

ผ่านศึกษา

ที่ กค 0907/ 1512



กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม 6 กทม. 10400

26 มกราคม 2553

เรื่อง การพิจารณาทบทวนโครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลาสุงสุด 15 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน และการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ ด่วนมาก นร 0506/18882 ลงวันที่ 13 ตุลาคม 2552

ตามที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ที่กระทรวงคมนาคมเสนอการพิจารณาทบทวนโครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลาสุงสุด 15 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน และการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) รายละเอียดปรากฏตามเอกสารแนบ นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้ว ขอเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. เห็นชอบในหลักการการเปลี่ยนวิธีจัดการถักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดเพลาสุงสุด 15 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน วงเงิน 757.680 ล้านบาท พร้อมอะไหล่วงเงิน 75.768 ล้านบาท วงเงินรวม 833.448 ล้านบาท ระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นการจัดหาด้วยวิธีปกติ เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการค้าแบบแลกเปลี่ยน พ.ศ. 2549 ได้ถูกยกเลิกแล้ว ประกอบกับวิธี Barter Trade มีปัญหาและอุปสรรคในหลายด้านเกิดความล่าช้าในการจัดซื้อถักรนำมา ซึ่งผลเสียต่อการขนส่งทางรางที่ต้องการถักรดีเซลไฟฟ้ามาให้บริการด้านการขนส่งสินค้าจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสในการแสวงหารายได้ในเชิงพาณิชย์แก่ รฟท.

2. เห็นชอบในหลักการโครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนถักรใช้งาน อีกทั้งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งนี้ เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดการลงทุนปรับปรุงเส้นทางโดยเฉพาะหมอนและรางที่อยู่ในสภาพทรุดโทรมในเส้นทางต่างๆ ที่ผ่านย่านกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) เพื่อให้ทางรถไฟสามารถรองรับการใช้ประโยชน์จากการลงทุนในถักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า ได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

3. สำหรับแหล่งเงินลงทุนของโครงการถักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดเพลาสุงสุด 15 ตัน/เพล่า จำนวน 7 คัน และโครงการจัดการถักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน/เพล่า จำนวน 13 คัน เนื่องจากทั้ง 2 โครงการมีสัดส่วนสินค้านำเข้าจากต่างประเทศสูง (ประมาณร้อยละ 90)

โดยหลักการแล้ว เห็นควรให้ รฟท. ใช้เงินกู้จากต่างประเทศมาดำเนินการโครงการฯ อย่างไรก็ดี เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดควรใช้วิธีการจัดซื้อสินค้าด้วยวิธีประกวดราคาสากล โดยให้ผู้ประกวดราคาเสนอแหล่งเงินกู้ในลักษณะของ Supplier Credit/Export Credit ทั้งนี้ กระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณาความเหมาะสมของแหล่งเงินกู้ที่ผู้ประกวดราคาเสนอมา โดยหากพบว่า ต้นทุนเงินกู้ที่เสนอมาสูงกว่าต้นทุนเงินกู้ที่กระทรวงการคลังจะจัดหาให้ รฟท. กระทรวงการคลังจะดำเนินการจัดหาแหล่งเงินกู้เพื่อดำเนินโครงการดังกล่าวให้ และจะพิจารณาค้าประกันเงินกู้ให้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระการลงทุนทั้งหมด เนื่องจากการลงทุนในส่วนของการเดินรถ ซึ่งเป็นไปตามหลักการในการรับภาระการลงทุนระหว่างรัฐบาลและ รฟท. ที่กำหนดไว้ในแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4. การบริหารจัดการโครงการของ รฟท. มีความล่าช้ากว่าแผนงานมาก จะเห็นได้จากโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าน้ำหนักสูงสุด 20 ตัน/เพลา จำนวน 7 คัน และโบกี้บรรทุกสินค้า 308 คัน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติโครงการตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน 2551 ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการจัดทำเอกสารประกวดราคา ซึ่งมีความล่าช้ากว่าแผนงานมาก ดังนั้น กระทรวงการคลังจึงเห็นว่า รฟท. ควรกำหนดมาตรการในการเร่งรัดการบริหารโครงการให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและควรให้ความสำคัญกับการดำเนินโครงการที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ด้วย นอกจากนี้ รฟท. ควรเร่งพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในส่วนการขนส่งสินค้าเพื่อลดภาระการลงทุนในส่วนที่ รฟท. จะต้องเป็นผู้รับภาระเองและเพื่อเร่งรัดการพัฒนาการให้บริการด้านการขนส่งทางรางให้สามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำความเห็นของกระทรวงการคลังตามนัยข้างต้นเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 5709

โทรสาร 0 2273 9058