

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 210



สวค. 11/437
วันที่ 8 170.50
เวลา 10.00น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	
รับที่	8456 ดม.2/
วันที่	8 ต.ค. 2550 เวลา 9.02น

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

5 ตุลาคม 2550

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/8335 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2547
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/ว (ล) 11840 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2547
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/875 ลงวันที่ 18 มกราคม 2548

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด 1/5795/2550 ลงวันที่ 24 กันยายน 2550
2. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด 1/5855/2550 ลงวันที่ 26 กันยายน 2550
3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/8192 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550
4. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 8193 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550
5. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/ 8194 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550
6. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืนให้แก่เอกชน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน

รายละเอียดตามหนังสือที่อ้างถึง 1, 2 และ 3

/2. เรื่องที่เสนอ...

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

2.1 การดำเนินงานและความก้าวหน้าของโครงการ

2.1.1 การดำเนินงานโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า (Airport Rail Link Consortium : ARLC) ซึ่งประกอบด้วย บริษัท บี.กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท Siemens Aktiengesellschaft, บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัทชิน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามสัญญาเลขที่ รพท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 โดยมีเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญ คือ

(1) กำหนดระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาโครงการไม่เกิน 990 (เก้าร้อยเก้าสิบ) วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงานโครงการ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ดังนั้นวันแรกของการเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง คือ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548

(2) กำหนดงานก่อสร้าง งานโยธา งานระบบราง งานติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้า-เครื่องกล และงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ ภายในเวลา 900 วัน คือ วันที่ 7 สิงหาคม 2550

(3) กำหนดงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) ให้แล้วเสร็จ ภายในเวลาไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในข้อ (2) แล้วเสร็จ คือ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

(4) การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างร้อยละ 83 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ให้แก่ผู้รับจ้างในวันที่เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาฯ (วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548) และพื้นที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 17/ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ต้องส่งมอบภายใน 90 วัน (วันที่ 19 พฤษภาคม 2548)

2.2 ความก้าวหน้าของโครงการ

2.2.1 ณ เดือนสิงหาคม 2550 สรุปได้ว่า งานโครงการโดยรวมมีความก้าวหน้าของงานร้อยละ 71.82 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 28.18 โดยงานที่ล่าช้ากว่าค่าเฉลี่ยของแผนงานมาจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ (ตามข้อ 4) ซึ่งนำมาสู่การขอขยายระยะเวลาก่อสร้าง

2.2.2 การบริหารสัญญาโครงการฯ คณะกรรมการตรวจการจ้างงานก่อสร้างที่มีรองผู้ว่าการด้านบริหารระบบรถไฟฟ้าเป็นประธานได้ตรวจการจ้างถึงงวดที่ 27 ประจำเดือน พฤษภาคม 2550 โดยมีค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคาร รวม 15,199,038,069.96 บาท และมีดอกเบี้ยค้างจ่าย ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2550 จำนวน 1,211,787,113.91 บาท

2.2.3 จากความล่าช้าที่เกิดขึ้นกิจการร่วมค้า ARLC ได้ขอขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาจำนวน 552 วัน โดยเห็นว่าบริเวณชุมชนเดชาจะมีผลกระทบต่อระยะเวลาก่อสร้างมากที่สุด และครอบคลุมถึงการขอขยายระยะเวลาที่กิจการร่วมค้า ARLC เคยร้องขอมาก่อนหน้า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาการก่อสร้างและปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายและสัญญา เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 โดยมีรองผู้ว่าการด้านบริหารระบบรถไฟฟ้าเป็นประธานฯ มีผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ร่วมด้วย เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานอัยการสูงสุด นายกวีวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย คณะบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้มีข้อสรุปที่จะเสนอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขยายระยะเวลาเป็นจำนวน 370 วัน

2.2.4 ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงการดำเนินการโครงการฯ ตามคำสั่งที่ 214/2550 เมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2550 เพื่อตรวจสอบสถานะของสัญญาตามกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลต่อการขยายระยะเวลาการก่อสร้างและตรวจสอบว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำการใดๆ ที่มีเจตนาทำให้รัฐเสียประโยชน์

2.2.5 ธนาคารกสิกรไทยในนามกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการฯ มีหนังสือเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 แจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมพร้อมชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

2.2.6 การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งขอสงวนสิทธิต่อกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ตามหนังสือเลขที่ 1/4510/2550 วันที่ 26 กรกฎาคม 2550 ในการแจ้งใช้สิทธิตามสัญญาข้อ 18 เรื่องค่าปรับ

2.2.7 การวางแผนทางการเงิน

ในคราวหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมด้วยผู้แทนจากสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งหารือเพื่อหาข้อสรุปในเรื่องเงินกู้ ซึ่งจากการหารือเบื้องต้นได้ข้อสรุป คือ

1) กลุ่มธนาคารผู้ให้กู้ประสงค์จะได้รับชำระเงินคืนตามสัญญา ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

2) หากจะมีการขยายระยะเวลาการให้เงินกู้ออกไปให้สอดคล้องกับการขยายอายุสัญญาก่อสร้างหรือเมื่องานแล้วเสร็จ กลุ่มธนาคารยินดีจะพิจารณาโดยมีเงื่อนไขอัตราดอกเบี้ยเดิม (MLR-2) และขอคิดค่าธรรมเนียมเงินกู้ใหม่อีก ร้อยละ 0.25 ของวงเงินกู้ทั้งหมด (ประมาณ 65 ล้านบาท) แต่อาจติดปัญหาสมาชิกในกลุ่มบางธนาคารไม่สามารถขยายเงินกู้ต่อไปได้ จึงอาจต้องใช้เวลาในการรวบรวมกลุ่มผู้ให้กู้ใหม่บางส่วน

3) กรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจ่ายเงินคืนผู้รับเหมาเมื่อครบกำหนด โดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้นั้น จำเป็นจะต้องได้รับอนุมัติเงินกู้ทั้งจำนวนจากคณะรัฐมนตรีก่อน พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการเบิกเงินกู้ค่าก่อสร้าง ในขณะที่ทางสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจะต้องใช้เวลาในการระดมเงินกู้ประมาณ 3 สัปดาห์

2.3 การก่อสร้างอาคารสถานีและอู่โมรค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือทวงถามค่าก่อสร้างอู่โมรค์จำนวน 3,866,000,000 บาท ที่ได้ออกเงินค่าก่อสร้างให้ไปก่อนตามมติคณะรัฐมนตรี อย่างไรก็ตามการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบมูลค่าก่อสร้างต่อไป

2.4 ข้อพิจารณาของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่า เมื่อถึงกำหนดชำระคืนค่าจ้างตามสัญญาฯ ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โครงการฯ น่าจะมีความคืบหน้าของงานเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,500,000,000 บาท ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินที่จะเบิกจากกลุ่มสถาบันการเงินได้อีกประมาณ 1,110,280,000 บาท (ซึ่งได้หักภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่ายไว้ 89,720,000 บาท แล้ว)

ดังนั้น ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีภาระที่ต้องชำระคืนแก่ผู้รับจ้าง รวมทั้งสิ้นประมาณ **18,987,282,700** บาท ประกอบด้วย

1) ค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,666,214,700 บาท
2) ค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคารประมาณ	14,767,680,000 บาท
3) ภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีหัก ณ ที่จ่าย ประมาณ	1,198,998,000 บาท
4) ดอกเบี้ยค้างจ่าย ประมาณ	1,354,390,000 บาท
รวมทั้งสิ้น	18,987,282,700 บาท

นอกจากนี้ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างต่อเนื่องภายหลังจากคืนเงินแก่ผู้รับจ้างแล้วการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องหาแหล่งเงินกู้เองเพื่อชำระค่าก่อสร้างให้แก่ผู้รับจ้างจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินที่เหลือ 9,940,322,000 บาท (ซึ่งเมื่อนำยอดนี้ไปรวมกับข้อ 2) และข้อ 3) จะเท่ากับวงเงินของโครงการ 25,907,000,000 บาท)

2.4.2 มติคณะรัฐมนตรี ได้ยกภาระในการกู้เงินโครงการนี้ให้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมดอันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งวงเงินทั้งหมด จะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ระบบไฟฟ้า เครื่องกล รถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอู่โมรค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมประมาณ 34,293,000,000 บาท (รวมดอกเบี้ย) ซึ่งหากแยกเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623	-	-
- งานวางราง	-	1,923	-
- งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ	-	4,909	-
- รถไฟฟ้า	-	-	4,624
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุง	-	-	664
- Check-in Facility	-	-	569
- อื่นๆ	-	401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	358
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	290
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	322
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,360

2.4.3 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีมติเมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2550 รับทราบความคืบหน้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

(1) ขออนุมัติกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท เพื่อคืนให้แก่ผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างดังกล่าวข้างต้น ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

(2) ขออนุมัติกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ

(3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยแยกภาระของโครงการฯ ออกเป็นภาระโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 โดยขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 26,933,000,000 บาท แทนการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ และในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการจำนวนประมาณ 7,360,000,000 บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเร่งรัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารและดำเนินงานระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ต่อไป

(4) หากภาระเงินกู้ของโครงการฯ ต้องตกเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งจำนวน การรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องมีวงเงินกู้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการจ่ายภาระดอกเบี้ยจ่ายจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินประมาณ 1,500,000,000 บาท

รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย

/3. ความเห็น...

