดตั้งเป็นบริษัท บริหารจัดการโดยการจ้างเอกชนเข้ามาบริหารจัดการทรัพย์สินให้มีรายได้ แล้วนำเงินรายได้ส่งคืนรัฐ

บริษัทที่จัดตั้งใหม่ตามข้อ 2.1.2 - 2.1.4 กระทรวงการคลังถือหุ้น 100 % ในระยะแรก และมีฐานะเป็นวิสาหกิจของรัฐบาล ทั้งนี้ การจัดทำแผนการปรับโครงสร้างดังกล่าวจะดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2544

2.2 การปรับโครงสร้างของ รฟท. ตามแนวทางดังกล่าวในข้อ 2.1 เป็นการปรับโครงสร้างองค์กร (Restructuring) โดยวิธีการแยกสถาบัน และทำการแปลงองค์กรใหม่เป็นบริษัทบางส่วนด้วย ซึ่งองค์กรที่รับผิดชอบแต่ละด้านที่ถูกแยกออกจากกัน จะมีระบบบริหารของตนเอง จึงต้องมีการสร้างกฎเกณฑ์ในทางธุรกิจ เพื่อให้หน่วยงานเหล่านั้นทำงานสัมพันธ์กัน เพื่อให้การเดินรถไฟบรรลุวัตถุประสงค์

2.3 กฎหมายที่จะเป็นเครื่องมือนำไปสู่การบริหารในรูปแบบองค์กรใหม่

กฎหมายที่สามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือเปลี่ยนแปลง รฟท. ในปัจจุบัน ไปสู่การบริหารงานในรูปแบบใหม่ได้ทันที ได้แก่ พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2542 โดยการนำทุนบางส่วนของรัฐวิสาหกิจมาเปลี่ยนสภาพเป็นทุนเรือนหุ้นในรูปแบบของบริษัท พิจารณาแบ่งทุนตามมูลค่าทางบัญชีเป็นทุนจดทะเบียนบริษัทก่อน เมื่อมีการขายหุ้นออกไปสู่ภาคเอกชน จะมีการประเมินมูลค่าทุนใหม่ (Due Diligence) เพื่อเปลี่ยนเป็นมูลค่าหุ้นต่อไป สำหรับรายละเอียดการดำเนินการขององค์กรใหม่ เช่น การกำกับดูแลองค์กรใหม่ การออกกฎหมายให้สอดคล้องกับการกึ่งใหม่ การแบ่งแยกทรัพย์สิน การจัดสรรพนักงานเดิมเข้าสู่องค์กรใหม่ สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงาน เป็นหน้าที่ของ “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” ที่จะมีการจัดตั้งขึ้นตามมาตรา 16 ของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจเป็นผู้พิจารณาในรายละเอียด เมื่อคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการแล้ว

ในการดำเนินการดังกล่าว กระทรวงคมนาคม (รฟท.) จะต้องจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นในการดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. เสนอ กนร. เพื่อพิจารณาแล้วนำเสนอคณะกรรมการนโยบายทุนรัฐวิสาหกิจ และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติหลักการและแต่งตั้ง “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” ซึ่งเป็นการดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ

2.4 การพิจารณาของ รฟท. ในการปรับโครงสร้างตามแนวทางในข้อ 2.1

2.4.1 การแยกสถาบันที่บริหารทางรถไฟออกจากสถาบันที่บริหารขบวนรถไฟ จะต้องมียุทธศาสตร์ กำกับดูแลอิสระ มาควบคุมดูแลการประกอบการ ซึ่งรวมถึงความปลอดภัยด้วย โดย “ล้อเหล็กกับรางยังคงอยู่ด้วยกันแม้จะแยกองค์กรไปแล้ว” เนื่องจากการดำเนินงานต้องปฏิสัมพันธ์กัน ซึ่งกระทรวงการคลังคาดว่าจะสามารถจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระได้ในปี 2546 - 2547

/ดังนั้น...

ดังนั้น หากจะปรับโครงสร้างของ รฟท. ให้แล้วเสร็จก่อนที่จะมีการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระ “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” จะต้องมีการนำเสนอรูปแบบและแนวทางการดำเนินงานของ องค์กรกำกับดูแลอิสระชั่วคราว ขึ้นมาดำเนินงานในระยะแรกก่อน

2.4.2 การจัดการด้านกำลังคน จะมีการจัดสรรพนักงานเดิมลงหน่วยงานใหม่ ทุกคน โดยจะยังคงสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงานไว้และจะไม่มีการปลดพนักงานออก รวมทั้ง จะมีการฝึกอบรมพนักงานเพิ่มเติมก่อนเข้าปฏิบัติงานในสายงานใหม่ด้วย การกำหนดกรอบภารกิจ และรูปแบบโครงสร้างขององค์กรใหม่ จะทำให้สามารถกำหนดจำนวนพนักงานของแต่ละหน่วยงาน ใหม่ได้ ในขั้นต้น คาดว่าจะสามารถปรับเปลี่ยนพนักงานเดิมไปอยู่ในส่วนงานต่าง ๆ ขององค์กรใหม่ ดังนี้

• องค์กรกำกับดูแลอิสระ	126 คน
• องค์กร รฟท. โครงสร้าง	8,169 คน
• บริษัท รฟท. เติมนรถไฟ	5,740 คน
• บริษัท รฟท. ซ่อมล้อเลื่อนรถไฟ	3,992 คน
• บริษัท รฟท. บริหารทรัพย์สิน	127 คน
รวม	18,154 คน

