

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๓๘๕



กค. 235
วันที่ 29 ต.ค. 64
เวลา 10:00

สค. ๙๒๓
ส่ง : กค.
รับที่ : ๙14261/64
29 ต.ค. 2564 เวลา 9.45 น.



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดงเมือง

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/๘๒๖๑ ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๕๐
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/๑๔๘๗๔ ลงวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๕๐
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/๕๒๑๓ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๒
๔. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๖/๓๙๑๐ ลงวันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘
๕. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุดที่ นร ๐๕๐๕/๔๙๘๘ ลงวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ ๑/๑๕๕๘/๒๕๖๔

ลงวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๔

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ.กส.๑๐๐๐/๑๑๖๗/๒๕๖๔

ลงวันที่ ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๔

๔. รายงานการประชุมคณะทำงานด้านการพิจารณาการปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๕. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ นร ๑๑๐๖/๕๙๒๙

ลงวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๖๔

๖. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๔๐๗/๑๖๑๐๐ ลงวันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๔

๗. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ที่ นร ๐๗๒๐/๑๖๒๐ ลงวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๖๔

๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดงเมือง

/มาเพื่อ...

มาเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรี หรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง ๒๖ กิโลเมตร ภายใต้งบประมาณ ๕๒,๒๒๐ ล้านบาท

๑.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ ภายใต้งบประมาณ ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท

๑.๓ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๕๒ อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุน ค่าก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากเดิมที่ คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๕๐ จำนวน ๕๙,๘๘๘ ล้านบาท โดยให้มีกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เหมาะสมเพียงพอแก่การดำเนินโครงการข้างต้น และให้กระทรวงการคลังรับไปประสานในรายละเอียดกับกระทรวงคมนาคมเพื่อดำเนินการต่อไป

๑.๔ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียด และปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน ๘,๑๔๐ ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ

๑.๕ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เรื่อง ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุน และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

๑.๕.๑ อนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ดังนี้

(๑) อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยมีกรอบวงเงินโครงการรวมจำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท

(๒) อนุมัติปรับกรอบวงเงินสัญญาที่ ๓ (งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า) ของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน เพิ่มเติมจำนวน ๖,๗๔๓,๙๙๙,๖๙๙ บาท เป็นจำนวน ๓๒,๓๙๙,๙๙๙,๖๙๙ บาท

/ประกอบด้วย...

ประกอบด้วย งานระบบฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๒๖,๕๔๒,๗๐๖,๗๑๓ บาท จากแหล่งเงินทุน JICA และงานระบบฯ ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จำนวน ๕,๘๕๗,๒๙๒,๙๘๖ บาท จากแหล่งเงินทุนภายในประเทศ

๑.๕.๒ ให้กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เป็นไปตามแผนที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒ และเร่งรัดการดำเนินงานของสัญญาที่ ๓ (งานระบบราง อาณัติสัญญาณ และขบวนรถไฟฟ้า) ให้ระยะเวลาดำเนินงานสอดคล้องกับสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒

๑.๕.๓ ให้กระทรวงคมนาคม ร่วมกับ กระทรวงการคลัง และสำนักงานงบประมาณ พิจารณา ค่าใช้จ่ายเพื่อเหลือเพื่อขาด (Provisional Sums) ให้มีความเหมาะสมกับราคาคำนวณ และวัสดุก่อสร้างที่ลดลง ตามภาวะการณ์ในปัจจุบันด้วย

รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๑ - ๕

๒. เหตุผลและความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การขอทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และ กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) ที่กำหนดไว้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละ ห้าล้านบาทได้ ดังนั้น จึงต้องนำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการจัดสรรเงินกู้ก่อนการเปิดให้บริการ เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายใน เดือนธันวาคม ๒๕๖๔

๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอเรื่อง ขอทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ทั้งนี้ ในคราวการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ ๕/๒๕๖๔ เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๔ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบเรื่องดังกล่าวแล้ว โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๓.๑ ภาพรวมการขอปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอขอปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยแบ่งกลุ่มรายการได้ ๔ กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มรายการที่ ๑ : กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ สำหรับค่าใช้จ่ายโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ดลิ่งชัน ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๒,๘๓๑,๖๗๐,๐๙๔.๘๐ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๘,๒๗๓,๔๒๘,๐๘๑.๕๔ บาท

/กลุ่มรายการที่ ๒...

กลุ่มรายการที่ ๒ : การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท (คำนวณจนถึงเดือนตุลาคม ๒๕๖๔)

กลุ่มรายการที่ ๓ : กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๕,๓๑๙,๗๒๕,๙๔๐.๐๒ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๕,๓๑๙,๗๒๕,๙๔๐.๐๒ บาท

ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจสอบของกระทรวงคมนาคม

กลุ่มรายการที่ ๔ : ค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๓๔๒,๘๑๙,๗๔๓.๒๕ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๓๔๒,๘๑๙,๗๔๓.๒๕ บาท เป็นค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) และที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๘๖,๓๘๒,๗๖๕.๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (CSC) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑๕๖,๔๓๖,๙๗๘.๒๕ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) ปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนค่าใช้จ่ายดังกล่าว เมื่อมีความชัดเจนแล้วจะนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

ภาพรวมการขออนุมัติปรับกรอบวงเงิน และจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม

หน่วย : บาท

	ขอปรับกรอบวงเงิน	จัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม
กลุ่มรายการที่ ๑		
กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ	๒,๘๓๑,๖๗๐,๐๙๔.๘๐	๘,๒๗๓,๔๒๘,๐๘๑.๕๔
กลุ่มรายการที่ ๒		
การขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒	๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙	๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙
กลุ่มรายการที่ ๓		
กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม (Variation order) สัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๓ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมช่วงขยายระยะเวลาก่อสร้างของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒	๕,๓๑๙,๗๒๕,๙๔๐.๐๒	๕,๓๑๙,๗๒๕,๙๔๐.๐๒
กลุ่มรายการที่ ๔		
ค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการ	๓๔๒,๘๑๙,๗๔๓.๒๕	๓๔๒,๘๑๙,๗๔๓.๒๕
รวม	๘,๘๓๖,๕๓๕,๔๔๕.๑๖	๑๔,๒๗๘,๒๙๓,๔๓๑.๙๐

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกลุ่มรายการที่ ๓ อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม และกลุ่มรายการที่ ๔ อยู่ระหว่างการพิจารณาของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งอาจจะใช้ระยะเวลาพอสมควร การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้พิจารณาทบทวนแนวทางการเสนอเรื่องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ

/กรณี...

กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และ บางซื่อ - คลิ่งชัน (กลุ่มรายการที่ ๑ และกลุ่มรายการที่ ๒) เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในส่วนดังกล่าวก่อน เนื่องจากเป็นกลุ่มรายการที่มีรายละเอียดชัดเจนแล้ว โดยรายละเอียดจะปรากฏในส่วนต่อไป

๓.๒ กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ สำหรับค่าใช้จ่ายโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - คลิ่งชัน ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๒,๘๓๑,๖๗๐,๐๙๔.๘๐ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๘,๒๗๓,๔๒๘,๐๘๑.๕๔ บาท (กลุ่มรายการที่ ๑)

๓.๒.๑ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ สำหรับค่าใช้จ่ายโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-คลิ่งชัน

(๑) ความเป็นมา

๑) คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนรวมของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท โดยในส่วนเงินสกุลเงินเยนญี่ปุ่น ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๘ เท่ากับ ๒๗.๓๗๗๗ บาท ต่อ ๑๐๐ เยน

๒) กระทรวงการคลังได้ดำเนินการกู้เงินในนามรัฐบาลไทยจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ ซึ่งกระทรวงการคลังได้จัดหาและลงนามในสัญญาให้กู้ยืมต่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๓ ครั้ง โดยในแต่ละครั้งใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศกระทรวงการคลังในการกำหนดวงเงิน ซึ่งการกู้เงินระยะที่ ๓ จาก JICA เพื่อลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นการกู้เงินครั้งสุดท้าย รายละเอียดปรากฏตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๕/๑๖/๗๔๓ ลงวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๙ ในส่วน สำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย ข้อ ๔.๖ ระบุว่า “การกู้เงินครั้งนี้จะเป็นการกู้เงินระยะสุดท้าย โดยการกำหนดกรอบวงเงินกู้ จำนวน ๑๖๖,๘๖๐ ล้านบาท ยังอยู่ภายใต้กรอบวงเงินโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ และเป็นไปตามที่ JICA ประเมินร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงการคลัง”

เงินกู้รัฐบาลญี่ปุ่น	ตามสัญญาเงินกู้		
	เยน	อัตราแลกเปลี่ยน (ตามประกาศกระทรวงการคลัง)	บาท
ระยะที่ ๑	๖๓,๐๑๘,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๐.๓๖๗๑๐๘	๒๓,๑๓๔,๔๑๑,๙๔๔.๐๐
ระยะที่ ๒	๓๘,๒๐๓,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๐.๒๗๕๘๑๖	๑๐,๕๓๗,๐๐๐,๐๐๐.๐๐
ระยะที่ ๓	๑๖๖,๘๖๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๐.๓๔๗๐๔๑	๕๗,๙๐๗,๒๖๐,๐๐๐.๐๐
	๒๖๘,๐๘๑,๐๐๐,๐๐๐.๐๐		๙๑,๕๗๘,๖๗๓,๙๔๔.๐๐

(๒) รายละเอียดการพิจารณาปรับกรอบและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนในโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยแบ่งรายละเอียดเป็น ๓ ส่วนจากตารางข้างต้น ดังนี้

๑) ส่วนที่ ๑ งานโยธา

สำหรับงานโยธา สัญญาที่ ๑ และ ๒ ในส่วนของการใช้แหล่งเงินกู้ JICA บางซื่อ - รังสิต (ร้อยละ ๙๑) ตามสัญญาเดิมโดยจัดสรร (Reallocate) วงเงินที่เหลือให้กับงานติดตั้งระบบในส่วนของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ (M&E) ในการดำเนินโครงการ ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ แต่เนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งมีผลกระทบกับวงเงินกู้ JICA ที่กระทรวงการคลังจัดหาให้ทั้ง ๓ ระยะ โดยในสัญญางานโยธา คาดว่าวงเงินกู้ JICA (ร้อยละ ๙๑) เพื่อใช้จ่ายตามสัญญา ๕๓,๐๓๗,๔๑๘,๐๐๒.๓๘ บาท ได้เพียง ณ วันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓ เป็นเงิน ๕๐,๙๓๖,๑๕๕,๖๗๑.๒๘ บาท คงเหลือวงเงินตามสัญญาจำนวน ๒,๐๖๗,๖๐๓,๑๑๕.๑๓ บาท ก่อนรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งเบื้องต้นกระทรวงการคลังจะจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศให้จำนวน ๒,๐๖๗,๖๐๓,๑๑๕.๑๓ บาท เป็นผลให้เกิดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ที่ต้องขอปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม จำนวนประมาณ ๑๔๔,๗๓๒,๒๑๘.๐๖ บาท

๒) ส่วนที่ ๒ งานระบบ

งานระบบฯ สัญญาที่ ๓ ใช้แหล่งเงินกู้ JICA (ร้อยละ ๑๐๐) ในการดำเนินโครงการ ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ ๐ โดยมีสัญญาจ้างในสัดส่วนเงินเย็นและเงินบาทสำหรับสัญญาจ้างในส่วนเงินเย็นไม่มีผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน แต่ในส่วนสัญญาที่เป็นเงินบาทคาดว่าจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้เงินกู้ JICA ซึ่งเป็นเงินเย็นนำมาจ่ายเป็นเงินบาทจนสิ้นสุดสัญญาคาดว่าเงินกู้ระยะที่ ๓ ที่กระทรวงการคลังจัดหาจะไม่เพียงพอในส่วนสัญญาที่จ่ายเป็นเงินบาท จำนวน ๒,๕๗๕,๕๔๙,๘๘๓.๗๘ บาท ซึ่งเบื้องต้นกระทรวงการคลังจะจัดหาแหล่งเงินกู้ในประเทศทดแทนเป็นผลให้เกิดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ที่ต้องขอปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม จำนวนประมาณ ๑๘๐,๒๘๘,๔๙๘.๘๗ บาท

