สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ☐ ก่อนประชุม
รับที่ 11997 ☐ หลังประชุม
วันที่ 25 มิ.ย. 56 เวลา 0910 ☐ แจกที่ประชุม
สคค 1/137.6/25 มิ.ย. 56/14.00 น. ☐ ไม่แจกที่ประชุม

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/ 10163

กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

25 มิถุนายน 2556

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว (ล) 14410 ลงวันที่ 6 มิถุนายน 2556

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่องขออนุมัติโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ความละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

1. เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ระยะทางประมาณ 18.4 กิโลเมตร ตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลของกระทรวงคมนาคม โดยโครงการดังกล่าวได้รับการบรรจุไว้ในแผนงานพัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... (ร่างพระราชบัญญัติฯ) แล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง ดังนั้น จึงเห็นควรให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบโครงการก่อน ทั้งนี้ เพื่อเป็นไปตามพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 มาตรา 12 (2) ที่กำหนดให้ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาโครงการพัฒนาของรัฐวิสาหกิจเพื่อวางแผนส่วนรวม

2. สำหรับแนวทางการระดมทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ในส่วนของค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ค่างานโยธา รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง วงเงิน 38,165 ล้านบาท เห็นควรให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนในส่วนงานโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวทั้งหมด ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 โดยใช้วงเงินกู้ภายใต้ ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนา

/โครงสร้าง ...

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานตามวงเงินลงทุนดังกล่าว ทั้งนี้ ในส่วนของกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ เห็นควรให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การคำนวณกรอบวงเงินค่าจ้างที่ปรึกษา ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณาทบทวนตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. .... (คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ) ก่อนนำเสนอคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาต่อไป

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ สภาผู้แทนราษฎร ดังนั้น หากโครงการมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ กระทรวงการคลังจะพิจารณาจัดหาเงินกู้ตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยการกู้เงินในประเทศและนำมาให้ รฟม. กู้ต่อ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการไปพลางก่อน (Bridge Financing) โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟม. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้ เฉพาะในส่วนของดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงการคลังจะได้ตกลงแก่ รฟม. ต่อไป โดยเมื่อร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้ว กระทรวงการคลังจะนำเงินกู้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวมาชำระคืนหนี้เงินกู้ในประเทศที่กระทรวงการคลังนำมาให้ รฟม. กู้ต่อ สำหรับดำเนินโครงการในช่วงแรกและเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการดำเนินโครงการในระยะต่อไป

3. สำหรับการลงทุนในงานระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เห็นชอบแนวทางการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในงานส่วนดังกล่าวนั้น เห็นควรให้ รฟม. เร่งศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อให้สามารถดำเนินการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุนในส่วนของงานระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ ตัวรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถได้สอดคล้องกับงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งรัฐได้ลงทุนในส่วนดังกล่าวไปแล้ว

4. เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ซึ่งเป็นเส้นทางส่วนต่อขยายของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTSC เป็นผู้ลงทุนในโครงการและรับสัมปทานบริหารการเดินรถไฟฟ้า เป็นระยะเวลา 30 ปี และได้รับการขยายอายุสัมปทานออกไปอีก 13 ปี สิ้นสุดระยะเวลาสัมปทานในปี 2585 ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสายทางเดิมและส่วนต่อขยายได้อย่างสะดวกและประหยัด เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งเจรจากับกรุงเทพมหานครและ BTSC เพื่อกำหนดแนวทางการเชื่อมต่อการเดินรถ ทั้งในด้านโครงสร้างทางกายภาพ การจัดทำระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing) โครงสร้างและอัตราค่าโดยสารที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Uniform Fare Structure) และส่วนแบ่งรายได้จากการเดินทางระหว่างสายทางที่เป็นธรรมทั้ง 2 ฝ่าย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนผู้ใช้บริการและส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

5. การดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐที่ผ่านมาเกิดปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างและเปิดให้บริการ ซึ่งโครงการลักษณะดังกล่าวมีผลตอบแทนการเงินค่อนข้างต่ำ จึงควรต้องเร่งรัดการ

/ดำเนิน ...

ดำเนินโครงการเพื่อไม่ให้เกิดต้นทุนจากการก่อสร้างและเปิดให้บริการล่าช้า (Cost-overrun) ดังนั้น เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการเร่งรัดการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงาน จึงเห็นควรให้ รฟม. จัดทำแผนการดำเนินโครงการและรายงานผลการดำเนินงานต่อกระทรวงคมนาคมเป็นประจำทุกเดือน โดยให้แผนการดำเนินงานของโครงการดังกล่าวเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จ (KPI) ของ รฟม. ด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายกิตติรัตน์ ณ ระนอง)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ
โทร. 0 2271 7999 ต่อ 5707
โทรสาร 0 2357 3576