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 18,987,282,700 บาท เพื่อชำระหนี้ค่าก่อสร้างโครงการตามสัญญา และเงินกู้จำนวน 9,940,322,000 บาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างส่วนที่เหลือจนกว่างานจะแล้วเสร็จตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ เนื่องจากเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีที่เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารด้วยวิธีจ้างเอกชนดำเนินการ และจัดหาแหล่งเงินกู้ โดยรัฐบาลจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมด เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน ตามสัญญาก่อสร้าง

ความเห็นดังกล่าวข้างต้นอยู่บนพื้นฐานของความเข้าใจในปัจจุบันว่าสัญญาที่เกี่ยวข้องมีผลผูกพัน โดยยังไม่มีข้อเท็จจริงใดที่บ่งชี้ถึงความไม่สมบูรณ์หรือความไม่มีผลผูกพันของสัญญาที่เกี่ยวข้อง

สำหรับกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะขอให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์จำนวน 26,933,000,000 บาท แทน การรถไฟแห่งประเทศไทย และอนุมัติให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการจำนวน 7,360,000,000 บาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเร่งรัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินงานต่อไป ตลอดจนขออนุมัติวงเงินค่าดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 1,500,000,000 บาท นั้น เป็นเรื่องที่มีความสำคัญซึ่งจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการปรับโครงสร้างตามแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป จึงเห็นควรให้ชะลอการนำเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาไว้ก่อน จนกว่าแผนการปรับโครงสร้างองค์กรจะมีความชัดเจน

4. ผลกระทบของการมีมติคณะรัฐมนตรี

4.1 ผลกระทบต่อนโยบายรัฐบาล

การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเครือข่ายคมนาคมขนส่งระบบราง เพื่อสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารอากาศยานที่เดินทางผ่านเข้าออกระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและกรุงเทพมหานคร

4.2 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคม

การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและเครือข่ายในการคมนาคมขนส่งระบบรางให้มีประสิทธิภาพ สามารถให้บริการผู้โดยสารอากาศยานได้ด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยเพื่อสนับสนุนให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน

กระทรวงคมนาคมจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

2. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ

3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน

พร้อมนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงสำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3, 4 และ 5

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



พลเรือเอก

(ศิริระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099

ส่วนที่ ๑๐๐

ที่ ๑/๕๔๑๖/๒๕๕๐



การรถไฟแห่งประเทศไทย
 รongเมือง ปทุมวัน
 กทม. 10330

24 กันยายน 2550

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐาน

(1) เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

- อ้างถึง 1. มติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 1 มิถุนายน 2547 วันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เรื่อง การดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร
2. มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายงานความคืบหน้าของโครงการ ณ เดือนสิงหาคม 2550
2. รายละเอียดการเบิกเงินกู้ของโครงการ
3. คำสั่งเฉพาะที่ ก. 320/3114 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้าง และการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายและสัญญาฯ ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2550
4. หนังสือจากธนาคารกสิกรไทยลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 เรื่อง การเตรียมพร้อมในการชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ
5. หนังสือการรถไฟฯ เลขที่ 1/4510/2550 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2550 เรื่อง การแจ้งดำเนินการเกี่ยวกับคำร้องขอขยายระยะเวลาของกิจการร่วมค้า การแจ้งสิทธิตามสัญญา
6. หนังสือจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทอท. 6/72/2550 ลงวันที่ 3 กันยายน 2550 เรื่องขอให้เร่งรัดจัดส่งแผนการถ่ายโอนเงินลงทุนการก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้ดินภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรื่องเดิม

1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ

สถานีรับส่งผู้โดยสาร (โครงการฯ) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีว่าจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืบหน้าทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

2. คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยหาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง เพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืบหน้าให้เอกชน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน

ข้อเท็จจริง

1. การรถไฟฯ ได้ลงนามว่าจ้าง กลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ซึ่งประกอบด้วย บริษัท บี.กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท Siemens Aktiengesellschaft, บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (โครงการฯ) ตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/กส.1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 (อ้างถึง) โดยมีเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญคือ

1.1 กำหนดระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาโครงการ ไม่เกิน 990 (เก้าร้อยเก้าสิบ) วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งการรถไฟฯ ได้มีหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงานโครงการฯ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ดังนั้นวันแรกของการเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง คือวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548

1.2 กำหนดงานก่อสร้างงานโยธา งานระบบราง งานติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้า-เครื่องกล และงานจัดหาผู้รัดโดยสารไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 900 วัน คือวันที่ 7 สิงหาคม 2550

1.3 กำหนดงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) ให้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในข้อ 1.2 แล้วเสร็จ คือวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

1.4 การรถไฟฯ ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างร้อยละ 83 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ให้แก่ผู้รับจ้างในวันที่เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาฯ (19 กุมภาพันธ์ 2548) และพื้นที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 17 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ต้องส่งมอบภายใน 90 วัน (วันที่ 19 พฤษภาคม 2548)

2. สรุปภาพรวมความก้าวหน้าของโครงการฯ

2.1 ณ เดือน สิงหาคม 2550 (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1) สรุปได้ว่างานโดยรวม มีความก้าวหน้าของงานร้อยละ 71.82 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 28.18 โดยงานที่ล่าช้ากว่าค่าเฉลี่ยของแผนงานมาจากการส่ง

มอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ (ตามข้อ 1.4) ซึ่งนำมาสู่การขยายระยะเวลา
ก่อสร้าง

2.2 การบริหารสัญญาโครงการฯ คณะกรรมการตรวจการจ้างงานก่อสร้างที่มี รองผู้ว่าการด้าน
บริหารระบบรถไฟฟ้า (รวฟ.) เป็นประธาน ได้ตรวจการจ้างถึงงวดที่ 27 ประจำเดือน พฤษภาคม
2550 โดยมีค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคาร รวม 15,199,038,069.96 บาท และมีดอกเบี้ย
ค้างจ่าย ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2550 จำนวน 1,211,787,113.91 บาท(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

2.3 จากความล่าช้าที่เกิดขึ้น กิจการร่วมค้า ARLC ได้ขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญา
จำนวน 552 วัน โดยเห็นว่าบริเวณชุมชนเคหะจะมีผลกระทบต่อระยะเวลาก่อสร้างมากที่สุด และ
ครอบคลุมถึงการขยายระยะเวลาที่กิจการร่วมค้า ARLC เคยร้องขอมาก่อนหน้า ซึ่งการรถไฟฟ้าฯ
ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาการก่อสร้างและปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมาย และ
สัญญาฯ เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 โดยมี รวฟ. เป็นประธานฯ มีผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ
ร่วมด้วย เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานอัยการสูงสุด นายกวีศวรรรมสถานแห่งประเทศไทย
คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 3) ซึ่ง
คณะกรรมการฯ ได้มีข้อสรุปที่จะเสนอให้การรถไฟฟ้าฯขยายระยะเวลาเป็นจำนวน 370 วัน

2.4 ขณะเดียวกันกระทรวงคมนาคม แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงการดำเนินการ
โครงการฯ ตามคำสั่งที่ 214/2550 เมื่อ 13 มิถุนายน 2550 เพื่อตรวจสอบสถานะของสัญญาตาม
กฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลต่อการขยายระยะเวลาก่อสร้างและตรวจสอบว่ามีเจ้าหน้าที่ของรัฐกระทำ
การใดๆที่มีเจตนา ทำให้รัฐเสียประโยชน์

2.5 ธนาคารกสิกรไทยในนามกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการฯ มี
หนังสือเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 แจ้งให้การรถไฟฟ้าฯ เตรียมพร้อมชำระเงินค่าจ้างก่อสร้าง
โครงการที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

