

ด่วนมาก

ที่ คค (ปคธ) 0805.2/ 144



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 5463
วันที่ 12 ก.ค. 2550 เวลา 16.00

สวค. 1/300

วันที่ 12/7/50

เวลา 16.00

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

// กรกฎาคม 2550

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 140 ลงวันที่ 19 กันยายน 2549
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/12839 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2549

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประมาณการผลการดำเนินงานและประมาณการฐานะเงินสดประจำปี 2550
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/5719 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2550
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/5720 ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2550
4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบกรอบงบประมาณลงทุน และรับทราบงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของรัฐวิสาหกิจตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีงบประมาณลงทุนและงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 893,191.79 ล้านบาท และอนุมัติการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจภายใต้กรอบวงเงิน 239,036.60 ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประธานกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอ ซึ่งมีแผนเงินกู้เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วยจำนวน 6,685 ล้านบาท โดยหาก รัฐวิสาหกิจมีความต้องการใช้เงินกู้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่นๆ กระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติเสียก่อน กระทรวงการคลังจึงจะดำเนินการกู้เงินให้ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 2

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

2.1 การปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานในระยะ 4 เดือน (ตุลาคม 2549- มกราคม 2550) ที่ผ่านมา ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เบื้องต้นเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้

/350 ล้านบาท...

350 ล้านบาท เนื่องจากได้มีการให้บริการขบวนรถไฟท่องเที่ยวงานพืชสวนโลก ที่จังหวัดเชียงใหม่ และมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น เช่น โครงการสายเคเบิลไถ่แก้วน้ำแสงและการขนส่งน้ำมัน เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกันก็มีรายจ่ายเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ เช่น ค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญ ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเงินกู้ เป็นต้น ดังนั้นจึงทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะมีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น 186 ล้านบาท และทำให้เงินสดขาดมือปลายงวด 5,015 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากที่ประมาณการเดิม 6,863 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,848 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 1 งบกำไร (ขาดทุน) 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. ประมาณการรายได้	8,633	8,983	350	4.05
2. ประมาณการรายจ่าย	17,610	18,146	536	3.04
3. ประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงาน	8,977	9,163	186	2.07

ตารางที่ 2 ประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. เงินสดรับ	16,716	17,058	342	2.05
2. เงินสดจ่าย	23,792	22,286	(1,506)	(6.33)
3. เงินสดเกิน (ขาด)	(7,076)	(5,228)	(1,848)	(26.12)
4. เงินสดต้นงวด	213	213	-	-
5. เงินสดปลายงวดเกิน (ขาด)	(6,863)	(5,015)	(1,848)	(26.93)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบการปรับปรุงประมาณทำการประจำปี 2550 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และข้อเท็จจริง

2.2 การกู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานและการขาดเงินสดหมุนเวียนทุกปี โดยมีสาเหตุหลักมาจากต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ในขณะที่ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริง รวมทั้งไม่สามารถยกเลิกขบวนรถไฟโดยสาร ขบวนที่ขาดทุนได้ เนื่องจากเป็นการบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ขณะเดียวกันยังมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการและมีภาระในการชำระหนี้เงินกู้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามช่วยเหลือตนเองให้มากที่สุด โดยการปรับลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลัก

/เช่น ควบคุม...

เช่น ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถจักรและล้อเลื่อน ควบคุมการเบิกจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปรับลดการลงทุนในส่วนที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังประสบกับปัญหาที่ไม่ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายตามที่ขอรับจัดสรร และได้รับชดเชยผลขาดทุนประจำปีไม่ครบถ้วนและล่าช้ากว่าปีที่เกิดผลขาดทุนจึงทำให้เป็นภาระมากยิ่งขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 แล้วปรากฏว่ามีประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ขาดมือจำนวน 5,015 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ 7/2550 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 จึงได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ขออนุมัติกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย มีเงินสดสำหรับการดำเนินงานชำระเงินกู้และลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินระยะยาวดังกล่าวต่อไป

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบการปรับปรุง งบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากมีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ของสถานการณ์ในปัจจุบันและเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้ กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้เนื่องจากอยู่ภายใต้กรอบวงเงินกู้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่น ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 6,685 ล้านบาท ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะไว้แล้ว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินสดเพียงพอในการดำเนินงาน และไม่ประสบกับปัญหาการขาดเงินสดหมุนเวียนในช่วงใดช่วงหนึ่งโดยไม่ทำให้การดำเนินกิจการต้องหยุดชะงัก ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

การกู้เงินระยะยาวของการรถไฟแห่งประเทศไทยจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลัง เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้เป็นการแก้ไขปัญหาการขาดเงินสดหมุนเวียนในการใช้จ่ายการดำเนินงานชำระหนี้เงินกู้ และลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการเพื่อไม่ทำให้การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย กระทบกระเทือนหรือหยุดชะงัก

5. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

5.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 42 กำหนดให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย นำเสนองบประมาณทำการประจำปีให้คณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

5.2 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) กำหนดให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงกระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 และ 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) รับทราบงบประมาณทำการประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ปรับปรุงใหม่ ประกอบด้วย งบประมาณรายได้จำนวน 8,983 ล้านบาท งบประมาณการรายจ่ายจำนวน 18,146 ล้านบาท และประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 9,163 ล้านบาท
- 2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินระยะยาวจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2004

โทรสาร 0-2215-4099

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ประมาณการรายได้-รายจ่าย ปี 2550

		(ล้านบาท)		
	งบประมาณ	ประมาณการ	+ เพิ่ม - ลด	
<u>รายได้</u>				
การโดยสาร	3,817	4,321	+	504
การสินค้า	2,189	2,157	-	32
ค่าเช่าที่ดินและอาคาร	833	822	-	11
ค่าเช่ากิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	101	109	+	8
ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์	44	89	+	45
ค่าธรรมเนียม ICD ลาดกระบัง	616	381	-	235
โครงการเคเบิลไยแก้วนำแสง	640	707	+	67
รายได้อื่นๆ	393	397	+	4
รวมรายได้ทั้งสิ้น	8,633	8,983	+	350
<u>รายจ่าย</u>				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล	5,196	5,265	+	69
วัสดุและอื่นๆ	3,142	3,157	+	15
ค่าเชื้อเพลิง	2,782	2,698	-	84
รวมรายจ่าย	11,120	11,120	-	-
ผลประกอบการเบื้องต้น(EBIDA)	(2,487)	(2,137)	+	350
รายจ่ายบำเหน็จบำนาญ	2,480	2,640	+	160
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคาและดอกเบี้ยเงินกู้	(4,967)	(4,777)	-	(190)
ค่าเสื่อมราคา	2,019	2,019	+	-
ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเงินกู้	1,991	2,367	+	376
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(8,977)	(9,163)	+	(186)
<u>รายละเอียดรายจ่าย</u>				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคล	5,196	5,265	+	69
วัสดุและอื่นๆ	3,142	3,157	+	15
ค่าเชื้อเพลิง	2,782	2,698	-	84
รายจ่ายบำเหน็จบำนาญ	2,480	2,640	+	160
ค่าเสื่อมราคา	2,019	2,019	-	-
ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเงินกู้	1,991	2,367	+	376
	17,610	18,146	+	536

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ประมาณการเงินสด ปี 2550

	(หน่วย : ล้านบาท)	
	งบประมาณ	ประมาณการ
เงินสดรับ รายได้จากการดำเนินงาน	8,633	8,983
เงินกู้ระยะยาว : - ในประเทศ Rollover	4,063	4,063
เงินที่รัฐบาลจัดหาให้ : - ชดเชยผลขาดทุน	4,000	4,000
เงินรับจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	20	12
รวมเงินสดรับ	16,716	17,058
เงินสดจ่าย รายจ่ายจากการดำเนินงาน(ไม่รวมบำเหน็จบำนาญ)	11,120	11,120
รายจ่ายลงทุน	3,001	865
ชำระหนี้เงินกู้ - เงินต้น	4,975	4,975
- ดอกเบี้ย	2,216	2,384
รายจ่ายก่อนรวมบำเหน็จบำนาญและอื่น ๆ	21,312	19,344
เงินบำเหน็จบำนาญและอื่น ๆ	2,480	2,942
รวมเงินสดจ่าย	23,792	22,286
เงินสดเกิน(ขาด)	(7,076)	(5,228)
เงินสดคั่นงวด	213	213
เงินสดเกิน(ขาด)ทั้งสิ้น	(6,863)	(5,015)

ด่วนมาก
ที่ คค 0805.2/ ๕๔๑๑



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๑๒ กรกฎาคม 2550

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประมาณการผลการดำเนินงานและประมาณการฐานะเงินสดประจำปี 2550
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 144
ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบกรอบงบประมาณลงทุนและรับทราบงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของรัฐวิสาหกิจตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีงบประมาณลงทุนและงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วย

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะจำนวน 893,191.79 ล้านบาท และอนุมัติการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจภายใต้กรอบวงเงิน 239,036.60 ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประธานกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอ ซึ่งมีแผนเงินกู้เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วยจำนวน 6,685 ล้านบาท โดยหากรัฐวิสาหกิจมีความต้องการใช้เงินกู้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่นๆ กระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเสียก่อน กระทรวงการคลังจึงจะดำเนินการกู้เงินให้

2. เรื่องที่เสนอ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

2.1 การปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานในระยะ 4 เดือน (ตุลาคม 2549 - มกราคม 2550) ที่ผ่านมา ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เบื้องต้นเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ 350 ล้านบาท เนื่องจากได้มีการให้บริการขบวนรถไฟท่องเที่ยววงานพิชสวนโลก ที่จังหวัดเชียงใหม่ และมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น เช่น โครงการสายเคเบิลใยแก้วนำแสงและการขนส่งน้ำมัน เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกัน

/ก็มีรายจ่าย...

