

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0904/4247



พ.ร.บ. 2/56
8 มี.ค. 54
14.35น.

สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 2125
วันที่ 8 มี.ค. 54 เวลา 8.40 น.

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

ว. 1 ๑๑๑
2 ๑๑๑

4 มีนาคม 2554

เรื่อง รายงานปัญหาอุปสรรคของการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต
สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXXI-1

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร. 0215/12827 ลงวันที่ 31 ตุลาคม 2538
2. ประวัติและความเป็นมาของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
3. โครงสร้างผู้ถือหุ้นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด

ด้วยมติคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (คณะกรรมการฯ) ได้มีมติการประชุมครั้งที่ 1/2554 เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2554 ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) รายงานปัญหาอุปสรรคของการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงการคลังขอรายงานสถานะและปัญหาของการดำเนินงานโครงการเพื่อประกอบการพิจารณา ดังนี้

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีกลางบางซื่อ ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย งานโครงสร้างพื้นฐาน ช่วงบางซื่อ-รังสิต งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และอาณัติสัญญาณช่วงบางซื่อ-รังสิตและช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ไม่รวมตู้รถไฟฟ้า (Rolling Stock) โดยให้สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสม และกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย หรือใช้เงินจากกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงตามมติคณะกรรมการพลังงานแห่งชาติ โดยหากมีวงเงินงบประมาณเหลือจากการประกวดราคา อนุมัติให้ต่อขยายโครงการช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 10 กิโลเมตร ภายใต้กรอบวงเงิน 3,886 ล้านบาท ต่อไป

1.2 กระทรวงการคลังได้ทบทวนขอใช้เงินกู้จากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) หรือธนาคารความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเดิม (JBIC) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และต่อมาเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2551 กระทรวงการคลัง การรถไฟแห่งประเทศไทย และ JICA ได้ลงนามใน Minutes of Discussions ซึ่งตามข้อ 23 (6) ได้กำหนดให้ รฟท. รับผิดชอบในการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่โครงการ รวมถึงประสานงานกับหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และข้อ 23 (8) (v) ได้กำหนดให้ รฟท. ดำเนินการแก้ไขปัญหาการรื้อย้ายให้เรียบร้อยก่อนส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้รับเหมางานโยธา

1.3 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟท. จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 เรื่องขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล: โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต อนุมัติไว้ในวงเงิน 59,888 ล้านบาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสม เพียงพอแก่การดำเนินโครงการ

/ข้างต้น ...

ข้างต้น และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการต่อไป และให้กระทรวงคมนาคมเร่งพิจารณาแนวทางการบริหารจัดการที่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับโครงการ เช่น รูปแบบ PPP แล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็วต่อไป

1.4 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2552 กระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญาเงินกู้กับ JICA สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXXI-1 วงเงินไม่เกิน 63,018 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 23,134.41 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างงานโยธา งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ค่าตู้รถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษา โดยมีเงื่อนไขเงินกู้ ดังนี้

(1) กำหนดเบิกจ่ายเงินกู้ภายใน 7 ปี 3 เดือน นับจากวันที่สัญญาเงินกู้มีผลใช้บังคับ (วันที่ 24 กรกฎาคม 2552)

(2) อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.4 ต่อปี ยกเว้นในส่วนที่ปรึกษาอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.01 ต่อปี กำหนดชำระปีละ 2 งวด ในวันที่ 20 กรกฎาคม และ 20 มกราคม ของแต่ละปี สำหรับช่วงเบิกจ่ายเงินกู้ และในวันที่ 20 มิถุนายน และ 20 ธันวาคม ของแต่ละปี สำหรับช่วงหลังการเบิกจ่ายเงินกู้

(3) อัตราค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ร้อยละ 0.1 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกจ่าย