2.6 การรถไฟฟ้าฯ ได้แจ้งขอสงวนสิทธิต่อกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ตามหนังสือเลขที่
1/4510/2550 วันที่ 26 กรกฎาคม 2550 ในการแจ้งใช้สิทธิตามสัญญาข้อ 18 เรื่องค่าปรับ
(รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

2.7 การวางแผนทางการเงิน

ในคราวหารือระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง
คมนาคมและการรถไฟฟ้าฯ พร้อมด้วยผู้แทนจาก สคร. และ สบข. ได้มอบให้การรถไฟฟ้าฯ เร่งหารือเพื่อ
หาข้อสรุป ในเรื่องเงินกู้ ซึ่งจากการหารือเบื้องต้นได้ข้อสรุปคือ

- 1) กลุ่มธนาคารผู้ให้กู้ ประสงค์จะได้รับชำระเงินคืนตามสัญญาฯ ในวันที่ 8 พฤศจิกายน
2550 (ตามระบุในข้อ 2.5)
- 2) อย่างไรก็ตามหากจะมีการขยายระยะเวลาการให้เงินกู้ออกไป ให้สอดคล้องกับการขยาย
อายุสัญญาก่อสร้าง หรือเมื่องานแล้วเสร็จ กลุ่มธนาคารยินดีจะพิจารณาโดยมีเงื่อนไข
อัตราดอกเบี้ยเดิม (MLR-2) และขอคิดค่าธรรมเนียมเงินกู้ใหม่อีก ร้อยละ 0.25 ของ

วงเงินกู้ทั้งหมด (ประมาณ 65 ล้านบาท) แต่อาจติดปัญหาสมาชิกในกลุ่มบางธนาคารไม่สามารถขยายเงินกู้ต่อไปได้ จึงอาจต้องใช้เวลาในการรวบรวมกลุ่มผู้ให้กู้ใหม่บางส่วน

- 3) กรณีการรถไฟฯ ต้องจ่ายเงินคืนผู้รับเหมาเมื่อครบกำหนด โดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้นั้น จำเป็นจะต้องได้รับอนุมัติเงินกู้ทั้งจำนวนจาก ครม. ก่อน พร้อมทั้งเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการเบิกเงินกู้ค่าก่อสร้าง ในขณะที่ทาง สบพ. จะต้องใช้เวลาในการระดมเงินกู้ประมาณ 3 สัปดาห์

3. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือทวงถามค่าก่อสร้างอุโมงค์จำนวน 3,830 ล้านบาท (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 6) ที่ได้ออกเงินค่าก่อสร้างให้ไปก่อนตามมติครม. อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบมูลค่าก่อสร้างต่อไป

4. เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ครั้งที่ 1 โดยมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบราง คือ “เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม (กรอบโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและ รฟท. โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development))”

ข้อพิจารณา

1. การรถไฟฯ ได้มีการคาดการณ์ว่า จนถึงกำหนดชำระคืนค่าจ้างตามสัญญาฯ ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โครงการฯ น่าจะมีความคืบหน้าของงานเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,500 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินที่จะเบิกจากกลุ่มสถาบันการเงินได้อีกประมาณ 1,110.28 ล้านบาท (ซึ่งได้หักภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่ายไว้ 89.72 ล้านบาท ไว้แล้ว)

ดังนั้น ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 การรถไฟฯ จะมีภาระที่ต้องชำระคืนแก่ผู้รับจ้าง รวม ทั้งสิ้นประมาณ **18,987,282,700** บาท ประกอบด้วย

1. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,666,214,700	บาท
2. ค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคารประมาณ	14,767,680,000	บาท
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ประมาณ	1,198,998,000	บาท
ดอกเบี้ยค้างจ่าย ประมาณ	1,354,390,000	บาท

นอกจากนี้ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากคืนเงินแก่ผู้รับจ้างแล้ว การรถไฟฯ จะต้องหาแหล่งเงินกู้เองเพื่อชำระค่าก่อสร้างให้แก่ผู้ว่าจ้างจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินที่เหลือประมาณ **9,940,322,000** บาท (ซึ่งเมื่อนำยอดนี้ไปรวมกับ 2. และ 3. ในย่อหน้าก่อนจะเท่ากับวงเงินของโครงการ 25,907,000,000 บาท)

2. มติคณะรัฐมนตรีตามเรื่องเดิม ได้ยกภาระในการกู้เงิน โครงการนี้ให้แก่การรถไฟฟ้าฯ ทั้งหมดอันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟฟ้าฯ ซึ่งวงเงินทั้งหมดจะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมประมาณ 34,293 ล้านบาท (รวมดอกเบี้ย) ซึ่งหากแยกเป็นส่วนหนึ่งของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ เพื่อให้สอดคล้องกับมติครม. ตามข้อเท็จจริง 4 จะสามารถแยกได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623		
งานวางราง		1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ		4,909	-
รถไฟฟ้า		-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง		-	664
Check-in Facility		-	569
อื่นๆ		401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	281
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	228
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	253
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,152

3. มติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (ครร.) เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2550 รับทราบความคืบหน้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยให้การรถไฟฟ้าฯ ดำเนินการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี และให้นำผลการพิจารณาของที่ประชุมไปดำเนินการด้วย ดังนี้

3.1 ขออนุมัติกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท เพื่อคืนให้แก่ผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างดังกล่าวข้างต้น ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

3.2 ขออนุมัติกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ

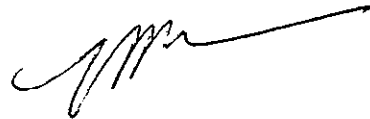
3.3 เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าฯแยกภาระของโครงการฯออกเป็นภาระโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 โดยขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์ที่สถานีบินสุวรรณภูมิ จำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 26,933 ล้านบาท แทนการรถไฟฟ้าฯ และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้แก่การรถไฟฟ้าฯ ในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการ จำนวนประมาณ 7,152 ล้านบาท โดยการรถไฟฟ้าฯ จะเร่งจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารและดำเนินงานระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ต่อไป

3.4 หากภาระเงินกู้ของโครงการฯ ต้องตกเป็นของการรถไฟฟ้าฯ ทั้งจำนวน การรถไฟฟ้าฯ จำเป็นจะต้องมีวงเงินกู้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการจ่ายภาระดอกเบี้ยจ่ายจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินประมาณ 1,500,000,000 บาท

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาตามข้อพิจารณา 3.1 ถึง 3.4 หากเห็นชอบ โปรดนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปัฐชา ชงนคร)

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 1

รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟฟ้าฯ

สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 0-2220-4111

โทรสาร 0-2220-4190

Basoms AIRPORT RAIL LINK

S-Curve by ARLC (Monthly Report No.30 : August 2007)

CIVIL WORKS

No.	Description	%	PE02	PE06	PE06 (Late)	Actual	+/-	
							PE02	PE06
1	General Requirement	1.03	85.62	85.62	85.62	80.75	-4.87	-4.87
2	Station							
	Phaya Thai Station	2.85	100.00	77.52	63.50	17.83	-82.17	-59.89
	Ratchaprarop Station	2.73	100.00	78.41	71.52	21.06	-78.94	-57.35
	Ramkhamhaeng Station	2.25	100.00	92.00	72.20	41.70	-58.30	-50.31
	Hua Mak Station	3.17	100.00	100.00	93.66	42.63	-57.37	-57.37
	Ban Tap Chang Station	2.18	100.00	100.00	74.92	46.77	-53.23	-53.23
	Lal Krabang Station	2.71	100.00	98.94	88.25	49.18	-50.82	-49.76
	Suvarnabhumi Station	4.11	100.00	100.00	52.69	40.72	-59.28	-59.28
3	City Air Terminal, CAT	16.42	100.00	61.02	40.85	40.02	-59.98	-21.00
4	Depot & Workshops	4.81	100.00	89.41	83.16	36.28	-63.72	-53.13
5	Elevated Structure							
	Section 1 : Chainage 0 + 000 to 2 + 678	5.34	100.00	100.00	100.00	79.69	-20.31	-20.31
	Section 2 : Chainage 2 + 678 to 6 + 475	10.35	100.00	100.00	100.00	78.29	-21.71	-21.71
	Section 3 : Chainage 6 + 475 to 11 + 489	8.75	100.00	100.00	100.00	88.67	-11.33	-11.33
	Section 4 : Chainage 11 + 489 to 14 + 154	5.72	100.00	100.00	99.38	77.33	-22.67	-22.67
	Section 5 : Chainage 14 + 154 to 18 + 987	8.85	100.00	100.00	100.00	99.35	-0.65	-0.65
	Section 6 : Chainage 18 + 987 to 23 + 846	8.91	100.00	100.00	96.51	88.37	-11.63	-11.63
	Section 7 : Chainage 23 + 846 to 26 + 992	6.04	100.00	100.00	100.00	99.65	-0.35	-0.35
	Airport at Grade	1.15	100.00	100.00	100.00	100.00	0.00	0.00
	Balance Cantiliver 1	1.18	100.00	100.00	100.00	55.16	-44.84	-44.84
	Balance Cantiliver 2	0.94	100.00	100.00	100.00	54.88	-45.12	-45.12
6	Road Work & Others Work	0.53	100.00	100.00	100.00	0.00	-100.00	-100.00
Total		100.00	99.86	91.50	83.53	66.08	-33.78	-26.43