ก็มีรายจ่ายเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ เช่น ค่าใช้จ่ายบำรุงเงินกู้ เป็นต้น ดังนั้นจึงทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะมีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น 186 ล้านบาท และทำให้เงินสดขาดมือปลายงวด 5,015 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากที่ประมาณการเดิม 6,863 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,848 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 1 งบกำไร (ขาดทุน) ประจำปี 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. ประมาณการรายได้	8,633	8,983	350	4.05
2. ประมาณการรายจ่าย	17,610	18,146	536	3.04
3. ประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงาน	8,977	9,163	186	2.07

ตารางที่ 2 ประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. เงินสดรับ	16,716	17,058	342	2.05
2. เงินสดจ่าย	23,792	22,286	(1,506)	(6.33)
3. เงินสดเกิน (ขาด)	(7,076)	(5,228)	(1,848)	(26.12)
4. เงินสดต้นงวด	213	213	-	-
5. เงินสดปลายงวดเกิน (ขาด)	(6,863)	(5,015)	(1,848)	(26.93)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบการปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และข้อเท็จจริง

2.2 การกู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานและการขาดเงินสดหมุนเวียนทุกปี โดยมีสาเหตุหลักมาจากต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในขณะที่ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริง รวมทั้งไม่สามารถยกเลิกขบวนรถโดยสารขบวนที่ขาดทุนได้ เนื่องจากการบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ขณะเดียวกันยังมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการและมีการระดมเงินกู้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามช่วยเหลือตนเองให้มากที่สุด โดยการปรับลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลัก เช่น ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถจักรและล้อเลื่อน

ควบคุมการเบิกจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปรับลดการลงทุนในส่วนที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการ นอกจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยยังประสบกับปัญหาที่ไม่ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายตามที่ขอรับจัดสรร และได้รับชดเชยผลขาดทุนประจำปีไม่ครบถ้วนและล่าช้ากว่าปีที่เกิดผลขาดทุนจึงทำให้เป็นภาระมากยิ่งขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 แล้ว ปรากฏว่ามีประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ขาดมือจำนวน 5,015 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ 7/2550 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 จึงได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุมัติกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินสดสำหรับการดำเนินงานชำระเงินกู้และลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินระยะยาวดังกล่าวต่อไป

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบการปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากมีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ในปัจจุบันและเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้เนื่องจากอยู่ภายใต้กรอบวงเงินกู้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่น ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 6,685 ล้านบาท ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะไว้แล้ว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินสดเพียงพอในการดำเนินงาน และไม่ประสบกับปัญหาการขาดเงินสดหมุนเวียนในช่วงใดช่วงหนึ่งโดยไม่ทำให้การดำเนินกิจการต้องหยุดชะงัก ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จกขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุด)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2004

โทรสาร 0-2215-4099

ด่วนมาก

ที่ คค 0805.2/ 5440



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๑๒ กรกฎาคม 2550

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประมาณการผลการดำเนินงานและประมาณการฐานะเงินสดประจำปี 2550
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค (ปร) 0805.2/ 144
ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบกรอบงบประมาณลงทุนและรับทราบงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของรัฐวิสาหกิจตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีงบประมาณลงทุนและงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วย

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะจำนวน 893,191.79 ล้านบาท และอนุมัติการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจภายใต้กรอบวงเงิน 239,036.60 ล้านบาท ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ประธานกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอ ซึ่งมีแผนเงินกู้เพื่อเป็นเงินหมุนเวียนของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วยจำนวน 6,685 ล้านบาท โดยหากรัฐวิสาหกิจมีความต้องการใช้เงินกู้เป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่นๆ กระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติเสียก่อน กระทรวงการคลังจึงจะดำเนินการกู้เงินให้

2. เรื่องที่เสนอ

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

2.1 การปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินงานในระยะ 4 เดือน (ตุลาคม 2549-มกราคม 2550) ที่ผ่านมา ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้เบื้องต้นเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ 350 ล้านบาท เนื่องจากได้มีการให้บริการขบวนรถไฟท่องเที่ยวงานพืชมานโลก ที่จังหวัดเชียงใหม่ และมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น เช่น โครงการสายเคเบิลไถ่ถอนและขนส่งน้ำมัน เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกัน

ก็มีรายจ่ายเพิ่มขึ้นจากที่ได้ประมาณการไว้ เช่น ค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญ ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายเงินกู้ เป็นต้น ดังนั้นจึงทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะมีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น 186 ล้านบาท และทำให้เงินสดขาดมือปลายงวด 5,015 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากที่ประมาณการเดิม 6,863 ล้านบาท ลดลงจำนวน 1,848 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 1 งบกำไร (ขาดทุน) ประจำปี 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. ประมาณการรายได้	8,633	8,983	350	4.05
2. ประมาณการรายจ่าย	17,610	18,146	536	3.04
3. ประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงาน	8,977	9,163	186	2.07

ตารางที่ 2 ประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ปรับปรุงใหม่	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
1. เงินสดรับ	16,716	17,058	342	2.05
2. เงินสดจ่าย	23,792	22,286	(1,506)	(6.33)
3. เงินสดเกิน (ขาด)	(7,076)	(5,228)	(1,848)	(26.12)
4. เงินสดต้นงวด	213	213	-	-
5. เงินสดปลายงวดเกิน (ขาด)	(6,863)	(5,015)	(1,848)	(26.93)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบการปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และข้อเท็จจริง

2.2 การกู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานและการขาดเงินสดหมุนเวียนทุกปี โดยมีสาเหตุหลักมาจากการต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานในขณะที่ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนที่แท้จริง รวมทั้งไม่สามารถยกเลิกขบวนรถโดยสารขบวนที่ขาดทุนได้ เนื่องจากเป็นการบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ขณะเดียวกันยังมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการและมีภาระในการชำระหนี้เงินกู้ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามช่วยเหลือตนเองให้มากที่สุด โดยการปรับลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลัก เช่น ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ควบคุมค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถจักรและล้อเลื่อน

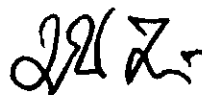
ควบคุมการเบิกจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปรับลดการลงทุนในส่วนที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการ นอกจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยยังประสบกับปัญหาที่ไม่ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายตามที่ขอรับจัดสรร และได้รับชดเชยผลขาดทุนประจำปีไม่ครบถ้วนและล่าช้ากว่าปีที่เกิดผลขาดทุนจึงทำให้เป็นภาระมากยิ่งขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 แล้ว ปรากฏว่ามีประมาณการฐานะเงินสดปี 2550 ขาดมือจำนวน 5,015 ล้านบาท ซึ่งคณะกรรมการรถไฟ แห่งประเทศไทย ในการประชุมครั้งที่ 7/2550 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2550 จึงได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยขออนุมัติกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยมีเงินสดสำหรับการดำเนินงานชำระเงินกู้และลงทุนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยกู้เงินระยะยาวดังกล่าวต่อไป

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อรับทราบการปรับปรุง งบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เนื่องจากมีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง ของสถานการณ์ในปัจจุบันและเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้ กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้เนื่องจากอยู่ภายใต้กรอบวงเงินกู้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนและอื่น ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 6,685 ล้านบาท ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะไว้แล้ว เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินสดเพียงพอในการดำเนินงาน และไม่ประสบกับปัญหาการขาดเงินสดหมุนเวียนในช่วงใดช่วงหนึ่งโดยไม่ทำให้การดำเนินกิจการต้องหยุดชะงัก ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จึงขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2004

โทรสาร 0-2215-4099

รายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ครั้งที่ 7/2550

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 เมษายน 2550

ณ ห้องประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้มาประชุม

1. นายศิวะ	แสงมณี	ประธานกรรมการ
2. นายนพดล	ประไพตระกูล	กรรมการ
3. นายคิศักดิ์	โศภะกิจย์	กรรมการ
4. นางพัลลภา	เรืองรอง	กรรมการ
5. หม่อมหลวงผกาแก้ว	บุญเลี้ยง	กรรมการ
6. นายนิมิตชัย	สนิทพันธุ์	กรรมการ
7. นายถวิล	ตามนกร	กรรมการและเลขานุการ

(รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 2 รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ)

ผู้ไม่มาประชุม

นายดุสิต	นันทะนาคร	คิดการกิจ
----------	-----------	-----------

ผู้เข้าร่วมประชุม

1. นายบัญชา	คงนตร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 1
2. นายนกร	จันทสร	รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
3. นายนิคม	เคียววิไล	รองผู้ว่าการด้านกิจการพิเศษ
4. นายอรณพ	ประชาศรีสรเดช	ผู้ช่วยเลขานุการ
5. นายศิริพงศ์	พฤทธิพันธุ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้ไม่เข้าร่วมประชุม

