

สจด. 1/49

2511พ54

16-706

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส493 ส.3กส๑๑

รับที่ : 61802/54 ✓

วันที่ : 25 ก.พ. 54 เวลา : 15:39



ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๓๕

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔

เรื่อง รายงานผลความคืบหน้าการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๓ เรื่องขออนุมัติ
จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัดและอนุมัติเงินทุนจดทะเบียนในการจัดตั้งบริษัทลูก เพื่อให้บริการ
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยาน
ในเมือง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และขอรับจัดสรรเงินกู้จำนวน ๑,๘๖๐ ล้านบาท เพื่อมาใช้เป็น
ทุนหมุนเวียนบริหารงานภายในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๒๓๓๕๒ ลงวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๓

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ ๑/๒๕๐/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๔
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุดที่ คค ๐๒๐๘/๑๔๔๕ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุดที่ คค ๐๒๐๘/๑๔๔๖ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุดที่ คค ๐๒๐๘/๑๔๔๗ ลงวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔
๕. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

๑. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๓ ดังนี้

๑.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตาม
พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ (๘) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๒ ในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด นั้น
ให้ดำเนินการตามความเห็นของสำนักงบประมาณ ที่เห็นควรนำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๒
ที่กัณฑ์เบิกเหลื่อมปี ในรายการเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถ จำนวน ๑๔๐ ล้านบาท
ไปใช้จ่ายเป็นทุนจดทะเบียนบริษัทในเบื้องต้นก่อน

๑.๓ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับความเห็นของสำนักงบประมาณที่ให้พิจารณาทบทวนผล
การศึกษาเกี่ยวกับเรื่องข้างต้นโดยเร่งด่วน เพื่อให้ครอบคลุมทุกประเด็นและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอีกครั้ง

/รวมทั้ง ...

รวมทั้งข้อสังเกตอีก ๒ ข้อ ของสำนักงานงบประมาณและความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่อ้างถึง ๑

๒. เรื่องที่เสนอ

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปได้ คือ

๒.๑ ผลการดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑

๒.๑.๑ ความคืบหน้าในการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

(๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการจดทะเบียนแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ เลขที่ บค ๐๑๐๔๕๕๓๐๒๔๗๕๕ ในส่วนของเงินทุนจดทะเบียน จากเดิม ๑ ล้านบาท เป็น ๑๔๐ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรีในข้อ ๑ เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๓

(๒) การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ในการยื่นจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดังนี้

(๒.๑) ยื่นขอเลขที่บ้านของสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เพื่อนำไปจดทะเบียนเป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่

(๒.๒) พิจารณากำหนดวันประชุมตั้งบริษัทและจัดส่งหนังสือนัดประชุม จัดตั้งบริษัทให้แก่ผู้จองซื้อหุ้น (รฟท.) นายทะเบียน และกรรมการบริษัทฯ

(๒.๓) ยื่นจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท

๒.๑.๒ การดำเนินการตามความเห็นของสำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๑) ประมาณการรายได้ และรายจ่ายปี ๒๕๕๔ โดยใช้สมมติฐานจากผู้โดยสาร ที่ใช้บริการและรายจ่ายที่เกิดขึ้นจริง (สิงหาคม – ธันวาคม ๒๕๕๓) โดยคาดว่าจะมีรายได้เดือนละ ๓๘.๖๗๐ ล้านบาท รายจ่ายเดือนละ ๗๗.๖๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียดคือ

รายการ	รายได้ (บาท/เดือน) (ล้านบาท)	รายจ่าย (บาท/เดือน) (ล้านบาท)	สมมติฐานการคำนวณ
รายได้จากการให้บริการ	๓๘.๖๗๐		
(๑) รายได้จาก City Line	๓๕.๕๒๐		ราคาค่าโดยสารถัวเฉลี่ย ๓๒ บาท สำหรับผู้โดยสาร ๓๗,๐๐๐ คน/วัน
(๒) รายได้จาก Express Line	๓.๑๕๐		ราคาค่าโดยสารถัวเฉลี่ย ๑๕๐ บาท สำหรับผู้โดยสาร ๗๐๐ คน/วัน
รายจ่าย		๗๗.๖๐๐	

//(๒) ประมาณการ...