๓) ส่วนที่ ๓ งานที่ปรึกษา

งานที่ปรึกษาแบ่งเป็น งานที่ปรึกษาบริหารโครงการและที่ปรึกษาคู่มืองาน ในการดำเนินงานโดยควบคุม งานก่อสร้างงานโยธา สัญญาที่ ๑ และ ๒ และงานระบบฯ สัญญาที่ ๓ โดยใช้แหล่งเงินกู้ JICA (ร้อยละ ๑๐๐) ในการบริหารโครงการ ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐ โดยมีสัญญาจ้างในสัดส่วนเงินเย็นและเงินบาท สำหรับสัญญาจ้างในส่วนเงินเย็นไม่มีผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน แต่ในสัดส่วนของสัญญาที่เป็นเงินบาทเมื่อประมาณการถึงวันสิ้นสุดสัญญาคาดว่าจะมีวงเงินบาทไม่เพียงพอเป็นจำนวน ๑๓๗,๙๑๖,๒๒๐.๖๓ บาท ซึ่งกระทรวงการคลังต้องจัดหาเงินกู้ในประเทศมาทดแทนในส่วนสัญญาเงินบาทเป็นผลให้เกิดภาระภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ ที่ต้องปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจำนวนประมาณ ๙,๖๕๔,๑๓๕.๔๔ บาท

(๓) รายละเอียดการพิจารณาปรับกรอบและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนในโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน

ด้วยสัญญา ๓B เป็นสัญญาที่ต้องใช้แหล่งเงินกู้ในประเทศตามมติ คณะรัฐมนตรี เพื่อย่อยค่างานตามสัญญาเป็นสัดส่วนเงินเยนและบาทโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เบิกถอนเงินกู้ สกกุลบาทเพื่อซื้อเงินสกุลเยนตามจำนวนที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้รับจ้างตามสัญญาจ้าง (สัดส่วนเยน) และโอนเงินเยน ให้แก่ผู้รับจ้างตามจำนวนเงินในแต่ละงวดงานจากที่ผ่านมาความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเกิดขึ้น อย่างต่อเนื่อง เช่น การจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ผู้รับจ้างเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ อัตราแลกเปลี่ยน ในขณะนั้น ๓๓.๕๖ บาท ต่อ ๑๐๐ เยน สูงกว่าอัตราแลกเปลี่ยนตามมติคณะรัฐมนตรี (๒๗.๓๗๗๗ บาท ต่อ ๑๐๐ เยน) จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้ค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ช่วงบางชื่อ - ตลิ่งชัน สูงกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ซึ่งหากประมาณการเบิกจ่ายค่างานส่วนที่เหลือจนสิ้นสุดสัญญาซึ่งอาจจะมี ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้อีก จึงขอกำหนดใช้ที่อัตราแลกเปลี่ยน ๓๓ บาทต่อ ๑๐๐ เยน เป็นผลให้ ค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ช่วงบางชื่อ - ตลิ่งชัน สูงกว่ากรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน ๘๘๗,๔๔๕,๖๒๑.๕๔ บาท จึงต้องขอปรับกรอบวงเงินโครงการฯ จำนวน ๘๘๗,๔๔๕,๖๒๑.๕๔ บาท

ทั้งนี้ เนื่องจากการกู้เงินรัฐบาลญี่ปุ่นระยะที่ ๓ เป็นการกู้เงินระยะสุดท้าย ดังกล่าวข้างต้น และเพื่อให้การเสนอขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เสนอในครั้งนี้อย่างครอบคลุม ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นในกรณีที่รัฐบาลจัดหาแหล่งเงินภายในประเทศให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขอเสนอปรับกรอบวงเงินของโครงการฯ ช่วงบางชื่อ - รังสิต และรัฐบาลต้องจัดหา แหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๕,๑๑๕,๗๔๔,๑๗๑.๙๑ บาท และบางชื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน ๘๘๗,๔๔๕,๖๒๑.๕๔ บาท

(๔) รายละเอียดการพิจารณาปรับกรอบและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณี ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ของสัญญา ๓B เพิ่มเติมเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ผู้รับจ้างสัญญาที่ ๓ ได้มีหนังสือเลขที่ EM๓-SRT-๑๖๑๗ ลงวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๔ รายงานค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ของสัญญา ๓B ที่ผู้รับจ้างฯ ได้สำรองจ่าย ณ ปัจจุบัน เป็นจำนวนเงิน ๒๘๐,๙๓๖,๗๘๓ บาท หรือคิดเป็น ๙๕๓,๗๖๖,๔๖๒ เยน ซึ่งเป็นอัตราแลกเปลี่ยน ที่ผู้รับจ้างได้สำรองจ่ายจริง โดยสัญญา ๓B มีกรอบวงเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) จำนวน ๑,๐๑๘,๘๑๕,๘๐๕ เยน หรือคิดเป็น ๒๗๘,๙๒๙,๐๔๗.๘๒ บาท (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๕๘ เท่ากับ ๐.๒๗๓๗๗๗ บาท/เยน ตามกรอบวงเงินโครงการที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙) ซึ่งไม่เพียงพอให้ผู้รับจ้างฯ เบิกคืนได้ตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๖๘ ที่ระบุว่า ผู้รับจ้างเป็นผู้ชำระค่าอากร และภาษีจากการนำเข้าสำหรับสินค้าหรืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในโครงการ และสามารถนำไปเสร็จค่าอากร และภาษีจากการนำเข้างดกล่าว มาเบิกคืนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องขอปรับกรอบและ ขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ของสัญญา ๓B ดังกล่าว

ตามรายละเอียดข้างต้น ผู้รับจ้างฯ ได้รับอนุมัติกรอบวงเงินสำหรับ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ของสัญญา ๓B จำนวน ๑,๐๑๘,๘๑๕,๘๐๕ เยน โดยปัจจุบัน ผู้รับจ้างฯ ได้สำรองจ่ายไปแล้วจำนวน ๙๕๓,๗๖๖,๔๖๒ เยน ยังคงเหลือกรอบวงเงิน ๖๕,๐๔๙,๓๔๐ เยน (๑,๐๑๘,๘๑๕,๘๐๕ - ๙๕๓,๗๖๖,๔๖๒ เยน) หรือคิดเป็น ๑๘,๘๔๒,๕๙๓.๗๑ บาท (อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๖๔ เท่ากับ ๐.๒๘๙๖๖๖ บาทต่อเยน) จึงต้องปรับกรอบวงเงินในส่วน of ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจาก การนำเข้า (Import VAT) ของสัญญา ๓B ดังกล่าวนี

/จากรายละเอียด..