1. นายยุทธนา	ทัพเจริญ	รองการวินิจฉัยการเป็นพนักงาน
2. นายอนุวงศ์	สุขศรีวงศ์	สภาพักผ่อน
3. พลโทสวัสดิ์	อรุ้งโรจน์	คิดการกิจ

สำเนา ข้อความตัดจากบันทึกรายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 7/2550
เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 12 เมษายน 2550

วาระที่ 4 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา

4.1

ฯลฯ

4.2 เรื่องขออนุมัติงบประมาณทำการประจำปี 2550 เพิ่มเติม ~~และขอวงเงินระยะยาว~~

นายฉวีท วิมลธรรม รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 2 รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ ในฐานะเลขานุการ เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาตามระเบียบวาระที่ 4 ข้อ 4.2 ในรายงานของการรถไฟฯ เลขที่ 1/2226/2550 ลงวันที่ 5 เมษายน 2550 ดังนี้.-

เรื่องเดิม

1. คณะกรรมการรถไฟฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ขออนุมัติงบประมาณทำการประจำปี 2550 ซึ่งประกอบด้วย งบประมาณการรายได้จากการดำเนินงาน เป็นเงิน 8,633 ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายทำการก่อนหักเงินอุดหนุนรายจ่ายตำรวจรถไฟ เป็นเงิน 17,848 ล้านบาท โดยจะมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนหักเงินอุดหนุนรายจ่ายตำรวจรถไฟ เป็นเงิน 9,215 ล้านบาท เมื่อหักเงินอุดหนุนรายจ่ายตำรวจรถไฟที่ได้รับจัดสรรงบประมาณแผ่นดิน จำนวน 238 ล้านบาท จะมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเป็นเงิน 8,977 ล้านบาท

2. คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบกรอบงบประมาณลงทุนและรับทราบงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของรัฐวิสาหกิจตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีงบประมาณลงทุนและงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟฯ รวมอยู่ด้วย ซึ่งตามประมาณการจากการดำเนินงานและการลงทุนที่ได้รับอนุมัติเฉพาะส่วนที่การรถไฟฯ รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุน การรถไฟฯ จะขาดเงินสดจำนวน 6,863 ล้านบาท

ข้อเท็จจริง

1. เนื่องจากสถานการณ์ต่าง ๆ ได้เปลี่ยนแปลงไปจากสมมติฐานเมื่อจัดทำงบประมาณทำการประจำปี 2550 ทำให้ผลการดำเนินงานเปลี่ยนแปลงไปจากที่จัดทำงบประมาณไว้ คาดว่าจะมีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้นจำนวน 186 ล้านบาท โดยมีประมาณการรายได้เพิ่มขึ้นจำนวน 350 ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายเพิ่มขึ้นจำนวน 536 ล้านบาท จากงบประมาณทำการได้รับอนุมัติไว้ดังนี้.-

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	งบประมาณ	ประมาณการใหม่	+ เพิ่ม - ลด	ร้อยละ
ประมาณการรายได้	8,633	8,983	+ 350	+ 4.05
ประมาณการรายจ่าย	17,610	18,146	+ 536	+ 3.04
ประมาณการกำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (8,977)		(9,163)	+ 186	+ 2.07

ซึ่งสรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงประมาณการรายได้และงบประมาณรายจ่ายทำการดังนี้

ประมาณการรายได้ สาเหตุที่ทำให้รายได้เปลี่ยนแปลงไปจากที่ตั้งประมาณการไว้เดิมคือ

1.1 รายได้การโดยสาร คาดว่าจะสูงกว่างบประมาณ เนื่องจากมีการคิดค่าธรรมเนียมการใช้ น้ำมันตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2549 และการเดินขบวนรถด่วนพิเศษงานพิธีสวนโลก (กรุงเทพ-เชียงใหม่) ระหว่างเดือน พฤศจิกายน 2549 - มกราคม 2550 ซึ่งในการจัดทำงบประมาณปี 2550 ไม่ได้ประมาณการรายได้ในส่วนนี้ไว้ (จัดทำงบประมาณปี 2550 ระหว่างเดือน ธันวาคม 2548 - มกราคม 2549)