(๒) ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร เป็นการประมวลสถิติการให้บริการเชิงพาณิชย์ทั้งในช่วงที่ยังไม่ให้บริการเต็มรูปแบบ (กันยายน - ธันวาคม ๒๕๕๓) และ ในช่วงที่ให้บริการเต็มรูปแบบแล้ว (ตั้งแต่วันที่ ๔ - ๘ ม.ค. ๒๕๕๔) เป็นพื้นฐานในการคำนวณ โดยคาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารในปี ๒๕๕๔ จำนวน ๔๔,๔๒๐ คน/วัน แบ่งเป็น ผู้โดยสาร City Line จำนวน ๔๒,๐๐๐ คน/วัน และ Express Line ๒,๒๐๐ คน/วัน โดยคาดว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี ๒๕๖๔ คาดว่าจะมีผู้โดยสารรวม ๑๓๑,๘๐๐ คน/วัน แบ่งเป็น ผู้โดยสาร City Line จำนวน ๑๒๑,๙๐๖ คน/วัน และ Express Line ๙,๘๙๔ คน/วัน

(๓) โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และตั๋วโดยสาร ตั้งแต่วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๕๔ ได้กำหนดค่าโดยสาร Express Line ราคา ๑๕๐ บาท/คน/เที่ยว และค่าโดยสาร City Line ราคาเริ่มต้น ๑๕ บาท โดยคิดค่าโดยสารเพิ่มขึ้นสถานีละ ๕ บาท (อัตราค่าโดยสารสูงสุด ๔๕ บาท) สำหรับตั๋วโดยสาร มีการให้บริการ ๒ ประเภท คือ ประเภทเติมเงิน (Smart Pass) และเหรียญโดยสาร (Token) และจัดจำหน่ายด้วยระบบขายตั๋วอัตโนมัติ

(๔) การสำรวจความพึงพอใจ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ระหว่างวันที่ ๖ - ๑๕ ธันวาคม ๒๕๕๓ จำนวน ๕๐๐ ชุด โดยได้รับทราบปัญหาต่างๆ และได้เริ่มดำเนินการเพื่อแก้ไขแล้ว

(๕) การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐาน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เร่งดำเนินการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ แล้ว

(๖) แนวทางการควบคุมค่าใช้จ่ายในระยะยาว

(๖.๑) ด้านบุคลากร มีแนวทางที่จะควบคุมค่าใช้จ่ายในส่วนของ

(๖.๑.๑) ค่าล่วงเวลา ซึ่งในระยะยาวเมื่อมีพนักงานครบตามอัตรา (๕๓๔ อัตรา) และมีความชำนาญแล้ว จะมีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้น้อยลง

(๖.๑.๒) ค่ากะ โดยจะควบคุมการทำงานเป็นกะเฉพาะกลุ่มงานปฏิบัติการและซ่อมบำรุงที่ต้องทำงานสัมพันธ์กับการเดินรถ ส่วนกลุ่มงานที่สามารถปฏิบัติงานในระหว่างเวลาทำการจะพิจารณาปรับลดตามความเหมาะสม

(๖.๑.๓) สวัสดิการ และค่ารักษาพยาบาลของพนักงาน จะควบคุมโดยการซื้อประกันสุขภาพและประกันภัยอุบัติเหตุกลุ่ม ในวงเงินตั้งแต่ ๑๑,๗๘๐ - ๒๘,๓๕๐ บาท/คน/ปี รวมเป็นเงินประมาณ ๗ ล้านบาท/ปี โดยมีทุนประกัน ๑.๑ - ๓.๕ ล้านบาท/คน ทั้งนี้ สำหรับค่ารักษาพยาบาลของครอบครัว (ตามมาตราฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ) หากสามารถดำเนินการซื้อประกันสุขภาพกลุ่มเช่นเดียวกับพนักงาน ก็จะสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้เช่นเดียวกัน

(๖.๑.๔) การฝึกอบรม จะควบคุมโดยการจัดฝึกอบรมภายในองค์กร ฝึกอบรมภายนอกที่สามารถถ่ายทอดความรู้ได้ รวมทั้งจะดำเนินการจัดการความรู้ (Knowledge Management) ที่จะสามารถบริหารจัดการความรู้ให้คงอยู่ในองค์กร และถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น ควบคู่ไปกับการอบรม โดยวิทยากรจากภายนอก

/(๖.๒) ด้านซ่อมบำรุง...