(4) กำหนดชำระคืนเงินกู้ภายใน 25 ปี รวมระยะปลอดหนี้เงินกู้ 7 ปี โดยชำระคืนปีละ 2 งวด ทุกระยะ 6 เดือน เป็นจำนวน 37 งวด ชำระคืนเงินกู้ งวดแรกในวันที่ 20 ธันวาคม 2558 และงวดสุดท้ายในวันที่ 20 ธันวาคม 2576

1.5 ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2553 อนุมัติแนวทางการให้กู้ต่อ แก่ รฟท. สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ โดยมีกรอบวงเงินลงทุนและแนวทางการลงทุน ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่คมนาคม นำเสนอ ครม. 10 มี.ค.52 (หน่วย: ล้านบาท)	แหล่งเงิน
1. กรอบวงเงินลงทุน ช่วงบางซื่อ-รังสิต		
- ค่างานรื้อย้าย	105	งบประมาณ เงินกู้ JICA (กค. ให้กู้ต่อแก่ รฟท.)
- งานโยธา	44,779	
- งานระบบ ไฟฟ้าและเครื่องกล	13,372	
- ค่าตู้รถไฟฟ้า	6,131	
- ค่าจ้างที่ปรึกษา	2,244	
- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	1,381	งบประมาณ
- ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%	1,293	
รวมช่วงบางซื่อ-รังสิต	69,305	
2. กรอบวงเงินลงทุน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน *		
- งานระบบ ไฟฟ้าและเครื่องกล	2,162	เงินกู้ในประเทศ (กค. ให้กู้ต่อแก่ รฟท.)
- ค่าตู้รถไฟฟ้า	3,589	
- ค่าจ้างที่ปรึกษา	84	
- ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%	408	
รวมช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน	6,243	
รวมข้อ 1. และ 2.	75,548	

หมายเหตุ * งานโครงสร้างพื้นฐานของช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ประกอบด้วย ค่ารื้อย้ายผู้บุกรุก ค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน งานโยธา และค่าจ้างที่ปรึกษา วงเงิน 9,308 ล้านบาท รฟท. ประกวดราคาได้ผู้รับเหมาแล้ว และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

และเนื่องจากยังไม่ได้ข้อยุติแนวทางการบริหารจัดการและผู้รับภาระการลงทุนในส่วนค่าระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และตู้รถไฟฟ้ของโครงการ ดังนั้น จึงเห็นควรให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เฉพาะในส่วนค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระเท่านั้นสำหรับค่าระบบไฟฟ้าและเครื่องกล และตู้รถไฟฟ้านั้น ให้ รฟท. รับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวจนกว่าจะมีข้อยุติแนวทางการบริหารจัดการโครงการและผู้รับภาระการลงทุนงานระบบรถไฟฟ้และเครื่องกล และตู้รถไฟฟ้

1.6 ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีข้อ 1.5 เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 กระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนที่กระทรวงการคลังกู้จาก JICA สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้ชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อ 1.4 ข้างต้น โดยมีเงื่อนไขเงินให้กู้ต่อเป็นไปตามเงื่อนไขเงินกู้ของ JICA ทุกประการ

1.7 รายละเอียดของโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2550 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง จำกัด เพื่อดำเนินการปรับแบบรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้ชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) แนวเส้นทางโครงการ : โครงการมีระยะทางประมาณ 26.3 กิโลเมตร เริ่มต้นโครงการที่สถานีบางซื่อทางทิศเหนือ โดยเป็นทางรถไฟยกระดับเลียบเส้นทางรถไฟสายเหนือผ่านจุดจักรบางเขน หลักสี่ ระยะทาง 19.2 กิโลเมตร และลดระดับเป็นทางรถไฟเสมอระดับพื้นดินที่สถานีดอนเมืองจนถึงสิ้นสุดที่สถานีรังสิต ระยะทาง 7.1 กิโลเมตร และในอนาคตจะต่อขยายไปยังมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 10 กิโลเมตร

(2) สถานี : มีสถานีกกลาง 1 สถานี ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ และระยะแรกมีสถานีปลายทาง 7 สถานี (จาก 9 สถานี) ประกอบด้วย สถานีจุดจักร สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลักสี่ สถานีการเคหะ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต โดยสถานีที่จะก่อสร้างในอนาคต ได้แก่ สถานีวัดเสมียนนารี และสถานีหลักหก