1.2 รายได้การสินค้า คาดว่าจะต่ำกว่างบประมาณ เนื่องจากประสิทธิภาพและสมรรถนะของรถจักรและรถพ่วงที่มีใช้งานลดลง มีสภาพชำรุดทรุดโทรม มีอายุการใช้งานนาน เป็นเหตุให้ไม่สามารถจัดเดินขบวนรถได้ตามความต้องการของลูกค้า ตลอดจนทำให้ไม่ได้ความเชื่อมั่นจากลูกค้า โดยเฉพาะการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันและปูนซีเมนต์ผง ถูกคำสั่งห้ามไปขนส่งทางรถยนต์แทน (ในการจัดทำงบประมาณปี 2550 คาดว่ามีรถจักรใช้งานทั้งด้านโดยสารและสินค้า จำนวน 154 คัน/วัน) เป็นผลให้รายได้ลดลง ถึงแม้จะมีการคิดค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันตั้งแต่เดือน มีนาคม 2549 ซึ่งในการจัดทำงบประมาณปี 2550 ไม่ได้ประมาณการรายได้ในส่วนนี้ไว้

1.3 รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ได้แก่ รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคาร ค่าเช่ากิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ ใกล้เคียงกับงบประมาณ ขณะที่ค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์สูงกว่างบประมาณ เนื่องจากค่าธรรมเนียมโครงการ Energy Complex และค่าธรรมเนียมจัดประโยชน์ที่ดินบางแห่ง ซึ่งในการจัดทำงบประมาณปี 2550 ไม่ได้ประมาณการรายได้ในส่วนนี้ไว้ สำหรับค่าธรรมเนียม ICD ลาดกระบัง ต่ำกว่างบประมาณ เนื่องจากในการจัดทำงบประมาณปี 2550 คิดค่าสัมปทานตามพื้นที่ในอัตรา 84.53 บาท/ตารางเมตร/เดือน แต่ตามประมาณการในครั้งนี้อัตราเฉลี่ย 54.33 บาท/ตารางเมตร/เดือน ตามผลการพิจารณาในเบื้องต้นของผู้เกี่ยวข้องในการต่ออายุสัญญาสัมปทาน

งบประมาณรายจ่าย สาเหตุที่ทำให้งบประมาณรายจ่ายเปลี่ยนแปลงจากงบประมาณที่ได้รับอนุมัติไว้ คือ

1.4 การจ่ายเงินชดเชยออกจากงานฐานทำงานนาน ซึ่งเดิมจ่าย 8 เท่าของเงินเดือน เดือนสุดท้าย ปรับเพิ่มเป็น 10 เท่า เป็นผลให้ผู้ที่มีเงินเดือนเต็มขั้นขอออกจากงานก่อนเกษียณอายุ การปรับอัตราเงินเดือนเพิ่มร้อยละ 5 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.1 อัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 3 พฤษภาคม 2549 และการปรับเพิ่มสวัสดิการเรื่องเงินค่าบำรุงการศึกษาและค่าเล่าเรียนบุตร ตามหนังสือกรมบัญชีกลาง ที่ กค 0409.5/ว 196 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2549 และการให้สิทธิเบิกค่าบำรุงการศึกษาและค่าเล่าเรียนบุตรในหลักสูตรระดับปริญญาตรีได้ ในขณะที่จัดทำงบประมาณปี 2550 ไม่ได้มีการคาดการณ์รายจ่ายในส่วนนี้ไว้ ส่งผลให้เงินชดเชยออกจากงาน ค่าทำงานในวันหยุด ค่าเล่าเรียนบุตร สูงกว่างบประมาณ นอกจากนั้นรายจ่ายค่ารักษาพยาบาลที่ขอตั้งงบประมาณไว้ คาดว่าจะไม่เพียงพอ

1.5 ราคาน้ำมันดีเซลที่เปลี่ยนแปลงตลอดในช่วงต้นปี 2550 รวมทั้งปริมาณการใช้น้ำมัน ตลอดจนจากสถานการณ์ขาดแคลนรถจักร เป็นผลให้ค่าเชื้อเพลิงลดลงจากงบประมาณที่ตั้งไว้

1.6 รายจ่ายบำเหน็จบำนาญสูงกว่างบประมาณ ด้วยเหตุผลดังนี้

- ค่ารักษาพยาบาลของผู้ที่เกษียณอายุสูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ เนื่องจากความก้าวหน้าของวิวัฒนาการทางการแพทย์ วิธีการตรวจรักษาที่ใช้เครื่องมือทันสมัย เป็นผลให้ค่ารักษาพยาบาล มีอัตราเรียกเก็บสูงขึ้น ประกอบกับโรคภัยที่ต้องรักษาอย่างต่อเนื่องและเบิกค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก เช่น โรคมะเร็ง โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน โรคหัวใจ โรคเกี่ยวกับปอดและทางเดินหายใจ โรคเกี่ยวกับข้อและกระดูก โรคไต ฯลฯ