(๖.๒) ด้านซ่อมบำรุง จะดำเนินการ ดังนี้

(๖.๒.๑) จ้างบริษัทเอกชนที่มีความชำนาญ (Outsource)

มาดำเนินการงานซ่อมบำรุง

(๖.๒.๒) เปรียบเทียบราคาไฟฟ้าและค่าน้ำเย็นสำหรับระบบปรับอากาศ กับบริษัทผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (DCAP) เพื่อให้ส่วนลดค่าไฟฟ้าจากการใช้งานระยะยาว

(๖.๒.๓) นำระบบประหยัดพลังงานมาใช้ภายในสถานียึดไฟฟ้าและสำนักงาน

(๖.๒.๔) ซื้ออะไหล่โดยตรงจากผู้ผลิต โดยไม่ต้องผ่านบริษัท Siemens

(๖.๒.๕) นำระบบการบำรุงรักษาเชิงคาดการณ์ตามสภาพจริง (Condition-based maintenance: CBM) มาใช้กับอุปกรณ์ที่มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงสูง เนื่องจากสามารถคาดการณ์ความรุนแรงและสาเหตุหลักของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ล่วงหน้า

(๗) แผนธุรกิจด้านการตลาด แบ่งเป็น

(๗.๑) พัฒนาระบบบัตรโดยสาร ให้ทันสมัยอย่างต่อเนื่องและตรงกับความต้องการของผู้โดยสารทุกกลุ่ม โดยการจัดประเภทตั๋วโดยสารและการส่งเสริมการขาย ให้ตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าต่างๆ (เช่น บัตรประเภทรายเดือน ประเภทไป-กลับ บัตรโดยสารสำหรับกลุ่มธุรกิจท่องเที่ยว และสำหรับองค์กร) การพัฒนาบัตรโดยสารให้สามารถใช้ร่วมกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลได้ และการรับผลิตบัตรโดยสารที่ออกแบบเฉพาะองค์กร เป็นต้น

(๗.๒) เพิ่มพันธมิตรกับผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจต่างๆ โดยมีกลุ่มธุรกิจเป้าหมาย คือ กลุ่มผู้ประกอบการบริษัททัวร์ กลุ่มบริษัทจัดงาน กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจโรงแรม และกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจสายการบิน เป็นต้น

(๗.๓) กำหนดราคาตั๋วโดยสารให้ตรงกับชนิดของผู้โดยสาร โดยอาศัยแนวทางด้านการตลาด (Promotion) เป็นกลไกในการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม

(๗.๔) พัฒนาและเพิ่มช่องทางการจำหน่ายบัตร เช่น ร้านสะดวกซื้อ ท่าอากาศยาน ห้างสรรพสินค้า เคาน์เตอร์สายการบิน ตัวแทนจำหน่ายห้องพักโรงแรม ร้านค้า Online ต่างๆ เป็นต้น

(๗.๕) ให้ข่าวสาร ข้อมูลการให้บริการ กิจกรรมส่งเสริมการขาย และสาระเชิงบวก อย่างต่อเนื่อง ผ่านสื่อภายในองค์กรชนิดต่างๆ (จอ LCD Newsletter Website และสื่อสิ่งพิมพ์ชนิดต่างๆ) สื่อของพันธมิตรทางธุรกิจ เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สายการบินต่างๆ สมาคมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ทั้งภายในและต่างประเทศ และสื่ออื่นๆ (ข้อความทางโทรศัพท์ โรงภาพยนตร์ และสื่อโฆษณากลางแจ้ง)

/ (๗.๖) สำรวจ...

