

# รฟท.กู้เสริมสภาพคล่อง1.5หมื่นล.

## ● 2.2หมื่นล.งบ66ไม่มีอะไรใหม่

## ● ทุ่มเวนคืนรถไฟทางคู่-ไฮสปีด

นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยว่า รฟท. ได้รับจัดสรรงบประมาณตาม พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 จำนวน 22,727 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 65 ที่ได้รับ 18,700 ล้านบาท โดยไม่มีรายการใหม่ ส่วนใหญ่เป็นรายการผูกพันเดิม ทั้งนี้รายการใหญ่ ๆ ที่ได้รับ ได้แก่ ค่าเวนคืนที่ดินรวม 10,386 ล้านบาท แบ่งเป็น โครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ 4,326 ล้านบาท, โครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม 3,615 ล้านบาท

นายนิรุฒ กล่าวต่อว่า โครงการรถไฟความเร็วสูง (ไฮสปีด) ไทย-จีน ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา 2,020 ล้านบาท และโครงการรถไฟไฮสปีดเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) 424 ล้านบาท ส่วนงบที่เหลืออีกประมาณ 12,341 ล้านบาท นั้น เป็นงบชำระหนี้แหล่งเงินกู้ ในส่วนที่รัฐรับภาระในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน รวม 8,317 ล้านบาท แบ่งเป็น งบชำระหนี้เงินต้น 4,351 ล้านบาท และดอกเบี้ย 3,966 ล้านบาท ขณะที่อีก 4,024 ล้านบาท เป็นรายการผูกพันเดิมที่ใช้ก่อสร้างโครงการต่าง ๆ

นายนิรุฒ กล่าวอีกว่า สำหรับรายได้ในปี 66 นั้น รฟท. ประมาณการอยู่ที่ 9,620 ล้านบาท โดยเป็นรายได้ที่มาจากค่าโดยสาร, ค่าขนส่งสินค้า และรายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ขณะที่รายจ่าย ประมาณการอยู่ที่ 16,355 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบำรุงรักษาทาง สัญญาณขบวนรถ และค่าดำเนินการเดินรถ ส่งผลให้การดำเนินงาน (EBIDA) ขาดทุนอยู่ที่ 6,735 ล้านบาท (ไม่รวมค่าบำนาญ ดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าเสื่อมราคา) ในปีงบประมาณ 66 รฟท. เตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี

(กรม.) พิจารณาเห็นชอบการกู้เงินเพื่อบรรเทาการขาด

สภาพคล่อง วงเงิน 15,200 ล้านบาทด้วย

นายนิรุฒ กล่าวด้วยว่า ต้องยอมรับว่ากิจการ รฟท. ยังประสบกับปัญหาขาดทุน เพราะค่าโดยสารไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ขณะเดียวกันการให้รัฐชดเชยในส่วนที่ขาดทุนก็ไม่เพียงพอ ดังนั้น รฟท. จึงต้องกู้เงินทุกปี เพราะต้องใช้จัดหาเกี่ยวกับอุปกรณ์และเครื่องมือ



ในการบริหาร เช่น รถตรวจสภาพทาง และรถเจียรราง เป็นต้น โดยส่วนนี้ต้องใช้เงินรายได้จัดหา ไม่สามารถของบประมาณแผ่นดินได้ เพราะไม่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ขาดสภาพคล่องทุกปี

นายนิรุฒ กล่าวอีกว่า ในปีงบประมาณ 66 รฟท. มองว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 น่าจะดีขึ้น และส่งผลให้แนวโน้มการเดินทางของผู้โดยสารน่าจะมากขึ้นตามไปด้วย ขณะที่การขนส่งสินค้า รฟท. พยายามเดินหน้าหาผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มรายได้ โดยเฉพาะโครงการศูนย์การขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail

Transfer Operator: SRTO) บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ที่ร่วมมือกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งเป็นเป้าหมายสำคัญ หากสามารถจัดหาผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และบริหารการขนส่งสินค้าเพื่อดำเนินการได้สำเร็จ จะทำให้ รฟท. มีรายได้จากการขนส่งสินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น แต่ปัจจุบันยังมีอุปสรรค เนื่องจากยังไม่มีผู้ประกอบการ

ผู้สื่อข่าวรายงานว่า ปัจจุบันรฟท.มีปัญหาขาดทุนและมีภาระหนี้สินกว่า 2 แสนล้านบาท.