

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0907/ 15365



สวค. 2/167
วันที่ 2 ก.ย. 2554
เวลา 10.30 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส2531
รับที่ : 67285/54
วันที่ : 12 ก.ย. 54 เวลา : 9:49

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

9 กันยายน 2554

เรื่อง ขออนุมัติการกู้เงินให้ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนสำหรับโครงการ Airport Rail Link

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง 1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/23352 ลงวันที่ 15 ธันวาคม 2553
2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/8786 ลงวันที่ 12 เมษายน 2554

1. เรื่องเดิม

ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดตั้ง บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (8) และให้นางบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กั้นไว้เบิกเหลือในปีในรายการเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทเดินรถ จำนวน 140 ล้านบาท ไปใช้จ่ายเป็นทุนจดทะเบียนตั้งบริษัทในเบื้องต้นก่อน และตามหนังสือที่อ้างถึง 2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 เห็นชอบการจัดสรรเงินกู้ จำนวน 1,860 ล้านบาท ให้แก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. เพื่อมาใช้เป็นทุนหมุนเวียน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินการโครงการ Airport Rail Link โดยให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงินแทน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ทั้งนี้ ให้รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังเข้าไปร่วมถือหุ้นใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามภาระการชดเชยที่สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการกู้เงินในแต่ละปีตามที่ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง นั้น

2.สาระสำคัญ

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า กระทรวงการคลังร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รฟท. บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) สำนักงานประมาณ (สปป.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หรือแนวทางการจัดสรรเงินกู้ 1,860 ล้านบาท ให้แก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 และได้นำเสนอต่อคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อขอบรรจุเงินกู้ดังกล่าวในแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปี 2555 โดยมีข้อสรุป ดังนี้

2.1 แผนการดำเนินงานของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.

กระทรวงการคลังได้ประสานกับ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ให้จัดทำแผนการดำเนินงาน รวมทั้งแผนงานด้านการเงินของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. โดย บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ได้ประมาณการการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร และการลงทุนเพิ่มเติมในส่วนของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) เพิ่มเติม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตามที่ได้ประมาณการไว้ โดยเฉพาะในส่วนของรถไฟฟ้าธรรมดา (City line) ที่ปัจจุบันมีจำนวนผู้โดยสารใกล้เคียงขีดความสามารถ (capacity) สูงสุดที่ระบบจะรองรับได้แล้ว ดังนั้น จึงจะต้องเร่งรัดแผนการลงทุนเพื่อจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมให้แล้วเสร็จภายในปี 2557 โดยจะต้องใช้ระยะเวลาในการจัดซื้อและผลิตขบวนรถไฟฟ้าอย่างน้อย 2 ปี จึงมีความจำเป็นจะต้องเริ่มกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างภายในปีงบประมาณ 2555

นอกจากนี้ ยังได้พิจารณาถึงผลกระทบจากนโยบายค่าโดยสารอัตราเดียวของรัฐบาล (นโยบาย 20 บาท ตลอดสาย) จึงได้จัดทำแผนการดำเนินงานและประมาณการด้านการเงิน แบ่งเป็น 2 กรณี คือ (1) กรณีฐาน (Base case): จัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง และ (2) กรณีที่รัฐบาลนำนโยบายค่าโดยสารอัตราเดียวมาใช้: จัดเก็บค่าโดยสารในอัตรา 20 บาท ตลอดสาย

2.1.1 กรณีฐาน (Base Case): จัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง มีสมมติฐานการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยร้อยละ 10 ต่อปี และ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จะต้องมีการลงทุนจัดซื้อ Rolling Stock ในปี 2555 เพื่อให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการได้ในปี 2557 นอกจากนี้ ยังมีแผนการแปลงหนี้เป็นทุน ซึ่ง รฟท. เป็นเจ้าหนี้ จำนวน 3,500 ล้านบาท ในปี 2555 จากผลการวิเคราะห์ภายใต้สมมติฐานดังกล่าวพบว่า บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จะเริ่มมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) เป็นบวกในปี 2559 อย่างไรก็ดี บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. มีภาระในการชำระหนี้กู้ยืมจากสถาบันการเงินสำหรับการลงทุนจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมในระหว่างปี 2560 - 2574 ประมาณปีละ 200 ล้านบาท ดังนั้น จึงคาดว่า บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จะสามารถชำระหนี้เงินกู้ยืมจาก รฟท./กระทรวงการคลังได้ ในปี 2565 โดยจะทยอยชำระคืนเงินกู้ให้แล้วเสร็จได้ภายในปี 2569 โดยชำระปีละ 400 ล้านบาท โดย บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. มีความต้องการใช้เงินทุนหมุนเวียนในช่วงปี 2555-2557 ทั้งสิ้น 1,860 ล้านบาท