(๗.๖) สำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารเป็นประจำอย่างต่อเนื่อง ผ่านช่องทางต่างๆ เช่น แบบสอบถาม กลุ่มสมาชิกผู้ให้บริการ (ARL Club) และ เครือข่ายสังคมออนไลน์ (Facebook Twitter เป็นต้น)

(๗.๗) ผลิตภาพยนตร์โฆษณาผ่านสื่อโทรทัศน์

(๗.๘) จัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย ในทุกเทศกาล

(๗.๙) จัดกิจกรรมคืนกำไรให้แก่ผู้โดยสาร เพื่อสร้างความซื่อสัตย์
ต่อบริการ (Brand Loyalty)

(๗.๑๐) ให้บริการพิเศษ Privilege Lounge ณ สถานีมีกะสันให้แก่
ผู้โดยสาร Express Line เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดในการใช้บริการ

(๘) แผนธุรกิจด้านการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในสถานีมีกะสันและ
สุวรรณภูมิ

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ออกประกาศเชิญชวนเสนอโครงการใช้ประโยชน์พื้นที่เช่าเชิงพาณิชย์และพื้นที่โฆษณาของโครงการฯ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการประกวดราคาเพื่อหาผู้ประกอบการ คาดว่าจะมีรายได้ ประมาณ ๒๒๐ ล้านบาท ตลอดระยะเวลา ๑๐ ปี นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่ที่อยู่นอกเหนือการประกาศเชิญชวน ข้างต้น ซึ่งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จะเป็นผู้ดำเนินการเอง เช่น การให้เช่าพื้นที่สำหรับการจัดกิจกรรม ส่งเสริมการขายของสินค้าทั่วไป การถ่ายทำภาพยนตร์และภาพยนตร์โฆษณา กิจกรรมพิเศษภายในขบวนรถ และ บริเวณด้านนอกสถานี ค่าเช่าพื้นที่ วางตู้ ATM การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และการจัดประโยชน์อื่นๆ เป็นต้น รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๒.๓ เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๒.๓.๑ แนวทางการบริหารจัดการหนี้ (การแปลงหนี้สินเป็นทุน)

ตามแผนการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ในปี ๒๕๕๖ มีความจำเป็นต้องจัดหาไฟฟ้าสำหรับให้บริการ City Line เพิ่มเติมอีก ๕ ขบวน ขบวนละ ๔ ตู้ เพื่อให้เพียงพอต่อการให้บริการประชาชนในช่วงเวลาเร่งด่วน และรองรับปริมาณผู้โดยสารในอนาคต และใช้สำหรับสำรองหมุนเวียนการซ่อมบำรุงหนัก เมื่อรถไฟฟ้ามียอายุการใช้งานครบ ๑,๐๐๐,๐๐๐ กิโลเมตร โดยใช้เงิน ประมาณ ๓,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มีภาระหนี้สินเพิ่มมากขึ้นจนส่งผลกระทบต่อเงินปันผลของบริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนเท่ากับ ๑:๗๒ ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่สูงมากตามไปด้วย นอกจากนี้ การจัดซื้อดังกล่าว ยังส่งผลให้กระแสเงินสดที่ใช้หมุนเวียนในบริษัทฯ ลดลงอย่างมาก ดังนั้น จำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานและเสริมสภาพคล่องของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงขออนุมัติกู้เงิน จำนวน ๑,๘๖๐ ล้านบาท มาใช้จ่ายภายในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เสมือนเป็นการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามข้อสังเกตเพิ่มเติมของสำนักงานประมาณ ในข้อ ๑ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

/ได้พิจารณา...

ได้พิจารณาแนวทางการบริหารจัดการหนี้ที่เกิดขึ้นเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และไม่เป็นการระดมทุนทางการเงิน
แห่งประเทศไทย ด้วยวิธีการแปลงหนี้สินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยโอนให้เป็นทุนของบริษัทฯ โดยมี
รายละเอียด คือ

(๑) ขอรับการสนับสนุนจากกระทรวงการคลัง เพิ่มเติม จำนวน ๑,๘๖๐ ล้านบาท
(รวมกับเงินที่คณะรัฐมนตรี ให้ความเห็นชอบแล้ว ในข้อ ๑ จำนวน ๑๔๐ ล้านบาท รวมเป็นเงินสนับสนุน
ทั้งหมด ๒,๐๐๐ ล้านบาท) เพื่อใช้เป็นเงินทุนในการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยบริษัท
รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีแผนการจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมดังกล่าวซึ่งจะทำให้ระยะเวลาระหว่างขบวนในการเดินรถ
(Headway) ลดลงจากปัจจุบัน ๑๕ นาที เหลือประมาณ ๗ นาที โดยมีรายละเอียดในการชำระเงิน ดังนี้

