



กวก. 120

14 ส.ค. 63

14. 46 น

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รหัสเรื่อง : ศ35098

วันที่ : 158784/63

วันที่ : 14 ส.ค. 63

เวลา : 14:25

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๒๕๐

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๔๘๔๒๒ ลงวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙  
๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๑๒๔๖ ลงวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๑  
๓. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๕/๒๗๙๔๙ ลงวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี

๒. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ รฟ ๑/๑๑๔๒/๒๕๖๒

ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒

๓. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ๑/๖๗๙/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๓

๔. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๒๔/๓๑๓๘ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๓

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ที่ กค ๐๘๑๗.๑/๑๐๒๖๒ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๖๓

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานงบประมาณ ที่ นร ๐๓๒๐/๑๕๒๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓

๗. รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๘. แบบตรวจสอบเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (Checklist)

ด้วยกระทรวงคมนาคม ขอเสนอเรื่อง ขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี รวมทั้งสอดคล้อง/เป็นการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในด้านการสร้างรายได้และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายอนุทิน ชาญวีรกูล) กำกับการบริหารราชการกระทรวงคมนาคมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

/๑. เรื่องเดิม...

## ๑. เรื่องเดิม

๑.๑ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๗ ธันวาคม ๒๕๕๙ ได้พิจารณาเรื่อง ร่างพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ ...) พ.ศ. .... (การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... รวม ๒ ฉบับ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รวมทั้ง มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการออกกฎหมายลำดับรองเมื่อร่างพระราชบัญญัติกรมการขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีผลบังคับใช้แล้ว เพื่อรองรับการดำเนินการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว รวมทั้งเร่งดำเนินการจัดตั้งบริษัทใหม่ รวม ๓ บริษัท (บริษัทเดินรถ บริษัทซ่อมบำรุงและล้อเลื่อน และบริษัทบริหารทรัพย์สิน) โดยเร็ว

๑.๒ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๑ รับทราบผลการประชุม คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ ที่มีมติเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สิน โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำฐานข้อมูลต่างๆ ให้ถูกต้องครบถ้วน รวมทั้งประมาณการทางการเงินของบริษัทลูกที่ชัดเจนและสอดคล้องกับแผนการส่งมอบทรัพย์สิน แผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินได้ตามแผนที่กำหนด และจะต้องมีแนวทางการนำรายได้จากการบริหารทรัพย์สินดังกล่าวมาเพื่อชำระหนี้สินคงค้างทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ มอบหมายให้คณะอนุกรรมการกลั่นกรองการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจพิจารณารายละเอียดของรูปแบบการบริหารจัดการ และขอบเขตการดำเนินการของบริษัทลูกต่อไป

๑.๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๒ รับทราบมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ที่ได้เห็นชอบในหลักการการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และคณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๓.๑ ทบทวนแผนงานและประมาณการทางการเงินของบริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สิน ที่ชัดเจนสอดคล้องกับแผนการส่งมอบทรัพย์สิน

๑.๓.๒ กำหนดแนวทางในการนำรายได้จากการบริหารทรัพย์สินมาแก้ไขปัญหำหนี้เจ้าบ้านและภาระหนี้สินในปัจจุบัน รวมถึงภาระหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทต่างๆ ในอนาคตอีกด้วย

๑.๓.๓ จัดทำฐานข้อมูลทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ถูกต้อง ครบถ้วน โดยเร็ว เพื่อให้บริษัทลูกเพื่อการบริหารทรัพย์สินสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามแผนที่กำหนด

๑.๓.๔ กำหนดแผนปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาลูกหนี้ รวมถึงการเจรจาต่อรองสัญญาเช่าต่างๆ โดยเทียบเคียงแนวทางในการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจในลักษณะเดียวกันที่ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมแล้ว

๑.๓.๕ มีแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่บริษัทลูกไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด โดยจะต้องเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับภาคเอกชนและไม่เป็นภาระของภาครัฐในอนาคต

๑.๓.๖ สำหรับการขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรี ที่บังคับใช้กับรัฐวิสาหกิจทั่วไปนั้น ให้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจอย่างเคร่งครัด โดยในส่วนของขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายอื่นๆ สามารถดำเนินการขอยกเว้นได้ตามขั้นตอนที่กฎหมายดังกล่าวกำหนด

รายละเอียดตามเอกสารที่อ้างถึง ๑-๓

## ๒. เหตุผลและความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

หลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุน และกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ กำหนดขั้นตอนการจัดตั้งบริษัทในเครือไว้ว่า ให้รัฐวิสาหกิจนำเสนอกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณา เมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจพิจารณาแล้วให้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป ประกอบกับพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ มาตรา ๓๙ (๔) และ (๕) กำหนดไว้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการกู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท และจัดตั้งบริษัท จำกัด ได้ ดังนั้น เมื่อคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้มีมติเห็นชอบในหลักการและคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจตามข้อ ๑.๓ แล้ว จึงต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอน ต่อไป ทั้งนี้ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถจัดตั้งบริษัทลูก บริหารทรัพย์สินได้โดยเร็ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓

## ๓. สารสำคัญ และข้อเท็จจริง

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอเรื่อง ขอความเห็นชอบรายงานการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน (บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด) (คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยมีมติเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓) ที่คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการตามข้อ ๑.๓ แล้ว มีสารสำคัญ สรุปได้ ดังนี้

### ๓.๑ ความจำเป็นในการจัดตั้ง

จากแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๗ กำหนดการปรับปรุงระบบการบริหารทรัพย์สินเชิงพาณิชย์ที่ไม่เกี่ยวกับการเดินรถ (Non-Core Assets) เพื่อแก้ไขปัญหาทางการเงินจากการดำเนินการในอดีต โดย ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลขาดทุนสะสมประมาณ ๑๐๙,๓๑๗ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยมีที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถประมาณ ๓๘,๔๖๙ ไร่ มูลค่าประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ล้านบาท แต่รายได้ผลตอบแทนจากการบริหารทรัพย์สินมีเพียงประมาณปีละ ๒,๔๐๐ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑ ของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ เนื่องจากการบริหารทรัพย์สินไม่ใช่กิจกรรมหลัก (Core Competency) ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีความชำนาญเฉพาะด้าน ทำให้ไม่สามารถนำทรัพย์สินที่มีอยู่มาบริหารจัดการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และมีความจำเป็นต้องจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่โดยมีการบริหารทรัพย์สินเชิงพาณิชย์เป็นกิจกรรมหลัก (Core Competency) ของบริษัท เพื่อบริษัทจะได้ทุ่มเททรัพยากรทั้งหมดในการบริหารทรัพย์สินเป็นการเฉพาะ ต่อไป

/การประกอบ...

การประกอบกิจการของบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อกิจการรถไฟอันเป็นกิจการหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย อันเป็นการจัดให้มีสาธารณูปโภค นอกจากนี้ในการประกอบกิจการของบริษัทในเครือนี้เป็นการใช้ทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันมาบริหารให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการเพิ่มวิธีการบริหารในเชิงพาณิชย์ เพื่อนำรายได้จากบริษัทในเครือนี้มาลดภาระหนี้สินให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย อันจะเป็นนโยบายรัฐเพื่อการรักษาประโยชน์ส่วนรวมให้กับประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การแก้ปัญหาดังกล่าวสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเห็นสมควรให้จัดตั้งบริษัทลูก โดยเบื้องต้นจะใช้ชื่อ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ตามนโยบายของรัฐ และตามมติคณะรัฐมนตรีตามข้อ ๑.๑ และ ๑.๒ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ ๑๐๐ และมีลักษณะเป็นการรักษาประโยชน์ส่วนรวม

### ๓.๒ ผลกระทบจากการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

(๑) ด้านอุตสาหกรรม : การรถไฟแห่งประเทศไทย จะมีฐานะการเงินที่มั่นคง ส่งผลให้สามารถปรับปรุงผลการดำเนินงานให้ดีขึ้น และมีส่วนช่วยพัฒนาเมือง ตลอดจนเกิดผลบวกในเชิงเศรษฐกิจต่ออุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องทั้งทางตรงและทางอ้อมในวงกว้าง

(๒) ด้านเศรษฐกิจ : จะช่วยกระตุ้นภาคอสังหาริมทรัพย์ การจ้างงาน การท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างผลิตภัณฑ์ทางการเงินที่ดึงดูดใจนักลงทุน อันส่งผลทางอ้อมต่อการพัฒนาการของตลาดทุน ลดการพึ่งพารายได้และการก่อหนี้สินให้กับภาครัฐ รวมทั้ง สร้างความมั่นคงให้กับองค์กร

(๓) ด้านสังคม : จะช่วยให้การบริหารพื้นที่ชุมชนที่บุกรุกให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเป็นโอกาสที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะพิจารณาจัดสรรพื้นที่ใหม่ให้เป็นโครงการพัฒนาที่ดิน และก่อให้เกิดรายได้ การจ้างงาน และช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของการทำงานหรืออยู่อาศัยในพื้นที่นั้นๆ

(๔) ด้านสิ่งแวดล้อม : จะทำให้เกิดการบริหารจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างบูรณาการ การควบคุมและติดตามคุณภาพของสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระบบจัดการสิ่งแวดล้อมรวมถึงขั้นตอนการจัดทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาต่างๆ อย่างเต็มประสิทธิภาพ

๓.๓ ผลกระทบต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับจากการจัดตั้ง/ร่วมทุน