หน่วย: ล้านบาท

ปีงบประมาณ	2555	2556	2557	รวม
เงินทุนหมุนเวียน	420	860	580	1,860

นอกจากนี้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ยังมีความต้องการกู้เงินเพื่อลงทุนในการจัดซื้อขบวนรถเพิ่มเติมในช่วงปี 2555 – 2557 วงเงินลงทุนรวม 3,000 ล้านบาท

หน่วย: ล้านบาท

ปีงบประมาณ	2555	2556	2557	รวม
วงเงินลงทุนในการจัดซื้อขบวนรถไฟฟ้า*	300	-	2,700	3,000

*หมายเหตุ โครงการดังกล่าวจะต้องได้รับการอนุมัติจาก สช. และคณะรัฐมนตรีเพื่อบรรจุเข้างบลงทุนรัฐวิสาหกิจและแผนบริหารหนี้สาธารณะต่อไป

2.1.2 กรณีที่รัฐบาลนโยบายนโยบายค่าโดยสารอัตราเดียวมาใช้ : จัดเก็บค่าโดยสารในอัตรา 20 บาท ตลอดสายเฉพาะ City Line พบว่า มีผลกระทบต่อการดำเนินงานต่อโครงการ Airport Rail Link ดังนี้

(1) ผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จากการดำเนินนโยบายค่าโดยสารอัตรา 20 ตลอดสาย ส่งผลให้กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และค่าเสื่อมราคา (EBITDA) ตีลบเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2555-2562 โดยคาดว่า EBITDA จะเริ่มเป็นบวกได้ในปี 2563 และเมื่อรวมภาระในการชำระเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสำหรับการลงทุนจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมในระหว่างปี 2560-2674 ประมาณปีละ 200 ล้านบาท จะส่งผลให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. มีปัญหาการขาดสภาพคล่องเพิ่มมากขึ้น จากในกรณีฐาน (Base Case) คือ 1,860 ล้านบาท โดยจะมีความต้องการเงินทุนหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจากเดิมอีก 2,983 ล้านบาท รวมเป็นวงเงินทุนหมุนเวียนที่ต้องการทั้งสิ้น 4,843 ล้านบาท โดยมีความต้องการเงินทุนหมุนเวียนในระหว่างปี 2555 ถึง 2560 ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท							
ปีงบประมาณ	2555	2556	2557	2558	2559	2560	รวม
เงินทุนหมุนเวียน	420	860	580	-	-	-	1,860
เงินทุนหมุนเวียน (เพิ่มเติม)	500	500	500	500	500	483	2,983
รวม	920	1,360	1,080	500	500	483	4,843

(2) ผลกระทบด้านคุณภาพการให้บริการ (Level of service) เนื่องจากระบบขบวนรถไฟฟ้าธรรมดา (City line) ที่มีอยู่ปัจจุบัน สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดได้ไม่เกิน 42,000 คนต่อวัน และปัจจุบัน (ปี 2554) จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าธรรมดา (City line) โดยเฉลี่ยอยู่ที่ 36,000 คนต่อวัน ดังนั้น หากมีการลดราคาค่าโดยสาร และมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นสูงเกินกว่าที่ระบบจะรองรับได้ก็จะส่งต่อคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ และมีข้อจำกัดในการขยายขีดความสามารถ โดยการลงทุนจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจะต้องใช้เวลาในการจัดซื้อและผลิตรถไฟฟ้าอย่างน้อย 2 ปี

