

ด่วนมาก

ที่ คค (ปคร) 0804.4/ 031



สวท. 1/319
๒๙๓.๓.๕๓
14.1๐ น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รับที่ 8156
วันที่ 29 ต.ค. 2553

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๒๙ ตุลาคม 2553

เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และขออนุมัติเงินทุนจดทะเบียนในการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง
1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 200 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552
 2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 12 ลงวันที่ 7 มกราคม 2553
 3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 103 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2553
 4. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว 149 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2553

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/4515/2553 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2553
 2. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค 0804.4/8204 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2553
 3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค 0804.4/8206 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2553
 4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนมาก ที่ คค 0804.4/8207 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2553
 5. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

1. เรื่องเดิม

1.1 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 รับทราบและเห็นชอบผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ในการประชุมครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552 โดยเห็นชอบในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ จำนวน 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยธุรกิจเดินรถ หน่วยธุรกิจบริหารทรัพย์สิน และหน่วยธุรกิจซ่อมบำรุง และการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link)

1.2 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ยืนยันแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 16/2552 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2552

1.3 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 รับทราบและเห็นชอบตามมติคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ในการประชุมครั้งที่ 5/2553 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2553 โดยเห็นชอบแนวทาง

/การปรับ...

การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจภายใน และ 1 บริษัทลูก ได้แก่ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง และบริษัทดำเนินโครงการ Airport Rail Link โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยถือหุ้นทั้งหมด รวมทั้งโครงสร้างองค์กรส่วนกลางตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

1.4 มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2553 รับทราบและเห็นชอบตามมติ คณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 8/2553 เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย ติดตามเร่งรัดการลงทุนภายใต้แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 และให้รายงานผลความก้าวหน้า ให้คณะรัฐมนตรีทราบทุก 6 เดือน รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 และให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งรัดการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link โดยเร็ว เพื่อเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ภายในเดือนสิงหาคม 2553 (รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง 1. ถึง 4. ตามลำดับ)

2. เรื่องที่เสนอ

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และขออนุมัติเงินทุนหมุนเวียน จำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินทุนจดทะเบียนในการจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1.1 ความคืบหน้าในการจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link

1) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการจองชื่อเพื่อจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link เป็นภาษาไทยว่า “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด” และชื่อภาษาอังกฤษว่า “S.R.T. Electrified Train Company Limited” และได้ดำเนินการจดทะเบียนหนังสือบริคณห์สนธิเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2553 แล้ว ตลอดจนได้ดำเนินการว่าจ้างสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ทำหน้าที่ในการสรรหาและพัฒนาบุคลากรจำนวนประมาณ 400 คน บรรจุเข้าเป็น พนักงานบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link รวมทั้งได้จ้างที่ปรึกษา (บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม เอ็มเอฟซี จำกัด) จัดทำแผนการเงิน และที่ปรึกษา (Hay Group) ดำเนินการศึกษา ออกแบบโครงสร้างเงินเดือน สิทธิประโยชน์ และการบริหารค่าตอบแทนพนักงาน

2) ปัจจุบัน การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) ไม่อาจดำเนินการต่อไปได้ตามขั้นตอนของการยื่นจดทะเบียนตั้งบริษัท เนื่องจากขาดเงินทุนจดทะเบียนสำหรับนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนให้เพียงพอต่อการดำเนินงานของบริษัท จำนวน 2,000 ล้านบาท ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะขออนุมัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีจากคณะรัฐมนตรี

2.1.2 การเตรียมความพร้อมให้บริการเดินรถโครงการ Airport Rail Link

1) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาจ้างบริษัท Deutsche Bahn International GmbH (DBI) เป็นที่ปรึกษาจัดทำแผนการเดินรถและระเบียบปฏิบัติด้านความปลอดภัยในการเดินรถ คู่มือและฝึกอบรมพนักงาน รวมทั้งเป็นที่ปรึกษาด้านปฏิบัติการเดินรถในช่วงทดสอบระบบเดินรถและควบคุมการเดินรถ (Trial Run)

2) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน (Deutsche Bahn Aktien Gesellschaft : บริษัท ดีบี เอจี) ทำหน้าที่บริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงในลักษณะของ Management Contract โดยมีกำหนดระยะเวลาตั้งแต่ปีแรกของการเปิดให้บริการ (ปี 2553) ถึงปี 2556 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะทำให้บุคลากรของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้เรียนรู้ประสบการณ์และรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการเดินรถเพื่อสามารถบริหารงานด้วยตนเองได้ต่อไป

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยรายงานว่าการจ้างบริษัท ดีบี เอจี เพื่อทำหน้าที่ในลักษณะของพี่เลี้ยงให้แก่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ในช่วง 4 ปีแรกของการเปิดให้บริการโครงการ Airport Rail Link จะไม่มีผลกระทบต่อกรอบอัตรากำลังและโครงสร้างองค์กรของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

2.1.3 ผลการเปิดให้บริการเดินรถโครงการ Airport Rail Link พบว่า การทดลองเปิดให้บริการโดยไม่เก็บค่าโดยสารตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2553 (ให้บริการเฉพาะช่วงเช้า 08.00-11.00 น. และช่วงเย็น 16.00-19.00 น.) มีจำนวนผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากประมาณ 5,500 คนต่อวันในช่วงเดือนมิถุนายน 2553 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณ 16,900 คนต่อวันในช่วงเดือนสิงหาคม 2553 และเมื่อเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 23 สิงหาคม 2553 (ให้บริการ 06.00-24.00 น.) โดยเก็บค่าโดยสารในอัตราพิเศษ 15 บาทต่อเที่ยวสำหรับรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ (City Line) และ 100 บาทต่อเที่ยวสำหรับรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิ (Express Line) พบว่า ปัจจุบันมีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นถึงระดับ 43,000 คนต่อวัน แบ่งเป็นผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ 42,200 คนต่อวัน และผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิ 800 คนต่อวัน ทำให้จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยในช่วงวันจันทร์-วันศุกร์ ตั้งแต่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์จนถึงปัจจุบันเฉลี่ยประมาณ 35,400 คนต่อวัน และ 27,900 คนต่อวันในช่วงวันหยุด ซึ่งเป็นปริมาณผู้โดยสารที่ใกล้เคียงกับประมาณการ ทั้งนี้ เมื่อระบบ Check-in สำหรับผู้โดยสารสายการบินที่สถานีมีกะสันเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2554 แล้ว จะเก็บค่าโดยสารในอัตราปกติ คือ รถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ 15-45 บาทต่อเที่ยวตามระยะทาง และรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิ 150 บาทต่อเที่ยว ซึ่งคาดว่าจะทำให้ปริมาณผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ 2,784 คนต่อวัน และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จะเริ่มมีผลประโยชน์ที่สามารถทำกำไรได้ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไป ดังนั้น ในช่วง 4-5 ปีแรกของการให้บริการจึงมีความจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินเพื่อให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด สามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่อง

2.1.4 การประมาณการสถานะทางการเงินของบริษัทเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษา (เอ็มเอฟซี) ศึกษาวิเคราะห์สถานะทางการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยมีผลการศึกษาพอสรุปได้ ดังนี้

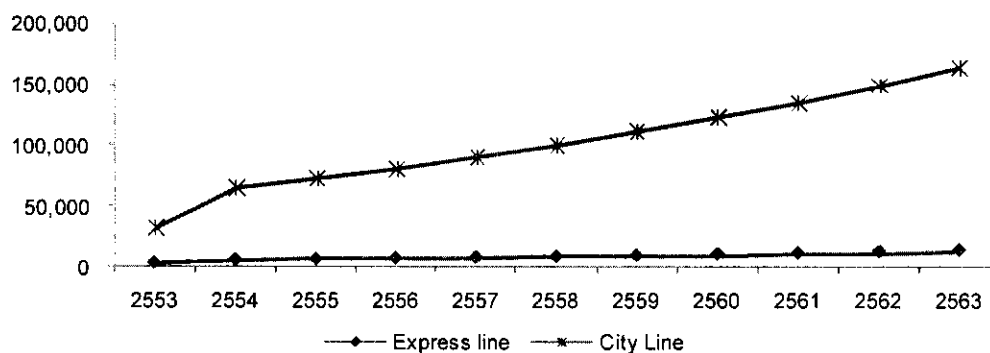
1) การประมาณการสถานะทางการเงิน

1.1) จำนวนผู้โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะ จำนวนผู้โดยสารของปีแรก (ปี 2553) ที่เปิดให้บริการ (จำนวน 90 วัน) จะมีผู้ใช้บริการรวม 35,539 คนต่อวัน คิดเป็นผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าด่วนสุวรรณภูมิ (Express Line) จำนวน 2,784 คนต่อวัน และรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ (City Line)

/จำนวน...