#### (๑) ผลกระทบและประโยชน์ต่อการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๑.๑) มีผลตอบแทนจากอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เหมาะสม ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้จากการบริหารจัดการทรัพย์สินเพิ่มมากขึ้น และสามารถให้เป็นรายได้หลักที่จะมาช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะการเงินที่มั่นคงอย่างยั่งยืนได้ในอนาคต

(๑.๒) มีระบบการบริหารจัดการที่มีมาตรฐานสากล มีความโปร่งใส เทียบเท่าบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และมีประสิทธิภาพในการบริหารงานภายใต้การกำกับดูแลที่เหมาะสม ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถนำไปเป็นต้นแบบเพื่อขยายผลในการดำเนินการในอนาคตต่อไป

(๑.๓) มีทางเลือกในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนมากขึ้น โดยบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด สามารถระดมทุนด้วยตัวเองไม่จำเป็นต้องพึ่งแหล่งเงินทุนจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหลัก ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการเติบโต โดยปรับใช้เครื่องมือทางการเงินและกลไกการระดมทุนผ่านตลาดทุนเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๑.๔) แบ่งเบาภาระของฝ่ายบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถมุ่งพัฒนาความเป็นเลิศในกิจกรรมหลักขององค์กร (Core Competency) เช่น ด้านการเดินรถ การให้บริการ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถ เป็นต้น

**(๒) ผลกระทบด้านลบในการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด**

มีความเสี่ยงด้านรายได้ เนื่องจากบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีแหล่งรายได้ที่ขึ้นอยู่กับส่วนแบ่งตามสัดส่วน หรือตามข้อสัญญา ซึ่งหากเกิดปัญหาในการหารายได้ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด อาจเกิดสภาพการณ์ขาดทุนสะสมได้ นอกจากนี้ การดำเนินการบางส่วน อาจยังคงต้องอยู่ภายใต้กรอบ และระเบียบบางส่วนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๓) รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ประเด็นที่เกี่ยวข้องมี ดังนี้

**(๓.๑) ด้านโครงสร้างองค์กรการกำกับควบคุมและการบริหารงาน**

การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดเพียงรายเดียว แต่จะจัดองค์ประกอบของคณะกรรมการและการกำกับดูแลเช่นเดียวกับกิจการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อประสิทธิภาพ และการกำกับดูแลที่ดี

**(๓.๒) ด้านบุคลากร**

บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จำเป็นต้องใช้ความเชี่ยวชาญและบุคลากรเฉพาะด้าน จึงควรให้สิทธิกับบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ในกระบวนการสรรหา และกำหนดผลตอบแทนที่แข่งขันได้กับตลาดหรือองค์กรชั้นนำได้

**(๓.๓) ด้านการรับเข้าและการรับโอนบุคลากร**

การรับเข้าและรับโอนบุคลากรในตำแหน่งที่ต้องการซึ่งรูปแบบที่มีความแตกต่างกันย่อมส่งผลต่อจำนวนบุคลากรในแต่ละสาขาที่ต้องการและบุคลากรที่มีอยู่รวมถึงกลไกหรือกระบวนการรับพนักงานใหม่ เช่น รูปแบบของการร่วมลงทุน (Joint Venture) เป็นการให้สิทธิกับบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ในการดำเนินการ ดังนั้น กระบวนการคัดเลือกพนักงานอาจทำในรูปแบบการจ้างงานในระบบเอกชนได้ แต่หากเป็นรูปแบบของการรับจ้างบริหารทรัพย์สินก็อาจใช้เพียงบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในการกำหนดนโยบายและหาผู้รับจ้างในแต่ละงานตามความชำนาญ การกำหนดโครงสร้างบุคลากรนี้จะส่งผลต่อโครงสร้างต้นทุนของพนักงานและแผนบริหารบุคลากรของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

**(๓.๔) ด้านการเงิน แหล่งเงินทุน และการจัดแบ่งผลประโยชน์**

การดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะส่งผลต่อรูปแบบวิธีการใช้ที่ดินในโครงการ เช่น การให้เช่าที่มีรายได้คงที่ หรือการร่วมทุนที่จะมีรายได้ส่วนคงที่ และส่วนที่ผันแปรไปตามรายได้หรือส่วนแบ่งกำไรของโครงการ รวมถึงระดับของเงินลงทุนเริ่มต้น และแหล่งที่มาของเงินทุน เช่น การให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนร้อยละ ๑๐๐ หรือมีการกู้ยืมเพื่อการลงทุน เนื่องจากต้นทุนทางการเงินจะมีความแตกต่างกันรวมถึงรูปแบบและระดับของการจัดแบ่งผลประโยชน์ ตัวอย่างเช่น การลงทุนในรูปแบบของการร่วมทุน (Joint Venture) กับบุคคลที่สามโดยอาจใช้เงินลงทุนของตนเองไม่มากแต่ต้องแลกกับการแบ่งผลประโยชน์ให้กับบุคคลที่สามในอนาคต