2.2 แผนการหารายได้ในเชิงพาณิชย์

บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ได้เสนอแนวทางการหารายได้เชิงพาณิชย์จากอสังหาริมทรัพย์ 3 แนวทาง คือ 1) ให้เอกชนเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ 8 สถานี ระยะเวลาเช่า 10 ปี 2) ให้เอกชนเช่าพื้นที่โฆษณาบริเวณภายในและภายนอกอาคารสถานี มีกำหนดระยะเวลาให้เช่า 10 ปี และให้เช่าพื้นที่โฆษณาภายในขบวนรถไฟฟ้า 3) การจัดหารายได้ในรูปแบบอื่นๆ เช่น การให้เช่าพื้นที่เพื่อจัดงานต่างๆ โดยคาดว่า บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. มีรายได้เฉลี่ยประมาณปี 30.05 ล้านบาท

2.3 การจัดหาเงินกู้เพื่อเป็นทุนหมุนเวียน

กระทรวงการคลังได้กำหนดแนวทางและรูปแบบในการจัดหาเงินกู้ให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. และเงื่อนไขในการรับภาระดอกเบี้ยของรัฐบาลและการเข้าร่วมถือหุ้นของกระทรวงการคลังใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ดังนี้

2.3.1 แนวทางและรูปแบบในการจัดหาเงินกู้ให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.

1) ตามหนังสือที่อ้างถึง 2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 เห็นชอบให้จัดสรรเงินกู้จำนวน 1,860 ล้านบาท ให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. เพื่อมาใช้เป็นทุนหมุนเวียน โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินการโครงการ Airport Rail Link

2) กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วเห็นควรกำหนดให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศ โดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ และให้ รฟท. นำเงินกู้ดังกล่าวมาให้กู้ต่อแก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ซึ่งจะทำให้สามารถจัดหาเงินกู้ได้ โดยมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำกว่า และกระทรวงการคลังสามารถค้ำประกันเงินกู้ดังกล่าวให้แก่ รฟท. ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดในเรื่องวงเงินการค้ำประกัน โดย รฟท. สามารถกู้เงินและให้เงินกู้ต่อแก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ได้ โดยอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4) ซึ่งกำหนดว่า “รฟท. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการกิจการดังต่อไปนี้ได้ (4) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท”

2.3.2 เงื่อนไขในการรับภาระดอกเบี้ยของรัฐบาล และการเข้าร่วมถือหุ้นของกระทรวงการคลังใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.

1) ตามหนังสือที่อ้างถึง 2 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 ให้รัฐบาลโดยกระทรวงการคลังเข้าไปร่วมถือหุ้นใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามภาระการชดเชยที่สำนักงานประมาณจัดสรรเงินงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการกู้เงินในแต่ละปีตามที่ตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

2) กระทรวงการคลังได้พิจารณาแผนการดำเนินงานและแผนการเงินของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามกรณีฐาน (Base Case) พบว่า บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จะสามารถเริ่มชำระคืนเงินต้นให้แก่ รฟท. ได้ในปี 2565 ดังนั้น จึงเห็นควรให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการชำระดอกเบี้ยเงินกู้ แทน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ในระยะเวลา 10 ปีแรก (ตั้งแต่ปี 2555-2564) และให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. หายยชำระคืนเงินต้นจนครบกำหนดภายในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี (ตั้งแต่ปี 2565 - 2569) และให้กระทรวงการคลังเข้าร่วมถือหุ้นใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามภาระการชดเชยภาระดอกเบี้ย โดยกำหนดหลักการว่าทุกครั้งที่มีการสนับสนุนทางการเงินชดเชยภาระดอกเบี้ยแก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จะต้องมีการลงบัญชีในส่วน of กระทรวงการคลังในรูปของเงินเพิ่มทุนจากกระทรวงการคลัง

ผู้กู้	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
ผู้ค้ำประกัน	กระทรวงการคลัง
ผู้กู้ต่อ	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
วัตถุประสงค์	เพื่อให้กู้ต่อแก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนบริหารงาน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 12 เม.ย. 54
การชำระคืนเงินกู้	ระยะปลอดหนี้ 10 ปีแรก และชำระคืนเงินต้นในปีที่ 11 -15
การชำระหนี้	สำนักงานประมาณจัดสรรงบประมาณชำระดอกเบี้ยจ่ายในปีที่ 1-10 * บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. รับภาระในการชำระคืนเงินต้นเองในปีที่ 11- 15

*กค. เข้าร่วมถือหุ้นใน บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามภาระการชดเชยดอกเบี้ยจ่าย โดยถือเป็นเงินเพิ่มทุนจากรัฐบาล

