

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0804/195



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 6054
วันที่ 21 ก.ค. 2552
เวลา 14.59

๕

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก 1/340

กรุงเทพฯ 10100 วันที่ 21/7/52

เวลา 15.40 น.

21 กรกฎาคม 2552

เรื่อง ขออนุมัติปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างตัวอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้อาคารผู้โดยสาร
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0504/8335 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2547
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550
3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/36 ลงวันที่ 2 มกราคม 2551

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/1714/2552 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2552
2. สำเนาหนังสือสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ด่วนที่สุด ที่ กค 0907/760
ลงวันที่ 11 มีนาคม 2552
3. สำเนาหนังสือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ ทอท 2591/2552
ลงวันที่ 9 เมษายน 2552
4. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

1.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
ดำเนินการโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่ง
ผู้โดยสาร โดยให้ยกเว้นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2537 เรื่องพื้นที่ที่ควรกำหนดให้
ระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟฟ้า) เป็นระบบใต้ดินเป็นกรณีพิเศษเฉพาะราย โดยใช้วิธีว่าจ้างเอกชน
เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการ และรัฐจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมด
ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยมีค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้อาคารผู้โดยสาร
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 4,082.937 ล้านบาทรวมอยู่ด้วย

1.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
กู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญา
ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง
และอนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการ
ก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จ

1.3 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันและการจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ รวมทั้งให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณเป็นผู้พิจารณารายละเอียดวิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1. 2. และ 3.

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

2.1 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 และวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 อนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนโครงการก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ในขณะนั้น (ปัจจุบัน คือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) เป็นผู้ดำเนินการออกแบบพร้อมก่อสร้างไปก่อน ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link Project) ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท ซึ่งรวมมูลค่างานก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟจำนวน 4,082.937 ล้านบาท ที่จะต้องนำส่งคืนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ไว้ด้วย และเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ โดยให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป

2.2 กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2552 ประกอบด้วย กระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) สำนักงานประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อหารือการเรียกคืนเงินลงทุนก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนได้ข้อยุติที่เห็นชอบร่วมกันว่า วงเงินค่าก่อสร้างที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะชำระคืนให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเงิน 3,842,483,689 บาท ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 268,973,858.23 บาท รวมทั้งสิ้นเป็นเงิน 4,111,457,547.23 บาท ซึ่งสูงกว่ากรอบวงเงินค่าก่อสร้างที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เป็นจำนวน 28,520,547.23 บาท (4,111,457,547.23 - 4,082,937,000.00 บาท) สำหรับค่าดอกเบี้ยของวงเงินค่าก่อสร้างที่ต้องจ่ายคืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เสนอให้ใช้อัตราดอกเบี้ยเท่ากับร้อยละ 3.66 ต่อปี ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายสำหรับค่าก่อสร้างอาคารสถานี และอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประมาณการค่าดอกเบี้ยจ่ายคำนวณถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2552 เป็นเงิน 643,332,602.61 บาท โดยสรุปวงเงินค่าก่อสร้างรวมดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้

/รายการ...

รายการ	วงเงินที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เรียกคืนจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย (บาท)
1. ค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟ	3,842,483,689.00
2. ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7	268,973,858.23
รวมค่าก่อสร้าง (1+2)	4,111,457,547.23
3. ค่าดอกเบี้ยของค่าก่อสร้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม (อัตราร้อยละ 3.66 ต่อปี คำนวณถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2552)	643,332,602.61
รวมทั้งสิ้น (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552)	4,754,790,149.84

2.3 เพื่อให้สามารถกู้เงินมาชำระคืนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟได้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) แก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยรัฐบาล รับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นสมควรเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติ ปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างตัวอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟได้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการระบบส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง จากเดิม 4,082,937,000 บาท เป็น 4,111,457,547.23 บาท และขออนุมัติกู้เงินจำนวน 4,754,790,149.84 บาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ โดยให้กระทรวงการคลัง และสำนักงานประมาณเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขการกู้เงิน รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1.

3. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

3.1 สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค 0907/760 ลงวันที่ 11 มีนาคม 2552 แจ้งกระทรวงคมนาคมว่า ตามมติที่ประชุมเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2552 ที่ได้มอบสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เป็นหน่วยงานกลางในการเสนอวิธีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมเพื่อให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ใช้คำนวณเพื่อเรียกเก็บจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นค่าใช้จ่ายเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานี และอุโมงค์รถไฟได้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น มีผลการพิจารณา ดังนี้

1) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ร่วมหารือกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จะเรียกเก็บจากการรถไฟแห่งประเทศไทยแล้ว เห็นสมควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาดันทุนการกู้เงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อายุเฉลี่ยประมาณ 4.2 ปี (ตั้งแต่เริ่มโครงการ - พฤษภาคม 2552) โดยใช้อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลเป็นอัตราอ้างอิงบวกด้วย Credit Spread ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงเวลาปี 2547 เป็นอัตราอ้างอิงเพื่อกำหนดต้นทุนการกู้เงินของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (โดย Government Yield Curve อายุ 4.2 ปี เฉลี่ยปี 2547 เท่ากับร้อยละ 2.86 ต่อปี) หากในกรณีที่ไม่สามารถหา Credit Spread ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ ก็สามารถพิจารณา

Credit Spread ของรัฐวิสาหกิจอื่นที่มี Credit Rating เดียวกันได้ เช่น หุนกัมบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 5 ตุลาคม 2547 อายุเงินกู้ 5 ปี มี Credit Spread เท่ากับ 0.81 พันธบัตรรัฐวิสาหกิจการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 9 กันยายน 2547 อายุเงินกู้ 5 ปี มี Credit Spread เท่ากับ 0.37 ทั้งนี้ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้เสนอให้ใช้อัตราดอกเบี้ยเท่ากับร้อยละ 3.66 ต่อปี ($2.86 + \text{Credit Spread } 0.80$) เป็นอัตราในการเจรจาระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายสำหรับค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2) อย่างไรก็ดี การลงทุนดังกล่าวจัดเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งตามหลักการแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับฐานะทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปัจจุบันไม่สามารถรับภาระการลงทุนดังกล่าวเองได้ โดยในที่สุดภาระหนี้ดังกล่าวจึงต้องตกเป็นภาระของรัฐในการจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการลงทุนดังกล่าว ดังนั้น กระทรวงคมนาคมในฐานะที่เป็นกระทรวงเจ้าสังกัดของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จึงเห็นสมควรพิจารณากำหนดแนวทางการเจรจาเพื่อลดภาระดอกเบี้ยจ่ายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอาจพิจารณาให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำดอกเบี้ยจ่ายที่จะเรียกเก็บจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มาเจรจาเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิหรือเป็นค่าธรรมเนียมในการขอเข้าใช้พื้นที่เพื่อบริหารอาคารสถานีสุวรรณภูมิในเชิงพาณิชย์จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2.

3.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท 2591/2552 ลงวันที่ 9 เมษายน 2552 รายงานกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการเรียกเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมหารือกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะและกระทรวงการคลังเพื่อกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสม ซึ่งสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอให้ใช้อัตราดอกเบี้ยเท่ากับร้อยละ 3.66 ต่อปี เป็นอัตราในการคำนวณดอกเบี้ยจ่ายสำหรับค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประมาณการกำหนดเวลาสิ้นสุดของการคำนวณดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552 เป็นกรอบระยะเวลาดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เพื่อใช้ในการคำนวณวงเงินดอกเบี้ยที่จะจ่ายคืนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) สรุปวงเงินค่าก่อสร้างรวมดอกเบี้ยจ่ายที่จะจ่ายคืนบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2552 จำนวนทั้งสิ้น 4,754,790,149.84 บาท โดยคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีมติรับทราบในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 แล้ว

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3.