**(๓.๕) การจัดการเกี่ยวกับราคาโอน (Transfer Pricing) ระหว่างบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย**

ราคาโอนขึ้นอยู่กับรูปแบบของการแสวงหาผลประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สิน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สิทธิการใช้สินทรัพย์แก่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ในรูปของการให้เช่า เพื่อให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด นำพื้นที่ไปพัฒนาเพื่อให้เช่าช่วงต่อ ราคาโอนจะขึ้นอยู่กับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ ซึ่งทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมในฐานะเจ้าของสินทรัพย์ ส่วนบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะสามารถนำสินทรัพย์เหล่านั้นไปให้เช่าในอัตราที่เหมาะสม

**(๓.๖) ด้านภาษีอากร**

เนื่องจากบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะมีฐานะเป็นนิติบุคคล แยกออกจากการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงต้องชำระภาษีจากกำไรสุทธิตามหลักเกณฑ์ในประมวลรัษฎากร

**(๓.๗) การบริหารความสอดคล้องของแผนธุรกิจต่อธุรกิจหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทยรวมถึงการพัฒนาสินทรัพย์**

บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีลักษณะที่สอดคล้องกับธุรกิจหลักและธุรกิจอื่นๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งเป็นการเอื้ออำนวยให้เกิดการพัฒนามูลค่าของที่ดิน ส่งผลให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องมีการเติบโตมากขึ้นตามไปด้วย

**(๓.๘) ระดับความเสี่ยงของการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด**

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความเสี่ยงทางการเงินในฐานะเจ้าของเงินทุน ในกรณีที่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีผลขาดทุน ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานที่เกิดจากการบริหารพื้นที่ในกรณีมีข้อพิพาท ซึ่งจะต้องจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ตามรูปแบบและรายประเด็นที่กำหนด เพื่อลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเอื้อต่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

๓.๔ รายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบกิจการหรือแผนธุรกิจระยะเวลา ๕ ปี ของบริษัท  
รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด สรุปได้ ดังนี้

(๑) แหล่งเงินทุน

กำหนดให้ทุนจดทะเบียนบริษัทเริ่มต้นที่ ๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐.๐๐ บาท ซึ่งส่วนหนึ่ง  
เป็นรายจ่ายลงทุนเริ่มแรกประมาณ ๑๒๒,๓๒๕,๐๐๐ บาท และส่วนที่เหลือ ๗๗,๖๗๕,๐๐๐ บาท เป็นเงินสำรอง  
สำหรับใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทในระยะแรก โดยทุนจดทะเบียนทั้งหมดจะมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย  
ซึ่งจะขอกู้เงินเพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ต่อไป

หลังจากดำเนินการได้สักระยะหนึ่งแล้ว หากบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด มีกำไร  
บริษัทจะมีแนวทางในการระดมทุนโดยวิธีการแปลงสินทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์ โดยจะมีการออกตราสารหนี้หรือ  
หน่วยลงทุนผ่านนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อนำมาใช้ในการลงทุนของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

(๒) แผนการลงทุนระยะเวลา ๑๐ ปี

การลงทุนเริ่มต้นของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะเป็นการลงทุนครั้งเดียว  
ในปีแรกที่จัดตั้งบริษัท โดยมีรายละเอียดค่าใช้จ่ายในการลงทุนทั้งสิ้น ๑๒๒,๓๒๕,๐๐๐ บาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย: บาท

| รายการลงทุน                                  | มูลค่ารวม   |
|----------------------------------------------|-------------|
| ค่าธรรมเนียมในการจัดตั้งบริษัท               | ๓๒๕,๐๐๐     |
| ค่าใช้จ่ายในการตกแต่งและค่าอุปกรณ์สำนักงาน   | ๑๒,๐๐๐,๐๐๐  |
| ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์คอมพิวเตอร์     | ๑๕,๐๐๐,๐๐๐  |
| ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบ Software ERP      | ๒๐,๐๐๐,๐๐๐  |
| ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งระบบ Software GIS      | ๒๐,๐๐๐,๐๐๐  |
| ค่าใช้จ่ายในสำรวจพื้นที่เพื่อเข้าระบบ online | ๕๐,๐๐๐,๐๐๐  |
| ค่าใช้จ่ายในการคัดเลือกบุคลากรและชดเชย       | ๕,๐๐๐,๐๐๐   |
| รวมเงินลงทุนทั้งหมด                          | ๑๒๒,๓๒๕,๐๐๐ |

(๓) ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบการ แบ่งตามลักษณะ การดำเนินงาน ๒ ประเภท ดังนี้