3. ความเห็นเกี่ยวกับการปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจและการจัดการรายได้ในเชิงพาณิชย์

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า เพื่อให้การบริหารโครงการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาระการอุดหนุนของรัฐบาลในอนาคต เห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะได้พิจารณามอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม รฟท. และ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลัง ดังนี้

3.1 การปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ในส่วนของการเดินรถระบบรถไฟฟ้าด่วน (Express Line) ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนผู้ใช้บริการค่อนข้างน้อย ในขณะที่การเดินรถในระบบรถไฟฟ้าธรรมดา (City line) มีผู้ใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจนใกล้เต็มขีดความสามารถที่ระบบจะรองรับได้ ทำให้มีขบวนรถไม่เพียงพอในการให้บริการ เป็นข้อจำกัดด้านการให้บริการรวมถึงการหารายได้ของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ในอนาคต จึงเห็นควรให้ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. พิจารณาทบทวนปรับการเดินรถในส่วนของการเดินรถระบบรถไฟฟ้าด่วน (Express line) โดยนำขบวนรถไฟฟ้าด่วน (Express line) มาให้บริการในระบบไฟฟ้าธรรมดา (City line) เพิ่มขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่ได้มีการลงทุนไปแล้ว และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของระบบโดยรวม โดยจะสามารถลดระยะเวลาการปล่อยขบวนรถให้สั้นลง (ปัจจุบันขบวนรถ City line มีระยะเวลาการปล่อยรถทุก 15 นาที /ขบวนรถไฟฟ้าด่วน (Express Line) มีระยะเวลาการปล่อยรถทุก 30-40 นาที) และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนได้เพิ่มขึ้น

3.2 แผนการหารายได้ในเชิงพาณิชย์ (Non Farebox) กระทรวงการคลังเห็นว่า แผนการจัดการรายได้เชิงพาณิชย์ที่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. เสนอมาเฉลี่ยปีละ 30.05 ล้านบาท ดำเนินไปเมื่อเทียบกับศักยภาพของทรัพย์สินที่มีอยู่ จึงเห็นควรให้ รฟท. และ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ร่วมกันจัดทำแผนการหารายได้ในเชิงพาณิชย์ทั้งในพื้นที่สถานีและบริเวณรอบสถานี Airport Rail Link รวมถึงพื้นที่บริเวณสถานีมีกะสานี่ และ สถานีบางซื่อ เพื่อให้มีแนวทางในการพัฒนาที่ชัดเจน และสอดคล้องกับแผนการลงทุนของระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งนี้ เพื่อลดการอุดหนุนของรัฐบาลในอนาคต

4. ข้อเสนอเพื่อพิจารณา

กระทรวงการคลังพิจารณาแล้ว เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

4.1 เห็นชอบแนวทางและรูปแบบในการจัดหาเงินกู้เพื่อทุนหมุนเวียน โดยให้ รฟท. เป็นผู้กู้เงินจากแหล่งเงินกู้ในประเทศ วงเงิน 1,860 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ และให้ รฟท. นำเงินกู้อย่างเต็มที่ไปให้กู้ต่อแก่ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ตามนัยข้อ 2.3.1

4.2 อนุมัติให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ให้แก่ รฟท. วงเงิน 1,860 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไขและรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงินตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

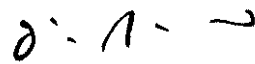
4.3 เห็นชอบเงื่อนไขการรับประกันดอกเบี้ยของรัฐบาลและการเข้าร่วมถือหุ้นของกระทรวงการคลัง ตามนัยข้อ 2.3.2

4.4 รับทราบความเห็นของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับการปรับแนวทางการดำเนินธุรกิจ (Business model) และแผนการจัดการรายได้ในเชิงพาณิชย์ของ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ตามข้อ 3 และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ กระทรวงคมนาคม รฟท. และ บจ. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. ดำเนินการต่อไป

4.5 รับทราบผลกระทบจากการดำเนินนโยบายค่าโดยสารอัตราเดียว (20 บาท ตลอดสาย) ของ
รัฐบาลตามข้อ 2.1.2

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จะขอขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายธีระชัย ภูวนาถนรานุบาล)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
สำนักบริหารการระดมทุนโครงการลงทุนภาครัฐ
โทร. 0 2265 8050 ต่อ 5709
โทรสาร 0 2273 9058