(๑.๑) ชำระเงินมัดจำ ร้อยละ ๑๐ ในปี ๒๕๕๔ จำนวน ๓๐๐ ล้านบาท

(๑.๒) ชำระส่วนที่เหลือเมื่อได้รับมอบรถไฟในปี ๒๕๕๖ (ใช้เวลาการผลิต
๒ ปี) จำนวน ๒,๗๐๐ ล้านบาท

(๑.๓) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด คาดว่าแหล่งเงินทุนในการจัดซื้อรถไฟ
เพิ่มเติม คือ เงินกู้จากสถาบันการเงิน จำนวน ๓,๐๐๐ ล้านบาท โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จะแบ่งชำระ ๑๕ ปี
ปีละ ๒๐๐ ล้านบาท เริ่มชำระเมื่อรายได้ก่อนภาษี ดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) เพียงพอในปี ๒๕๕๔

๒.๓.๒ พิจารณาในหลักการแปลงหนี้สินที่มีอยู่กับการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นทุน
ของบริษัทฯ โดยมีแผนที่จะแปลงหนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๗,๐๓๕ ล้านบาท เป็นทุนจำนวน
ประมาณ ๒,๕๓๕ - ๔,๑๖๐ ล้านบาท ตามแผนในการปรับสัดส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
ให้อยู่ในระดับใกล้เคียงกับกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกัน ที่ประมาณ ๑.๘ - ๓.๕ เท่า

๓. ความเห็นของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ตามที่การรถไฟ
แห่งประเทศไทยเสนอ ทั้งนี้ ในส่วนของการปรับปรุงการให้บริการ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟ
แห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

๓.๑ ดำเนินการเพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้โดยสาร Check In สัมภาระ และ ดำเนินการ
ประชาสัมพันธ์และแนะนำอย่างเต็มที่ รวมทั้งให้มีภាយนต์แนะนำบนอากาศยาน และทางสารคดีโทรทัศน์

๓.๒ จัดระบบขนส่งสาธารณะให้มีความสะดวกสูงสุด รวมทั้งปรับปรุงทางเข้าออกสถานี
รับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (CAT) ทั้งจากถนนจตุรทิศ และถนนรัชดาภิเษก ทั้งนี้ กรณีการก่อสร้างเป็น
ทางยกระดับเข้าสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Ramp) จะต้องสามารถรองรับรถโดยสารขนาดใหญ่ได้

๓.๓ เปรียบพิจารณาเพิ่มเติมได้เลื่อนชั้นลง ณ สถานีพญาไท ราชปรารภ และ รามคำแหง

/พิจารณาเพิ่ม...

๓.๔ พิจารณาเพิ่มและปรับปรุงป้ายบอกทางเข้าสถานีทุกแห่ง โดยให้ประสานขอความร่วมมือจากกรมทางหลวง

๓.๕ เร่งดำเนินการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (CAT) กับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการตรวจแบบและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้อนุมัติ ให้ใช้พื้นที่แล้ว) โดยเร็ว

๓.๖ พิจารณาแนวทางการบริหารทรัพย์สินเชิงพาณิชย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้ สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ ควรมีบริการที่เป็นมาตรฐาน เพื่อให้บริการในแต่ละสถานี มีลักษณะคล้ายกัน

๔. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมได้ส่งเรื่องให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณ และกระทรวงการคลัง พิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ - ๔

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๔.๑ รับทราบความคืบหน้าการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด การดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

๔.๒ ให้ความเห็นชอบ และพิจารณาจัดสรรเงินกู้จำนวน ๑,๘๖๐ ล้านบาท ให้แก่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อมาใช้เป็นทุนหมุนเวียนบริหารงานภายในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยให้กระทรวงการคลังพิจารณาแหล่งเงินกู้ วิธีการกู้เงิน และรับภาระดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน รวมถึงให้นำส่วนที่กระทรวงการคลัง รับภาระบันทึกเป็นทุนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เสมือนเป็นการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

๔.๓ พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ การแปลงหนี้สินที่มีอยู่กับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ให้เป็นทุนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามข้อ ๒.๓.๒

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์มย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๓๑๓ โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๐๘๑

walayup@mots.go.th