(๓.๑) บริการรับจ้างบริหารจัดการสัญญาเช่า

ทรัพย์สินที่ใช้ประกอบการด้วยสัญญาเช่าปัจจุบันของฝ่ายบริหารทรัพย์สินที่ยังไม่ครบ  
อายุสัญญาและสัญญาที่ครบอายุสัญญาแล้ว ที่ยังไม่ได้มีการต่อสัญญา จำนวน ๕,๖๕๑ สัญญา และสัญญาเช่า  
ที่ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถเป็นคู่สัญญา จำนวน ๙,๖๑๙ สัญญา

(๓.๒) การจัดสรรพื้นที่และเจรจาสัญญากับบุคคลที่สาม เพื่อดำเนินการให้เช่าช่วง  
การร่วมลงทุนกับเอกชน หรือ การพัฒนาพื้นที่เช่าเอง

(๔) ลักษณะของบริการหรือลักษณะผลิตภัณฑ์ ซึ่งแบ่งเป็นบริการ ๓ ประเภท ดังนี้

(๔.๑) บริการรับจ้างบริหารจัดการสัญญาเช่า โดยทรัพย์สินทั้งหมดยังเป็นกรรมสิทธิ์  
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

/(๔.๒) บริการ...

(๔.๒) บริการจัดสรรพื้นที่และเจรจาสัญญากับบุคคลที่สาม หรือการร่วมทุนกับเอกชน เพื่อรับโอนพื้นที่ไปดำเนินการให้เช่าช่วงพื้นที่ เพื่อนำไปพัฒนา หรือนำไปดำเนินการหาผู้ร่วมทุนในการพัฒนาพื้นที่

(๔.๓) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัททำการเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือซื้อที่ดินจากองค์กรอื่น เพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่โครงการหรือเพิ่มมูลค่าสินทรัพย์ และเป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการทั้งหมด ตั้งแต่การระดมทุน หาผู้รับเหมาก่อสร้าง เสร็จสัญญากับผู้เช่า เก็บค่าเช่าและบริหารการดำเนินงานทั้งหมดของโครงการ

(๕) แผนการตลาด กลยุทธ์หลัก มีดังนี้

(๕.๑) กลยุทธ์ผลิตภัณฑ์ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะร่วมมือกับการรถไฟแห่งประเทศไทยในการผลักดันให้เกิดการลงทุนในโครงการต่างๆ ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มมูลค่าของที่ดินและสินทรัพย์ในระยะยาว หากที่ดินแปลงใดเป็นที่ดินตาบอด บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด สามารถซื้อที่ดินแปลงที่ติดถนนเพื่อเพิ่มมูลค่าที่ดิน และที่ดินทุกแปลงต้องสามารถจัดเก็บเข้าสู่ระบบสารสนเทศที่ทันสมัยภายในเวลา ๕ ปี

(๕.๒) กลยุทธ์ราคา หากเป็นสัญญาเช่ายังอยู่ภายใต้บังคับสัญญาที่มีกับการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะใช้ราคาเดิมตามข้อตกลงของการรถไฟแห่งประเทศไทย จนกว่าจะหมดสัญญา จากนั้นจะใช้ราคาใหม่ โดยจะปรับขึ้นอ้างอิงตามมูลค่ายุติธรรมและอัตราผลตอบแทนของตลาด

(๕.๓) กลยุทธ์สร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าหรือพันธมิตรทางธุรกิจ เลือกผู้ร่วมลงทุนที่มีศักยภาพสูงเข้ามาร่วมพัฒนาพื้นที่และสร้างภาพลักษณ์ขององค์กร ให้เป็นบริษัทบริหารสินทรัพย์มืออาชีพ เทียบเคียงได้กับบริษัทเอกชนขนาดใหญ่ชั้นนำในระดับสากลหรือบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ พันธมิตรทางธุรกิจอาจจะจะเป็นบริษัทต่างชาติก็ได้

(๖) แผนการถ่ายโอนงานและการดำเนินธุรกิจที่ดินที่มีสัญญาเช่า

| ประเภทสัญญา                                   | จำนวนสัญญา | ปีที่ดำเนินการ |
|-----------------------------------------------|------------|----------------|
| สัญญาจัดประโยชน์                              | ๙๒         | ๒๕๖๓           |
| สัญญาราชการ                                   | ๕๑๖        | ๒๕๖๓           |
| สัญญาอาคาร                                    | ๓,๑๐๙      | ๒๕๖๔           |
| สัญญาที่ดินอื่น                               | ๑,๙๓๔      | ๒๕๖๕           |
| สัญญาเช่าที่ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ เป็นคู่สัญญา | ๙,๖๑๙      | ๒๕๖๖           |
| รวม                                           | ๑๕,๒๗๐     |                |