E&M WORKS

No.	Description	%	PE02	PE06	PE06 (Late)	Actual	+/-	
							PE02	PE06
1	Trackwork	14.12	99.09	90.98	80.85	45.33	-53.76	-45.65
2	Rolling Stock (31 Cars)	33.94	99.29	98.84	79.44	99.08	-0.21	0.24
3	Train Control & Signalling System	15.71	95.48	93.36	92.81	99.70	3.22	6.34
4	Electric Power System	11.58	98.83	90.41	81.50	78.22	-20.61	-12.20
5	Communication Systems	8.75	92.21	77.58	47.55	51.99	-40.21	-25.58
6	Automatic Fare Collection	3.91	99.82	93.33	89.00	3.58	-96.24	-89.75
7	Railway E & M System	2.94	99.49	97.25	23.97	49.46	-50.03	-47.79
8	Depot & Workshop Equipment	4.88	98.08	94.72	65.27	70.57	-27.42	-24.06
9	Check In Facilities & Baggage Handling System	4.17	89.14	75.80	43.69	63.62	-25.52	-12.18
Total		100.00	97.89	92.81	75.75	77.00	-20.70	-15.81

TOTAL PROJECT

No.	Description	%	PE02	PE06	PE06 (Late)	Actual	+/-	
							PE02	PE06
1	Part I - Civil Works	47.42	99.85	91.50	83.53	66.08	-33.78	-26.43
2	Part II - E&M Works	52.58	97.89	92.81	75.75	77.00	-20.70	-15.81
Total		100.00	98.72	92.08	79.44	71.82	-26.90	-20.27

ความคืบหน้าของโครงการ และการเบิกจ่ายเงินกู้ของผู้รับจ้าง

รายการ	หนังสือรับรองผลงาน ลงวันที่	วันที่เบิกจ่าย	ค่างาน	ค่าก่อสร้าง	จำนวนที่เบิกจากกลุ่ม ธนาคาร	ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	เงินประกันผลงาน
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	25/1/48	27/1/48		1,666,214,700.00	1,541,637,900.00	15,572,100.00	109,004,700.00	
ค่าจ้างล่วงหน้า ๑๕%	1/2/48	3/2/48		3,886,050,000.00	3,595,504,205.61	36,318,224.30	254,227,570.09	
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑	28/3/48	29/3/48	2,506,140,692.52	2,681,570,541.00	2,230,465,216.35	25,061,406.93	175,429,848.48	250,614,069.25
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒	14/6/48	23/6/48	28,585,130.25	30,586,089.37	25,440,765.92	285,851.30	2,000,959.12	2,858,513.03
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๓	13/10/48	21/10/48	9,751,902.12	8,347,628.22	6,748,316.27	78,015.22	546,106.52	975,190.21
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๔	13/10/48	21/10/48	488,277,438.97	417,965,487.75	337,887,987.76	3,906,219.51	27,343,536.58	48,827,743.90
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๕	27/10/48	4/11/48	255,454,071.66	218,668,685.34	176,774,217.59	2,043,632.57	14,305,428.01	25,545,407.17
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๖	15/11/48	29/11/48	213,134,349.09	182,443,002.82	147,488,969.57	1,705,074.79	11,935,523.55	21,313,434.91
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๗	22/12/48	5/1/49	222,758,727.33	190,681,470.59	154,149,039.31	1,782,069.82	12,474,488.73	22,275,872.73
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๘	10/1/48	20/1/49	119,081,601.83	101,933,851.16	82,404,468.46	952,652.81	6,668,569.70	11,908,160.18
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๙	9/2/49	22/2/49	329,785,086.44	282,296,033.99	228,211,279.81	2,638,280.69	18,467,964.84	32,978,508.64
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๐	24/2/49	19/5/49	185,043,646.01	158,397,360.99	128,050,203.04	1,480,349.17	10,362,444.18	18,504,364.1
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๑	22/3/49	2/6/49	205,575,959.54	175,973,021.36	142,258,564.00	1,644,607.68	11,512,253.73	20,557,595.95
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๒	22/5/49	2/6/49	360,802,838.74	308,847,229.96	249,675,564.41	2,886,422.71	20,204,958.97	36,080,283.87
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๓	7/6/49	16/6/49	300,765,826.99	257,455,547.90	208,129,952.27	2,406,126.62	16,842,886.31	30,076,582.70
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๔	12/7/49	21/7/49	490,977,641.07	420,276,860.76	339,756,527.62	3,927,821.13	27,494,747.90	49,097,764.11
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๕	31/7/49	2/8/49	250,730,957.47	214,625,699.60	173,505,822.57	2,005,847.66	14,040,933.62	25,073,095.75
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๖	18/8/49	25/8/49	745,528,438.80	638,172,343.61	515,905,679.65	5,964,227.51	41,749,592.57	74,552,843.88
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๗	22/9/49	29/9/49	433,654,248.58	371,208,036.78	300,088,740.01	3,469,233.99	24,284,637.92	43,365,424.86
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๘	17/11/49	28/11/49	371,171,583.51	317,722,875.49	256,850,735.79	2,969,372.67	20,785,608.68	37,117,158.35
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๑๙	12/12/49	20/12/49	322,077,182.89	275,698,068.55	222,877,410.56	2,576,617.46	18,036,322.24	32,207,718.29
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๐	29/1/50	6/2/50	963,411,159.11	824,679,952.20	666,680,522.11	7,707,289.27	53,951,024.91	96,341,115.91
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๑	27/2/50	9/3/50	546,309,967.41	467,641,332.11	378,046,497.45	4,370,479.74	30,593,358.18	54,630,996.74

ความคืบหน้าของโครงการ และการเบิกจ่ายเงินกู้ของผู้รับจ้าง

รายการ	หนังสือรับรองผลงาน ลงวันที่	วันที่เบิกจ่าย	ค่างาน	ค่าก่อสร้าง	จำนวนที่เบิกจากกลุ่ม ธนาคาร	ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	เงินประกันผลงาน
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๒	4/4/50	12/4/50	369,001,134.49	315,864,971.12	255,348,785.06	2,952,009.08	20,664,063.53	36,900,113.45
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๓	23/4/50	27/4/50	450,660,747.73	385,765,600.05	311,857,237.42	3,605,285.98	25,237,001.87	45,066,074.77
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๔	28/5/50	5/6/50	438,111,572.48	375,023,506.04	303,173,208.15	3,504,892.58	24,534,248.06	43,811,157.25
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๕	29/6/50	13/7/50	621,187,974.28	531,736,905.98	429,862,078.20	4,969,503.79	34,786,526.56	62,118,797.43
จ่ายเงินค้ำประกันผลงาน	6/7/50	13/7/50			568,795,461.25	0.00	0.00	-568,795,461.25
จ่ายเงินค้ำประกันผลงาน	6/7/50	13/7/50			101,737,517.42	0.00	0.00	-101,737,517.42
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๖	12/7/50	23/7/50	231,895,163.36	198,502,259.84	160,471,453.05	1,855,161.31	12,986,129.15	23,189,516.34
จ่ายเงินค้ำประกันผลงาน	8/8/50	16/8/50			59,422,642.34	0.00	0.00	-59,422,642.34
จ่ายเงินค้ำประกันผลงาน	8/8/50	16/8/50			23,189,516.34	0.00	0.00	-23,189,516.34
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๗	21/8/50	30/8/50	699,131,817.42	598,456,835.72	483,799,217.66	5,593,054.54	39,151,381.78	69,913,181.74
จ่ายเงินค้ำประกันผลงาน	27/8/50	30/8/50			392,842,366.92	0.00	0.00	-392,842,366.92
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๘					0.00	0.00	0.00	0.0
ค่าก่อสร้างงวดที่ ๒๙					0.00	0.00	0.00	0.00
รวมทั้งสิ้น			12,159,006,860.09	16,502,805,898.30	15,199,038,069.96	154,231,830.83	1,079,622,815.78	69,913,181.74



คำสั่งเฉพาะ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ ก. ๒๒๐/๓๑๔

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้าง และการปฏิบัติเกี่ยวกับกฎหมายและสัญญา
อันเป็นผลสืบเนื่องจากการขยายระยะเวลาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

.....