(3) การดำเนินโครงการแบ่งเป็น 3 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1 (งานโยธาสำหรับสถานีรถไฟบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง) สัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) และสัญญาที่ 3 (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมการจัดซื้อตู้รถไฟฟ้)

(4) ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2554-2558)

(5) มีแนวท่อก๊าซธรรมชาติของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) และท่อน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation Limited : FPT) อยู่ในแนวเส้นทางโครงการ ดังนี้

- แนวท่อก๊าซธรรมชาติของโครงการท่อส่งก๊าซธรรมชาติศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะและศูนย์พลังงานแห่งชาติ (ปทุมธานี-พญาไท) ของ ปตท. ระยะทาง 37.50 กิโลเมตร โดยฝังอยู่ใกล้บริเวณโครงการในช่วงสถานีบางซื่อ-สถานีรังสิต โดยฝังอยู่เลียบถนนกำแพงเพชร 6

- แนวท่อน้ำมันของ FPT ระยะทาง 69 กิโลเมตร โดยฝังอยู่ใกล้บริเวณโครงการในช่วงสถานีจุดจักร-สถานีรังสิต โดยฝังอยู่เลียบถนนกำแพงเพชร 6

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้มีการประมาณราคาการรื้อย้ายแนวท่อน้ำมันและท่อก๊าซธรรมชาติที่อยู่ในแนวเส้นทางโครงการ โดยได้รวมรายการดังกล่าวไว้ในรายการค่ารื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการสำหรับสัญญาก่อสร้างที่ 1 (งานโยธาสำหรับสถานีรถไฟบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง) และสัญญาก่อสร้างที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) แล้ว

1.8 สถานะการดำเนินโครงการ ช่วงบางซื่อ-รังสิต

(1) การจ้างที่ปรึกษาของโครงการ ประกอบด้วย (1) ที่ปรึกษา Project Management Consultant (PMC) และ (2) ที่ปรึกษา Construction Supervision Consultant (CSC) ขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณา ToR หนังสือเชิญชวน และรายชื่อผู้เสนอ (shortlist) ของ JICA

(2) งานโยธาและงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวนประกวดราคานานาชาติ (International Competitive Bidding: ICB) ตามหลักเกณฑ์ของ JICA สำหรับงานสัญญาที่ 1 (งานโยธาสำหรับสถานีรถไฟบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) งานสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) และงานสัญญาที่ 3 (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมงานจัดซื้อตู้รถไฟฟ้า) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ขั้นตอนการดำเนินงาน	สัญญาที่ 1	สัญญาที่ 2	สัญญาที่ 3
JICA เห็นชอบเอกสารประกวดราคา	7 กรกฎาคม 2553		9 กันยายน 2553
รฟท. จ่าหน่ายเอกสารประกวดราคา	2-17 สิงหาคม 2553		20 กันยายน-1 ตุลาคม 2553
ชี้แจงตอบข้อซักถามของบริษัทผู้รับเหมาที่ซื้อเอกสารประกวดราคา และนำคู่สถานที่ก่อสร้างของโครงการ	13 กันยายน 2553		29 ตุลาคม 2553
กำหนดยื่นของประกวดราคางาน	13 ธันวาคม 2553	14 ธันวาคม 2553	17 มกราคม 2554
ประกาศผลประกวดราคา	มิถุนายน 2554		

(3) รฟท. ในฐานะผู้ก่อโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXXI-1 ได้ดำเนินการชำระค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ให้ JICA แล้ว 2 งวด รวมเป็นเงิน 88,052,546 เยน หรือ 32,577,108.62 บาท

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

จากการติดตามการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต พบว่ามีปัญหาการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันตามแนวเส้นทางโครงการซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