จากรายละเอียดการพิจารณาปรับรอบและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยนทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ สำหรับค่าใช้จ่ายโครงการฯ (สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - คลิ่งชัน) จึงขออนุมัติปรับรอบวงเงินกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน จำนวน ๑,๒๔๐,๙๖๓,๐๖๗.๖๒ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๖,๐๒๒,๐๓๒,๓๘๗.๑๖ บาท

๓.๒.๒ กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ ได้แก่ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP ของสัญญาที่ ๓

(๑) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ตามสัญญา ๓A (ช่วงบางซื่อ - รังสิต) ระบุใช้เงินกู้จาก JICA ซึ่งได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) แต่ในการนำเข้าอุปกรณ์ต่างๆ ปรากฏว่าไม่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) และตามบัญชีแสดงปริมาณวัสดุ (BOQ) ของสัญญา ๓A ไม่มีกรอบวงเงินรองรับในส่วนนี้ แต่ตามเงื่อนไขทั่วไปของสัญญาข้อ ๖๘ ระบุว่า ผู้รับจ้างเป็นผู้ชำระค่าอากรและภาษีจากการนำเข้าสำหรับสินค้าหรืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ในโครงการและสามารถนำไปเสร็จค่าอากรและภาษีจากการนำเข้างดกล่าวมาเบิกคืนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้คิดเป็นภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) จำนวน ๔,๓๑๑,๕๓๕,๙๒๖ เยน หรือคิดเป็น ๑,๒๖๕,๙๙๖,๒๙๓.๙๕ บาท (ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเท่ากับ ๐.๒๙๓๖๓ บาท/เยน ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐)

(๒) ค่าอากรจากการนำเข้า (Import Duty) แบ่งเป็นค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่เพิ่มขึ้นของสัญญา ๓A จากการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่างๆ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ เป็นจำนวนเงิน ๑๒๓,๑๓๔,๕๔๖ เยน หรือคิดเป็น ๓๖,๑๕๕,๙๙๖.๗๔ บาท (ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเท่ากับ ๐.๒๙๓๖๓ บาท/เยน ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐)

รายละเอียด	จำนวนเงิน	
	เยน	คิดเป็นเงินบาท
Import VAT	๔,๓๑๑,๕๓๕,๙๒๖	๑,๒๖๕,๙๙๖,๒๙๓.๙๕
Import Duty เพิ่มเติมจากการปรับแบบฯ	๑๒๓,๑๓๔,๕๔๖	๓๖,๑๕๕,๙๙๖.๗๔
	รวม	๑,๓๐๒,๑๕๒,๒๙๐.๖๙

*หมายเหตุ : อัตราแลกเปลี่ยนเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐ เท่ากับ ๐.๒๙๓๖๓ บาท/เยน

(๓) ขอกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ของสัญญา ๓A ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจาก ครม. และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท

ค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่มีกรอบวงเงินเดิมรองรับในสัญญา ๓A เป็นจำนวนเงิน ๒,๒๕๐,๐๗๒,๐๘๘ เยน หรือคิดเป็น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท (ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเท่ากับ ๐.๒๙๓๖๓ บาท/เยน ณ วันที่ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๐) เนื่องจากตามระเบียบของ JICA กำหนดให้ใช้เงินกู้เฉพาะการจ่ายค่างานเท่านั้น ไม่ให้นำมาใช้สำหรับการชำระค่าอากร หรือค่าภาษีใดๆ ที่เกี่ยวข้องการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีหนังสือ ที่ รฟ๑/๔๔๙/๒๕๖๑ ลงวันที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ ขอให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจัดหาแหล่งเงินกู้ใหม่สำหรับค่าอากรจากการนำเข้า (Import Duty) ซึ่งมีกรอบวงเงินเดิมรองรับ

/และสำนักงาน..

และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะมีหนังสือเลขที่ กค๐๙๐๗/๑๖๐๙ ลงวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ แจ้งว่า เนื่องจากสัญญา ๓A ยังไม่มีมติคณะรัฐมนตรีรองรับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในประเทศ ดังนั้น เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อน จึงจำเป็นต้องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมในส่วนรายการนี้

ทั้งนี้ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบกรอบวงเงิน Import VAT ข้างต้น และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรี และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว

(๔) กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP ของสัญญาที่ ๓ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๘๘,๕๕๔,๗๓๖.๔๙ บาท

(๑) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC (ซึ่งมีสถานะเป็น Consortium) ประกอบด้วย บริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd., บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation เป็นผู้จ้างงานสัญญาที่ ๓ งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟไฟฟ้าโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต ในวงเงินค่าจ้างเป็นจำนวน ๑๐,๔๐๙,๘๑๕,๘๒๕ บาท หรือ ๕๘,๙๒๗,๑๒๒,๗๕๘ เยน โดยได้ลงนามสัญญาที่จ้างเลขที่ กส.๗/รฟฟ/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๙ (สัญญาที่ ๓A) โดยใช้เงินกู้จาก JICA โดยเงินกู้ที่กระทรวงการคลังจัดหาเพื่อใช้สำหรับสัญญาที่ ๓A อยู่ระหว่างการดำเนินการโดยคาดว่าจะลงนามสัญญาเงินกู้ได้ในเดือนกันยายน ๒๕๕๙ และสามารถเบิกจ่ายเงินกู้ได้เร็วที่สุดภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจึงจำเป็นต้องจัดหาเงินกู้ระยะสั้น (Bridge Finance) จากสถาบันการเงินซึ่งเป็นธนาคารพาณิชย์ในต่างประเทศในรูปแบบ Euro Commercial Paper (ECP) เพื่อสำรองใช้ไปพลางก่อนจนกว่าสัญญาเงินกู้ JICA ระยะที่ ๓ มีผลบังคับใช้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้เบิกจ่ายเงินกู้จาก JICA เพื่อชำระคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้างานสัญญาที่ ๓A ต่อไป

(๒) กระทรวงการคลังได้ออกตราสาร ECP ในวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๕๙ วงเงิน ๑๒,๓๔๔,๐๙๒,๗๐๔ เยน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เบิกเงินกู้เพื่อชำระค่าจ้างล่วงหน้าให้แก่ผู้รับจ้าง เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๕๙ ซึ่งในการกู้เงินในครั้งนี้ เป็นเงินกู้เพื่อสำรองจ่ายในระหว่างที่รอพิจารณาเงินกู้ JICA คู่สัญญาจึงไม่ได้รับสิทธิเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขายสินค้าหรือให้บริการนั้นในอัตราร้อยละ ๐ จึงทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม เบี้ยปรับและเงินเพิ่ม ดังนี้