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทำสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า ARLC (Airport Rail Link Consortium) ประกอบด้วย บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, B.GRIMM MBM HONG KONG LIMITED, บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท Siemens Aktiengesellschaft., บริษัท ชีโน – ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งขณะนี้โครงการฯ กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินงานนั้น เนื่องจากโครงการฯ จะครบกำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 900 วัน ตามสัญญาในวันที่ 7 สิงหาคม 2550 และครบกำหนดเวลาทดสอบระบบ 990 วัน ตามสัญญาในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550 ซึ่งบัดนี้เป็นที่ปรากฏแน่ชัดแล้วว่าผู้รับจ้างไม่อาจจะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาดังกล่าวได้ และกิจการร่วมค้า ARLC ได้ขอขยายระยะเวลาก่อสร้างและวิธีการที่จะดำเนินโครงการฯ ต่อไป

ดังนั้น เพื่อให้การพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้าง เป็นไปด้วยความรอบคอบถูกต้อง และเป็นธรรม การรถไฟฯ จึงแต่งตั้งคณะกรรมการ โดยมีองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบ

- | | |
|--|---------------|
| 1) รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า | ประธานกรรมการ |
| 2) ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| 3) ผู้แทนจากสำนักบริหารหนี้สาธารณะ | กรรมการ |
| กระทรวงการคลัง | |
| 4) ผู้แทนจากสำนักงานอัยการสูงสุด | กรรมการ |
| 5) หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน | กรรมการ |
| การรถไฟแห่งประเทศไทย | |
| 6) หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม | กรรมการ |
| การรถไฟแห่งประเทศไทย | |
| 7) ดร. ดิเรก เลาวัณย์ศิริ | กรรมการ |
| คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย | |
| 8) ดร.การุญ จันทรางศุ | กรรมการ |
| นายกวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ | |

9) หัวหน้าสำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

กรรมการและเลขานุการ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

10) ผู้จัดการ โครงการของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา

กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

(Construction Supervision Consultants: CSC)

2. อำนาจหน้าที่

1) ตรวจสอบข้อเท็จจริงการขอขยายระยะเวลาปฏิบัติงานของกิจการร่วมค้า ARLC ทั้งนี้ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ขอบเขตงาน แผนการดำเนินงาน ข้อกำหนดขอบเขตงานรวมถึงสาระเงื่อนไข หรือข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญาว่าจ้างกิจการร่วมค้า ARLC

2) พิจารณาให้ความเห็น และข้อเสนอแนะการขอขยายระยะเวลาก่อสร้างให้เป็นไปด้วยความรอบคอบ ถูกต้อง โปร่งใสและเป็นธรรม ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา กฎหมายข้อบังคับ ประกาศ ระเบียบ และคำสั่งของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และของทางราชการ

3) พิจารณาให้เหมาะสมและให้ข้อเสนอแนะในการปฏิบัติตามสัญญาก่อสร้างในส่วนที่ว่าการเงินของโครงการทั้งหมด อาทิ การชำระหนี้ต่อสถาบันการเงิน ผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการทางเลือกที่เหมาะสมในการสนับสนุนด้านการเงินสำหรับก่อสร้างโครงการส่วนที่เหลือจนแล้วเสร็จ เป็นต้น

4) พิจารณาด้านกฎหมายและสัญญาที่เกี่ยวข้องในการขยายระยะเวลาก่อสร้าง พิจารณาให้ความเห็นและข้อเสนอแนะบันทึกแนบท้ายสัญญาก่อสร้าง หรือสัญญาก่อสร้างที่จะจัดทำใหม่แล้วแต่กรณี เพื่อช่วยเหลือการรถไฟฟ้า ในการนำเสนอ ผู้เกี่ยวข้องที่มีอำนาจอนุมัติ เพื่อให้ความเห็นชอบในการดำเนินการก่อสร้างที่เหลือจนแล้วเสร็จ

5) ในการปฏิบัติหน้าที่ ให้คณะกรรมการฯ ตามข้อ 1 มีอำนาจในการเรียกร้องให้พนักงานของการรถไฟฟ้า กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา (CSC) กลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC มาชี้แจงข้อเท็จจริง หรือข้อกฎหมายสัญญาใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ มอบเอกสารใดๆ ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่

6) ให้กรรมการผู้แทนจากหน่วยราชการอื่น และหน่วยงานภายนอกได้รับคำตอบแทนตามระเบียบฯ การรถไฟฟ้า

7) ดำเนินการภารกิจอื่น ๆ ที่สืบเนื่องจากการพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้างโครงการฯ ข้างต้น

ทั้งนี้ ให้รายงานความคืบหน้าให้การรถไฟฟ้า ทราบเป็นระยะๆ โดยให้สรุปผลการพิจารณา ข้อเสนอแนะต่างๆ รวมทั้งการดำเนินงาน เสนอการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณาดำเนินการตามระเบียบฯ ต่อไป

ศึกษา/เสนอ
ศึกษา/เสนอ
ศึกษา/เสนอ
22 พ.ค. 50

ตั้ง ณ วันที่ 22 พฤษภาคม 2550

(นายบัญชา คงนคร)

รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 1 รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ศึกษา/เสนอ
ศึกษา/เสนอ
นายอภิรักษ์ รามฤทธิ์บริหาร
CFO.
23 พ.ค. 2550



วันที่ 13 กรกฎาคม 2550

เรื่อง การเตรียมพร้อมในการชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ("โครงการ")

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำเนาเรียน กระทรวงการคลัง

- อ้างถึง (1) สัญญาเลขที่ รฟท.ทก.2/กส./1/2548 เรื่อง สัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย (ในฐานะ "ผู้ว่าจ้าง") กับ กิจการร่วมค้า อันประกอบด้วย (1) บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (2) บริษัท Siemens Akiengesellschaft (3) บริษัท ซีเมนส์ จำกัด (4) บริษัท B Grimm MBM HongKong Limited และ (5) บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด ("กิจการร่วมค้า") (ในฐานะ "ผู้รับจ้าง") ("สัญญาจ้างก่อสร้าง")
- (2) Assignment of Proceeds under Construction Contract and SRT Certificate ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ระหว่าง กิจการร่วมค้า กับ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อและในนามของกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน ("สัญญาโอนสิทธิ")
- (3) หนังสือแจ้งการโอนสิทธิการรับเงินภายใต้สัญญาจ้างก่อสร้าง และหนังสือรับรองผลงานและการชำระคืนเงินค่าจ้างก่อสร้าง ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ออกโดยกิจการร่วมค้า ถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ("หนังสือแจ้งการโอนสิทธิ")
- (4) หนังสือรับทราบและยินยอมการโอนสิทธิการรับเงินภายใต้สัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ลงวันที่ 28 มกราคม 2548 ออกโดย การรถไฟแห่งประเทศไทย ถึง ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อและในนามของกลุ่มสถาบันการเงินผู้ให้สินเชื่อสนับสนุนโครงการ ("หนังสือรับทราบและยินยอมการโอนสิทธิ")
- (5) หนังสือชี้แจงและทำความเข้าใจเกี่ยวกับการโอนสิทธิการรับเงินของผู้รับจ้างภายใต้สัญญาจ้างก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานใน



เมืองให้แก่กลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ระหว่าง รฟท. กิจการร่วมค้า และกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน ("หนังสือชี้แจงและทำความเข้าใจ")

- (6) หนังสือเรื่อง การแก้ไขมติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2547 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ลงวันที่ 18 มกราคม 2548
- (7) หนังสือยืนยันการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ในการดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ลงวันที่ 24 ธันวาคม 2547

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ("รฟท.") ได้เข้าทำสัญญาจ้างก่อสร้างกับกิจการร่วมค้าเพื่อก่อสร้างในโครงการนั้น ตามข้อ 4 และข้อ 14 ของสัญญาจ้างก่อสร้างดังกล่าว รฟท. ในฐานะผู้ว่าจ้างตกลงจะจ่ายเงินค่าจ้างก่อสร้างให้แก่กิจการร่วมค้าผู้รับจ้าง หรือธนาคารผู้สนับสนุนทางการเงินผู้ได้รับโอนสิทธิจากกิจการร่วมค้าผู้รับจ้าง สำหรับค่าจ้างก่อสร้างตามหนังสือรับรองผลงานแล้วเสร็จ (SRT Certificate) ที่ทาง รฟท. ได้ออกให้แก่กิจการร่วมค้า

