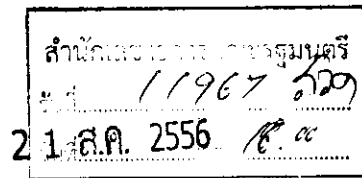


รณ ดุลลณี

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0904 / 19๖๙๕



สวต 1/171.2
๔๔ สวต
๑.๖๐๐

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

๕/ สิงหาคม 2556

เรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล)19052 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2556
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/16455 ลงวันที่ 25 มิถุนายน 2556

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเรื่อง ขออนุมัติกู้เงินสำหรับใช้ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วขอเรียน ดังนี้

1. รฟท. มีผลประกอบการขาดทุนมาโดยตลอด โดยในปี 2553 - 2555 (ข้อมูลเบื้องต้น) มีผลขาดทุนเป็นจำนวน 7,913 - 11,158 ล้านบาท ทำให้ขาดกระแสเงินสดในการดำเนินงานและ รฟท. จึงต้องกู้เงินมาเพื่อการลงทุนการซ่อมบำรุง รวมทั้งเพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน โดย ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2556 รฟท. มีหนี้เงินกู้คงค้างในส่วนที่ รฟท. รับภาระจำนวน 69,508 ล้านบาท ทำให้เกิดภาระดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในแต่ละปีเป็นจำนวนที่สูงมากประมาณ 2,368 - 2,705 ล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี อีกทั้ง รฟท. ไม่มีการลงทุนใหม่ที่สามารถสร้างรายได้ที่เพิ่มขึ้นได้ รวมถึงการขาดประสิทธิภาพในการดำเนินงานส่งผลให้รายได้มีไม่เพียงพอสำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รฟท. จึงต้องขอรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อชดเชยผลขาดทุนและกู้เงินเพื่อบริหารงานมาโดยตลอด และในปี 2556 จากการพิจารณาผลประกอบการสำหรับไตรมาสที่ 1 รฟท. มีผลขาดทุนแล้วจำนวน 3,260 ล้านบาท และเมื่อพิจารณาประมาณการกระแสเงินสดรับจ่าย พบว่า กระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานมีไม่เพียงพอสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และเมื่อรวมกับ

/เงินอุดหนุน...

เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้ในปี 2556 จำนวนทั้งสิ้น 4,867 ล้านบาทแล้ว รพท. จะคงประสบปัญหาเงินสดขาดมือในเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2556 จำนวน 1,093 - 5,702 ล้านบาท โดยส่วนหนึ่งเกิดจากรพท. ยังไม่ได้รับจัดสรรเงินงบประมาณสำหรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ(PSO) สำหรับปีงบประมาณ 2554 และปี 2555 จำนวนทั้งสิ้น 1,883.95 ล้านบาท รพท. จึงมีความจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง ดังนั้นเพื่อให้ รพท. สามารถดำเนินงานต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง จึงเห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้ รพท. กู้เงินเพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ 2556 จำนวนไม่เกิน 5,700 ล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับวงเงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องของ รพท. (ไม่รวมเงินกู้ระยะสั้นจำนวน 800 ล้านบาท) ที่ได้บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2556 ปรับปรุงครั้งที่ 2 โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงินได้ตามความเหมาะสม และจำเป็นต้องลดจนพิจารณาปรับยอดวงเงินกู้ตามความจำเป็นก่อนการกู้เงิน เนื่องจากการกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องดังกล่าวส่วนหนึ่งเป็นการกู้เงินเพื่อทดแทนเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่ยังไม่ได้รับจัดสรรจากเงินงบประมาณ ทั้งนี้ เพื่อให้การก่อหนี้ของ รพท. สอดคล้องกับฐานะทางการเงินที่แท้จริง

2. สำหรับการค้ำประกันเงินกู้ นั้น เนื่องจาก รพท. มีผลประกอบการที่ขาดทุนมาโดยตลอด ซึ่งหากกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันอาจจะทำให้ไม่มีสถาบันการเงินให้ความสนใจในการให้ รพท. กู้เงิน ซึ่งอาจส่งผลให้ รพท. ไม่สามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนที่ต่ำลงได้ ดังนั้น จึงเห็นควรค้ำประกันการกู้เงินในครั้งนี้ และในส่วนของการยกเว้นค่าธรรมเนียมในการค้ำประกัน ตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดให้กระทรวงการคลังมีอำนาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดได้ในอัตราและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยภายใต้กฎกระทรวงกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันของกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2551 กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอนุมัติให้เรียกเก็บหรือไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน ดังนั้น การพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันถือเป็นดุลพินิจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง แต่อย่างไรก็ดี การค้ำประกันเงินกู้เพื่อเสริมสร้างสภาพคล่องไม่อยู่ในเงื่อนไข หลักเกณฑ์ที่จะได้รับการพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมการค้ำประกันได้

3. นอกจากนี้ เนื่องจาก รพท. มีผลประกอบการขาดทุนอย่างต่อเนื่องและรัฐบาลได้ให้การอุดหนุนผลขาดทุนของ รพท. มาโดยตลอด และการอุดหนุนดังกล่าวบางส่วนเป็นผลขาดทุนจากการขาดประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ รพท. ดังนั้น กระทรวงการคลังจึงมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

3.1 รฟท. ควรเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของ รฟท. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ซึ่งประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจ การซ่อมบำรุง หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน และ 1 บริษัทลูก เพื่อดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยให้แต่ละหน่วยธุรกิจสามารถบริหารจัดการตนเองได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากการบริหารหน่วยธุรกิจ ในปัจจุบันของ รฟท. ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบริหารจัดการ แยกแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และรับรู้ ผลกำไรขาดทุนของแต่ละหน่วยธุรกิจได้อย่างชัดเจน

3.2 รฟท. ควรเร่งดำเนินการศึกษาต้นทุนต่อหน่วย (Unit Cost) ในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ ทั้งการดำเนินงานในเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์ต้นทุนของ รฟท. และใช้ประกอบการ พิจารณาจัดทำข้อเสนอขอรับเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ

3.3 รฟท. ควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานตามแผนการลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถเดินรถได้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะ อย่างยิ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งและมีความรุนแรงมากขึ้น โดยสาเหตุส่วนใหญ่มาจากสภาพราง หัวรถจักร และระบบอาณัติสัญญาณที่เก่าและมีสภาพทรุดโทรมอย่างมาก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำความเห็นของกระทรวงการคลังเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักจัดการหนี้ 2

โทร 0 2265 8050 ต่อ 5420

โทรสาร 0 2278 4151