



ที่ คค (ปคร) 0805.2/144

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6493
วันที่ 10 ก.ย. 2551
เรื่อง

สวค 119

10.481

11.56น

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก

กรุงเทพฯ 10100

๑ กันยายน 2551

เรื่อง ขออนุมัติโครงการจัดหาโรงจักรดีเซลไฟฟ้า จำนวน 20 คัน และรถไถไถบรทุกตู้สินค้า (บทด.)
จำนวน 308 คัน ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. โครงการจัดหาโรงจักร 20 คัน และรถไถไถบรทุกตู้สินค้า (บทด.) 308 คัน
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/6993
ลงวันที่ 9 กันยายน 2551
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0805.2/6994
ลงวันที่ 9 กันยายน 2551
4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดหาโรงจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลาส่งสูง 20 ตัน/เพล่า จำนวน 20 คัน วงเงิน 3,300 ล้านบาท และรถไถไถบรทุกตู้สินค้า ขนาดน้ำหนักดเพลาส่งสูง 20 ตัน/เพล่า จำนวน 308 คัน วงเงิน 770 ล้านบาท รวมเป็นเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,070 ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้ และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2551 โดยมีสาระสำคัญของโครงการ ดังนี้

1.1 หลักการและเหตุผลโครงการ

การประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง ยุกระดับ Logistics เพิ่มขีดความสามารถไทย ในเวทีโลก จัดโดยกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระหว่างวันที่ 21-22 สิงหาคม 2547 ณ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งที่ประชุมได้เสนอให้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes) และยุทธศาสตร์ Modal Shift นำไปสู่การขนส่งระบบราง ทางน้ำ และท่อ เพื่อเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และลดต้นทุนการขนส่ง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ ดังนี้

/1) แผนยุทธศาสตร์...

1) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าให้กับผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภูมิภาค ประกอบด้วย

(1) ภาคเหนือ ที่สถานีศิลาอาสน์ จังหวัดอุตรดิตถ์

(2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น และสถานีกุดจิก

จังหวัดนครราชสีมา

(3) ภาคใต้ ที่สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

นอกจากนี้ ยังได้ปรับปรุงย่านสถานีบางแห่งที่มีความพร้อมเป็นศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าในลักษณะดังกล่าว เช่น สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ จังหวัดนครราชสีมา และที่หยุดรถไฟท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี เป็นต้น และได้ร่วมมือกับจังหวัดนครสวรรค์ปรับปรุงท่าเรือนครสวรรค์ (ท่าข้าวก้านทอง) ให้มีความพร้อมที่จะใช้เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทางภาคเหนือตอนล่าง

2) แผนงานก่อสร้างทางคู่และการปรับปรุงทางในเส้นทางต่าง ๆ โดยปัจจุบัน

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับอนุมัติให้ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางจะเข้-เทรา - ศรีราชา - แหลมฉบังแล้ว ส่วนเส้นทาง จะเข้-เทรา - แก่งคอย - คลองสิบก้านนั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษาทบทวนความเหมาะสมรูปแบบก่อสร้าง และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ โดยใช้เวลาศึกษา 8 เดือน ซึ่งหากการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าส่งออกได้มากขึ้น

นอกจากนั้น ยังมีผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และนโยบายของรัฐบาลในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งจะทำให้มีปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการขนส่งมาสู่ระบบราง (Modal Shift) โดยมีผู้ประกอบการให้ความสนใจที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนรถจักรและโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยจัดการรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน เนื่องจากปัจจุบันหัวรถจักรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอยู่มีอายุการใช้งานเฉลี่ยมากกว่า 20 ปี จึงมีสภาพเก่าและชำรุด โดยไม่ได้มีการจัดการรถจักรเพิ่มเติมมาตั้งแต่ปี 2538 ทำให้จำนวนรถจักรใช้การเหลือน้อยลงเฉลี่ยประมาณวันละ 135 คัน ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความต้องการใช้งานปกติวันละ 155-160 คัน จึงทำให้ต้องงดการเดินรถบางขบวน ส่งผลให้การขนส่งสินค้าไม่เป็นไปตามแผน และกระทบต่อประสิทธิภาพการจัดการของภาคเอกชนผู้ใช้บริการ

1.2 ข้อเสนอโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้ว เห็นว่า เพื่อให้สามารถสนองตอบนโยบายรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การประหยัดพลังงาน และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งจากย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) รวมทั้งช่วยบรรเทาปัญหาการขาดแคลนรถจักรที่จะนำมาจัดเดินขบวนรถสินค้าตามความต้องการของลูกค้าที่จะมาใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย

/จึงขออนุมัติ...

