



ที่ คค (ปคร) 0208/๑3

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. 10100

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 3022 8.489
วันที่ 29 มิ.ย. 2553 เวลา 10.30

สวด 1/120
๒๙ มิ.ย. ๕๓
10.30 น.

๑๘ เมษายน ๒๕๕๓

เรื่อง ขออนุมัติขยายระยะเวลา เรื่อง การชำระคืนหนี้เงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษา
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม ๒๕๔๙ ออกไปอีก 10 ปี

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0505/6622 ลงวันที่ 8 มิถุนายน ๒๕๔๙
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีที่ นร 0505/13449 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน ๒๕๔๙

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รพม 005/438 ลงวันที่ 5 มีนาคม ๒๕๕๓
2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/ 3244 ลงวันที่ 28 เมษายน ๒๕๕๓
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/ 3246 ลงวันที่ 28 เมษายน ๒๕๕๓
4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0208/ 3247 ลงวันที่ 28 เมษายน ๒๕๕๓
5. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม ๒๕๔๙

1.1.1 เห็นชอบ และให้ดำเนินการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้ง 2 ข้อ ดังนี้

(1) ให้ความเห็นชอบในหลักการขยายเวลาให้รัฐบาลรับภาระหนี้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม ๒๕๔๖ ให้รัฐบาลรับภาระจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ ในช่วงระยะ 3 ปีแรก ที่เปิดให้บริการเดินรถ (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๗-๒๕๔๙) ก่อน เป็น ให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายปีไปก่อน ต่อไปอีก 5 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล

/(1.2) ให้สำนักงานประมาณ...

(2) ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อชำระคืนเงินต้น และดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าว เป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามแผนการจัดการหนี้ระยะยาว และหากยังมีความจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล ก็ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

1.1.2 ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงานประมาณไปพิจารณาดำเนินการให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว และนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป ทั้งนี้ ในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณเป็นรายปีให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นั้น ควรมีการประเมินผลการดำเนินงานและการบริหารจัดการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ก่อนด้วย รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง 1

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549 รับทราบผลการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ 1.1 ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง 2

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยมีความจำเป็นต้องขออนุมัติขยายระยะเวลา เรื่อง การชำระคืนหนี้เงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 ออกไปอีก 10 ปี ซึ่งคณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2553 สรุปได้ คือ

2.1 โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) ระยะทาง 20 กิโลเมตร เป็นโครงการที่ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลด้านคมนาคม ที่กำหนดให้ปรับปรุงและพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและเครือข่ายการคมนาคมในประเทศให้เชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยมีสัดส่วนการลงทุนของรัฐบาลต่อภาคเอกชนในสัดส่วนร้อยละ 80 : 20 และมีโครงสร้างการลงทุนเกือบทั้งหมดมาจากการกู้เงินตามนโยบายรัฐบาล ส่งผลให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีหนี้เงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นเงินจำนวน 78,997 ล้านบาท (รัฐบาล โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน) ซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553 มียอดหนี้เงินกู้คงเหลือ จำนวน 71,943 ล้านบาท

2.2 จากผลการศึกษาของที่ปรึกษาทางการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่า ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยประสบปัญหาทางการเงิน เนื่องจากตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีรายได้จากส่วนแบ่งจากเอกชนตามเงื่อนไขสัญญาสัมปทานน้อยมากในช่วงปีแรก และมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันที่เกิดขึ้นจริง (จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยปี 2547 ตั้งแต่เดือน กรกฎาคม – ธันวาคม) ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้จำนวน 404,880 เที่ยวต่อวัน (ประมาณการในช่วงการศึกษาโครงการปี พ.ศ. 2540) รวมทั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่สามารถหารายได้จากการพัฒนาพื้นที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงได้ (เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตีความเรื่องการให้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ได้มาโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 จึงไม่สามารถนำไปดำเนินธุรกิจนอกเหนือไปจากวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืนได้) ทำให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่มีรายได้เพียงพอกับรายจ่าย ไม่สามารถเลี้ยงตัวเอง และชำระคืนหนี้เงินกู้ตามข้อ 2.1 ได้

