



ที่ คค 0805.2/ค 38

กระทรวงพาณิชย์
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพ 10100

๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๗

เรื่อง ขออนุมัติโครงการและงบประมาณลงทุนประจำปี ๒๕๔๗ เพิ่มเติม สำหรับโครงการจัดการโบกี้
บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๑๑๒ คัน และรถจักร ๗ คัน

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๑๐๐/๗๖๙ ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๔๖
๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๔๐๗/๗๙๖๔ ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๔๖
๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ปต.๐๑๕/๔๐๙/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๔๗
๔. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ ๑/๘๖/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๔๗

๑. เรื่องเดิม

๑.๑. ผู้แทนรัฐบาลไทยและอินโดนีเซีย ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าด้วยวิธีระบบหักบัญชี (Account Trade) เมื่อวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๔๕ โดยฝ่ายไทยจะจัดซื้อเครื่องบินปีกตรึง รถโบกี้บรรทุกสินค้า และวัสดุผลิตปุ๋ย จากประเทศอินโดนีเซีย ส่วนประเทศไทยจะจำหน่ายข้าวไทยให้กับประเทศอินโดนีเซีย (MA: "Memorandum of Agreement on Account Trade Involving the Exchange of Fixed-Wing Air Craft, Bogie Container Flat Wagons, Ammonia, Granular Urea and Prilled Urea for Rice" date 7 June 2002)

๑.๒. กระทรวงพาณิชย์ได้แจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ว่ากระทรวงพาณิชย์ได้กราบเรียนนายกรัฐมนตรีพิจารณาโครงการจัดการโบกี้บรรทุกสินค้าโดยใช้วิธีการหักบัญชีกับประเทศอินโดนีเซียแล้ว มีบัญชาให้ รฟท. เสร็จจากอินโดนีเซีย เพื่อทำสัญญาซื้อขายรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๙๖ คัน ให้ต่อรองราคาและประเด็นด้านเทคนิคของอุปกรณ์ให้เหมาะสมกับภาระกิจของ รฟท. โดยให้มีหลักการเป็นการค้าแบบหักบัญชีหรือการค้าแลกเปลี่ยนซึ่งมีมูลค่าเท่ากัน ให้ผู้ว่า รฟท. ลงนามสัญญาซื้อขายรถโบกี้บรรทุกสินค้า และผู้อำนวยการองค์การตลาดเพื่อเกษตรกรรมลงนามในสัญญาซื้อขายข้าวเพื่อชำระเป็นค่าสินค้าแก่อินโดนีเซีย (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

1.3. สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ได้มีหนังสือแจ้งว่านายกรัฐมนตรีได้มีบัญชาเห็นชอบให้หน่วยงานต่างๆ ดำเนินการตามข้อเสนอของรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ (นายวัฒนา เมืองสุข) ในเรื่องการค้าหักบัญชีระหว่างไทยกับอินโดนีเซีย (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2. ข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจาก รฟท. ดังนี้ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

2.1. รฟท. มีแผนการจัดการรถไฟกับรถทุกสินค้าระยะแรก จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินงบประมาณ 903.460 ล้านบาท (รถไฟกับรถทุกสินค้า 273.460 ล้านบาท รถจักร 630.000 ล้านบาท) เพื่อการรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางสายตะวันออก (ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง) โดยจะมีผลตอบแทนการลงทุน(IRR) ร้อยละ 29.3 มูลค่าสุทธิปัจจุบัน (NPV) คิดที่อัตราดอกเบี้ย 8 จะมีค่า 941 ล้านบาท (โครงการ 25 ปี) และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในด้านบริการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์สายตะวันออกและสินค้าทั่วไป

2.2. จากแผนการจัดหาล้อเลื่อนตามข้อ 2.1 และบันทึกข้อตกลงตามข้อ 1.1 รฟท. ได้รับมอบหมายให้เจรจาจัดซื้อรถไฟกับรถทุกตู้สินค้า จากบริษัท PT Industri Kereta Api (PT INKA) ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งการจัดซื้อรถไฟกับรถทุกตู้สินค้าครั้งนี้เป็นการเจรจาซื้อโดยตรงกับบริษัท PT INKA ไม่มีการประกวดราคาแข่งขัน โดยในส่วนของแผนการจัดการรถไฟกับรถทุกตู้สินค้าจำนวน 112 คัน จะใช้วิธีการค้าแบบหักบัญชีกับบริษัท PT INKA ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งฝ่ายไทยจะชำระค่าสินค้าให้อินโดนีเซียด้วยข้าวไทยจำนวนเท่าสินค้า ทั้งนี้ เป็นไปตามนโยบายรัฐบาลที่ได้มีการลงนามในบันทึกข้อตกลงข้างต้น

2.3. รฟท. ได้จัดทำรายงานจำเพาะทางเทคนิคของรถไฟกับรถทุกตู้สินค้า และเจรจาต่อรองราคาในประเด็นเทคนิคกับบริษัทฯ จนได้ข้อยุติในเรื่องราคาที่ราคาคันละ 53,000.00 USD

2.4. รฟท. ได้นำเสนอความคืบหน้าโครงการดังกล่าวเพื่อการพิจารณาของคณะกรรมการ รฟท. รวม 3 ครั้ง คือ ครั้งที่ 15/2546 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2546 ครั้งที่ 18/2546 เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2546 และ ครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2547

