

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕ / ๒๕๕๒



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รับที่ 4680

วันที่ 3 พ.ค. ๒๕๕๒ เวลา ๗.๕๕ น.

☒ ก่อนประชุม
☐ หลังประชุม
☐ แจกที่ประชุม
☐ ไม่แจกที่ประชุม

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๔๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒ พฤษภาคม ๒๕๕๔

เรื่อง ขอรับความเห็นชอบโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อ พิจารณา

เรื่องที่ ๘๘

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ ๑๐๕๘๕ ลงวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๑/๐๕๘๘ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

๒. หนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๐๑/๐๕๙๑ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่องขอรับความเห็นชอบโครงการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ขอเรียนว่า สำนักงานฯ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาตามขั้นตอนแล้วเมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๕๔ และได้มีหนังสือแจ้งความเห็นดังกล่าวไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไปตามขั้นตอนแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. และ ๒. ในการนี้ สำนักงานฯ จึงขอเสนอความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ดังนี้

๑. โครงการจัดหาทดโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน

๑.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบโครงการจัดหาทดโดยสารรุ่นใหม่ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงินลงทุนรวม ๔,๙๘๑.๐๕ ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการลงทุน และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากเป็นการจัดหาทดโดยสารเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางทางรถไฟโดยเฉพาะในส่วนรถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ ๑ และ ๒ ซึ่งปัจจุบันรถโดยสารที่มีอยู่มีสภาพและจำนวนไม่เพียงพอที่จะให้บริการผู้โดยสารในกลุ่มนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการดำเนินโครงการที่เสนอในครั้งนี้จะมีส่วนช่วยสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากระบบถนนสู่ระบบรางที่มีความปลอดภัยสูงกว่าและมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่ำ นอกจากนี้โครงการดังกล่าวยังเป็นโครงการที่ได้รับการบรรจุอยู่ภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการแล้วเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ และมีความสอดคล้องกับแผนการจัดหารถจักรตามแผนการลงทุนฯ ดังกล่าว

๑.๒ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อเสนอทางด้านเทคนิคและการประมาณวงเงินลงทุนต่อหน่วยของโครงการ ที่เสนอในครั้งนี้อยู่บนพื้นฐานเดียวกับโครงการจัดการรถโดยสารเพื่อทดแทนการจัดการรถโดยสารรูปแบบชุดสำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๖ ขบวน วงเงิน ๔,๗๓๖.๕๕ ล้านบาท ดังนั้น เพื่อให้การพิจารณาโครงการเป็นไปอย่างรอบคอบและเกิดประโยชน์สูงสุด จึงเห็นควรให้ รฟท. จัดทำข้อมูลเพิ่มเติมด้านเทคนิคและราคาต่อหน่วยของโครงการโดยเปรียบเทียบความแตกต่างทางเทคนิคของตู้รถโดยสารที่เสนอในครั้งนี้อยู่กับโครงการจัดหาขบวนรถโดยสารรูปแบบชุด (Train set) และความเหมาะสมของประมาณการวงเงินลงทุนเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ตามขั้นตอนต่อไป

๑.๓ นอกจากนี้ การให้บริการรถโดยสารในขบวนรถด่วนพิเศษ จำนวน ๘ ขบวน/วัน ตามที่ รฟท. เสนอ อาจจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในเส้นทางจากหนองคาย – สิ้นสุดชายแดนภาคใต้ เนื่องจากมีแนวเส้นทางเดียวกับโครงการจำนวน ๔ ขบวน ได้แก่ กรุงเทพฯ – หนองคาย ๒ ขบวน/วัน เส้นทางกรุงเทพฯ – หาดใหญ่ ๒ ขบวน/วัน ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงทางการเงินของโครงการ รวมทั้งการจัดการจักรและล้อเลื่อนของ รฟท. ในระยะต่อไป จึงเห็นควรให้ รฟท. และกระทรวงคมนาคม เร่งศึกษาผลกระทบจากการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาระบบรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป ทั้งนี้ เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการจัดการรถโดยสารและรถสินค้าในระยะต่อไป เพื่อลดภาระการลงทุนของ รฟท. และเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการให้บริการทางรถไฟในภาพรวม

๑.๔ เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ และประสานกับกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณเพื่อจัดหาแหล่งเงินดำเนินการ โดยเฉพาะในส่วนของการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางระยะที่ ๕ - ๖ การปรับปรุงสะพานและทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระบบอาณัติสัญญาณ และการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ รวมทั้งการจัดการจักรให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้สามารถยกระดับการให้บริการทั้งในด้านการเพิ่มความเร็ว ความตรงต่อเวลา และการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟได้ตามเป้าหมาย ซึ่งจะช่วยสร้างภาพลักษณ์ใหม่และความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสารและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

๑.๕ นอกจากนี้ เห็นควรให้ รฟท. พิจารณาปรับปรุงตารางการเดินรถให้สอดคล้องกับประมาณการการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งพิจารณาปรับปรุงลำดับความสำคัญของขบวนรถโดยสารและสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟและสามารถสร้างรายได้ให้กับ รฟท. ในระยะยาวต่อไป