(๗) แผนการถ่ายโอนงานและการดำเนินธุรกิจที่ดินเปล่าที่ยังไม่มีสัญญาเช่าทั้งหมด

| ที่ดิน                                                                                                                                                                                                                                      | พื้นที่ (ไร่) | ปีที่ดินดำเนินการ |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|
| พื้นที่ ๓ แปลงที่ได้ดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ (ปัจจุบัน คงเหลือพื้นที่แปลง A สถานีแม่น้ำเพียงแปลงเดียวที่อยู่ในกระบวนการของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖) | ๖๖๙           | ๒๕๖๓- ๒๕๖๔        |
| ที่ดินเปล่าแปลงใหญ่                                                                                                                                                                                                                         | ๘๘๘           | ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕       |
| พื้นที่โครงการแผนแม่บท ๒๕ สถานี (๓๖ แปลงแรก)                                                                                                                                                                                                | ๑,๓๓๕         | ๒๕๖๓- ๒๕๖๖        |
| พื้นที่โครงการแผนแม่บท ๒๕ สถานี (แปลงที่เหลือ) และฝ่ายบริหารทรัพย์สินพัฒนาเอง                                                                                                                                                               | ๔,๓๔๘         | ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘       |
| ที่ดินเปล่าราคาประเมินเกิน ๑ แสน บาท/ตารางวา ๗ สถานี                                                                                                                                                                                        | ๑๗๐           | ๒๕๖๔              |
| ที่ดินเปล่าที่เหลือ ราคาประเมิน ๕ หมื่น - ๑ แสน บาท/ตารางวา ๗ สถานี                                                                                                                                                                         | ๑,๑๒๐         | ๒๕๖๕              |
| พื้นที่สถานีตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่                                                                                                                                                                                                         | ๗,๕๓๔         | ๒๕๖๔- ๒๕๖๖        |
| ที่ดินเปล่าราคาประเมินต่ำกว่า ๕ หมื่น บาท/ตารางวา ๔๒๙ สถานี                                                                                                                                                                                 | ๒๒,๔๐๕        | ๒๕๖๘- ๒๕๗๓        |
| รวม                                                                                                                                                                                                                                         | ๓๘,๕๖๙        |                   |

(๘) ที่มาของรายได้ ประกอบด้วย

(๘.๑) รายได้จากค่ารับจ้างบริหารสัญญาเช่าเดิม จำนวน ๑๕,๒๗๐ สัญญาที่ทำไว้แล้ว แบ่งเป็นสัญญาเช่าที่ฝ่ายบริหารทรัพย์สินเป็นคู่สัญญาจำนวน ๕,๖๕๑ สัญญา และสัญญาเช่าที่ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถเป็นคู่สัญญาจำนวน ๙,๖๑๙ สัญญา ซึ่งได้ผลตอบแทนในฐานะผู้บริหารสัญญา เช่น ร้อยละ ๕ ของรายได้จากค่าบริหารสัญญา

(๘.๒) รายได้จากการให้เช่าช่วงสัญญาเช่าเดิมทั้งหมดสัญญา เป็นรายได้จากการให้เช่าช่วงร่วมทุนหรือพัฒนาที่ดินเดิม ที่หมดอายุสัญญาเช่าแล้ว

(๘.๓) รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน ๓ แปลงที่ดำเนินการแล้ว (พื้นที่บางซื่อแปลง A โครงการพัฒนาพื้นที่ กม.๑๑ และโครงการพัฒนาพื้นที่สถานีแม่น้ำ) เป็นรายได้จากการร่วมทุนที่ดินแปลงใหญ่ที่มีศักยภาพสูง (ปัจจุบัน มีโครงการพัฒนาพื้นที่บางซื่อ แปลง A เพียงแปลงเดียวที่อยู่ในขั้นตอนของพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖ ประกอบมาตรา ๖๘ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ ส่วนโครงการที่เหลือไม่ถือเป็นโครงการภายใต้บังคับ ตามนัยมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒)

(๘.๔) รายได้จากโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน และการพัฒนาพื้นที่ดินเปล่าแปลงอื่นๆ  
นอกจากนี้แล้วในอนาคต บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด อาจจะมีรายได้จากการขายกระแสเงินสดในอนาคตให้กับกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Investment Trust)

/(๙) ผลตอบแทน...

(๙) ผลตอบแทนทางการเงิน

การวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ใช้อัตราการคิดลดของโครงการ (Discounted Rate) จากอัตราผลตอบแทนที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจกำหนด นำมาหาต้นทุนเฉลี่ยของเงินทุน (WACC : Weighted Average Cost of Capital) โดยเงินลงทุนที่นำมาใช้ในการดำเนินงานทั้งหมด เป็นเงินทุนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ร้อยละ ๑๐๐ และบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ไม่มีการกู้เงินจากสถาบันการเงิน กำหนดให้อัตราคิดลดมีค่าเท่ากับร้อยละ ๙.๘๘