บริษัท	ค่าจ้างล่วงหน้า (บาท)	ภาษีมูลค่าเพิ่ม (บาท)	การชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม
บริษัท Mitsubishi Heavy	๒,๐๑๑,๓๕๔,๑๓๒.๖๓	๑๔๐,๗๔๔,๗๘๙.๒๘	รพท. ชำระแล้ว เมื่อ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๙
บริษัท Hitachi, Ltd.	๘๐๒,๑๑๔,๔๑๓.๓๗	๕๖,๑๔๘,๐๐๘.๙๔	รพท. ชำระแล้ว เมื่อ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๙
บริษัท Sumitomo Corporation Japan	๕๐,๑๑๙,๖๐๑.๑๑	๓,๕๐๘,๓๗๒.๑๑	บริษัทชำระแล้ว เมื่อ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๑
เบี้ยปรับ		๐.๐๐	กรมสรรพากรแจ้งคืนเงินเบี้ยปรับ VAT ตามที่บริษัทร้องขอ เมื่อ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๒
เงินเพิ่ม		๑,๑๕๗,๗๖๒.๘๐	บริษัทชำระแล้ว เมื่อ ๑๓ ก.ค. ๖๑ และกรมสรรพากรแจ้งไม่มีบทบัญญัติให้อำนาจงดหรือลดได้ เมื่อ ๓๐ เมษายน ๒๕๖๒
รวม		๔,๖๖๖,๑๓๔.๙๑	
บริษัท Sumitomo Corporation Thailand	๑,๒๕๘,๖๒๒,๓๗๓.๗๕	๘๘,๑๐๓,๕๖๖.๑๖	บริษัทชำระแล้ว เมื่อ ๒๓ กันยายน ๒๕๕๙
รวม	๔,๑๒๒,๒๑๐,๕๒๐.๘๖	๒๘๘,๗๑๒,๔๙๙.๒๙	

(๓) วงเงินที่ต้องขอปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมในกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๒๘๘,๗๑๒,๔๙๙.๒๙ บาท ซึ่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๓ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๓ ให้ความเห็นชอบปรับกรอบวงเงินในส่วนนี้แล้ว แต่เนื่องจากเงินเพิ่ม จำนวน ๑,๑๕๗,๗๖๒.๘๐ บาท เป็นภาระของผู้รับจ้าง ดังนั้น การปรับกรอบวงเงินในครั้งนี้นักเหลือ จำนวน ๒๘๘,๕๕๔,๗๓๖.๔๙ บาท

จากรายละเอียดการพิจารณาปรับกรอบและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ ได้แก่ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP ของสัญญาที่ ๓ จึงขออนุมัติปรับกรอบวงเงินกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ จำนวน ๑,๕๙๐,๗๐๗,๐๒๗.๑๘ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๒,๒๕๑,๓๙๕,๖๙๔.๓๘ บาท

จากการพิจารณาทบทวน กลุ่มรายการที่ ๑ : กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มต่างๆ และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยน ทำให้เงินกู้ไม่เพียงพอ สำหรับค่าใช้จ่ายโครงการฯ (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และ บางซื่อ - ตลิ่งชัน เป็นผลให้ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินกลุ่มรายการที่ ๑ จำนวน ๒,๘๓๑,๖๗๐,๐๙๔.๘๐ บาท และ ขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๘,๒๗๓,๕๒๘,๐๘๑.๕๔ บาท

๓.๓ กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท (กลุ่มรายการที่ ๒)

๓.๓.๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้รับจ้างดำเนินงานก่อสร้างงานสัญญาที่ ๑ : งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และได้ว่าจ้างบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้าง งานสัญญาที่ ๒ : งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยเงินกู้ที่ใช้ในการจ้างประกอบด้วยเงินกู้ JICA ในสัดส่วนร้อยละ ๙๑ (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๐) และเงินกู้ภายในประเทศในสัดส่วนร้อยละ ๙ (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

/๓.๓.๒ คณะรัฐมนตรี...

๓.๓.๒ คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน ๘,๑๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็นสัญญาที่ ๑ เป็นเงิน ๔,๓๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท สัญญาที่ ๒ วงเงิน ๓,๓๕๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท และสัญญาที่ ๓ เป็นเงิน ๔๗๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๓.๓.๓ การก่อสร้างตามแบบก่อนการปรับแบบของสัญญาที่ ๑ และ ๒ ดำเนินการมาถึงงวดที่ ๒๖ โดยตั้งแต่วงวดที่ ๒๗ มีส่วนของการปรับแบบเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ในขณะนั้น ส่วนของการปรับแบบยังมิได้ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ JICA จึงมิให้เบิกจ่ายเงินกู้ตั้งแต่วงวดที่ ๒๗

๓.๓.๔ การรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ว่าจ้างมีพันธะที่ต้องจ่ายเงินค่าจ้างตามความสำเร็จของงาน จึงได้สำรองจ่ายค่าวงงานงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ให้แก่ผู้รับจ้างไปก่อน และ JICA ได้จ่ายคืนเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยในภายหลัง ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าว เป็นเงินกู้เพื่อสำรองจ่ายในระหว่างที่รอพิจารณาเงินกู้ JICA คู่สัญญาจึงไม่ได้รับสิทธิเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจากการขายสินค้าหรือให้บริการนั้น ในอัตราร้อยละ ๐ จึงทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องชำระภาษีมูลค่าเพิ่ม เบี้ยปรับและเงินเพิ่ม ดังนี้

หน่วย : บาท

	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	เบี้ยปรับ	เงินเพิ่ม (ถึงตุลาคม ๒๕๖๔)	รวม
สัญญาที่ ๑	๕๐,๖๑๙,๗๓๙.๘๘	๕๐,๖๑๙,๗๓๙.๘๘	๕๒,๙๔๖,๕๒๙.๑๐	๑๕๔,๑๘๖,๐๐๘.๘๖
สัญญาที่ ๒	๖๑,๖๖๕,๒๖๓.๑๖	๖๑,๖๖๕,๒๖๓.๑๖	๖๔,๘๐๓,๑๓๑.๙๑	๑๘๘,๑๓๓,๖๕๘.๒๓
รวม				๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙

ทำให้ปรับกรอบวงเงินเพิ่มในกลุ่มรายการที่ ๒ เป็นขอปรับกรอบวงเงินจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท และขอจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมจำนวน ๓๔๒,๓๑๙,๖๖๗.๐๙ บาท ทั้งนี้ หากไม่สามารถชำระค่าภาษีมูลค่าเพิ่มได้ภายในตุลาคม ๒๕๖๔ จะมีการต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกเดือนละ ๑,๖๘๔,๒๗๕.๐๔ บาท ส่งผลให้กรอบวงเงินโครงการเพิ่มขึ้น และจะต้องจัดหาแหล่งเงินรองรับเพิ่มขึ้นด้วย

๓.๔ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

ขอทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ดังนี้

(๑) ขออนุมัติปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาระภาษีต่างๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน ๓,๑๗๓,๙๘๙,๗๖๑.๘๙ บาท ดังนี้

๑) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๒,๒๖๗,๗๐๑,๕๔๖.๖๔ บาท

๒) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท

/เป็นผลให้...

เป็นผลให้กรอบวงเงินโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่อนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เพิ่มขึ้นเป็น ๙๗,๑๒๔,๕๗๐,๐๕๘.๘๙ บาท

(๒) ขอให้รัฐบาลพิจารณาจัดหาแหล่งเงิน จำนวน ๘,๖๑๕,๗๔๗,๗๔๘.๖๓ บาท ดังนี้

๑) ช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน ๗,๗๐๙,๔๕๙,๕๓๓.๓๘ บาท

๒) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท

(๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรี และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท

(๔) ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ จัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการ พร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใดภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๕) หากพิจารณาจัดหาเงินกู้เพื่อรองรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว ขอให้พิจารณานำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) “การกู้ยืมเงินให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย จักต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน โดยกระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม พร้อมทั้ง ค้ำประกันเงินกู้ และยกเว้นเงินค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นใด ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ต่อไปด้วย”

(๖) เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในหลักการให้อำนาจการรถไฟแห่งประเทศไทย โอนรายการค่าใช้จ่ายภายใต้กรอบวงเงินสัญญา โดยให้อยู่ในกรอบวงเงินที่ขออนุมัติในครั้งนี้ เนื่องจาก งานสัญญาที่ ๓ ยังไม่สิ้นสุด อาจมีรายการที่จำเป็นต้องดำเนินการเพิ่มเติมในช่วงทดสอบการเดินรถเสมือนจริง เพื่อให้การเปิดให้บริการเดินรถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๔. ข้อกฎหมาย

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) กำหนดไว้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินหรือให้ กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

๕. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา

กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน และ รับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกันการกู้เงิน รวมทั้ง พิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียม การค้ำประกันเงินกู้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและ ส่วนที่เกี่ยวข้องตามหลักการของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ โดยให้สำนักงานงบประมาณ

จัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระต้นเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงินในส่วนที่รัฐบาล
รับภาระต่อไป สำหรับค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รพไฟฟ้า เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
เป็นผู้รับภาระ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ
ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและจำเป็น

๖. ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๑ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๖.๑.๑ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับกรอบวงเงินโครงการ
ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จาก ๙๓,๙๕๐.๕๘๐๓ ล้านบาท
เป็น ๙๖,๘๖๘.๓๓๒๔ ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้น ๒,๙๑๗.๗๕๒๑ ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากภาระภาษีมูลค่าเพิ่มและ
ค่าอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) และภาษีมูลค่าเพิ่มที่เพิ่มขึ้นจากการบริหารเงินกู้สำหรับ
ดำเนินโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งจัดทำข้อมูลและ
รวบรวมเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพื่อให้การดำเนินโครงการฯ เป็นไปอย่างโปร่งใสและสามารถ
ตรวจสอบได้ และเร่งประสานกรมสรรพากรเพื่อดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงคมนาคมตามขั้นตอน
ของระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

๖.๑.๒ เห็นควรให้ความเห็นชอบให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสม
ในการดำเนินโครงการฯ จำนวน ๗,๙๘๕.๑๘๒๑ ล้านบาท พร้อมทั้งคำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับ
อนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้โครงการฯ สามารถดำเนินการ
ตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ต่อไปได้ ทั้งนี้ การกู้เงินดังกล่าวจะต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินไม่เกิน
๙๖,๘๖๘.๓๓๒๔ ล้านบาท และเป็นไปตามหลักการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙
ที่กำหนดว่ารัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าลงทุนโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง

๖.๑.๓ ความเห็นเพิ่มเติม มีดังนี้

(๑) การดำเนินโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐในระยะต่อไป อาจพิจารณา
ใช้แหล่งเงินสกุลเพียงแหล่งเดียว เพื่อลดความซับซ้อนในการบริหารจัดการแหล่งเงิน ซึ่งจะช่วยให้ภาครัฐ
สามารถควบคุมกรอบวงเงินลงทุนโครงการและประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งตรวจสอบ
การแก้ไขปรับปรุงรายละเอียด (Variation Order) และค่าบริการสำหรับงานจ้างที่ปรึกษาในโครงการให้ได้
ข้อยุติโดยเร็ว ทั้งนี้ การพิจารณาดังกล่าวจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี รวมทั้ง
ระเบียบและกฎหมายโดยเคร่งครัด

(๓) เห็นควรให้กระทรวงคมนาคมเร่งกำกับให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนิน
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงส่วนต่อขยายตามที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว รวมทั้งเร่งประสาน
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบขนส่งมวลชนสายรอง (Feeder) อาทิ รถโดยสารประจำทางหมวด ๔
และระบบโครงข่ายทางถนนทั้งสายหลักและถนนท้องถิ่น เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง
เชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าชานเมือง/ระบบราง ซึ่งจะช่วยให้มีปริมาณผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
เพิ่มขึ้นและก่อให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจในระดับสูงตามเป้าหมายที่ประมาณไว้

/๖.๒ กระทรวงการคลัง...