2.1 รฟท. ได้ประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานที่เข้าพื้นที่ของ รฟท. ที่มีสาธารณูปโภคผ่านพื้นที่โครงการฯ ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (Fuel Pipeline Transportation Limited: FPT) บริษัท ท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด การประปานครหลวง และการประปาสวนภูมิภาค รวม 3 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 วันที่ 16 กรกฎาคม 2553 ครั้งที่ 2 วันที่ 17 พฤศจิกายน 2553 และครั้งที่ 3 วันที่ 17 ธันวาคม 2553 เพื่อพิจารณาหาแนวทางและแผนการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่โครงการฯ และแจ้งให้หน่วยงานที่มีสาธารณูปโภคผ่านพื้นที่โครงการจัดเตรียมงบประมาณตามเงื่อนไขสัญญาที่เกี่ยวข้องหรือตามกฎระเบียบของหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคเหล่านั้น เพื่อดำเนินการรื้อย้ายหรือจ้างผู้รื้อย้ายต่อไป ซึ่งต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2554 เพื่อ รฟท. จะได้ดำเนินการส่งมอบพื้นที่ให้กับผู้รับเหมาก่อสร้างของโครงการดำเนินการต่อไป ปรากฏว่าบริษัท FPT เข้าร่วมการประชุม 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2553 และได้มีหนังสือแจ้ง รฟท. รวม 2 ฉบับ ลงวันที่ เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2553 และ 3 ธันวาคม 2553

(1) เมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2553 บริษัท FPT แจ้งว่าไม่เห็นด้วยกับแนวทางการเคลื่อนย้ายท่อน้ำมันตามที่ รพท. เสนอ

(2) เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2553 รพท. จึงมีหนังสือแจ้งให้บริษัท FPT ให้รื้อย้ายท่อน้ำมันภายใน 14 วัน หลังจากได้รับหนังสือของ รพท. และได้แนบแผนผังทางเลือกของแนวท่อน้ำมันใหม่ในย่านบางซื่อ เพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการให้เสร็จสิ้นภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2554 หากบริษัทไม่เริ่มดำเนินการ รพท. มีความจำเป็นต้องดำเนินคดีในชั้นศาลตามกฎหมายต่อไป

2.2 บริษัท FPT ขอให้ รพท. พิจารณาทบทวนแนวทางและมาตรการแก้ปัญหาผลกระทบจากโครงการฯ ด้วยวิธีอื่นที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงสิทธิของบริษัท FPT ตามสัญญาเช่าพื้นที่ของ รพท. กับบริษัท FPT ทรัพย์สินของบริษัทที่วางอยู่ในพื้นที่เช่า รวมถึงผลประโยชน์ของบริษัทและระบบขนส่งน้ำมันของประเทศ พร้อมทั้งแก้ไขสัญญาเช่าข้อ 8 เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2538 ที่อนุมัติตามที่คณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติเสนอในส่วนของมาตรการส่งเสริมการขนส่งน้ำมันทางท่อ โดยให้รัฐเข้าไปช่วยเหลือให้บริษัทสามารถประกอบกิจการเลี้ยงตัวเองได้ โดยแนวทางการช่วยเหลือข้อ (3) ซึ่งกำหนดให้มีการแก้ไขสัญญาเช่าที่ดินระหว่าง รพท. กับบริษัท FPT ในเงื่อนไขการทำสัญญาตามมาตรฐานของรัฐบาลที่กำหนดไว้ แต่จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่มีการแก้ไขสัญญาเช่าดังกล่าวแต่อย่างใด (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

2.3 เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2553 บริษัท FPT ได้ขอให้ รพท. พิจารณาทบทวนแนวทางและมาตรการแก้ปัญหาผลกระทบจากโครงการด้วยวิธีอื่นที่เหมาะสมและเป็นธรรม ทั้งนี้ บริษัท FPT ยินดีพิจารณาให้ความร่วมมือกับ รพท. ในการให้ข้อมูลใดๆ ตามที่จำเป็นรวมถึงการดำเนินการเปลี่ยนแปลงแนววางท่อน้ำมัน แต่เนื่องจากขณะนี้บริษัทประสบภาวะขาดทุนและไม่มีกระแสเงินสดเพียงพอในการรื้อย้ายแนววางท่อดังกล่าว บริษัทจึงไม่อยู่ในสถานะที่จะรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวได้ ซึ่งจากการประเมินภาระค่าใช้จ่ายเบื้องต้น พบว่ามีค่าใช้จ่ายประมาณ 300 ล้านบาท และใช้เวลาดำเนินการไม่น้อยกว่า 12 เดือน