- การปรับเพิ่มเงินช่วยค่าครองชีพผู้รับบำนาญที่มีจำนวนค่าเบี้ยหวัดหรือบำนาญ และเงินช่วยค่าครองชีพผู้รับบำนาญ (ชคบ.) ไม่ถึง 5,100.- บาท ให้ปรับเป็น 5,100.- บาท ตาม พ.ร.ฎ.(ฉบับที่ 10) ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 22 กันยายน 2548 และตาม พ.ร.ฎ.(ฉบับที่ 11) ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 ตุลาคม 2548 ให้ปรับเพิ่มค่าเบี้ยหวัดหรือบำนาญ และเงินช่วยค่าครองชีพ (ชคบ.) เพิ่มอีกร้อยละ 5 ของเบี้ยหวัดหรือบำนาญ และเงินช่วยค่าครองชีพ (ชคบ.) การปรับเพิ่มตาม พ.ร.ฎ. ทั้ง 2 ฉบับนี้ คณะกรรมการรถไฟฯ ได้อนุมัติในการประชุมเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2549 ซึ่งในการจัดทำงบประมาณทำการปี 2550 ไม่ได้ตั้งงบประมาณไว้ รวมทั้งการที่ผู้ปฏิบัติงานออกจากงานก่อนเกษียณอายุ เป็นผลให้รายจ่ายบำเหน็จบำนาญเพิ่มขึ้น

1.7 รายจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้สูงกว่างบประมาณที่ตั้งไว้ เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินกู้สูงกว่าที่ประมาณไว้

2. การเปลี่ยนแปลงประมาณการรายได้และงบประมาณรายจ่ายทำการปี 2550 ดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งงานลงทุนส่วนที่การรถไฟฯ รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุนไม่เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนการจัดหาวัสดุอะไหล่ใช้ในการหมุนเวียนเปลี่ยนซ่อมรถจักรและรถพ่วง และภาระในการชำระหนี้เงินกู้เป็นผลให้การรถไฟฯ จะขาดเงินสดจำนวน 5,015 ล้านบาท ลดลงจากประมาณการเดิม ดังนี้-

หน่วย: ล้านบาท

รายการ	ประมาณการเดิม	ประมาณการใหม่	+ เพิ่ม - ลด	ร้อยละ
เงินสดรับ	16,716	17,058	+ 342	+ 2.05
เงินสดจ่าย	<u>23,792</u>	<u>22,286</u>	- 1,506	- 6.33
เงินสดเกิน (ขาด)	(7,076)	(5,228)	- (1,848)	- 26.12
เงินสดคั่นงวด	<u>213</u>	<u>213</u>	-	-
เงินสดปลายงวดเกิน (ขาด)	<u>(6,863)</u>	<u>(5,015)</u>	- (1,848)	- 26.93

ข้อพิจารณา

1. จากสาเหตุต่าง ๆ ดังกล่าวในข้อเท็จจริงข้อ 1 มีผลให้ประมาณการรายได้สูงกว่าที่ประมาณการตั้งรับไว้จำนวน 350 ล้านบาท ในขณะที่ด้านรายจ่ายทำการสูงกว่าที่ขอตั้งงบประมาณไว้จำนวน 536 ล้านบาท (หักเงินอุดหนุนรายจ่ายตำรวจรถไฟจำนวน 238 ล้านบาท) จึงจำเป็นต้องขออนุมัติงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมให้เพียงพอรองรับค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งตามนัยมาตรา 42 แห่ง พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 กำหนดให้นำเสนองบประมาณทำการให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาอนุมัติและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

2. การขาดทุนจากการดำเนินงานและการขาดเงินสดของการรถไฟฯ มีสาเหตุหลักมาจากการที่การรถไฟฯ ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และการจ่ายบำนาญบำนาญให้แก่ผู้เกษียณอายุไปแล้ว ในขณะที่การรถไฟฯ ไม่สามารถปรับค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุน รวมทั้งไม่สามารถยกเลิกขบวนรถโดยสารในหลาย ๆ ขบวนที่ขาดทุนได้ ซึ่งถือเป็นหน้าที่หนึ่งของการรถไฟฯ ต้องรับภาระในส่วนนี้ไว้เพื่อการให้บริการเชิงสังคม (Public Service Obligation : PSO) ขณะเดียวกันการรถไฟฯ มีภาระรายจ่ายลงทุนที่ต้องดำเนินการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการ และการชำระหนี้เงินกู้ที่กู้มาใช้จ่ายลงทุน จึงจำเป็นต้องขออนุมัติกู้เงินระยะยาวจำนวน 5,015 ล้านบาท เพื่อใช้จ่ายในการดำเนินงาน การลงทุน การจ่ายเงินบำนาญบำนาญ และการชำระหนี้เงินกู้ ซึ่งตามนัยมาตรา 39(4) แห่ง พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 การรถไฟฯ จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้เงินได้