๖.๒ กระบวนการคลัง

๖.๒.๑ เห็นควรเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย แบ่งเป็น ๑) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงแหล่งเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ เนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและการใช้เงินกู้ ECP ๒) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการฯ ให้ครบถ้วนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด และ ๓) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระให้ผู้รับจ้างในส่วนที่เป็นเงินเย็นจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเนื่องจากเงินบาทแข็งค่ามากกว่าที่ประมาณการกรอบวงเงิน ช่วงบางชื่อ - ตลิ่งชัน ไร่ ซึ่งส่งผลให้กรอบวงเงินโครงการฯ ตามที่ คค. เสนอเพิ่มขึ้นจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เดิมเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗.๐๐ บาท เป็น ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท

๖.๒.๒ เห็นควรอนุมัติให้กระทรวงการคลังกู้เงินในประเทศเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางชื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน ๗,๐๗๘,๘๙๓,๙๑๑.๐๙ บาท แบ่งเป็น

(๑) การปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ เพื่อชำระภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรนำเข้าต่างๆ ให้ครบถ้วนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด จำนวน ๒,๐๑๑,๔๖๓,๙๒๒.๗๐ บาท

(๒) การจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมภายใต้กรอบวงเงินโครงการเดิมฯ เพื่อจ่ายค่างานโยธา งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษา เนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน ๔,๔๐๖,๗๔๑,๓๒๑.๑๙ บาท และชำระค่าอากรจากการนำเข้า จำนวน ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท รวมทั้งสิ้น ๕,๐๖๗,๔๒๙,๘๘๘.๓๙ บาท

ทั้งนี้ การรับภาระค่างานของโครงการฯ เห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้องตามหลักการของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๙ โดยให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระต้นเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงินในส่วนที่รัฐบาลรับภาระต่อไป สำหรับค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟฟ้า (สัญญาที่ ๓ (๓A)) เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและจำเป็น

๖.๒.๓ เห็นควรอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระผู้รับจ้างในส่วนที่เป็นเงินเย็นจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเนื่องจากเงินบาทแข็งค่ามากกว่าที่ประมาณการไว้ และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้าของงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางชื่อ - ตลิ่งชัน (สัญญาที่ ๓ (๓B)) จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงิน ดอกเบี้ย ค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและจำเป็น

๖.๒.๔ ข้อสังเกตเพิ่มเติม มีดังนี้

(๑) เนื่องจากโครงการฯ มีการปรับเปลี่ยนกรอบวงเงินโครงการฯ มาโดยตลอด รวมทั้งโครงการฯ ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างทดลองให้บริการ จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งพิจารณาหาข้อสรุปสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงงานเพิ่มเติม (Variation Order) และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับการจ้างที่ปรึกษาในโครงการฯ ให้ได้ข้อสรุปโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของโครงการฯ และไม่ส่งผลต่อการเปิดให้บริการเต็มรูปแบบในอนาคต

(๒) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการเบิกจ่ายงบลงทุนสำหรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างต่ำและมีความล่าช้าจากแผนงานมากมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงโครงการฯ ดังนั้น จึงเห็นควรให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการติดตามดำเนินการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

(๓) กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยควรร่วมกันพิจารณาแนวทางการลงทุนในส่วนต่อขยายให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ อันจะเป็นการรองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชน และสร้างความเชื่อมโยงในการเดินทางด้วยระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงการพิจารณาข้อสรุปเรื่องรูปแบบการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงให้มีความชัดเจน โดยเร็วว่า จะให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารจัดการโครงการฯ โดยมอบหมายให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการหรือจะเป็นการให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)

(๔) กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยควรสร้างความชัดเจนในการบริหารจัดการรูปแบบการเดินรถของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน กับรถไฟเชิงสังคมที่ขอรับการสนับสนุนเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน สามารถลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการให้บริการสาธารณะแก่ประชาชน รวมทั้งจะช่วยให้มีการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศมากขึ้น

๖.๓ สำนักงบประมาณ

๖.๓.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับกรอบวงเงินโครงการฯ ที่เกิดจากภาระภาษีต่างๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน ๒,๙๑๗,๗๕๒,๑๓๗.๙๕ บาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๒,๐๑๑,๔๖๓,๙๒๒.๗๐ บาท และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท เป็นผลให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่อนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เพิ่มขึ้นเป็น ๙๖,๘๖๗,๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท

๖.๓.๒ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรี และมีมูลค่างานระบุไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท ตามมาตรา ๓๙ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔

๖.๓.๓ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงิน จำนวน ๗,๙๘๕,๑๘๒,๑๒๖.๓๔ บาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๗,๐๗๘,๘๙๓,๙๑๑.๐๙ บาท และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการ พร้อมทั้ง ค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

อย่างไรก็ดี การดำเนินการดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย จะได้รับเป็นสำคัญ ตามความจำเป็น ความคุ้มค่า และต้นทุนโดยประหยัด ตามนัยพระราชบัญญัติวินัย การเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ และจัดให้มีระบบการกำกับ ติดตาม และตรวจสอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข อัตราที่กำหนด สามารถตรวจสอบได้ในทุกกรณี รวมถึงเบิกจ่ายตามจำนวน ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและคำนึงถึงความสามารถในการชำระหนี้ การกระจายภาระหนี้ที่เหมาะสม ตามนัย มาตรา ๔๙ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัดด้วย ทั้งนี้ ขอให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการเป็นสำคัญ

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ - ๖

๗. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

เพื่อให้การพิจารณาในเรื่องขออนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณี ภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด ๒๗ ถึง ๒๙ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) รวมทั้งขออนุมัติจัดหา แหล่งเงินรองรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน เป็นไปได้ด้วยความ รอบคอบ กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานด้านการพิจารณาแหล่งเงินพิจารณาการปรับกรอบ วงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ของการรถไฟ แห่งประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่กลั่นกรอง ให้ความเห็น และข้อเสนอแนะ ด้านการพิจารณาแหล่งเงินที่เหมาะสม ในการขอปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีอธิบดีกรมการขนส่งทางรางเป็นประธาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นผู้ทำงาน มีมติดังนี้

๗.๑ เห็นควรปรับลดกรอบวงเงินลงทุนและแหล่งเงินเพิ่มเติมของโครงการฯ จากข้อเสนอของ การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๖๓๐,๕๖๕,๖๒๒.๒๙ บาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : บาท