จึงขออนุมัติจัดการถักรตีสเซลล์ไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักรถไฟสูงสุด 20 คัน/เพล จำนวน 20 คัน วงเงิน 3,300 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ขนาดน้ำหนักรถไฟสูงสุด 20 คัน/เพล จำนวน 308 คัน วงเงิน 770 ล้านบาท รวมวงเงินทั้งสิ้น 4,070 ล้านบาท โดยใช้จ่ายจากเงินกู้เพื่อให้บริการในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

1) รถถักรตีสเซลล์ไฟฟ้าจำนวน 7 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจำนวน 308 คัน เพื่อขนส่งคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ที่สถานีไอซีดีลาดกระบัง - สถานีแหลมฉบัง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวน 14.7 ล้านตันต่อปี

2) รถถักรตีสเซลล์ไฟฟ้าจำนวน 13 คัน เพื่อให้บริการจัดเดินขบวนรถขนส่งคอนเทนเนอร์ภายในประเทศ ระหว่างจังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา อุตรดิตถ์ และสุราษฎร์ธานี เป็นต้น

ตารางแสดงเส้นทางขนส่งคอนเทนเนอร์ภายในประเทศ

ต้นทาง-ปลายทาง	ประเภทสินค้า	ปริมาณขนส่งต่อวัน
1. สถานีชุมทางทุ่งโพธิ์-ไอซีดีลาดกระบัง	- ยางพาราและเฟอร์นิเจอร์	1 ขบวน
2. สถานีชุมทางถนนจิระ-สถานีแหลมฉบัง	- แป้งมันสำปะหลังและข้าวสาร	1 ขบวน
3. สถานีภูคัง-สถานีแหลมฉบัง	- แป้งมันสำปะหลัง ข้าวสาร และน้ำตาล	1 ขบวน
4. สถานีท่าพระ-สถานีแหลมฉบัง	- น้ำตาลทราย	1 ขบวน
5. สถานีติลาอาสน์-สถานีแหลมฉบัง	- ข้าวสาร	1 ขบวน

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

2. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการจัดการถักรตีสเซลล์ไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักรถไฟสูงสุด 20 คัน/เพล จำนวน 20 คัน วงเงิน 3,300 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ขนาดน้ำหนักรถไฟสูงสุด 20 คัน/เพล จำนวน 308 คัน วงเงิน 770 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,070 ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายเงินกู้ และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ทั้งนี้เนื่องจากสอดคล้องกับมติของคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนในการประชุมครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2551 ที่เห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ซึ่งมีโครงการจัดการถักรตีสเซลล์ไฟฟ้า 20 คัน และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 308 คัน รวมอยู่ด้วย โดยให้ดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางเดิมที่มีอยู่ประมาณ 4,400 กิโลเมตร ให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถทั้งด้านความจุ ความตรงต่อเวลาและความปลอดภัย เพื่อสนับสนุนการให้บริการขนส่งคนและสินค้า และลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง โดยประมาณการกรอบวงเงินลงทุนระยะสั้น เพื่อใช้ในการบูรณะทางเดิม และการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา - แก่งคอย และการฟื้นฟูและจัดการถักรและล้อเลื่อน ในการนี้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งดำเนินการจัดซื้อหัวรถจักรและแคร่ขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ

/อย่างไรก็ตาม...

อย่างไรก็ตามเนื่องจากปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขาดสภาพคล่องทางการเงิน ไม่มีรายได้เพียงพอที่จะนำมาใช้จ่ายในการจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้าและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการจำนวน 4,070 ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายเอง ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการกู้เงินได้

3. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้กระทรวงการคลังและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2. และ 3.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 20 คัน วงเงิน 3,300 ล้านบาท และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) ขนาดน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 308 คัน วงเงิน 770 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 4,070 ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายและเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ ตามที่ การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอต่อไปด้วย จักขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายสันติ พร้อมพัฒน์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0-2215-4099