โดยที่กิจการร่วมค้าได้นำหนังสือรับรองผลงานแล้วเสร็จ (SRT Certificate) ที่ทาง รฟท. ได้ออกให้แก่กิจการร่วมค้าแล้วนั้น มาโอนสิทธิให้แก่กลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินตามสัญญาโอนสิทธิ ซึ่งทางกิจการร่วมค้าได้แจ้งให้ รฟท. ทราบแล้วตามหนังสือแจ้งการโอนสิทธิ และทาง รฟท. รับทราบและยินยอมต่อการโอนสิทธิการรับเงินตามสัญญาจ้างก่อสร้าง และหนังสือรับรองผลงานแล้วเสร็จซึ่งออกโดย รฟท. แล้ว โดยได้ลงนามในหนังสือรับทราบและยินยอมการโอนสิทธิ และหนังสือชี้แจงและทำความเข้าใจแล้วนั้น

เนื่องด้วย มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 (ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2548) และหนังสือรับรองผลงานแล้วเสร็จ (SRT Certificate) ที่กลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินได้รับโอนมาจากกิจการร่วมค้านั้น กำหนดว่า รฟท. ตกลงที่จะทำการชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยสำหรับหนังสือรับรองผลงานและการชำระคืนเงินค่าจ้างก่อสร้าง เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน นับแต่วันเริ่มงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง และ สำหรับหนังสือรับรองการชำระคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้า และ หนังสือรับรองการชำระคืนค่าธรรมเนียมทางการเงิน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน บวกกับ 37 วัน นับแต่วันลงนามในสัญญาจ้างก่อสร้าง

โดยมีวัตถุประสงค์ให้ทาง รฟท. ได้เตรียมความพร้อมในการชำระเงินต้นค่าจ้างก่อสร้างพร้อมดอกเบี้ยภายในกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ทางกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินจึงขอแจ้งให้ทราบว่า กำหนดเวลาในการชำระเงินตามสัญญาจ้างก่อสร้างและตามหนังสือรับรองผลงานแล้วเสร็จ (SRT Certificate) ทั้งหมดที่ทางกลุ่ม



ธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินได้รับโอนมาจากกิจการร่วมค้า นั้น จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 สำหรับหนังสือรับรองผลงานและการชำระคืนเงินค่าจ้างก่อสร้าง และวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 สำหรับหนังสือรับรองการชำระคืนเงินค่าจ้างล่วงหน้า และ หนังสือรับรองการชำระคืนค่าธรรมเนียมทางการเงิน

ทางกลุ่มธนาคารจึงขอแจ้งกำหนดการชำระเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยดังกล่าวมาเพื่อให้ทาง รพท. ได้รับทราบ เพื่อเตรียมความพร้อมที่จะชำระเงินค่าก่อสร้างภายในกำหนดระยะเวลาดังกล่าวต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อและในนามของกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการ

เรียน นาย. /
เพื่อไปส่งมอบเอกสาร
ต่อไป

(นาย. /)

รองผู้จัดการบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า/๓๐๓.

18 ก.ค. 50

* คัดลอกไปมอบหมาย
มีวันที่ 18 ก.ค. 50

เรียน นาย. /
เรียน ส.ก. นาย. /
รพท. นาย. /

18 ก.ค. 50



ที่ 1/450/2550

การรถไฟแห่งประเทศไทย

แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กทม.10330

วันที่ 26 กรกฎาคม 2550

เรื่อง การแจ้งการดำเนินการเกี่ยวกับคำร้องขอขยายระยะเวลาของกิจการร่วมค้า การแจ้งสิทธิตามสัญญา

เรียน ผู้จัดการกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC

อ้างถึง หนังสือของกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ที่ ARL(CON) SRT=ISCC&ABC20070716 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2550

ตามหนังสืออ้างถึงข้างต้น กิจการร่วมค้า ARLC แจ้งให้การรถไฟฯ ยืนยันการขยายกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของงาน ตามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยเสนอเงื่อนไขให้การรถไฟฯ ยังไม่คิดค่าปรับตามสัญญาข้อ 18 ของสัญญาจ้างก่อนจนกว่าจะมีการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องการขยายกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของงานดังกล่าว และขอให้การรถไฟฯ ยืนยันในเรื่องดังกล่าวภายในวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 นั้น

เรื่องการพิจารณาขยายเวลาการก่อสร้างตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 นั้น การรถไฟฯ อยู่ในระหว่างดำเนินการพิจารณารายละเอียดโดยได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาการขยายระยะเวลาก่อสร้าง ตามคำสั่งการรถไฟฯ ที่ ก.320/3114 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่างพิจารณาของคณะกรรมการดังกล่าว ซึ่งยังไม่ได้ข้อยุติว่าสมควรจะขยายเวลาการก่อสร้างให้แก่กลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ได้หรือไม่อย่างไร ซึ่งถ้าหากการรถไฟฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่อาจขยายระยะเวลาให้กลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ได้ การรถไฟฯ มีความประสงค์ที่จะแจ้งใช้สิทธิตามสัญญาจ้างข้อ 18

อนึ่ง การรถไฟฯ เห็นว่าการขอขยายระยะเวลาของกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ตามหนังสือของกลุ่มฯ ขณะนี้ยังไม่เป็นข้อขัดแย้ง/ข้อพิพาทตามสัญญาจ้าง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และหากได้ข้อยุติเกี่ยวกับการขยายระยะเวลาก่อสร้างเป็นประการใด การรถไฟฯ จักได้แจ้งให้กิจการร่วมค้า ARLC ทราบโดยเร็วต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ

(นายบัญชา คงนคร)

รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 1 รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย โทร/โทรสาร 0-22220-4063

สำเนาเสนอให้ผู้เกี่ยวข้องพิจารณา

เพื่อโปรดทราบ

ผสภ.

27 ก.ค. 50



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

ด่วนที่สุด

ที่ ทอท. ๔๙๖ / 2550

3 กันยายน 2550

เรื่อง ขอให้เร่งรัดจัดส่งแผนการจ่ายเงินลงทุนการก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน
ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

- อ้างถึง 1. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ บทม. (กม.) 2606/2547
ลงวันที่ 21 กันยายน 2547
2. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ บทม. (ก.) 1437/2548
ลงวันที่ 16 กันยายน 2548
3. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ บทม. 1566/2548
ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2548
4. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ บทม. (ก.) 1847/2548
ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2548
5. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ที่ บทม. (บส.) 2008/2548
ลงวันที่ 27 ธันวาคม 2548
6. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทอท. (สคก.) 554/2549
ลงวันที่ 9 พฤษภาคม 2549

ตามหนังสือที่อ้างถึง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้แจ้งให้การรถไฟ
แห่งประเทศไทย (รฟท.) ทราบถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลงทุนก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน
ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ ทอท. ได้ดำเนินการออกแบบพร้อมก่อสร้างโดยใช้เงินลงทุนของ ทอท.
ไปก่อน ซึ่งมีวงเงินประมาณ 3,865,851,074 บาท เพื่อ รฟท. จะได้ทราบค่าใช้จ่ายในเบื้องต้นที่จะต้องนำส่งคืน
ทอท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 รวมทั้งการทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันระหว่าง ทอท.
กับ รฟท. ที่จะมีขึ้นต่อไป ซึ่งจนถึงปัจจุบัน รฟท. ยังมิได้ดำเนินการในเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด ดังความละเอียด
ทราบแล้วนั้น

ในการประชุม...

ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 15/2550 เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2550 มีมติให้
ทอท. มีหนังสือถึง รฟท. แจ้งให้เร่งรัดการชำระคืนเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟฟ้าใน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้แก่ ทอท. เพื่อ ทอท. จะได้นำเงินลงทุนดังกล่าวมาดำเนินงานในการกิจของ ทอท.
ต่อไป ดังนั้น ทอท. จึงใคร่ขอให้ รฟท. พิจารณาจัดส่งแผนการจ่ายคืนเงินที่จะนำมาจัดทำบันทึกข้อตกลงร่วมกัน
ระหว่าง ทอท. กับ รฟท. ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาเร่งรัดดำเนินการตามเรื่องนี้ให้ต่อไปด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายเสน่ห์ เชาว์สุรินทร์)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รักษาการแทน
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ฝ่ายงบประมาณ

โทรศัพท์ 0-2535-1207

โทรสาร 0-2535-4183

น กว .

๑) เรือ เมาฟ..

โปรดพิจารณาตามแผน

ต่อไป

๒) สัมภาษณ์ คน.