จำนวน 32,755 คนต่อวัน ทั้งนี้ คาดว่าอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร (Growth Rate) ทั้งรถไฟฟ้าส่วนสุวรรณภูมิและรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิจะมีอัตราการเติบโตที่เท่ากัน กล่าวคือในปี 2554 มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 100 ส่วนในปี 2555 ถึงปี 2559 จะมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 11 ต่อปี และในปี 2560 ถึงปี 2563 มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างคงที่ร้อยละ 10 ต่อปี โดยคาดว่าภายในปี 2563 จะมีจำนวนผู้ให้บริการรวม 177,260 คนต่อวัน แบ่งเป็นผู้ให้บริการรถไฟฟ้าส่วนสุวรรณภูมิ (Express Line) เพิ่มขึ้นเป็น 13,886 คนต่อวัน และจำนวนผู้ให้บริการรถไฟฟ้าธรรมดาสุวรรณภูมิ (City Line) จะเพิ่มเป็น 163,374 คนต่อวัน

หน่วย : จำนวนคนต่อวัน



1.2) ประมาณการรายได้ แบ่งเป็น

(1) รายได้จากค่าโดยสาร (Fare Box Revenue) คิดเป็นประมาณร้อยละ 90-95 ของรายได้ทั้งหมด ประมาณการเติบโตในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10.69 ต่อปี ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2563

(2) รายได้อื่นนอกเหนือจากค่าโดยสาร (Non-Fare Box Revenue : Station Commerce and Other Revenue) คิดเป็นประมาณร้อยละ 5-10 ของรายได้ทั้งหมด เช่น การให้เช่าพื้นที่ร้านค้าภายในสถานีทั้ง 8 สถานี รายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา และรายได้จากการบริหารจัดการที่จอดรถที่บริเวณสถานีมักกะสัน เป็นต้น ประมาณการเติบโตในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 28 ต่อปี เนื่องจากการปรับเพิ่มของทั้งราคาและปริมาณโฆษณาที่ขายได้ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2557 จากนั้นจะเติบโตในอัตราเฉลี่ยที่ร้อยละ 3 ต่อปี ตั้งแต่ปี 2558 ไปถึงปี 2563

1.3) ประมาณการค่าใช้จ่าย แบ่งเป็น

(1) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Expense) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายสำหรับซ่อมบำรุง ค่าใช้จ่ายพลังงาน ค่าใช้จ่ายด้านอะไหล่ ค่าประกันภัย ค่ารักษาความปลอดภัย เป็นต้น โดยบริษัทฯ คำนวณค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานคิดเป็นประมาณร้อยละ 60 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในช่วงปี 2554-ปี 2556 และปรับลดลงเหลือประมาณร้อยละ 36 ในปี 2557 เนื่องจากบริษัทฯ คาดว่าจะไม่มีการต่อสัญญาว่าจ้างการบริหารช่วง (Management Contract) เมื่อหมดสัญญาจ้างบริษัท ดีบี เอจี ในการบริหารการเดินรถ แต่อาจเปลี่ยนเป็นสัญญาว่าจ้างบริษัท ดีบี เอจี เพื่อเป็นที่ปรึกษาโครงการแทนสัญญาบริหารโครงการ

(2) ค่าใช้จ่ายทั่วไปด้านการขายและการบริหาร ได้แก่ เงินเดือนพนักงานและค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด

(3) ค่าใช้จ่ายเมื่อเริ่มดำเนินการ (Start up Expense) เป็นค่าใช้จ่ายในปีแรกที่เปิดให้บริการ 409 ล้านบาท เช่น ค่างานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (ERP) จำนวน 156 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษาในการปฏิบัติการและฝึกอบรมพนักงาน 85 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาสำหรับปฏิบัติงานและซ่อมบำรุง 60 ล้านบาท เป็นต้น