	ข้อเสนอการรถไฟ แห่งประเทศไทย	ข้อเสนอกระทรวง คมนาคม	ผลต่าง
กลุ่มรายการที่ ๑			
ส่วนที่ ๑ งานโยธา ช่วงบางซื่อ - รังสิต			
สัญญาที่ ๑			
(๑) ขอบปรับกรอบกรณีไม่ใช่แหล่งเงิน JICA (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และจัดหาแหล่งเงิน	๙๙,๗๘๕,๘๑๓.๐๓	๙๙,๕๗๔,๕๐๖.๕๖	๒๑๑,๓๐๖.๔๗
(๒) ขอบจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม (ไม่รวม vat)	๑,๔๒๕,๕๑๑,๖๑๔.๗๓	๑,๔๒๒,๔๙๒,๙๕๐.๙๒	๓,๐๑๘,๖๖๓.๘๑
สัญญาที่ ๒			
(๑) ขอบปรับกรอบกรณีไม่ใช่แหล่งเงิน JICA (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗) และจัดหาแหล่งเงิน	๔๔,๙๔๖,๔๐๕.๐๓	๑๘,๙๕๔,๗๕๑.๖๑	๒๕,๙๙๑,๖๕๓.๔๒
(๒) ขอบจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม (ไม่รวม vat)	๖๔๒,๐๙๑,๕๐๐.๔๐	๒๗๐,๗๘๒,๑๖๕.๘๖	๓๗๑,๓๐๙,๓๓๔.๕๔
กลุ่มรายการที่ ๒			
กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายงวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒			
สัญญาที่ ๑			
(๑) ค่าเบี้ยปรับจากการสำรองจ่าย งวด ๒๗ ถึง ๒๙	๕๐,๖๑๙,๗๓๙.๘๘	๐.๐๐	๕๐,๖๑๙,๗๓๙.๘๘
(๒) ค่าเงินเพิ่มจากการสำรองจ่าย งวด ๒๗ ถึง ๒๙	๕๒,๙๔๖,๕๒๙.๑๐	๐.๐๐	๕๒,๙๔๖,๕๒๙.๑๐
สัญญาที่ ๒			
(๑) ค่าเบี้ยปรับจากการสำรองจ่าย งวด ๒๗ ถึง ๒๙	๖๑,๖๖๕,๒๖๓.๑๖	๐.๐๐	๖๑,๖๖๕,๒๖๓.๑๖
(๒) ค่าเงินเพิ่มจากการสำรองจ่าย งวด ๒๗ ถึง ๒๙	๖๔,๘๐๓,๑๓๑.๙๑	๐.๐๐	๖๔,๘๐๓,๑๓๑.๙๑
รวม			๖๓๐,๕๖๕,๖๒๒.๒๙

ทั้งนี้ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับข้อมูลที่ค้างจ่ายงานสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ให้เป็นปัจจุบัน และปรับลดค่าเบี้ยปรับและเงินเพิ่มจากการสำรองจ่าย งวด ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ออกจากข้อเสนอ จำนวน ๒๓๐,๐๓๔,๖๖๔.๐๕ บาท ส่งผลให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการเพิ่มขึ้น จาก ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เป็น ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท (เพิ่มขึ้น ๒,๙๑๗,๗๕๒,๑๓๗.๙๕ บาท) และให้รัฐบาลพิจารณาจัดแหล่งเงิน ๗,๙๘๕,๑๘๒,๑๒๖.๓๔ บาท

๗.๒ ค่าเบี้ยปรับและเงินเพิ่มซึ่งเกิดขึ้นจากกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่าย งวดที่ ๒๗ ถึง ๒๙ ของสัญญาที่ ๑ และสัญญาที่ ๒ ที่กระทรวงคมนาคมพิจารณาว่าไม่สามารถนำไปรวมเป็น กรอบวงเงินและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมของโครงการฯ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสาน รายละเอียดกับกรมสรรพากร เพื่อดำเนินการขอยกเว้นเบี้ยปรับ และเงินเพิ่ม ตามขั้นตอนของประมวลรัษฎากรต่อไป

๗.๓ การทบทวนอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติมในส่วนที่เหลือ (กรณีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) และค่าบริการสำหรับงานจ้าง ที่ปรึกษาในโครงการ) เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการพิจารณาเพื่อขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยจะต้องไม่ให้กระทบต่อการเปิดให้บริการของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ - ๔

/๗.๔ กระทรวง...

๗.๔ กระทรวงคมนาคมจะได้เร่งรัดการตรวจสอบค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากงานปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพิ่มเติม (Variation order) เมื่อได้ข้อสรุปแล้วจะเร่งดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

๘. ข้อเสนอส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคม เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

๘.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย

๑) ปรับกรอบวงเงินโครงการที่เกิดจากภาระภาษีต่างๆ ข้างต้น และผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน ๒,๙๑๗,๗๕๒,๑๓๗.๙๕ บาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๒,๐๑๑,๔๖๓,๙๒๒.๗๐ บาท ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท เป็นผลให้กรอบวงเงินลงทุนโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ที่อนุมัติไว้จำนวน ๙๓,๙๕๐,๕๘๐,๒๙๗ บาท เพิ่มขึ้นเป็น ๙๖,๘๖๘,๓๓๒,๔๓๔.๙๕ บาท

๒) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินภายในประเทศมาใช้จ่ายค่าอากรนำเข้า (Import Duty) ที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณจากคณะรัฐมนตรีและมีมูลค่าวงรอบไว้ในสัญญาแล้ว เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๖๖๐,๖๘๘,๖๖๗.๒๐ บาท ตามมาตรา ๓๙ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔

๘.๒ ให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินจำนวน ๗,๙๘๕,๑๘๒,๑๒๖.๓๔ บาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน ๗,๐๗๘,๘๙๓,๙๑๑.๐๙ บาท และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน ๙๐๖,๒๘๘,๒๑๕.๒๕ บาท โดยให้กระทรวงการคลังจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมในการดำเนินการ พร้อมทั้งค้ำประกันเงินกู้ภายใต้กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติให้แก่อำนาจการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรัฐบาลรับประกันภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธา และส่วนที่เกี่ยวข้องตามหลักการของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๔๔ โดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระต้นเงิน ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงินในส่วนที่รัฐบาลรับประกันต่อไป สำหรับค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระ โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามความเหมาะสมและจำเป็น

ทั้งนี้ ได้จัดส่งแบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist) การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมาแล้ว โดยมีรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (พิชญาฯ)

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ Railsection.mot@gmail.com