โปรดพิจารณา



(นายนคร จันทนา)

รองผู้อำนวยการโครงการระบบรถไฟฟ้า - มอ.ก.

7 เม ๕๐

๑.

ด่วนที่สุด

ที่ 1/5855/2550



การรถไฟแห่งประเทศไทย
รองเมือง ปทุมวัน
กทม. 10330

26 กันยายน 2550

เรื่อง ขอแก้ไขคำผิด

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/5795/2550 ลงวันที่ 24 กันยายน 2550 เรื่อง การขออนุมัติผู้
เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร
อากาศยานในเมือง และการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐาน

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (“การรถไฟฯ”) ได้มีหนังสือเรียนปลัดกระทรวงคมนาคม ดังอ้างถึง
ข้างต้น ความละเอียดแจ้งแล้วนั้น

เนื่องจาก มีข้อความและ/หรือตารางที่ผิดรวม 3 แห่ง การรถไฟฯ จึงขอแจ้งการแก้ไขดังนี้

1. ในหัวข้อ “ข้อพิจารณา” ข้อ 1 หน้าที่ 4 ย่อหน้าสุดท้าย บรรทัดที่ 2 แก้จากคำว่า “ผู้ว่าจ้าง” เป็น “ผู้รับจ้าง”
2. ในหัวข้อ “ข้อพิจารณา” ข้อ 2 ขอแก้ไขตารางการแยกส่วนโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ
ใหม่ ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

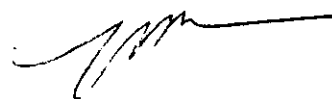
รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้าง พื้นฐาน	สินทรัพย์ ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623		
งานวางราง		1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ		4,909	-
รถไฟฟ้า		-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง		-	664
Check-in Facility		-	569
อื่นๆ		401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	358
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	290
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	322
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,360

3. ในหัวข้อ “ข้อพิจารณา” ข้อ 3.3 หน้า 6 ขอใช้ข้อความใหม่ ดังนี้

3.3 เห็นชอบให้การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยออกเป็นภาระโครงการสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 โดยขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 26,933 ล้านบาท แทนการรถไฟฟ้า และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้แก่การรถไฟฟ้า ในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการ จำนวนประมาณ 7,360 ล้านบาท โดยการรถไฟฟ้า จะเร่งจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อบริหารและดำเนินงานระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ต่อไป

จึงเรียนเสนอมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายบัญชา คงนคร)

รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 1

รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟฟ้า

สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

โทรศัพท์ 0-2220-4111

โทรสาร 0-2220-4190

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ 8192



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

5 ตุลาคม 2550

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5795/2550 ลงวันที่ 24 กันยายน 2550
2. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5855/2550 ลงวันที่ 26 กันยายน 2550
3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค.(ปรก) 0805.2/210 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืนให้เอกชน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า (Airport Rail Link Consortium: ARLC) ประกอบด้วย บริษัท บี. กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท Siemens Sktiengesellschaft บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท B. Grimm MBM Hong Limited และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญ คือ

/(1) กำหนด...

(1) กำหนดระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาโครงการ ไม่เกิน 990 (เก้าร้อยเก้าสิบ) วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงานโครงการฯ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ดังนั้นวันแรกของการเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง คือวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548

(2) กำหนดงานก่อสร้างงานโยธา งานระบบราง งานติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้า-เครื่องกลและงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 900 วัน คือวันที่ 7 สิงหาคม 2550

(3) กำหนดงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) ให้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในข้อ (2) แล้วเสร็จ คือวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

(4) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างร้อยละ 83 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ให้แก่ผู้รับจ้างในวันที่เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างฯ (วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548) และพื้นที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 17 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ต้องส่งมอบภายใน 90 วัน (วันที่ 19 พฤษภาคม 2548)

2.2 ความก้าวหน้าของโครงการ ณ เดือนสิงหาคม 2550 งานโครงการโดยรวมมีความก้าวหน้าของงานร้อยละ 71.82 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 28.18 โดยงานที่ล่าช้ามาจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ได้ขอขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาจำนวน 552 วัน

2.3 ธนาคารกสิกรไทยในนามกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการ มีหนังสือเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 แจ้งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเตรียมพร้อมชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

2.4 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีการคาดการณ์ว่า จนถึงกำหนดชำระคืนค่าจ้างตามสัญญาฯ ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โครงการฯ น่าจะมีความคืบหน้าของงานเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,500,000,000 บาท ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินที่จะเบิกจากกลุ่มสถาบันการเงินได้อีกประมาณ 1,110,280,000 บาท (ซึ่งได้หักภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่ายไว้ 89,720,000 บาท ไว้แล้ว)

ดังนั้น ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จะมีภาระที่ต้องชำระคืนแก่ผู้รับจ้าง ทั้งสิ้นประมาณ **18,987,282,700 บาท** ประกอบด้วย

1. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,666,214,700 บาท
2. ค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคารประมาณ	14,767,680,000 บาท
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ประมาณ	1,198,998,000 บาท
4. ดอกเบี้ยค้างจ่าย ประมาณ	<u>1,354,390,000 บาท</u>
รวมเป็นเงิน	<u>18,987,282,000 บาท</u>

นอกจากนี้ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ภายหลังจาก
คืนเงินแก่ผู้รับจ้างแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องหาแหล่งเงินกู้เองเพื่อชำระค่าก่อสร้างให้แก่ผู้ว่าจ้าง
จนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินที่เหลือประมาณ 9,940,322,000 บาท (ซึ่งเมื่อนำยอดนี้ไปรวมกับ 2. และ 3.
ในย่อหน้าก่อนจะเท่ากับวงเงินของโครงการ 25,907,000,000 บาท)

2.5 มติคณะรัฐมนตรีได้ยกภาระในการกู้เงินนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด
อันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งวงเงินทั้งหมดจะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระบบไฟฟ้า
เครื่องกลรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ
มูลค่ารวมประมาณ 34,293,000,000 บาท (รวมดอกเบี้ย) เป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์
ประกอบการ เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เห็นชอบในหลักการกรอบ
โครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย
โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623	-	-
งานวางราง	-	1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ	-	4,909	-
รถไฟฟ้า	-	-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง	-	-	664
Check-in Facility	-	-	569
อื่นๆ	-	401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
<u>บวก</u> งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	358
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	290
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	322
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,360

รายละเอียดเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
 2. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ
 3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน
- รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
 จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จี๋ปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ 8143



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

5 ตุลาคม 2550

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ
สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐาน
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5795/2550 ลงวันที่ 24 กันยายน 2550
2. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5855/2550 ลงวันที่ 26 กันยายน 2550
3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค.(ปร) 0805.2/ 210 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่ง
ผู้โดยสาร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีว่าจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่าย
ค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548
เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงิน
แก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจาก
กระทรวงการคลังเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืนให้เอกชน เมื่อครบกำหนด
ระยะเวลา 990 วัน

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า (Airport Rail Link
Consortium: ARLC) ประกอบด้วย บริษัท บี. กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท Siemens Skitengesellschaft
บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท B. Grimm MBM Hong Limited และบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์
คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญ คือ

/(1) กำหนด...

(1) กำหนดระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาโครงการ ไม่เกิน 990 (เก้าร้อยเก้าสิบ) วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงานโครงการฯ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ดังนั้นวันแรกของการเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง คือวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548

(2) กำหนดงานก่อสร้างงานโยธา งานระบบราง งานติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้า-เครื่องกลและงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 900 วัน คือวันที่ 7 สิงหาคม 2550

(3) กำหนดงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) ให้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในข้อ (2) แล้วเสร็จ คือวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

(4) การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างร้อยละ 83 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ให้แก่ผู้รับจ้างในวันที่เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างฯ (วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548) และพื้นที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 17 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ต้องส่งมอบภายใน 90 วัน (วันที่ 19 พฤษภาคม 2548)

2.2 ความก้าวหน้าของโครงการ ณ เดือนสิงหาคม 2550 งานโครงการโดยรวมมีความก้าวหน้าของงานร้อยละ 71.82 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 28.18 โดยงานที่ล่าช้ามาจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ได้ขอขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาจำนวน 552 วัน

2.3 ธนาคารกสิกรไทยในนามกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการ มีหนังสือเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 แจ้งการรถไฟแห่งประเทศไทยเตรียมพร้อมชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

