

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/15361



กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

สค 2/169

12/๙๕๙

1. 30 น

๙ กันยายน 2554

เรื่อง ขออนุมัติการกู้เงินในประเทศและให้กู้ต่อแก่การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย
สำหรับการก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และช่วงแบร้ง - สมุทรปราการ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0503/18433 ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2551

1. เรื่องเดิม

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 อนุมัติให้การรถไฟฯขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ และ
ช่วงแบร้ง - สมุทรปราการ และให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้
สำนักงบประมาณจัดหางบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายจริง โดยรัฐบาลรับภาระ
ด้านการลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

2. สารสำคัญ

2.1 กรอบวงเงินลงทุนและแนวทางการระดมทุน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27
พฤศจิกายน 2551

2.1.1 กรอบวงเงินลงทุน

1) ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ กรอบวงเงินรวม 21,789 ล้านบาท (ไม่รวมค่างาน
ระบบไฟฟ้าอาณัติสัญญาณ และตัวรถไฟฟ้า) ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างโยธา วงเงิน 16,443 ล้านบาท งานจัด
กรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน 2,388 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน 658 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา
คัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า 14 ล้านบาท ค่าสำรวจก่อสร้างหาริมทรัพย์ 6 ล้านบาท
และค่า Provision sum ของงานโยธา วงเงิน 2,280 ล้านบาท

2) ช่วงแบร้ง-สมุทรปราการ กรอบวงเงินรวม 18,533 ล้านบาท (ไม่รวมค่างาน
ระบบไฟฟ้าอาณัติสัญญาณ และตัวรถไฟฟ้า) ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างโยธา วงเงิน 15,134 ล้านบาท งานจัด
กรรมสิทธิ์ที่ดิน วงเงิน 675 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน 605 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา
คัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า 14 ล้านบาท ค่าสำรวจก่อสร้างหาริมทรัพย์ 6 ล้านบาท
และค่า Provision sum ของงานโยธา วงเงิน 2,099 ล้านบาท

2.1.2 แนวทางการระดมทุน

1) กระทรวงการคลังได้เสนอความเห็นประกอบการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อ
วันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 โดยแนวทางการระดมทุนของโครงการในส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลเป็น
ผู้รับภาระการลงทุน ได้เสนอความเห็นโดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี
เพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำหรับการลงทุนในส่วนของงานโยธาของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหลือ เห็นควร
ใช้เงินกู้จากทั้งในประเทศและต่างประเทศ และเห็นควรกำหนดแนวทางการดำเนินงานโดยให้

/กระทรวง...

กระทรวงการคลังเป็นผู้กู้และนำมาให้ รฟม. กู้ต่อ ซึ่งกรณีใช้เงินกู้ในประเทศจะช่วยลดต้นทุนการกู้เงิน และในกรณีกู้เงินต่างประเทศกระทรวงการคลังจะสามารถบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2) คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าว และให้สำนักงบประมาณจัดทำงบประมาณตามความจำเป็นและเหมาะสมตามแผนการใช้จ่ายจริง โดยรัฐบาลรับภาระด้านการลงทุนงานโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง โดยคณะรัฐมนตรียังไม่มีมติอนุมัติแนวทางการกู้เงินตามความเห็นของกระทรวงการคลังข้างต้น

2.2 สถานะการดำเนินโครงการ

1) ช่วงแบริง – สมุทรปราการ รฟม. ได้ประกาศประกวดราคาก่อสร้างงานโยธา สัญญาที่ 1 แล้ว ระหว่างวันที่ 28 กุมภาพันธ์ – 11 มีนาคม 2554 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการประเมินข้อเสนอประกวดราคาซองที่ 3 (ข้อเสนอด้านราคา) ซึ่งคาดว่าจะเจรจาต่อรอง และเสนอคณะกรรมการ รฟม. ให้ความเห็นชอบในเดือนกันยายน 2554 หลังจากนั้น รฟม. จะรายงานผลการประกวดราคาต่อคณะรัฐมนตรี และคาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาจ้างงานโยธาสัญญาที่ 1 ภายในเดือนตุลาคม 2554 สำหรับงานโยธา สัญญาที่ 2 (ระบบราง) รฟม. อยู่ระหว่างการปรับปรุงแบบและเอกสารประกวดราคา และจัดทำราคากลางต่อไป

2) ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ อยู่ระหว่างรอการปรับปรุงแก้ไขแบบรายละเอียด ทั้งนี้ ยังไม่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน

2.3 แนวทางการระดมทุน โดยใช้เงินกู้ในประเทศและให้กู้ต่อแก่ รฟม.

