

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๔๗๘



105.1
กค. ๒๖๖๔๒
วันที่ ๑๑/๑๐
เวลา ๑๑:๒๐

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส27284
รับที่ : ๕4304/๕1
วันที่ : 26 มี.ค. 61 เวลา : 9:15

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๗๗ มีนาคม ๒๕๖๑

เรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๘๐๖๐ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน กรณีกระทรวงอุตสาหกรรม ในฐานะกำกับดูแลสำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน (โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน) และการกำหนด “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก” เพิ่มเติม ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน สอดคล้องกับแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) โดยจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และจะช่วยผลักดันให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันออกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงไม่ขัดข้องในหลักการตามข้อเสนอของกระทรวงอุตสาหกรรม อย่างไรก็ดี กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๑. รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนแบบ PPP Net Cost ซึ่งให้ภาครัฐลงทุนดำเนินงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และภาคเอกชนลงทุนดำเนินงานโยธา ค่างานระบบรถไฟและขบวนรถไฟ ค่าพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสาร และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งดำเนินงานบริหารและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา ๕๐ ปี และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ (Ridership Risk) จัดเก็บรายได้จากการพัฒนาพื้นที่โครงการช่วยให้ภาครัฐมีภาระต้นทุนการเงินที่แน่นอนและไม่มีความเสี่ยงเพิ่มเติม

๒. เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เพื่อลดภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และสอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ ซึ่งให้ภาครัฐรับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณ ให้ รฟท. เพื่อชำระหนี้ตามภาระหนี้ที่เกิดขึ้นจริง ส่วน รฟท. ให้รับภาระรถจักร ล้อเลื่อน ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม โดยให้มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. (จำกัด) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ต่อไป อย่างไรก็ดี รฟท. ในฐานะผู้กู้ ต้องดำเนินการเสนอทบทวนมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ ซึ่งได้เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ไปก่อน โดยจะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติ รฟท. กฎหมาย ระเบียบและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไปอย่างเคร่งครัด

๓. เห็นควรให้ รฟท. นำค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ จำนวน ๑๐,๖๗๑.๐๔ ล้านบาท ที่ได้รับจากเอกชนผู้ร่วมทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน มาชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เพื่อให้ รฟท. หมดภาระหนี้ที่มีจากโครงการดังกล่าว

/๔. เนื่องจาก...

๔. เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินมีมูลค่าการลงทุนเริ่มต้นสูงถึง ๒๒๔,๕๕๔.๓๖ ล้านบาท และผูกพันงบประมาณเป็นระยะเวลานาน ซึ่ง รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องให้ความสำคัญกับข้อมูลทางการเงินต่างๆ เช่น ค่าเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง ค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายในการให้บริการและบำรุงรักษา (O&M) รวมทั้ง รายได้จากการดำเนินโครงการต้องมีความถูกต้อง และเพียงพอที่จะใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณากำหนดจำนวนเงินที่รัฐจะร่วมลงทุนกับเอกชน โดยจะต้องอยู่บนหลักการพื้นฐานของการแบ่งปันผลประโยชน์และความเสี่ยงร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนที่เป็นธรรม และก่อให้เกิดภาระทางการเงินต่อภาครัฐน้อยที่สุด นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟ และบริการผู้โดยสาร บริเวณสถานีมีกักสะสัน และศรีราชา รฟท. ควรพิจารณาแนวทางที่จะช่วยให้ภาครัฐ สามารถได้รับการแบ่งปันผลตอบแทนอย่างเป็นธรรมเพิ่มเติม นอกเหนือจากค่าเช่าที่ดินที่ รฟท. จะได้รับด้วย

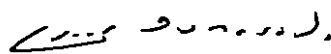
๕. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ควรมีการออกแบบระบบที่สามารถเชื่อมโยง กับโครงการรถไฟความเร็วสูงสายอื่นได้ โดยเฉพาะเส้นทางจากสถานีบางซื่อ - ดอนเมือง ซึ่งปัจจุบันมีข้อจำกัด ด้านเขตทางรถไฟ ซึ่ง รฟท. ในฐานะเจ้าของโครงการควรตกลงกับเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อม ๓ สนามบิน ให้มีการใช้ทางร่วมกัน รวมทั้งใช้ระบบอาณัติสัญญาณที่สามารถเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูง สายอื่นได้ ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาคอขวดด้านเขตทาง ประหยัดค่าก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และลดการลงทุน ที่ซ้ำซ้อนในภาพรวมของประเทศ

๖. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน มีการเวนคืนที่ดินจำนวนมาก ดังนั้น หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องจะต้องกำกับดูแลให้มีการส่งมอบพื้นที่เวนคืนดังกล่าวให้เป็นไปตามแผนเพื่อไม่ให้กระทบต่อแผนการ ดำเนินงาน และต้นทุนของโครงการในภาพรวม

๗. กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ ขนส่งมวลชนเสริม (Feeder System) ในภาพรวม เพื่อบูรณาการการให้บริการขนส่งทั้งที่เป็นการให้บริการ สาธารณะของภาครัฐในปัจจุบันและการให้บริการของภาคเอกชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ให้สามารถรองรับ การเดินทางและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) รวมทั้ง อำนวยความสะดวกในการรับส่งผู้โดยสาร ในบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

กองพัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

โทร. ๐-๒๒๔๘-๕๕๘๐-๗ ต่อ ๒๑๔๒

โทรสาร ๐-๒๒๗๙-๘๕๕๗