2.5. คณะกรรมการ รฟท. ได้มีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2547 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2547 เห็นชอบโครงการจัดการรถไฟกับรถทุกตู้สินค้าระยะแรก จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินงบประมาณ 903.46 ล้านบาท โดย รฟท. กู้เงินเพื่อใช้จ่ายโครงการ

2.6. รฟท. ได้ก่อสร้างทางคู่ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทราแล้วเสร็จ ทำให้สามารถทำขบวนสูงสุดเพิ่มขึ้นจาก 24 ขบวนต่อวัน เป็น 34 ขบวนต่อวัน และกำลังดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่สายฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง (ระยะทาง 70 กม.) ซึ่งจะทำให้สามารถเดินขบวนรถได้มากขึ้น ประกอบกับการก่อสร้าง ICD แห่งที่ 2 ที่ลาดกระบัง จะส่งผลทำให้ รฟท. สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสูงสุดเพิ่มจากปีละ 400.000 TEU ในปัจจุบันเป็นปีละ 1.2 ล้าน TEU รวมทั้งก่อสร้างย่านเพื่อกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ในภูมิภาค เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าจากลักษณะเหมาคัน (Car Load) มาเป็นลักษณะ Unit Train หรือ Block Train ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ จะทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เกิดความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้าที่

ด้านทาง/ปลายทาง รฟท. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งรัดจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า และรถจักร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าและขบวนรถที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

2.7. รฟท. ได้ประสานเบื้องต้นกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเห็นว่าวิธีการค้าแบบหักบัญชีมีความเป็นไปได้สูง เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติในภาพรวม และกระทรวงพาณิชย์ยินดีให้ความร่วมมือสนับสนุนการหาแหล่งเงินกู้ให้กับ รฟท. อีกทางหนึ่งด้วย

2.8. เนื่องจากโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร จำนวน 7 คัน วงเงินงบประมาณรวม 903.460 ล้านบาท (รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 273.460 ล้านบาท รถจักร 630.000 ล้านบาท) รฟท. ไม่มีแหล่งเงินที่จะรองรับค่าใช้จ่าย จะต้องขอกู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ ซึ่งจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี รฟท. จึงเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

2.8.1. อนุมัติโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินงบประมาณรวม 903.460 ล้านบาท (รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 273.460 ล้านบาท รถจักร 630.000 ล้านบาท) โดยให้ รฟท. กู้เงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข พร้อมทั้งรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน ตลอดจนการค้ำประกันการกู้เงิน

2.8.2. อนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2547 เพิ่มเติม จำนวน 903.460 ล้านบาท สำหรับโครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบตามที่ รฟท. เสนอ เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท. เพื่อลดภาระการขาดทุน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยระบบรางตามนโยบายรัฐบาล

4. ผลกระทบจากการมีมติคณะรัฐมนตรี

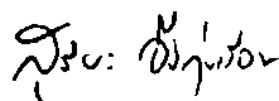
4.1. ด้านนโยบายรัฐบาล จะเห็นว่าโครงการนี้จะสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2544 ที่จะปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมภายในประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ตลอดจนยุทธศาสตร์หลักการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อรองรับยุทธศาสตร์ของประเทศ ข้อ 1 ในอันที่จะเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึง และข้อ 3 ทำให้ระบบการคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัย มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

4.2. ด้านเศรษฐกิจและสังคม การดำเนินโครงการนี้ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง เพื่อรองรับการเติบโตอย่างต่อเนื่องของการขนส่งสินค้าในภูมิภาคนี้ ซึ่งจะช่วยลดปริมาณรถบรรทุกขนาดใหญ่บนทางหลวงสายตะวันออก ช่วยประหยัดงบประมาณในการซ่อมแซมทางหลวง นอกจากนี้การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟจะช่วยลดการใช้พลังงานและอุบัติเหตุจากการจากรถบรรทุกดังกล่าวลงด้วย และยังเป็นการใช้ประโยชน์ของรถไฟรางคู่อย่างเต็มที่

4.3. ด้านการเงินและงบประมาณ การจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน 396 คัน และรถจักร 20 คัน (เต็มโครงการ) เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าทั้งประเทศนั้น ในส่วนของการดำเนินการ จัดหารถโบกี้บรรทุกสินค้าระยะแรก จำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน เพื่อการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ แหลมฉบัง ที่ รฟท. เสนอ จะมีผลตอบแทนการลงทุน (IRR) ร้อยละ 29.3 มูลค่าสุทธิปัจจุบัน (NPV) เมื่อคิดที่อัตราลดร้อยละ 8 จะมีค่า 941 ล้านบาท (โครงการ 25 ปี) แต่โครงการระยะที่ 2 จะมีผลตอบแทนการลงทุน(IRR) ร้อยละ 7.0 มูลค่าสุทธิปัจจุบัน (NPV) จะมีค่า -141 ล้านบาท (รายละเอียด ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4) แสดงว่าโครงการระยะแรกมีผลตอบแทนที่ดีมาก รฟท. จะมีกำไรจากการลงทุนนี้ แต่เนื่องจาก รฟท. ประสบกับภาวะการขาดทุน จึงไม่มีความสามารถในการลงทุนเพื่อดำเนินการ โครงการดังกล่าว จำเป็นต้องกู้เงินมาเพื่อการลงทุนในโครงการนี้ ซึ่งจะไม่เป็นภาระต่องบประมาณ ของรัฐบาล

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติตามข้อ 3 ด้วย
จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร 0 2215 4099

โทรสาร 0 2215 4099