เพื่อให้ รฟม. สามารถดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริง – สมุทรปราการ ได้สอดคล้องกับแผนการประกวดราคาที่จะลงนามในสัญญาก่อสร้างงานโยธา สัญญาที่ 1 ภายในเดือนตุลาคม 2554 กระทรวงการคลังจึงเห็นควรจัดหาแหล่งเงินกู้ให้กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และช่วงแบริง – สมุทรปราการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 โดยเห็นควรใช้เงินกู้ในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับค่าก่อสร้างโยธา ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน และค่า Provision sum ของงานโยธา วงเงินรวม 37,219 ล้านบาท ประกอบด้วย ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ วงเงิน 19,381 ล้านบาท และช่วงแบริง – สมุทรปราการ วงเงิน 17,838 ล้านบาท เนื่องจากปัจจุบันสภาพคล่องในตลาดการเงินในประเทศยังสามารถรองรับการระดมทุนสำหรับโครงการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ การใช้เงินกู้ในประเทศจะช่วยลดความเสี่ยงในการบริหารจัดการด้านการเงินของโครงการ เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะมีรายได้จากการจัดเก็บ ค่าโดยสารและกิจการพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องเป็นเงินบาททั้งหมด รวมทั้งการรับภาระหนี้ของรัฐบาลที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นเงินบาท

นอกจากนี้ เห็นควรกำหนดแนวทางการดำเนินงาน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้กู้และนำมาให้ รฟม. กู้ต่อ ซึ่งกรณีเงินกู้ในประเทศจะช่วยลดต้นทุนของเงินกู้ได้ เนื่องจากรัฐบาลสามารถกู้เงินได้ในต้นทุนที่ต่ำกว่า รฟม. กู้เอง ทั้งนี้ การดำเนินการของกระทรวงการคลังในการกู้เงินและให้กู้ต่อแก่ รฟม. อยู่ภายใต้อำนาจของกระทรวงการคลังตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 มาตรา 20 (4) “กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อให้หน่วยงานอื่นกู้ต่อ ให้นำไปใช้ได้ตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงินหรือตามที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ” และมาตรา 25 วรรคหนึ่ง “ในกรณีหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานในกำกับดูแลของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจ หรือสถาบันการเงินภาครัฐ มีความจำเป็นต้องใช้เงินสำหรับโครงการหรือแผนงานที่รัฐบาลเห็นว่ามี ความจำเป็นเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และหากกระทรวงการคลังเป็นผู้กู้และนำมาให้หน่วยงานดังกล่าวกู้ต่อจะเป็นการประหยัดและทำให้การบริหารหนี้สาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ให้กระทรวงการคลังมีอำนาจกู้เงินเพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวกู้ต่อได้ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง”

/สำหรับ...

สำหรับการชำระหนี้เงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระการลงทุน วงเงิน 37,219 ล้านบาท นั้น เห็นควรให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟม. สำหรับค่าโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลรับภาระ เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟม. ต่อไป

สรุปรายละเอียดกรอบวงเงินค่าโครงสร้างพื้นฐาน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2551 และ แนวทางการระดมทุนของโครงการที่จะขออนุมัติคณะรัฐมนตรี ดังนี้