2.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการคาดการณ์ว่า จนถึงกำหนดชำระคืนค่าจ้างตามสัญญาฯ ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โครงการฯ น่าจะมีความคืบหน้าของงานเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,500,000,000 บาท ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินที่จะเบิกจากกลุ่มสถาบันการเงินได้อีกประมาณ 1,110,280,000 บาท (ซึ่งได้หักภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่ายไว้ 89,720,000 บาท ไว้แล้ว)

ดังนั้น ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีภาระที่ต้องชำระคืนแก่ผู้รับจ้าง ทั้งสิ้นประมาณ 18,987,282,700 บาท ประกอบด้วย

1. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,666,214,700 บาท
2. ค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคารประมาณ	14,767,680,000 บาท
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ประมาณ	1,198,998,000 บาท
4. ดอกเบี้ยค้างจ่าย ประมาณ	<u>1,354,390,000 บาท</u>
รวมเป็นเงิน	<u>18,987,282,000 บาท</u>

นอกจากนี้ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากคืนเงินแก่ผู้รับจ้างแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องหาแหล่งเงินกู้เองเพื่อชำระค่าก่อสร้างให้แก่ผู้ว่าจ้างจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินที่เหลือประมาณ 9,940,322,000 บาท (ซึ่งเมื่อนำยอดนี้ไปรวมกับ 2. และ 3. ในย่อหน้าก่อนจะเท่ากับวงเงินของโครงการ 25,907,000,000 บาท)

2.5 มติคณะรัฐมนตรีได้ยกภาระในการกู้เงินนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด อันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งวงเงินทั้งหมดจะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระบบไฟฟ้า เครื่องกลรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมประมาณ 34,293,000,000 บาท (รวมดอกเบี้ย) เป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623	-	-
งานวางราง	-	1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ	-	4,909	-
รถไฟฟ้า	-	-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง	-	-	664
Check-in Facility	-	-	569
อื่นๆ	-	401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	358
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	290
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	322
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,360

รายละเอียดเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

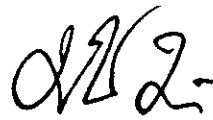
/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
2. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ
3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน
รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จกขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ 8194



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

5 ตุลาคม 2550

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5795/2550 ลงวันที่ 24 กันยายน 2550
2. หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/5855/2550 ลงวันที่ 26 กันยายน 2550
3. หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค.(ปร) 0805.2/ 210 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2550

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีว่าจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสมโดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืนให้เอกชน เมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน

2. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มกิจการร่วมค้า (Airport Rail Link Consortium: ARLC) ประกอบด้วย บริษัท บี. กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด, บริษัท Siemens Sktiengesellschaft บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท B. Grimm MBM Hong Limited และบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีเงื่อนไขและเงื่อนไขที่สำคัญ คือ

/(1) กำหนด...

(1) กำหนดระยะเวลาทำงานให้แล้วเสร็จตามระยะเวลาโครงการ ไม่เกิน 990 (เก้าร้อยเก้าสิบ) วัน นับถัดจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือแจ้งกำหนดการเริ่มงานโครงการฯ เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2548 ดังนั้นวันแรกของการเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างก่อสร้าง คือวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548

(2) กำหนดงานก่อสร้างงานโยธา งานระบบราง งานติดตั้งและทดสอบระบบไฟฟ้า-เครื่องกลและงานจัดหาตู้รถโดยสารไฟฟ้า ให้แล้วเสร็จภายในเวลา 900 วัน คือวันที่ 7 สิงหาคม 2550

(3) กำหนดงานทดสอบระบบรวม (Integrated System Testing) ให้แล้วเสร็จภายในเวลาไม่เกิน 90 วัน นับตั้งแต่วันที่กำหนดไว้ในข้อ (2) แล้วเสร็จ คือวันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

(4) การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ต้องส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างร้อยละ 83 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ให้แก่ผู้รับจ้างในวันที่เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างฯ (วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2548) และพื้นที่ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 17 ของพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ต้องส่งมอบภายใน 90 วัน (วันที่ 19 พฤษภาคม 2548)

2.2 ความก้าวหน้าของโครงการ ณ เดือนสิงหาคม 2550 งานโครงการโดยรวมมีความก้าวหน้าของงานร้อยละ 71.82 ซึ่งล่าช้ากว่าแผนร้อยละ 28.18 โดยงานที่ล่าช้ามาจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยกลุ่มกิจการร่วมค้า ARLC ได้ขอขยายระยะเวลาปฏิบัติงานตามสัญญาจำนวน 552 วัน

2.3 ธนาคารกสิกรไทยในนามกลุ่มธนาคารผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินของโครงการ มีหนังสือเมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2550 แจ้งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเตรียมพร้อมชำระเงินค่าจ้างก่อสร้างโครงการที่จะถึงกำหนดชำระในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

2.4 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้มีการคาดการณ์ว่า จนถึงกำหนดชำระคืนค่าจ้างตามสัญญา ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 โครงการฯ น่าจะมีความคืบหน้าของงานเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1,500,000,000 บาท ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินที่จะเบิกจากกลุ่มสถาบันการเงินได้อีกประมาณ 1,110,280,000 บาท (ซึ่งได้หักภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่ายไว้ 89,720,000 บาท ไว้แล้ว)

ดังนั้น ณ วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย จะมีภาระที่ต้องชำระคืนแก่ผู้รับจ้าง ทั้งสิ้นประมาณ **18,987,282,700 บาท** ประกอบด้วย

1. ค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,666,214,700 บาท
2. ค่าก่อสร้างที่ผู้รับจ้างเบิกจากกลุ่มธนาคารประมาณ	14,767,680,000 บาท
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ประมาณ	1,198,998,000 บาท
4. ดอกเบี้ยค้างจ่าย ประมาณ	<u>1,354,390,000 บาท</u>
รวมเป็นเงิน	<u>18,987,282,000 บาท</u>

นอกจากนี้ เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากคืนเงินแก่ผู้รับจ้างแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทย จะต้องหาแหล่งเงินกู้เองเพื่อชำระค่าก่อสร้างให้แก่ผู้ว่าจ้างจนงานแล้วเสร็จ ในวงเงินที่เหลือประมาณ 9,940,322,000 บาท (ซึ่งเมื่อนำยอดนี้ไปรวมกับ 2. และ 3. ในย่อหน้าก่อนจะเท่ากับวงเงินของโครงการ 25,907,000,000 บาท)

2.5 มติคณะรัฐมนตรีได้ยกภาระในการกู้เงินนี้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งหมด อันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งวงเงินทั้งหมดจะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระบบไฟฟ้า เครื่องกลรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมประมาณ 34,293,000,000 บาท (รวมดอกเบี้ย) เป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ เพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623	-	-
งานวางราง	-	1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ	-	4,909	-
รถไฟฟ้า	-	-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง	-	-	664
Check-in Facility	-	-	569
อื่นๆ	-	401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	3,866	3,866	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	29,773	23,383	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,308	358
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 พ.ย. 2550	1,354	1,064	290
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,178	322
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,293	26,933	7,360

รายละเอียดเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
 2. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ
 3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน
- รายละเอียดตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิรักษ์ จัมปาบุญ)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากองการกิจการพิเศษโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0 2215 4099

ด่วนที่สุด

Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร
อากาศยานในเมืองและการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม

1.	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					ภายในเดือนพฤศจิกายน 2550	
2.	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอ					รายละเอียด	
เรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ขีด) ✓							
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่นๆ		
				✓		เรื่องเดิม 1. คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยจะใช้วิธีจ้างเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ 2. คณะรัฐมนตรีมีมติเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และวันที่ 18 มกราคม 2548 เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและสร้างความมั่นใจให้แก่สถาบันการเงินที่จะให้การสนับสนุนทางการเงินแก่ภาคเอกชนผู้ลงทุน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย หาแหล่งเงินกู้ที่เหมาะสม โดยความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง เพื่อนำมาชำระค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายพร้อมดอกเบี้ยคืนให้แก่เอกชนเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 990 วัน	
3.	การถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง						
					เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม
	1. สำนักงบประมาณ 2. กระทรวงการคลัง 3. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ						- ขออนุมัติกู้เงินและจัดสรรงบประมาณรายจ่ายชำระคืนการดอกเบี้ยเงินกู้ของโครงการเงินกู้ - จัดหาเงินกู้และค้ำประกันเงินกู้ - โครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบทางการเงินและเศรษฐกิจ

4.	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง*	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ
* แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ				
5.	ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ			
	1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง 2. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินในวงเงิน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ 3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่าย เงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน			
6.	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา  (นายชลอ คชรรัตน์) รองปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา 3 ม.ค 50			