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน          |                   |                   |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| ระยะเวลาการวิเคราะห์ผลตอบแทน   | ๑๐ ปี             | ๓๐ ปี             |
| มูลค่าลงทุนเริ่มต้น            | ๑๒๒.๓๓ ล้านบาท    | ๑๒๒.๓๓ ล้านบาท    |
| อัตราคิดลด (Discounted Rate)   | ร้อยละ ๙.๘๘       | ร้อยละ ๙.๘๘       |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)      | ๑๑,๗๑๙.๘๘ ล้านบาท | ๒๓,๔๑๗.๓๗ ล้านบาท |
| อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | ร้อยละ ๓๗๗.๔      | ร้อยละ ๓๗๗.๔      |
| ระยะเวลาคืนทุน (PB)            | ๑ ปี ๑ เดือน      | ๑ ปี ๑ เดือน      |

(๑๐) ผลตอบแทนที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับจากการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด แบ่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ

(๑๐.๑) ค่าเช่าจากสัญญาเช่าที่ยังไม่หมดอายุส่งคืน

(๑๐.๒) ค่าตอบแทนการได้สิทธิการใช้ประโยชน์ในที่ดินเปล่าทั้งหมด

(๑๐.๓) เงินปันผลจากการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นส่วนแบ่งจากกำไรหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และประมาณการรายจ่ายลงทุน (Capital Expenditure) โดยในอัตราการจ่ายเงินปันผลในแต่ละปีจะกำหนดโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้ตั้งสมมติฐานการจ่ายเงินปันผลอยู่ที่ร้อยละ ๗๐ ของกำไรสุทธิ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้นบริษัทร้อยละ ๑๐๐ จึงได้รับเงินปันผลที่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จ่ายทั้งหมด โดยมีประมาณการรายได้และการวิเคราะห์ทางการเงินในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

กรณีที่ ๑ : ระยะเวลาการดำเนินงาน ๑๐ ปี

หน่วย : ล้านบาท

| ปี        | ๒๕๖๓       | ๒๕๖๔      | ๒๕๖๕      | ๒๕๖๖      | ๒๕๖๗      |
|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| รายได้    | ๓,๐๗๐.๙๐   | ๙,๓๗๘.๔๔  | ๑๕,๘๕๐.๙๔ | ๑๓,๑๙๔.๑๖ | ๑๐,๓๐๓.๕๖ |
| ปี        | ๒๕๖๘       | ๒๕๖๙      | ๒๕๗๐      | ๒๕๗๑      | ๒๕๗๒      |
| รายได้    | ๑๔,๓๐๓.๙๒  | ๑๑,๑๒๘.๗๖ | ๑๓,๖๘๓.๔๘ | ๑๕,๓๑๑.๒๘ | ๑๗,๕๗๑.๙๙ |
| รวมรายได้ | ๑๒๓,๗๙๗.๔๓ |           |           |           |           |

/กรณีที่ ๒...

กรณีที่ ๒ : ระยะเวลาการดำเนินงาน ๓๐ ปี

หน่วย : ล้านบาท

| ปี                | ๒๕๖๓     | ๒๕๖๔      | ๒๕๖๕      | ๒๕๖๖      | ๒๕๖๗      | ๒๕๖๘      | ๒๕๖๙      | ๒๕๗๐       |
|-------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| รวมรายได้<br>รฟท. | ๓,๐๗๐.๙๐ | ๑๐,๓๐๓.๕๖ | ๑๗,๕๗๑.๙๙ | ๒๐,๖๖๘.๗๖ | ๒๔,๘๑๓.๙๘ | ๒๘,๕๘๕.๑๗ | ๓๓,๒๐๑.๒๐ | ๖๓๑,๖๒๘.๒๘ |

| ดัชนีชี้วัดทางการเงิน          |                  |                  |
|--------------------------------|------------------|------------------|
| ระยะเวลาการวิเคราะห์ผลตอบแทน   | ๑๐ ปี            | ๓๐ ปี            |
| มูลค่าลงทุนเริ่มต้น            | ๑๒๒.๓๓ ล้านบาท   | ๑๒๒.๓๓ ล้านบาท   |
| อัตราคิดลด (Discounted Rate)   | ร้อยละ ๙.๘๘      | ร้อยละ ๙.๘๘      |
| มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)      | ๓,๔๕๙.๓๐ ล้านบาท | ๖,๙๙๑.๖๗ ล้านบาท |
| อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | ร้อยละ ๑๙๑.๕     | ร้อยละ ๑๙๑.๕     |
| ระยะเวลาคืนทุน (PB)            | ๑ ปี ๓ เดือน     | ๑ ปี ๓ เดือน     |

