

ด่วนที่สุด
ที่ กค ๐๔๐๗/ ๖๖๖๗



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทศ. 26.6
รหัสเรื่อง : ส30332
วันที่ 15 พ. 62
เวลาที่ 11.10
รับที่ : 52325/62
วันที่ : 15 ก.พ. 62 เวลา: 10:14

กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ ๖ กทม. ๑๐๔๐๐

๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๕๔๗ ลงวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงการคลังเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการขออนุมัติดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (รฟท.) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้วมีความเห็น ดังนี้

๑. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินโครงการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ได้แก่ สถานีพระราม ๖ สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี ในวงเงิน ๑๐,๒๐๒.๑๘ ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ซึ่งโครงการดังกล่าว เป็นส่วนต่อขยายของระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี ๒๕๕๕ และเป็นโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อให้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เกิดการต่อเชื่อมกันอย่างสมบูรณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งในเมือง เชื่อมต่อการเดินทางจากชานเมือง สดระยะเวลาในการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของ รฟท. ได้อย่างเหมาะสมสูงสุด และมีประสิทธิภาพช่วยแบ่งเบาภาระการจราจรทางถนนในการรับส่งประชาชนที่มาจากชานเมืองได้มากยิ่งขึ้น

๒. สำหรับแนวทางการระดมทุนของโครงการ เห็นควรดำเนินการตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๔ โดยรัฐบาลรับภาระการลงทุนค่างานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน วงเงินรวม ๗,๖๗๐.๘๒ ล้านบาท และ รฟท. รับภาระการลงทุนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล วงเงิน ๒,๕๓๑.๓๖ ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินในการดำเนินการ ดังนี้

๒.๑ ให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี วงเงินรวม ๑๐.๐๐ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาประกวดราคา

๒.๒ ให้กระทรวงการคลังจัดหาเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม ให้ รฟท. กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลัง วงเงินรวม ๗,๖๖๐.๘๒ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าก่อสร้างงานโยธา วงเงิน ๗,๓๕๘.๖๕ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงิน ๒๗๑.๔๘ ล้านบาท และค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ๓๐.๑๙ ล้านบาท โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี สำหรับเป็นงบชำระหนี้ให้แก่ รฟท. เพื่อใช้ชำระหนี้คืนแก่แหล่งเงินกู้ ทั้งในส่วนของเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒.๓ ให้ รฟท. กู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล วงเงินรวม ๒,๕๓๑.๓๖ ล้านบาท

/ทั้งนี้...

ทั้งนี้ เมื่อคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการและอนุมัติให้ รฟท. กู้เงินแล้ว ขอให้ รฟท. ปรับแผนการใช้จ่ายเงินโครงการให้สอดคล้องกับสถานะการดำเนินงานและเสนอความต้องการกู้เงินเพื่อบรรจุโครงการเงินกู้ไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อไป

๓. กระทรวงคมนาคมโดย รฟท. ได้จัดทำรายละเอียดข้อมูลที่หน่วยงานของรัฐต้องเสนอพร้อมกับการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติในมาตรา ๒๗ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ เรียบร้อยแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ขอให้ รฟท. ดำเนินการก่อนนี้ด้วยความรอบคอบ คำนึงถึงความคุ้มค่าและความสามารถในการชำระหนี้ตามนัยมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัด

๔. กระทรวงการคลังมีข้อสังเกตเพิ่มเติม ดังนี้

๔.๑ รฟท. จะต้องดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างพัสดุตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๕๕ อย่างเคร่งครัด ซึ่งสามารถกระทำได้โดยวิธีประกาศเชิญชวนทั่วไป วิธีคัดเลือก และวิธีเฉพาะเจาะจง ทั้งนี้ การพิจารณาว่าจะดำเนินการโดยวิธีการใดย่อมอยู่ในดุลยพินิจที่ รฟท. จะพิจารณาตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่พระราชบัญญัติฯ กำหนด

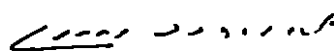
๔.๒ รฟท. ควรกำหนดรูปแบบการบริหารจัดการการเดินทางให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน เทียบเท่ากับเอกชน รวมทั้ง รฟท. จะต้องมีการบริหารความเสี่ยงในกรณีที่ผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามแผน และตัวชี้วัดที่กำหนด โดยจะต้องเป็นแนวทางที่ไม่กลับมาเป็นภาระของภาครัฐในอนาคต นอกจากนี้ รฟท. ควรจัดทำแนวทางการเปิดให้ผู้ประกอบการรายอื่นสามารถใช้ทางรถไฟได้ (Open Access) เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับประชาชนและเป็นการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินได้อย่างเต็มประสิทธิภาพอีกด้วย

๔.๓ กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาจัดทำแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่ตามแนวเส้นทางและบริเวณสถานีรถไฟ (Transit - Oriented Development : TOD) รวมทั้ง จัดทำแผนการพัฒนาและเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งสาธารณะระบบต่างๆ ในพื้นที่ควบคู่กับการพัฒนาโครงการเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการใช้พื้นที่ในการดำเนินโครงการในภาพรวม

๔.๔ เนื่องจากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้างมีความล่าช้ากว่าแผนงานมาก ในขณะที่โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดิเลชัน ก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จมาแล้ว ๖ ปี ทำให้ รฟท. ต้องใช้งบประมาณในการดูแลรักษาอย่างต่อเนื่อง จึงเห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดการก่อสร้างงานโยธาและติดตั้งงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิเลชัน ให้แล้วเสร็จตามกำหนดอย่างเคร่งครัด รวมทั้ง ให้กระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงต้นสังกัดกำกับกำกับการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินโครงการส่วนต่อขยายและการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าชานเมืองให้เชื่อมต่อการเดินทางพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่เมืองบริวารเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครตามแผนงานที่กำหนดไว้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอความเห็นของกระทรวงการคลังประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ดันตวรังศ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ

โทร ๐ ๒๖๖๕ ๘๐๕๐ ต่อ ๕๔๐๗ โทรสาร ๐ ๒๓๕๗ ๓๕๗๕

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ boonrit@pdmo.go.th