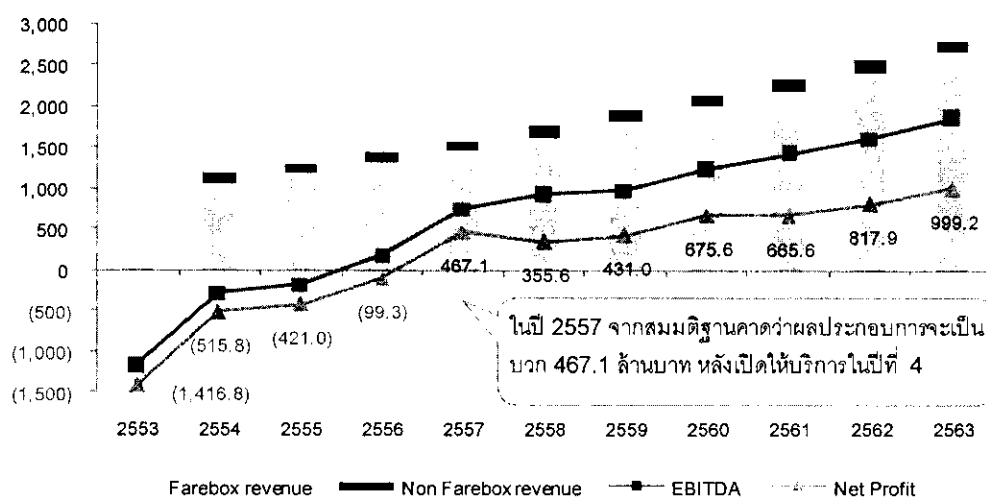
/1.4) ประมาณการ...

1.4) ประมาณการผลประกอบการ ในปี 2553-2556 บริษัทฯ จะมีผลขาดทุนสุทธิต่อเนื่องโดยมีแนวโน้มลดลง โดยในปี 2553 บริษัทฯ จะมีผลขาดทุนสุทธิ 1,416.80 ล้านบาท และลดลงเหลือ 99.30 ล้านบาทในปี 2556 และสามารถทำกำไรได้ในปี 2557 จำนวน 467.10 ล้านบาท (4 ปี ภายหลังการเปิดให้บริการ) เป็นต้นไป

หน่วย: ล้านบาท

ประมาณการ	2553	2554	2555	2556	2557
รายได้	131.90	1,183.20	1,303.50	1,437.30	1,586.10
รายจ่าย	1,314.30	1,464.50	1,480.00	1,252.10	834.50
ค่าเสื่อมราคา	234.50	234.50	244.50	284.50	284.50
กำไร (ขาดทุน)	(1,416.80)	(515.80)	(421.00)	(99.30)	467.10

หน่วย : ล้านบาท



ดังนั้น จึงทำให้คาดว่าแหล่งเงินทุนสำหรับค่าใช้จ่ายเมื่อเริ่มดำเนินการจะมาจากส่วนของผู้ถือหุ้น/ทุนประเดิม และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนเพื่อชดเชยการขาดทุนและเงินสดขาดมือในช่วง 4-5 ปีแรกของการดำเนินกิจการประมาณ 2,000 ล้านบาท