๑.๖ เห็นควรให้ รฟท. เร่งสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการของผู้โดยสารทางรถไฟ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำแผนส่งเสริมการขายและการกำหนดกลยุทธ์ด้านราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้ และทำให้มีปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟตามที่ประมาณการไว้

๒. โครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตรอม จำนวน ๕๖ คัน

๒.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่จำนวน ๕๐ คัน วงเงิน ๖,๕๖๒.๕๐ ล้านบาท และโครงการซ่อมบำรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าอัลสตรอม จำนวน ๕๖ คัน วงเงิน ๓,๓๖๐ ล้านบาท โดยให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายจากเงินกู้และกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เนื่องจากการจัดการรถจักรและบำรุงรถจักร เพื่อทดแทนรถจักรที่มีสภาพทรุดโทรมจากการใช้งานมานานเพื่อให้มีจำนวนรถจักรเพียงพอสำหรับให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการทางรถไฟทั้งในด้านความเร็ว ความตรงต่อเวลา และความปลอดภัยตามนโยบายรัฐบาล รวมทั้งจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางในภาพรวมของประเทศได้ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๓ – ๒๕๕๗ (เพิ่มเติม) ในส่วนของโครงการที่ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาเป็นรายโครงการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

๒.๒ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบัน รฟท. มีแผนการลงทุนจัดการรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อทดแทนรถจักรและล้อเลื่อนที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ในขณะที่ รฟท. ขาดความพร้อมทางการเงินและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการเชิงธุรกิจ ดังนั้น จึงเห็นควรให้ รฟท. พิจารณาศึกษาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนากิจการรถไฟที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนากิจการรถไฟ โดยในเบื้องต้น รฟท. อาจพิจารณาแนวทางการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนจัดการรถจักรพร้อมอะไหล่ จำนวน ๕๐ คันที่เสนอในครั้งนี้เป็นโครงการนำร่อง ทั้งนี้ จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดต่อไป

๒.๓ ปัจจุบันรัฐบาลอยู่ระหว่างการศึกษาศึกษาแนวทางการเจรจาความร่วมมือด้านการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีนในเส้นทางหลัก ๓ เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ – หนองคาย กรุงเทพฯ – ระยอง และกรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานีได้ของประเทศไทย แม้ว่าโครงการที่เสนอจะเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งทางรถไฟภายในประเทศ ซึ่งปริมาณผู้โดยสารและสินค้าอาจเป็นกลุ่มเป้าหมายที่แตกต่างจากการพัฒนากิจการร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มุ่งเน้นในการขนส่งทางรถไฟเชื่อมโยงในภูมิภาค แต่อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งทางรถไฟภายในประเทศในอนาคต ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงจากการพัฒนากิจการรถไฟภายใต้กรอบความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาชนจีนดังกล่าว จึงเห็นควรให้ รฟท. และกระทรวงคมนาคม ศึกษาผลกระทบจากการพัฒนากิจการรถไฟร่วมกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อใช้ในการกำหนดแผนธุรกิจของ รฟท. และแผนพัฒนาทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งจะทำให้การพัฒนาแบบรถไฟ โดยเฉพาะการลงทุนก่อสร้างรถไฟทางคู่เป็นช่วงๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓ ในเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้มีความเหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

๒.๔ ให้ รฟท. เร่งพัฒนาระบบการบริหารจัดการรถจักร (Fleet Management) ที่ครอบคลุมทั้งด้านแผนการใช้งานของรถจักร แผนการจัดหาหรือซ่อมบำรุงรถจักร รวมทั้งแผนการปลดระวางรถจักรอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟท. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีข้อมูลประกอบการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สำหรับการลงทุนรถจักรและล้อเลื่อนภายใต้แผนการลงทุนฯ เห็นควรให้ รฟท. จัดทำบัญชีสินทรัพย์แยกจากบัญชีในปัจจุบัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการปรับโครงสร้างการบริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในอนาคต

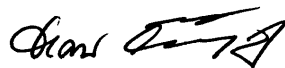
๒.๕ ให้ รฟท. เร่งจัดทำแผนการส่งเสริมการตลาดเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนและผู้ประกอบการมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดการรับประกันคุณภาพการให้บริการยึดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า และกำหนดความรับผิดชอบในกรณีเกิดความเสียหายและสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการขนส่งสินค้าของ รฟท. สู่มาตรฐานสากลและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทั้งด้านความปลอดภัยและความตรงต่อเวลาในการให้บริการ

๒.๖ ให้ รฟท. เร่งจัดทำฐานข้อมูลที่ดินของ รฟท. เพื่อให้ทราบจำนวนพื้นที่ ที่ตั้ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินของ รฟท. ในปัจจุบันและจัดทำแผนแม่บทการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการดำเนินงานของ รฟท. เช่น ย่านสถานี โรงรถจักร เป็นต้น และการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เพื่อรองรับการจัดตั้งหน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สินในระยะต่อไป ซึ่งจะช่วยสร้างรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และช่วยบรรเทาปัญหาฐานะการเงินของ รฟท. ต่อไป

๒.๗ ให้ รฟท. จัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. เสนอคณะรัฐมนตรี เป็นรายเดือน เพื่อให้ รฟท. สามารถให้บริการด้านโดยสารและขนส่งสินค้าทางรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail : Danucha@nesdb.go.th