รายการ	วงเงิน ช่วงหมอลิต - สะพานใหม่ (ล้านบาท)	วงเงิน ช่วงแบริง - สมุทรปราการ (ล้านบาท)	แนวทางการระดมทุน
1. ค่าจ้างที่ปรึกษาคัดเลือกผู้รับจ้างงานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้า	14	14	งบประมาณ / รายได้ รฟม.
2. ค่าสำรวจสังหาริมทรัพย์	6	6	งบประมาณ / รายได้ รฟม.
3. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	2,388	675	งบประมาณ
4. ค่าก่อสร้างโยธา	16,443	15,134	เงินกู้ ในประเทศ / ให้อู่ต่อ
5. ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน	19,381 { 658	17,838 { 605	เงินกู้ ในประเทศ / ให้อู่ต่อ
6. ค่า Provision sum ของงานโยธา	2,280	2,099	เงินกู้ ในประเทศ / ให้อู่ต่อ
กรอบวงเงินค่าโครงสร้างพื้นฐาน	21,789	18,533	

2.4 การบริหารจัดการโครงการ

เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริง - สมุทรปราการ และช่วง หมอลิต - สะพานใหม่ ที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว และเป็นส่วนต่อขยายของโครงการ รถไฟฟ้าสายสีเขียวที่ดำเนินการโดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTS) สามารถเดินรถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเห็นควรให้ รฟม. ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการส่วนต่อ ขยายเร่งเจรจากับกรุงเทพมหานครในฐานะคู่สัญญาสัมปทาน และ BTS ในฐานะผู้รับสัญญาสัมปทานการ ลงทุนและการเดินรถไฟฟ้า ถึงแนวทางการเชื่อมต่อการเดินรถไฟฟ้าระหว่างส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วง แบริง - สมุทรปราการ และช่วงหมอลิต - สะพานใหม่ กับสายทางเดิม ซึ่ง BTS เป็นผู้รับสัญญาสัมปทานการ เดินรถไฟฟ้าอยู่ โดยให้มีหลักการและเป้าหมาย ดังนี้

- 1) สามารถเดินรถเชื่อมต่อกันได้เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุด
- 2) การกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมและไม่สร้างภาระให้กับผู้ใช้บริการเพิ่มเติม โดยควรมีการเก็บค่าแรกเข้า (Single Entry Fee) เพียงครั้งเดียวและเก็บเงินตามระยะทาง
- 3) กำหนดแนวทางการลงทุนและการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าที่เป็นภาระทางการเงิน แก่รัฐบาลต่ำที่สุด โดยการศึกษาเปรียบเทียบภาระการลงทุนและต้นทุนการเดินรถระหว่างกรณีให้ BTS ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานการเดินรถรายเดิมเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าส่วนต่อขยาย หรือการเปิดให้เอกชนรายใหม่เป็นผู้ลงทุน และบริหารการเดินรถไฟฟ้าว่า รูปแบบใดจะมีต้นทุนในการให้บริการต่ำสุดและเป็นประโยชน์กับประชาชน ผู้ใช้บริการ รวมทั้งเป็นภาระต่อรัฐบาลน้อยที่สุด รวมถึงการเจรจาในเรื่องส่วนแบ่งรายได้ระหว่างสายทางเดิม และส่วนต่อขยายด้วย

3. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

3.1 อนุมัติให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศและให้กู้ต่อแก่ รฟม. เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับค่าก่อสร้างโยธา ค่าจ้างที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงาน และค่า Provision sum ของงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ วงเงิน 19,381 ล้านบาท และช่วงแบร็ง – สมุทรปราการ วงเงิน 17,838 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนที่รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุน โดยให้ รฟม. บันทึกการลงทุนดังกล่าวเป็นส่วนของทุน

3.2 อนุมัติให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟม. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรง ทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟม. ต่อไป ตามนัยข้อ 2.3

3.3 เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงแบร็ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร สามารถเดินรถเชื่อมต่อกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ใช้บริการ และมีภาระต่อรัฐบาลน้อยที่สุด จึงเห็นควรให้ รฟม. ในฐานะหน่วยงานผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการส่วนต่อขยายเร่งเจรจากับกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับแนวทางการบริหารการเดินรถไฟฟ้า โดยให้ครอบคลุมรายละเอียดทางด้านเทคนิคของระบบต่างๆ เพื่อให้การเดินรถในอนาคตสามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างบูรณาการ

ขอแสดงความนับถือ



(นายธีระชัย ภูวนาถนรานุบาล)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 5707

โทรสาร 0 2273 9058