2.3 อย่างไรก็ดี จากผลการศึกษาฯ ตามข้อ 2.2 คาดว่า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะมีรายได้เพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ปีที่ 19 (พ.ศ. 2565) นับจากปีที่เปิดให้บริการ (ปี พ.ศ. 2547) เนื่องจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ตามสัญญาสัมปทานเพิ่มขึ้นจากอัตราปัจจุบัน (ร้อยละ 1) เป็นร้อยละ 5 ในปีที่ 18 และ ร้อยละ 15 ในปีที่ 19 ทำให้คาดว่าจะการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะมีรายได้มากกว่ารายจ่ายประจำปี โดยไม่ต้องขอรับเงินงบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาล เพื่อชำระหนี้เงินกู้ดังกล่าวอีกตั้งแต่ปีงบประมาณ 2565 ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล ในการรับภาระหนี้เงินกู้ดังกล่าวต่อไปอีก 10 ปี (ปีงบประมาณ 2555-2564) [จากเดิมที่ได้รับการสนับสนุนจำนวน 5 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 - 2554) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549] หรือจนกว่ามีการโอนภาระหนี้ดังกล่าวออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยตามแผนการจัดการหนี้ระยะยาว (ปัจจุบันยังไม่มีภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย)

2.4 ภาระหนี้เงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เสนอให้รัฐบาลรับภาระต่อไปอีก 10 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2564) เป็นเงินจำนวน 36,687.33 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินต้น จำนวน 31,545.30 ล้านบาท และดอกเบี้ย จำนวน 5,142.03 ล้านบาท (ใช้อัตราแลกเปลี่ยน 1 บาท ต่อ 2.740034 เยน) ดังนี้

/หน่วย : ล้านบาท...

หน่วย: ล้านบาท

ปีงบประมาณ	ชำระเงินต้น	ชำระดอกเบี้ย	รวม
2555	3,054.53	740.39	3,794.92
2556	4,054.53	694.80	4,749.33
2557	3,054.53	622.92	3,677.45
2558	3,054.53	577.33	3,631.86
2559	3,054.53	531.74	3,586.27
2560	3,054.53	486.15	3,540.68
2561	3,054.53	440.56	3,495.09
2562	3,054.53	394.97	3,449.50
2563	3,054.53	349.38	3,403.91
2564	3,054.53	303.79	3,358.32
รวมทั้งสิ้น	31,545.30	5,142.03	36,687.33

2.5 เพื่อให้ทันกำหนดระยะเวลาการเสนอขอตั้งงบประมาณ พ.ศ. 2555 และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้รับการอนุมัติจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ รวมทั้ง ไม่ผิดนัดชำระหนี้เงินกู้ดังกล่าว การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจึงเสนอขอให้กระทรวงคมนาคม พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติขยายระยะเวลาให้รัฐบาลรับภาระหนี้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 “ให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้างและค่าจ้างที่ปรึกษา โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายปีไปก่อน ต่อไปอีก 5 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2554 โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อชำระคืนเงินต้น และดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวเป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามแผนการจัดการหนี้ระยะยาว” เป็น “ให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษา โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ต่อไปอีก 10 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2564 โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวเป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามแผนการจัดการหนี้ระยะยาว”

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

/3. ความเห็น ...

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

3.1 การขออนุมัติขยายระยะเวลา เรื่อง การชำระคืนหนี้เงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยขอให้รัฐบาลรับภาระหนี้เงินกู้เพิ่มเติมจากเดิม (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550-2554) ต่อไปอีก 10 ปี (ปีงบประมาณ 2555-2564) เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 ซึ่งเห็นชอบให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเพื่อชำระคืนเงินต้น และดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าว เป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามแผนการจัดการหนี้ระยะยาว และหากยังมีความจำเป็นที่จะต้องขอรับการสนับสนุนจากรัฐบาล ก็ให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง และพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 65 วรรค 1 บัญญัติว่า รายได้ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้รับจากการดำเนินการปีหนึ่งๆ ให้ตกเป็นของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อได้หักรายจ่ายสำหรับการดำเนินงาน เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ ทั้งนี้ ตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด และวรรค 2 บัญญัติว่า ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เท่าจำนวนที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