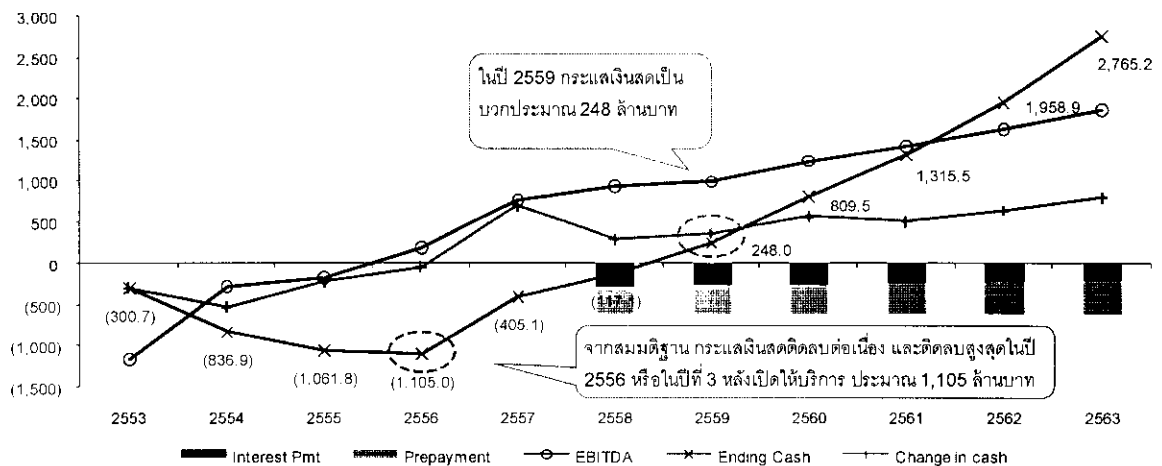
1.5) ภาระหนี้ของบริษัทฯ บริษัทฯ จะมีภาระหนี้ผูกพันกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นจำนวนเงิน 7,035 ล้านบาท (เกิดจากทรัพย์สินที่ถ่ายโอนมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย) ภาระหนี้ดังกล่าวจะแบ่งจ่ายคืนภายในเวลา 15 ปี ปีละ 633 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยประมาณร้อยละ 4.00 ต่อปี โดยคาดว่าจะเริ่มจ่ายคืนภาระหนี้ในปี 2558 หรือ 5 ปีหลังเปิดให้บริการ และในช่วงปี 2553-2557 หรือช่วง 5 ปีแรกของการให้บริการจะเป็นระยะเวลาปลอดหนี้ภาระดอกเบี้ยและเงินต้น ส่วนดอกเบี้ยจ่ายในช่วงปี 2558 ถึงปี 2572 จะมีมูลค่ารวมประมาณ 2,460 ล้านบาท รวมภาระเงินต้นและดอกเบี้ยทั้งสิ้น 9,495 ล้านบาท

1.6) ทรัพย์สิน ทรัพย์สินหลักของบริษัทฯ เป็นสินทรัพย์ถาวรในการเดินรถที่ถ่ายโอนมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีมูลค่ารวม 7,035 ล้านบาท ประกอบด้วย ขบวนรถไฟไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสาร ระบบเช็คอินและจัดการสัมภาระผู้โดยสาร ระบบระบายอากาศ เป็นต้น โดยคำนวณระยะเวลาดัดค่าเสื่อมราคา 15 ปี ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทฯ จะต้องดูแลรักษาสินทรัพย์ทั้งหมดให้อยู่ในสภาพดีและใช้งานได้

2) งบกระแสเงินสด

บริษัทฯ คาดว่าในช่วง 5 ปีแรกที่เปิดให้บริการ บริษัทฯ จะประสบภาวะขาดสภาพคล่องที่จำเป็นต้องใช้ในกิจการ โดยมีกระแสเงินสดติดลบต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2553 และติดลบสูงสุดที่ 1,105 ล้านบาท จนถึงปี 2556 หรือ 3 ปีหลังเปิดให้บริการ อย่างไรก็ตามกระแสเงินสดปลายงวดจะมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มเป็นบวกประมาณ 248 ล้านบาทในปี 2559 ดังนั้น บริษัทฯ จึงต้องการระดมทุนเพิ่ม เพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่องของบริษัทฯ

หน่วย : ล้านบาท



กล่าวโดยสรุปแล้ว ในช่วง 5 ปีแรกของการให้บริการ บริษัทฯ จะประสบภาวะขาดทุนจากการให้บริการ ทำให้สภาพคล่องของบริษัทฯ ลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากปัจจัย ดังนี้

(1) จำนวนผู้เข้าใช้บริการยังเติบโตไม่เต็มที่ในช่วงเริ่มเปิดให้บริการ แต่จะเริ่มเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต

(2) ค่าใช้จ่ายที่สูงในช่วง 4 ปีแรก เนื่องจากบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จะมีการจัดจ้าง บริษัท ดีบี เอจี เพื่อดำเนินงานเดินรถและซ่อมบำรุง อย่างไรก็ตามในปี 2557 คาดว่าสัญญาจัดจ้างจะหมดอายุและเปลี่ยนเป็นการว่าจ้างเป็นที่ปรึกษาโครงการ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

