

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0904/ ๑๓๑๑



พ. ๓
พค. ๑/๑๓๖.๓
๑ มี.ย. ๕๕
๑๖.๓๐๔.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ ๖๒๖๓ ส.ย.
๑ มี.ย. ๒๕๕๕
เวลา ๑๕.๔๐

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ ๖ กทม. ๑๐๔๐๐

๑ มี.ย. ๒๕๕๕

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- ๕ ส.ย. ๒๕๕๕

จัดเข้าวาระ.....

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๑๒๔๒๕ ลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีในเรื่องที่กระทรวงคมนาคมเสนอขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) นั้น

ความเห็นประกอบเรื่องเพื่อพิจารณา

เรื่องที่ ๑๑

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. รฟท. มีผลการดำเนินงานที่ขาดทุนนับแต่ปี ๒๕๑๗ เป็นต้นมา ประกอบกับ รฟท. ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณเพื่อชดเชยผลขาดทุนล่าช้ากว่าปีที่เกิดขึ้นมา ทำให้ รฟท. ประสบปัญหาการขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด รฟท. จึงจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินการในส่วนต่างระหว่างรายรับและรายจ่าย ชำระดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งในปี ๒๕๕๕ รฟท. คาดว่าจะมีผลการดำเนินงานขาดทุน จำนวน ๙,๐๙๔ ล้านบาท และจะมีเงินสดขาดมือเป็นจำนวน ๖,๙๒๓ ล้านบาท ดังนั้น เพื่อให้ รฟท. เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินงานต่อไปได้อย่างต่อเนื่องและมีกระแสเงินสดเพียงพอในการดำเนินงาน จึงเห็นควรให้ รฟท. กู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานจำนวน ๖,๙๒๓ ล้านบาท อย่างไรก็ดี หาก รฟท. ได้รับเงินงบประมาณและ/หรือเงินกู้ในส่วนของ PSO ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๕ เท่าใด ก็ขอให้ รฟท. นำเงิน PSO ที่ได้รับดังกล่าวนี้หักออกจากวงเงินกู้เพื่อใช้ในการดำเนินงานตามความเป็นจริงและเหมาะสมต่อไปด้วย

๒. ในส่วนการค้ำประกัน เนื่องจาก รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการเกี่ยวกับการเดินทางสาธารณะของประชาชน จึงจัดเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประกอบกิจการสาธารณูปโภค จึงไม่เข้าข่ายข้อห้ามตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๙ วรรค ๒ ประกอบกับ รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการเชิงสังคม ซึ่งอัตราค่าบริการอยู่ภายใต้การควบคุมและดูแลของภาครัฐ ซึ่งไม่สามารถปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนการดำเนินงานที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจได้ จึงทำให้ รฟท. ประสบปัญหาผลประกอบการขาดทุนมาโดยตลอด และขาดสภาพคล่องในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งหากกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน รฟท. จะมีความเสี่ยงที่ไม่มีสถาบันการเงินเสนอเงื่อนไขการกู้เงิน และ รฟท. อาจไม่สามารถมีต้นทุนเงินกู้ที่ดีได้ ดังนั้น จึงเห็นควรค้ำประกันการกู้เงินของ รฟท. ในครั้งนี้

๓. ในส่วนของการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกัน ตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๓๐ กำหนดให้กระทรวงการคลังมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันได้ในอัตราและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง ในชั้นนี้ จึงเห็นควรสงวนสิทธิการคิดค่าธรรมเนียมในการค้ำประกันให้เป็นไปตามกฎกระทรวงกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันของกระทรวงการคลัง พ.ศ. ๒๕๕๑

4. รฟท. ควรพิจารณาทบทวนและปรับปรุงแนวทางการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ในภาพรวม โดยให้ความสำคัญในแนวทางการเพิ่มรายได้โดยเฉพาะรายได้ในเชิงพาณิชย์ และรายได้จากการบริหารจัดการสินทรัพย์และที่ดิน การลดรายจ่ายที่ไม่จำเป็น การปรับโครงสร้างองค์กรและการดำเนินงานให้สอดคล้องกับแผนการบริหารกิจการรถไฟเชิงรุก รวมถึงการลงทุนของ รฟท. ต้องเป็นโครงการที่เพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย โดยจะต้องมีผลตอบแทนคุ้มค่าต่อการลงทุน นอกจากนี้ เนื่องจาก รฟท. อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน 2553 – 2557 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 จึงเห็นควรให้ รฟท. เตรียมความพร้อมด้านต่างๆ เช่น ด้านบุคลากรทั้งจากในส่วนของ รฟท. เอง และ/หรือพิจารณาการกำหนดกลุ่มบุคลากรจากการใช้พนักงานจากภายนอกองค์กร (Outsource) ตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อรองรับการดำเนินการลงทุนและการดำเนินงานของ รฟท. ได้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพต่อไปด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำความเห็นของกระทรวงการคลังเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักจัดการหนี้ 2

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 5405

โทรสาร 0 2618 7423

www.pdmo.mof.go.th