2.4 ขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างการรวบรวมหลักฐานเพื่อดำเนินคดีในชั้นศาลตามกฎหมายเพื่อขอสิทธิการเข้าพื้นที่บริเวณแนวท่อน้ำมันดังกล่าว

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เนื่องจาก รพท. มีหน้าที่ต้องดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ตามนโยบายของรัฐบาลและจำเป็นต้องใช้พื้นที่เพื่อการก่อสร้างโครงการ แม้ว่าสัญญาเช่ายังไม่ได้แก้ไขสัญญาเช่าก็ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าอยู่ ดังนั้น รพท. จึงมีหนังสือแจ้งบริษัท FPT ให้รื้อย้ายท่อน้ำมันโดยด่วน มิฉะนั้น จะดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม ซึ่งล่าสุดเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2553 บริษัท FPT ได้ยินยอมที่จะให้ความร่วมมือเปลี่ยนแปลงแนววางท่อน้ำมันตามความเหมาะสมและจำเป็น โดยที่ปรึกษาของ รพท. คาดว่าจะมีภาระค่าใช้จ่ายประมาณ 300 ล้านบาท และใช้เวลาดำเนินการไม่น้อยกว่า 12 เดือน ทั้งนี้ คณะกรรมการดำเนินการประกวดราคาฯ จะประกาศผลประกวดราคาภายในเดือนมิถุนายน 2554 นี้ และจะต้องลงนามในสัญญาว่าจ้างซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อกรดำเนินการดำเนินโครงการ หาก รพท. ไม่อาจส่งพื้นที่บริเวณแนวผังท่อน้ำมันให้แก่ผู้รับเหมาโครงการได้ รวมถึงความล่าช้าในการเบิกจ่ายเงินกู้ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้แก่ JICA มากขึ้น

4. ข้อเท็จจริง

4.1 บริษัท FPT ได้จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 มีมติตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติในการพัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันของประเทศต่อการบริการจัดเก็บและขนส่งน้ำมันอากาศยานให้มีเสถียรภาพและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งเป็นการแก้ปัญหาจราจรปัญหามลพิษจากยานพาหนะ รวมทั้งเพื่อลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกและรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงตลอดจนเพื่อลดค่าขนส่งได้ทั่วประเทศในระยะยาว โดยมอบหมายให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นแกนกลางจัดตั้งบริษัทร่วมทุน โดยมีผู้ถือหุ้นประกอบด้วยกลุ่มรัฐวิสาหกิจ และบริษัทน้ำมันเอกชน รวม 13 ราย และต่อมากลุ่มบริษัทร่วมทุนดังกล่าวได้ร่วมลงนามในสัญญาร่วมทุนในการลงทุนโครงการขนส่งน้ำมันทางท่อบางจาก-ดอนเมือง และถือเป็นโครงการเร่งด่วน พร้อมทั้งกำหนดโครงสร้างผู้ถือหุ้นของโครงการ และต่อมาเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2534 ก่อตั้งบริษัทใช้ชื่อว่า "บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด" (FPT) โดยมีทุนจดทะเบียนเริ่มต้น 200 ล้านบาท และได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 440 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2535 ในการดำเนินการก่อสร้างท่อขนส่งน้ำมัน มีจุดเริ่มต้นที่โรงกลั่นน้ำมันบางจาก คลังน้ำมันเชลล์ และคลังน้ำมันศาลเท็กซ์ที่ช่องนนทรีมายังคลังน้ำมันบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และวางท่อจากคลังน้ำมันดอนเมืองไปยังคลังน้ำมันบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (สิ่งที่ส่งมาด้วย 2) โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 3 รายในสัดส่วนร้อยละ 49.02 ของผู้ถือหุ้นทั้งหมด ได้แก่ ธนาकारไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 16.75 บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 16.68 และธนาकारสิริไทย จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 15.59 โดยมีรัฐวิสาหกิจที่กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือหุ้นในบริษัท FPT คิดเป็นสัดส่วนรวมร้อยละ 23.91 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