โดยที่ในปี 2553 ซึ่งเป็นปีแรกที่บริษัทฯ เปิดให้บริการ จำเป็นจะต้องมีค่าใช้จ่ายเมื่อเริ่มดำเนินการ (Start up Expense) ทำให้มีค่าใช้จ่ายในปีแรกจำนวน 409 ล้านบาท และบริษัทฯ คาดว่าจะมีผลประกอบการในปีแรก (ปี 2553) ขาดทุนสุทธิ 1,416.80 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดสภาพคล่อง และมีกระแสเงินสดติดลบอย่างต่อเนื่องจากปี 2553 ถึงปี 2558 และเมื่อได้ทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของตัวแปรต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาสภาพคล่อง พบว่า การเพิ่มสภาพคล่องโดยการเพิ่มทุนจดทะเบียนโดยหน่วยงานภาครัฐ ถือเป็นทางเลือกที่เหมาะสมและเป็นไปได้ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความต้องการเงินทุนจดทะเบียนเพิ่มเติม โดยการเพิ่มทุนจำนวน 2,000 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป บริษัทฯ จะมีความสามารถในการชำระหนี้และมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะใช้ดำเนินกิจการ

/3) โครงสร้าง...

3) โครงสร้างองค์กร อัตรากำลัง และโครงสร้างเงินเดือน

3.1) โครงสร้างองค์กรของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด แบ่งเป็น 3 ส่วน

หลักๆ คือ

(1) กลุ่มสายงานบริหาร อัตรากำลัง 46 คน ประกอบด้วย ฝ่ายการตลาด ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายความปลอดภัยและอาชีวอนามัย และงานควบคุมคุณภาพ

(2) กลุ่มสายงานอำนวยการและการเงิน อัตรากำลัง 53 คน ประกอบด้วย ฝ่ายบัญชีและการเงิน ฝ่ายบุคคล ฝ่ายทรัพย์สิน ฝ่ายจัดซื้อ และงานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT)

(3) กลุ่มสายงานปฏิบัติการ อัตรากำลัง 435 คน ประกอบด้วย 2 ฝ่าย กับ 1 แผนกย่อย คือ ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายวิศวกรรมและซ่อมบำรุง และแผนกวางแผนการ จัดตารางเดินรถ

(3.1) ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ อัตรากำลัง 205 คน แบ่งเป็น 3 แผนก คือ แผนกควบคุมการเดินรถ แผนกปฏิบัติการสถานีรถไฟฟ้า และแผนกเดินรถไฟฟ้า

(3.2) ฝ่ายวิศวกรรมและซ่อมบำรุง อัตรากำลัง 225 คน ประกอบด้วย 3 ส่วน กับ 1 ศูนย์ คือ

- ส่วนงานอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้าในโรงซ่อมบำรุง ได้แก่ แผนก Rolling Stock แผนกอุปกรณ์ซ่อมบำรุงและโรงซ่อมบำรุง เป็นต้น

- ส่วนงานอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบประตูชานชาลา ระบบสายพานลำเลียง ระบบเช็คอินและระบบซ่อมบำรุงอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

- ส่วนงานระบบอุปกรณ์โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ แผนกระบบรางและจ่ายไฟเหนือราง แผนกระบบจ่ายกำลังไฟฟ้า แผนกระบบโครงสร้างและควบคุมโครงการ เป็นต้น

- ศูนย์วิศวกรรมซ่อมบำรุง ทำหน้าที่กระจายงานซ่อมบำรุงให้แก่แผนกในการดำเนินการซ่อมบำรุง

(3.3) แผนกวางแผนการ จัดตารางเดินรถ อัตรากำลัง 2 คน

3.2) อัตรากำลังรวมทั้งสิ้นของบริษัทฯ จำนวน 534 คน ปัจจุบันสถาบันบริหารจัดการธุรกิจศศินทร์ได้ดำเนินการคัดเลือกในระดับพนักงานเข้าทำงานแล้ว จำนวน 432 คน อยู่ในขั้นตอนการบรรจุเข้าทำงาน 26 คน และอยู่ระหว่างการสรรหาอีก 40 คน รวมเป็นจำนวน 498 คน ส่วนที่เหลืออีก 36 คน จะเป็นระดับผู้บริหารและผู้จัดการ ซึ่งจะมีการสรรหาต่อไป ทั้งนี้โครงสร้างอัตรากำลังแบ่งเป็น 12 ระดับ (Job Grade) โดยพนักงานระดับ 3 และ 4 จะมีจำนวนมากที่สุด 287 คน คิดเป็นร้อยละ 53.74 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด การจำแนกระดับตามตำแหน่งงานทั้ง 12 ระดับ ประกอบด้วย

/ระดับ...

