

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/ ๑๑๘๗



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่..... 6662
วันที่ 11 ต.ย. 2555 เวลา.....

กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

1/14๗๒
11 ต.ย. 2555
เวลา 18.15น

|| มิถุนายน 2555

เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง ของ รฟท.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล) 13552 ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2555

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 ได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้ว ขอเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย จัดเป็นโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานซึ่งเพิ่มศักยภาพการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟและสนองนโยบายรัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2552 เรื่อง ผลการประชุมของคณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) ครั้งที่ 1/2552 กำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น เห็นควรกำหนดแนวทางการระดมทุนสำหรับโครงการดังกล่าว ดังนี้

1) ค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ค่าจัดทำเอกสารประกวดราคา ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง รวมวงเงิน 543.06 ล้านบาท ให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้กับ รฟท.

2) ค่าก่อสร้าง วงเงิน 10,805.29 ล้านบาท กระทรวงการคลังจะพิจารณาระดมทุน โดยการกู้เงินในประเทศ และนำมาให้ รฟท. กู้ต่อ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนในการระดมทุนต่ำกว่า รฟท. กู้เงินเอง ทั้งนี้ การดำเนินงานตามแนวทางดังกล่าวอยู่ภายใต้อำนาจของกระทรวงการคลังตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และแก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 มาตรา 25 วรรคหนึ่ง ที่กำหนดให้กระทรวงการคลังสามารถกู้เงินและนำมาให้กู้ต่อแก่รัฐวิสาหกิจ เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศได้ หากการให้กู้ต่อดังกล่าวจะเป็นการประหยัดและทำให้การบริหารหนี้สาธารณะมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้โดยตรงทั้งในส่วนเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงกับ รฟท. ต่อไป

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 หมวด 3 มาตรา 39 (4) กำหนดให้ รฟท. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะกู้ยืมเงินมีจำนวนเกินห้าล้านบาทได้ ดังนั้น กระทรวงการคลังจึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาเห็นชอบให้ รฟท. กู้เงินในประเทศ จำนวน 10,805.29 ล้านบาท จากกระทรวงการคลังตามหลักการและเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดต่อไป

2. สำหรับแผนการลงทุนโครงการทางคู่สายอื่น จำนวน 5 เส้นทาง ภายใต้แผนการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557 ประกอบด้วย 1) ทางคู่ ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ 2) ทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางจิระ 3) ทางคู่ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น 4) ทางคู่ ช่วงนครปฐม – หัวหิน และ 5) ทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เห็นควรกำหนดแนวทางการระดมทุนโดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณเพื่อสนับสนุนในส่วนของค่าเวนคืนที่ดินและรื้อย้ายสิ่งก่อสร้าง ค่าศึกษาและออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ค่าจัดทำเอกสารประกวดราคาและค่าจ้างที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง โดยกระทรวงการคลังจะดำเนินการจัดหาเงินกู้ในประเทศหรือแหล่งเงินกู้เพื่อการพัฒนา และนำมาให้กู้ต่อแก่ รฟท. เพื่อสนับสนุนการลงทุนในส่วนของการก่อสร้างสายทางดังกล่าวตามความเหมาะสม และให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นงบชำระหนี้ให้ รฟท. เพื่อใช้คืน หนี้เงินกู้ตามที่กระทรวงการคลังกำหนดต่อไป ทั้งนี้ ขอให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดดำเนินการออกแบบ รายละเอียดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน รวมทั้งการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้พิจารณาให้ความเห็นชอบโดยเร็ว

3. สำหรับการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อนซึ่ง รฟท. จะต้องรับภาระการลงทุนเอง เห็นควร ให้ รฟท. พิจารณาแนวทางในการจัดการรถจักรและล้อเลื่อนเพื่อขนส่งสินค้าโดยวิธีการ Financial Leasing ร่วมกับรัฐวิสาหกิจหรือองค์กรขนาดใหญ่ที่เป็นลูกค้าของ รฟท. เช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) โดยการนำรายได้จากการขนส่งภายใต้สัญญาให้บริการระยะยาวกับ กลุ่มรัฐวิสาหกิจดังกล่าวมารองรับการจัดหาแหล่งเงินในรูปแบบดังกล่าว รวมทั้งเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน ให้เข้ามาร่วมลงทุนในส่วนการเดินรถขนส่งสินค้าและบริการ ทั้งนี้ เพื่อลดภาระการกู้เงินของ รฟท. และการค้ำประกันเงินกู้ของกระทรวงการคลัง

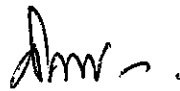
4. กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมในประเด็นการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำหรับโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา- คลองสิบเก้า-แก่งคอย ซึ่งใช้ระยะเวลานานประมาณ 3 ปี นับตั้งแต่เสนอรายงานดังกล่าวต่อสำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ดังนั้น เห็นควรให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาจัดช่องทางพิเศษ (Fast Track) เพื่อพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับแผนการลงทุนโครงการทางคู่ รวมทั้งโครงการลงทุนในสาขาการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ภายใต้แผนการลงทุนที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติ ในช่วงปี 2555-2559 ทั้งนี้ เพื่อเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายและกรอบระยะเวลา ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

อนึ่ง ขอให้กระทรวงคมนาคมและ รฟท. เร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 โดยปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ประกอบด้วย (1) หน่วยธุรกิจ การเดินรถ (2) หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง (3) หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ (4) บริษัทลูก เพื่อ ดำเนินโครงการ Airport Rail Link ซึ่งในปัจจุบัน รฟท. ยังไม่สามารถแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และผล ขาดทุนของแต่ละภารกิจได้อย่างชัดเจน และดำเนินการแก้ไขปัญหาล่าช้าในการบริหารจัดการ โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต รวมทั้งปรับปรุงการบริหารจัดการ

โครงการ Airport Rail Link ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้ง สร้างรายได้เพิ่มเติมจากทรัพย์สินของ
รฟท. ซึ่งจะทำให้เงินอุดหนุนผลขาดทุนโดยภาครัฐลดลง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำความเห็นของกระทรวงการคลังตามนัยข้างต้นเสนอ
ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าวต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2271 7999 ต่อ 5709 และ 5727

โทรสาร 0 2357 3576