4.2 บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้ลงนามในสัญญาเช่าที่ดินกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2535 และบันทึกต่อท้ายสัญญาเช่าที่ดินเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2542 และวันที่ 29 พฤศจิกายน 2550 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) พื้นที่รวม 132,000 ตารางเมตร โดยขนานแนวทางรถไฟตั้งแต่สถานีแม่น้ำ กรุงเทพมหานคร ถึงบริเวณสถานีบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ความยาวประมาณ 66 กิโลเมตร ความกว้าง 2 เมตร

(2) ระยะเวลาเช่า 30 ปี

(3) ในระหว่างอายุสัญญาเช่า หากผู้ให้เช่ามีความจำเป็นต้องใช้ที่ดินเพื่อสาธารณประโยชน์ หรือเพื่อกิจการใดๆ ของผู้ให้เช่าจะทำให้ผู้เช่าไม่สามารถใช้ประโยชน์ขนส่งน้ำมันทางท่อตามสัญญานี้เป็นการชั่วคราว โดยให้มีการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เช่าทราบแล้ว ผู้เช่ายินยอมหรือย้ายเปลี่ยนแปลงแนวเขตการฝังท่อตามที่ผู้ให้เช่าจะกำหนดหรือจัดทำให้ภายในกำหนดเวลาที่ผู้ให้เช่าเห็นสมควรในแต่ละกรณีไป โดยผู้เช่าไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย หรือค่าทดแทนใดๆ ทั้งสิ้นและผู้เช่าไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าทดแทนใดๆ เพิ่มเติมเช่นกัน

(4) สัญญาทุกข้อถือเป็นสาระสำคัญ หากผู้เช่าผิดสัญญาข้อหนึ่งข้อใดได้ระบุงการปรับไว้ ผู้ให้เช่ามีสิทธิปรับผู้เช่าได้ตามจำนวนที่กำหนดไว้ ส่วนในกรณีที่มิได้ระบุงการปรับไว้ ผู้เช่ายอมให้ปรับเป็นจำนวนเงินเท่ากับค่าเช่า 1 ปี ของอัตราเช่าที่พึงต้องชำระตามสัญญาในขณะนั้นแต่ละกรณีความผิดนอกจากนั้น ถ้าผู้เช่าซึ่งประพฤติดิตสัญญาดังกล่าวนั้น เมื่อได้รับคำบอกกล่าวเป็นหนังสือจากผู้ให้เช่าแล้วไม่จัดการแก้ไขให้ถูกต้องตามสัญญาภายใน 60 วัน ผู้เช่ายินยอมให้ผู้ให้เช่าริบหลักประกันสัญญาตามที่ระบุในข้อ 12 เสียทั้งสิ้น โดยผู้ให้เช่าไม่มีสิทธิยับยั้งหรือขัดขวางในการที่ธนาคารจะชำระเงินดังกล่าวให้แก่ผู้ให้เช่าไม่ว่าด้วยกรณีใดๆ แล้วริบเอาเสียสิ้น และผู้ให้เช่ามีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ทันที โดยไม่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าแต่อย่างใด

5. ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง

5.1 จากปัญหาการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามแนวการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จะทำให้การดำเนินโครงการดังกล่าวมีความล่าช้าและรัฐบาลไทย โดย รฟท. ต้องเสียค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้เพิ่มขึ้น พร้อมทั้งไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้ภายในวันที่ 31 กรกฎาคม 2554 ซึ่งขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมา โดยหลักปฏิบัติ รฟท. จะสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาได้ก็ต่อเมื่อ รฟท. ส่งมอบพื้นที่ให้ผู้รับเหมาได้แล้วเสร็จเพื่อหลีกเลี่ยงค่าปรับจากการส่งมอบพื้นที่ล่าช้า ประกอบกับตามข้อ 8 (V) ของ Minutes of Discussions เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2551 ระหว่าง JICA กับกระทรวงการคลังและ รฟท. ได้กำหนดไว้ว่า รฟท. จะต้องแก้ปัญหาทางโยกย้ายและรื้อถอนสาธารณูปโภคก่อนส่งมอบพื้นที่ให้แก่ผู้รับเหมา ดังนั้น จึงมีข้อสังเกตว่า รฟท. จะต้องส่งมอบพื้นที่ได้แล้วเสร็จก่อนจึงจะสามารถลงนามในสัญญาจัดจ้างผู้รับเหมาได้

5.2 โดยที่บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ได้จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 ซึ่งเป็นนโยบายรัฐบาล โดยคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ ซึ่งมุ่งเน้นพัฒนาระบบการขนส่งน้ำมันของประเทศ เพื่อเป็นกลไกสำคัญทำให้สามารถลดช่องว่างของราคาน้ำมันในภูมิภาค การแก้ไขปัญหาจราจร ปัญหามลพิษจากยานพาหนะ รวมทั้งลดอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำมันทางรถบรรทุกและรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดจนลดค่าขนส่งทั่วประเทศได้ในระยะยาว ดังนั้น หากมีการรื้อย้ายระบบท่อน้ำมันตามแนวโครงการดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของคลังน้ำมันภาคพื้นดินและคลังน้ำมันอากาศยานซึ่งให้บริการแก่สายการบินต่างๆ ที่ทำอากาศยานดอนเมือง และสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบจากการรื้อย้ายท่อน้ำมันและการดำเนินงานของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด และเพื่อให้โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในการนี้ รฟท. และบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ควรเจรจาเลือกแนวทางท่อน้ำมันแนวใหม่ที่เหมาะสม ประหยัด และเป็นประโยชน์กับทั้งสองฝ่ายให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว รวมทั้งปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าที่ดินระหว่าง รฟท. และบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตลอดจนเงื่อนไขของ JICA ที่ขอให้ รฟท. ให้ความสำคัญในการเจรจากับบริษัทฯ โดยเฉพาะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างเต็มที่และสุดความสามารถ

5.3 กระทรวงการคลังเห็นว่าปัญหาการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันดังกล่าวมีความจำเป็นเร่งด่วน หากมีการแก้ไขปัญหาล่าช้าจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนของการดำเนินโครงการที่เกิดจากความผันแปรของราคาวัสดุก่อสร้าง และค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ รวมถึงค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสในการดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมที่จะส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและงบประมาณของประเทศในวงกว้าง อย่างไรก็ตามเนื่องจากกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นและผู้กำกับดูแล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) อันเป็นผู้ถือหุ้นหลักในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จึงสมควรผลักดันให้เกิดการเจรจาหาข้อยุติโดยเร็ว ซึ่งหากไม่ดำเนินการจะส่งผลให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรงและทางอ้อม กระทรวงการคลังจึงเห็นควรให้นำเสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อสั่งการให้กระทรวงคมนาคมในฐานะผู้กำกับดูแล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกระทรวงพลังงานในฐานะผู้กำกับดูแลบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ร่วมเจรจากับ รฟท. เพื่อเร่งรัดให้บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ปฏิบัติตามสัญญาเช่าที่ดินให้ได้ข้อยุติโดยเร็ว เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการรื้อย้ายแนวฝังท่อน้ำมันเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และให้กระทรวงคมนาคมรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบในโอกาสแรกต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาในโอกาสแรกต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกรณ์ จาติกวณิช)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักจัดการหนี้ 2

โทร. 0-22658050 ต่อ 5411

โทรสาร 0-6184705