3.3 ต่อมากระทรวงคมนาคมได้ประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2552 ประกอบด้วย สำนักงานประมาณ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อหารือร่วมกันเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายงานก่อสร้างและการบริหารอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกครั้งหนึ่ง โดยที่ประชุมได้พิจารณาเกี่ยวกับประเด็นของการกำหนดอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมและการบริหารพื้นที่อาคารสถานีเชิงพาณิชย์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเสนอแนะเป็นข้อสังเกตว่าอาจพิจารณาแนวทางการเจรจาให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) นำดอกเบี้ยจ่ายที่จะเรียกเก็บจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมาแลกเปลี่ยนเป็นสิทธิหรือค่าธรรมเนียมในการขอเช่าใช้พื้นที่เพื่อบริหารอาคารสถานีรถไฟในเชิงพาณิชย์นั้น ที่ประชุมมีความเห็นว่า เนื่องจากขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงิน ซึ่งจะมีการจัดตั้งบริษัทลูกเป็นหน่วยธุรกิจการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) มารับผิดชอบโดยตรง ดังนั้น เพื่อให้มีรายได้กับบริษัทดังกล่าว จึงควรเปิดโอกาสให้บริษัทลูกที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดตั้งขึ้นเป็นผู้คัดเลือกผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบบเปิดกว้างเป็นการทั่วไปในเชิงธุรกิจ ซึ่งหากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความสนใจที่จะบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของอาคารสถานีใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็สามารถเจรจากับการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ โดยอยู่บนพื้นฐานเดียวกับผู้สนใจรายอื่นๆ ที่ประชุมจึงเห็นสมควรให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) อนุมัติปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากเดิม 4,082,937,000 บาท เป็น 4,111,457,547.23 บาท เพิ่มขึ้นจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้จำนวน 28,520,547.23 บาท

2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 4,754,790,149.84 บาท สำหรับจ่ายคืนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรวมดอกเบี้ยจ่ายคืนให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบในส่วนของเงินต้นเงินกู้จำนวน 4,754,790,149.84 บาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน และรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังและสำนักงานประมาณพิจารณารายละเอียด วิธีการและเงื่อนไขการกู้เงิน รวมทั้งให้สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้อย่างต่อเนื่องต่อไป

3) ให้บริษัทลูก (หน่วยธุรกิจการเดินรถไฟ ARL) ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดตั้งขึ้นเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งบริเวณพื้นที่ที่ใช้ในการเดินรถไฟและพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด โดยเปิดโอกาสให้ผู้สนใจเข้ารับการคัดเลือกเป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของอาคารสถานีใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเชิงพาณิชย์เป็นการทั่วไป

4. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามผลการประชุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นตามข้อ 3.3 แต่เนื่องด้วยการจัดตั้งบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่สามารถดำเนินการได้ในทันทีเพราะการคัดค้านของสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนมติของการประชุมร่วมเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงในปัจจุบัน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแทนบริษัทลูก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

(1) อนุมัติปรับเพิ่มวงเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากเดิม 4,082,937,000 บาท เป็น 4,111,457,547.23 บาท เพิ่มขึ้นจากที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 จำนวน 28,520,547.23 บาท

(2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินจำนวน 4,754,790,149.84 บาท เพื่อจ่ายคืนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรวมดอกเบี้ยจ่ายคืนให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันและรัฐบาลเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ ให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณพิจารณารายละเอียดวิธีการและเงื่อนไขการกู้เงิน รวมทั้งให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อชำระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ดังกล่าวต่อไป

(3) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบบริหารจัดการพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งบริเวณพื้นที่ที่ใช้ในการเดินรถไฟและพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด โดยเปิดโอกาสให้ผู้สนใจเข้ารับการคัดเลือกเป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ของอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเชิงพาณิชย์เป็นการทั่วไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0-2215-1515 ต่อ 2009

โทรสาร 0-2215-4099