3.2 การขอให้รัฐบาลรับภาระหนี้เงินกู้ออกไปอีก 10 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 – 2564) มีความจำเป็น เพื่อไม่ให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยต้องประสบปัญหาทางการเงินอย่างรุนแรง จนถึงขั้นผิดนัดชำระหนี้เงินกู้ ซึ่งมีรัฐบาลโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน

3.3 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นควรเสนอเรื่อง ขออนุมัติขยายระยะเวลาเรื่อง การชำระคืนหนี้เงินกู้ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 ออกไปอีก 10 ปี ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

(1) ให้ความเห็นชอบในหลักการขยายเวลาให้รัฐบาลรับภาระหนี้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 ให้รัฐบาลรับภาระจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นรายปีไปก่อน ต่อไปอีก 5 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 -2554 โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล เป็นให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ

/รฟฟท...

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายปี ต่อไปอีก 10 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 – 2564 โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าการค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล

(2) ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวเป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการชำระคืนได้เองก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

(3) ให้กระทรวงการคลังพิจารณาแผนการจัดการหนี้ระยะยาวเกี่ยวกับการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยดังกล่าวออกจาก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต่อไป

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้กระทรวงการคลัง สำนักงานประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 - 4

5. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

5.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในฐานะที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีบทบาทสำคัญทางด้านการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งได้ดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล เป็นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินโครงการแรกของประเทศไทย ดังนั้น รัฐบาลจึงควรสนับสนุนการดำเนินงานกิจการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้สามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่ได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2551 ที่จะพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ ต่อไป

5.2 ผลกระทบต่อการเงินและงบประมาณ

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นการก่อสร้างด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยสะดวก ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก แต่มีผลตอบแทนทางการเงินต่ำ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จึงไม่อยู่ในฐานะที่จะจ่ายชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้เอง และยังต้องการงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ เป็นรายปี ต่อไปอีก 10 ปี

/ตั้งแต่ปี ...

ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2564 จำนวน 36,687.33 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินต้น จำนวน 31,545.30 ล้านบาท และดอกเบี้ย จำนวน 5,142.03 ล้านบาท หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการชำระคืนได้เองก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

5.3 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เป็นโครงการระบบรางใต้ดินที่เป็นโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานที่ให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่เป็นทางเลือกในการเดินทางของประชาชนและสามารถเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ดังนั้น จึงสามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและลดระยะเวลาการเดินทางตลอดจนค่าใช้จ่ายการใช้น้ำมันพาหนะและน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้ง จะเป็นประโยชน์ต่อด้านคุณภาพชีวิตของประชาชน สังคม และเศรษฐกิจในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอีกด้วย

6. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การขอให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนหนี้เงินกู้และดอกเบี้ยของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย นั้น ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 65 วรรค 2 ซึ่งได้บัญญัติว่า ในกรณีที่รายได้ไม่เพียงพอสำหรับกรณีตามวรรคหนึ่ง และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไม่สามารถหาเงินที่อื่นได้ รัฐพึงจ่ายให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เท่าจำนวนที่จำเป็นต่อการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

(1) ให้ความเห็นชอบในหลักการขยายเวลาให้รัฐบาลรับภาระหนี้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2549 ให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายปีไปก่อน ต่อไปอีก 5 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 -2554 โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล เป็น ให้รัฐบาลรับภาระชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยของเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรายปี ต่อไปอีก 10 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 – 2564 โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ถือเป็นหลักการว่าภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นการเพิ่มทุนของรัฐบาล

/(2) ให้สำนักงานงบประมาณ...

(2) ให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวเป็นรายปี หรือจนกระทั่งมีการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการชำระคืนได้เองก่อนปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

(3) ให้กระทรวงการคลังพิจารณาแผนการจัดการหนี้ระยะยาว เกี่ยวกับการโอนภาระการชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยดังกล่าวออกจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. 0 2283 3313-4

โทรสาร 0 2281 4081