ระดับ	ตำแหน่งสายงาน	จำนวน (คน)	ระดับ	ตำแหน่งสายงาน	จำนวน (คน)
ระดับ 1	ช่างฝีมือ	27	ระดับ 6-7	ผู้จัดการแผนก	40
ระดับ 2	เจ้าหน้าที่ขายตั๋วโดยสาร/ช่างเทคนิค	121	ระดับ 8-9	ผู้จัดการฝ่าย	11
ระดับ 3	ช่างเทคนิคอาวุโส พนักงานขับรถ พนักงานประจำสถานีและพนักงาน บริการลูกค้า	113	ระดับ 10	ผู้อำนวยการฝ่าย	3
ระดับ 4	พนักงานในกลุ่มงานสำนักงานและ วิศวกรรม	175	ระดับ 11-12	ผู้บริหารระดับสูง ได้แก่ CEO* CFAO (Chief of Financial and Administration officer) COO (Chief of Operation Officer) และ Asst.COO เป็นต้น	4 + (1)
ระดับ 5	วิศวกรอาวุโส	39			

หมายเหตุ : CEO (Chief Executive Officer) มาจากการสรรหา จึงอยู่นอกระดับตำแหน่ง (Job Grade)

3.3) คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ผู้แทนจากคณะกรรมการ

รถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 5 คน (รวมตำแหน่งประธานกรรมการ) ผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม 1 คน
ผู้แทน จากกระทรวงการคลัง 1 คน ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 คน และกรรมการผู้จัดการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
เป็นกรรมการและเลขานุการ รวมทั้งสิ้น 11 คน

3.4) โครงสร้างเงินเดือน

เนื่องจากการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link (บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) มุ่งที่จะเป็นองค์กรสมรรถภาพสูง (High Performance Organization) เพื่อให้บริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพและมีความเชื่อถือได้ โดยรักษามาตรฐานประสิทธิภาพของระบบการเดินรถไฟให้ได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99.50 และสามารถแข่งขันได้กับบริษัทอื่นที่ดำเนินกิจการประเภทเดียวกัน เช่น บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTSC) บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (BMCL) เป็นต้น บริษัทฯ จึงคาดว่าจะการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานจึงควรอยู่ในระดับที่สามารถดึงดูดบุคลากรที่มีประสบการณ์และความสามารถโดยเฉพาะงานซ่อมบำรุงและงานปฏิบัติการเดินรถไฟทำงานกับบริษัทได้อย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดอัตราเงินเดือนเริ่มต้นอยู่ในระดับสูงใจสำหรับสรรหาพนักงานใหม่ที่มีศักยภาพและมีความสัมพันธ์กับค่างานในแต่ละระดับ/ตำแหน่ง ทั้งนี้ โครงสร้างอัตราเงินเดือนของบริษัทฯ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจจะอิงอัตราเงินเดือนของรัฐวิสาหกิจและตลาดแรงงานในกลุ่มบริษัทที่ดำเนินกิจการประเภทเดียวกันและให้ความสำคัญกับกลุ่มสายวิศวกรรมและช่างเทคนิคอาวุโสที่มีประสบการณ์

ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอว่า การพิจารณาอัตราค่าตอบแทนและสวัสดิการของพนักงานบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ควรมีความยืดหยุ่นและคล่องตัว โดยคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถดำเนินการปรับปรุงเกี่ยวกับสภาพการจ้างที่เกี่ยวข้องกับการเงินในการกำหนดอัตราค่าจ้างค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ ของพนักงานได้เอง โดยไม่ต้องส่งเรื่องให้คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์พิจารณาตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 มาตรา 13(2) ที่กำหนดให้คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มีอำนาจหน้าที่เสนอคณะรัฐมนตรีกำหนดขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินสำหรับรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งที่รัฐวิสาหกิจนั้นอาจดำเนินการเองได้ ซึ่งจะทำให้การประเมินผล

/การปฏิบัติงาน...