2.4.3 การจัดการด้านสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงาน ตามพระราชบัญญัติ ทุนรัฐวิสาหกิจกำหนดให้เป็นการกิจของ “คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” โดยในขั้นต้น เห็นควรเสนอให้

- คงกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานที่เกษียณอายุแล้วไว้กับองค์กร รฟท. โครงสร้าง โดยถือเสมือนหนึ่งที่รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระ
- พนักงานที่โอนไปอยู่หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ ให้นำอายุงานของ พนักงานต่อเนื่อง
- คงกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานและกองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานไว้ ในแต่ละหน่วยงาน โดยหักเงินเดือนพนักงาน 5 % และหน่วยงานจ่ายสมทบ 25 % หรือเท่าที่จ่ายจริง เพื่อนำเข้ากองทุนดังกล่าว
- ในอนาคตเมื่อ รฟท. ปรับรูปแบบไปสู่ภาคเอกชน (เอกชนมีส่วนร่วมใน การบริหาร) จะต้องมีการพิจารณาการรองรับเรื่องสิทธิประโยชน์และรายได้ของพนักงานที่มีความเป็น ธรรมและชอบธรรม ทั้งนี้ให้รวมถึงพนักงานเดิมที่เกษียณอายุหรือลาออกด้วย

2.4.4 การแบ่งแยกทรัพย์สินและหนี้สิน เพื่อเป็นแนวทางในการแปลงทุนเป็น
หุ้นตามมาตรา 13 (1) ได้พิจารณาแบ่งแยกทรัพย์สินตามมูลค่าทางบัญชีขององค์กรเดิมสู่องค์กรรูปแบบใหม่ได้ดังนี้

หน่วย : บาท

องค์กร	ทรัพย์สิน	หนี้สิน
1. รฟท. ปัจจุบัน	58,755,304,156.17	36,803,000,000
2. องค์กรใหม่		
• องค์กร รฟท. โครงสร้าง	40,047,532,020.28	36,803,000,000
• บริษัท รฟท. เติมน้ำมัน	18,707,772,135.89	-
• บริษัท รฟท. ซ่อมล้อเลื่อนรถไฟ	(น้อยมาก)	-
• บริษัท รฟท. บริหารทรัพย์สิน	(น้อยมาก)	-

การดำเนินการในรายละเอียดเกี่ยวกับการแบ่งแยกทรัพย์สินและหนี้สิน
ตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ กำหนดให้เป็นภารกิจของ“คณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท” ตามมาตรา 19

2.4.5 องค์กรบริหารการเปลี่ยนผ่าน ควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหาร
เปลี่ยนผ่าน เพื่อเป็นคณะทำงานสนับสนุน และช่วยเหลือคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งบริษัท ใน
การดำเนินการภารกิจที่สำคัญๆ เช่น ประสานงานการแก้ไขกฎหมาย การแบ่งทรัพย์สิน การจัดสรร
บุคลากรเข้าสู่องค์กรบริหารรูปแบบใหม่ เป็นต้น

2.4.6 โครงสร้างขนส่งทางรถไฟเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการแข่งขันให้
กับการเดินรถไฟ รฟท. เห็นว่า จะมีปัญหา Economy of Scale เกิดขึ้นกับบริษัทเดินรถไฟที่แยกตัว
ออกไป กล่าวคือ องค์กรจะมีค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้น แต่ประกอบธุรกิจอยู่บนทางรถไฟ ซึ่งม
ความยาวเพียง 4,100 กิโลเมตร และอยู่ในสภาพค่อนข้างทรุดโทรม ล้าสมัย ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเป็น
อุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจ เพราะไม่สามารถแข่งขันกับระบบการขนส่งทางถนนที่มีความ
สมบูรณ์มากกว่าได้ รฟท. เห็นว่า การพัฒนาโครงสร้างขนส่งของ รฟท. เป็นงานเร่งด่วนที่รัฐบาลจะ
ต้องพิจารณา เพื่อให้มีการปรับปรุงทางรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณที่ควบคุมการเดินรถ การก่อสร้าง
ทางคู่ ทางสายใหม่ และการแก้ไขปัญหาจุดที่ถนนตัดเสมอระดับทางรถไฟ ซึ่งคาดว่าจะ จะต้องใช้เงิน
งบประมาณ ประมาณ 184,566 ล้านบาท เพื่อให้โครงสร้างขนส่งของรถไฟมีความสมบูรณ์และสามารถ
แข่งขันกับระบบขนส่งอื่น รวมทั้งสามารถเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมประกอบการเดินรถได้ด้วย

/ รายละเอียด...

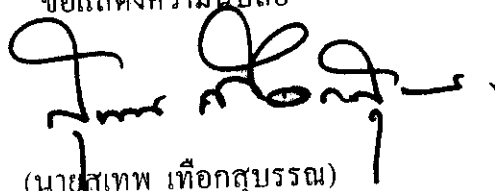
รายละเอียดเบื้องต้นในการดำเนินการปรับโครงสร้างของ รฟท. ปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

20/30

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอ กนร. เพื่อพิจารณารายละเอียดเบื้องต้นในการดำเนินการปรับโครงสร้าง รฟท. ดังกล่าวในข้อ 2 และพิจารณาดำเนินการนำสู่กระบวนการปรับโครงสร้าง รฟท. ตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุเทพ เทือกสุบรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร

โทร. 283-3118

โทรสาร 281-4191, 280-1008

นายสุภชัย พานิชภักดิ์

(นายสุภชัย พานิชภักดิ์)

รองนายกรัฐมนตรี

6 ก.ธ. 43