ข้อเสนอ

การรถไฟฯ พิจารณาแล้ว เพื่อให้มีงบประมาณรองรับค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น และมีให้การดำเนินงานของการรถไฟฯ ต้องหยุดชะงัก มีเงินสดเพียงพอเพื่อการลงทุนและการชำระหนี้เงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระ การรถไฟฯ เห็นควรเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาดังนี้

1. อนุมัติงบประมาณทำการประจำปี 2550 เพิ่มเติม ประกอบด้วย ประมาณการรายได้เพิ่มจำนวน 350 ล้านบาท และงบประมาณรายจ่ายเพิ่ม จำนวน 536 ล้านบาท ซึ่งการรถไฟฯ จะเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

2. เห็นชอบให้การรถไฟฯ กู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา ดังได้คัดสำเนาแจ้งให้กรรมการทราบทั่วกันแล้วในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ความเห็นว่า

1. ให้นำเสนอเรื่องแผนฟื้นฟูด้านการเงิน และ เรื่องการตั้งบริษัทถูก ไปพร้อม ๆ กับการขออนุมัติงบประมาณทำการเพิ่มเติม และ กู้เงินระยะยาว
2. ให้การรถไฟฯ ไปพิจารณาหาแนวทางเพื่อเพิ่มรายได้ และ ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นลง
3. ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีไปทบทวนแผนการใช้จ่ายเงินอีกครั้ง
4. ให้เบิกจ่ายงบลงทุนตามแผนงานเพราะเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลงานของการรถไฟฯ หากไม่สามารถดำเนินการตามแผนได้ก็ให้ปรับประมาณการใหม่

มติที่ประชุม

1. อนุมัติงบประมาณทำการประจำปี 2550 เพิ่มเติม ประกอบด้วย งบประมาณการรายได้เพิ่มจำนวน 350 ล้านบาท และ งบประมาณรายจ่ายเพิ่ม จำนวน 536 ล้านบาท
2. เห็นชอบให้การรถไฟฯ กู้เงินระยะยาว จำนวน 5,015 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสมได้ตามที่การรถไฟฯ เสนอ และให้นำความเห็นของคณะกรรมการรถไฟฯ ไปดำเนินการด้วย

เสนอ การรถไฟฯ

เพื่อโปรดทราบมติ ครม. ครั้งที่ 7/2550
เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. 2550 หรือ หากมีมติอื่น

(นายบริพัตร โพธิ์ศรี)

สกลน.

22 มิ.ย.2550

กท.

เรียน อ.กม.

เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการตามมติของ ครม. ๗๖๗

(นายบัญชา คงนคร)

รท.1 รักษาการในตำแหน่ง ผวท.

29 มิ.ย. ๕๐

เรียน อ.มร.

เพื่อโปรดทราบ และดำเนินการตาม
ตามมติของ ครม. ๗๖๗

(นายวรวิทย์ มลาล)

อ.กม.

30.50

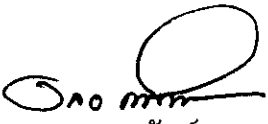
ด่วนมาก

Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ชื่อเรื่อง ขออนุมัติกู้เงินระยะยาวเพื่อใช้ในการดำเนินงาน ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม

1.	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					ภายในวันที่
2.	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ข้อ /)					รายละเอียด
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่นๆ	
	/		/	/		1. มติคณะรัฐมนตรี 1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2549 เห็นชอบกรอบงบประมาณลงทุนและรับทราบงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของรัฐวิสาหกิจตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเสนอ โดยมีงบประมาณงบลงทุนและงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วย 1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2549 อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะจำนวน 839,191.79 ล้านบาท โดยมีแผนเงินกู้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมอยู่ด้วยจำนวน 6,685 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขว่ากระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติการกู้เงินก่อน กระทรวงการคลังจึงจะดำเนินการกู้เงินให้ 2. กฎหมายและระเบียบ 2.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 42 กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนองบประมาณทำการประจำปีให้คณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ 2.2 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินได้
3.	การถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวม 2 หน่วยงาน					
	ชื่อหน่วยงาน		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม	
	1. กระทรวงการคลัง				- กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้	
	2. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ				- ระเบียบว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2522 ของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	
4.	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง*		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ	
+ แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ						

5.	ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ ดังนี้ 1. รับทราบการปรับปรุงงบประมาณทำการประจำปี 2550 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ปรับปรุงใหม่ ประกอบด้วย งบประมาณการรายได้จำนวน 8,983 ล้านบาท งบประมาณการรายจ่ายจำนวน 18,146 ล้านบาท และประมาณการขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 9,163 ล้านบาท 2. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินระยะยาวจำนวน 5,015 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้
6.	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา  (นายชลอ ชชรรัตน์) รองปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา ๙ ก.ค. ๕๐