การปฏิบัติงานสามารถดำเนินการโดยใช้มาตรฐานสากลที่เป็นระดับสูง ในขณะที่เดียวกันบริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและพนักงานได้รับค่าตอบแทนและสวัสดิการที่แข่งขันได้กับบริษัทอื่นที่ดำเนินธุรกิจประเภทเดียวกันในตลาดแรงงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้ง “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด” ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 39(8)

2) อนุมัติเงินทุนสำหรับจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link จำนวน 2,000 ล้านบาท (สองพันล้านบาทถ้วน) เพื่อเป็นเงินทุนจดทะเบียนเพิ่มเติม โดยขอรับการสนับสนุนจากเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี หรือหากไม่สามารถจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้ ให้กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อให้เป็นเงินทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของบริษัทให้เพียงพอต่อการดำเนินงานในช่วงที่ผลประกอบการของบริษัทฯ ยังประสบภาวะขาดทุน

3) อนุมัติในหลักการให้คณะกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด สามารถดำเนินการในขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินในเรื่องของค่าจ้าง (เงินเดือน) ค่าตอบแทน และสวัสดิการของพนักงานได้เอง โดยไม่ต้องส่งเรื่องให้คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์พิจารณา ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ.2543 มาตรา 13(2) ที่กำหนดให้คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มีอำนาจหน้าที่เสนอคณะรัฐมนตรีกำหนดขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินสำหรับรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งที่รัฐวิสาหกิจนั้นอาจดำเนินการเองได้ เพื่อให้การดำเนินกิจการให้บริการโครงการ Airport Rail Link ของบริษัท มีความคล่องตัว สามารถสะท้อนถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานโดยตรง เพื่อผลักดันให้บุคลากรของบริษัทมีการสั่งสมประสบการณ์และความเชี่ยวชาญเพื่อรองรับการพัฒนาองค์กรไปสู่การเป็นองค์กรสมรรถภาพสูง (High Performance Organization) ต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

3. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และอนุมัติเงินทุนสำหรับชำระค่าหุ้นในการจัดตั้งบริษัทฯ เพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link จำนวน 2,000 ล้านบาท โดยใช้เงินงบประมาณจากรัฐบาล เนื่องจากเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 และวันที่ 20 กรกฎาคม 2553 ที่เห็นชอบแนวทางการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย 3 หน่วยธุรกิจภายใน และ 1 บริษัทลูกให้บริการโครงการ Airport Rail Link รวมทั้งมอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อให้บริการโครงการ Airport Rail Link โดยเร็ว ประกอบกับโครงการ Airport Rail Link เป็นบริการสาธารณะที่สนับสนุนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

/ของประเทศ...

ของประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาลในระยะเริ่มต้นของการให้บริการ และปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 สำหรับประเด็น การขออนุมัติในหลักการตามข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ให้คณะกรรมการบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด สามารถดำเนินการในขอบเขตสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินในเรื่องของค่าจ้าง (เงินเดือน) ค่าตอบแทน และสวัสดิการของพนักงานได้เองตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 มาตรา 13(2) ที่กำหนดให้คณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์มีอำนาจหน้าที่เสนอคณะรัฐมนตรีกำหนดขอบเขต สภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินสำหรับรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่งที่รัฐวิสาหกิจนั้นอาจดำเนินการเองได้ นั้น โดยที่เรื่องดังกล่าวอยู่ในอำนาจการพิจารณาของกระทรวงแรงงาน เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการ จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด แล้ว กระทรวงคมนาคมจะได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

4. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือแจ้งสำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลัง เพื่อทราบและพิจารณาเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 3 และ 4

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

- 1) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้ง “บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด” ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39(8)
- 2) อนุมัติเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 2,000 ล้านบาท (สองพันล้านบาทถ้วน) โดยใช้เงินงบประมาณจากรัฐบาล หากสำนักงานงบประมาณ ไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ ก็ให้กระทรวงการคลังร่วมกับการรถไฟ แห่งประเทศไทยเป็นผู้พิจารณาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน ที่เหมาะสม ตลอดจนให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงินและให้สำนักงานงบประมาณตั้งงบประมาณ เพื่อชำระค่าธรรมเนียมการกู้เงิน ดอกเบี้ย และเงินต้นสำหรับการกู้เงินดังกล่าวต่อไป

ขอแสดงความนับถือ


(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2008

โทรสาร 0 2215 2585