(๑๑) ประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาลิขสิทธิ์ จำกัด (ไม่รวมสัญญาเช่าตลาดนัดจตุจักร) ประมาณการรายได้และค่าใช้จ่ายระยะเวลารวม ๓๐ ปี

| ปีงบประมาณ (รวมปีก่อสร้าง)                                | ๐        | ๑      | ๕        | ๑๐        | ๑๕        | ๒๐        | ๒๕        | ๓๐        |
|-----------------------------------------------------------|----------|--------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ปีดำเนินงาน                                               | ๒๕๖๒     | ๒๕๖๓   | ๒๕๖๔     | ๒๕๖๕      | ๒๕๖๖      | ๒๕๖๗      | ๒๕๖๘      | ๒๕๖๙      |
| ต้นทุนการพัฒนา                                            |          |        |          |           |           |           |           |           |
| เงินลงทุนเริ่มต้น                                         | ๑๒๒.๓๓   | -      | -        | -         | -         | -         | -         | -         |
| รวมต้นทุนการพัฒนาเริ่มต้น                                 | ๑๒๒.๓๓   | -      | -        | -         | -         | -         | -         | -         |
| รายได้                                                    |          |        |          |           |           |           |           |           |
| รายได้จากค่าบริการบริหารสัญญาเช่าเดิม                     | -        | ๘๗.๕๒  | ๑๑๗.๕๓   | ๑๖๒.๘๕    | ๒๐๘.๗๗    | ๒๖๐.๗๕    | ๓๑๖.๖๒    | ๓๘๐.๘๘    |
| รายได้จากการให้เช่าช่วงสัญญาเช่าเดิมที่หมดสัญญา           | -        | -      | ๑,๕๖๘.๖๖ | ๒,๓๖๘.๘๗  | ๕,๓๖๖.๓๓  | ๗,๓๖๖.๓๐  | ๘,๓๖๖.๓๐  | ๑๐,๓๖๖.๓๐ |
| รายได้จากที่ดินแปลงใหญ่ (๓ แปลง)                          | -        | -      | ๗๗๗.๖๒   | ๑,๘๘๐.๐๕  | ๒,๓๖๖.๓๐  | ๒,๓๖๖.๓๐  | ๒,๓๖๖.๓๐  | ๓,๓๖๖.๓๐  |
| รายได้จากที่ดินแปลงใหญ่ และพัฒนาพื้นที่ดินแปลงอื่นๆ       | -        | ๓๐๐.๒๓ | ๖,๘๖๖.๕๕ | ๑๒,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ |
| รวมรายได้                                                 | -        | ๓๘๗.๖๓ | ๙,๒๖๑.๗๖ | ๑๖,๖๑๗.๗๗ | ๒๑,๖๑๗.๗๗ | ๒๑,๖๑๗.๗๗ | ๒๑,๖๑๗.๗๗ | ๒๑,๖๑๗.๗๗ |
| ค่าตอบแทน รฟท. :                                          |          |        |          |           |           |           |           |           |
| ค่าตอบแทนการเดินรถ - สัญญาเช่าเดิมที่หมดสัญญา             | -        | -      | ๑,๒๖๖.๖๖ | ๒,๓๖๘.๘๗  | ๕,๓๖๖.๓๐  | ๖,๓๖๖.๓๐  | ๗,๓๖๖.๓๐  | ๘,๓๖๖.๓๐  |
| ค่าตอบแทนการเดินรถ - ที่ดินแปลงใหญ่ (๓ แปลง)              | -        | -      | ๒๖๖.๕๕   | ๕๖๖.๕๕    | ๕๖๖.๕๕    | ๕๖๖.๕๕    | ๕๖๖.๕๕    | ๕๖๖.๕๕    |
| ค่าตอบแทนการเดินรถ - ที่ดินแปลงอื่นๆ                      | -        | ๒๖๖.๕๕ | ๕๖๖.๕๕   | ๑๐,๓๖๖.๕๕ | ๑๐,๓๖๖.๕๕ | ๑๐,๓๖๖.๕๕ | ๑๐,๓๖๖.๕๕ | ๑๐,๓๖๖.๕๕ |
| รวมค่าตอบแทน รฟท.                                         | -        | ๒๖๖.๕๕ | ๖,๘๖๑.๗๖ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ | ๑๖,๓๖๖.๕๕ |
| กำไรขั้นต้น                                               | -        | ๑๒๑.๐๘ | ๒,๓๙๖.๐๐ | ๓,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  |
| ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน :                                |          |        |          |           |           |           |           |           |
| ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อประเมินราคาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ | -        | ๓๐.๐๐  | ๓๐.๐๐    | ๒๐.๐๐     | -         | -         | -         | -         |
| ค่าเช่าอาคารสำนักงาน                                      | -        | ๓.๖๐   | ๕.๕๕     | ๕.๕๕      | ๗.๕๕      | ๗.๕๕      | ๑๑.๖๓     | ๑๕.๕๕     |
| เงินเดือนและสวัสดิการพนักงาน                              | -        | ๗๗.๕๕  | ๗๗.๕๖    | ๑๒๑.๘๘    | ๑๕๕.๘๐    | ๒๐๑.๘๘    | ๒๕๕.๘๐    | ๓๐๑.๘๘    |
| ค่าพนักงานจ้างเหมา                                        | -        | ๐.๗๗   | ๐.๗๗     | ๑.๐๓      | ๑.๐๓      | ๑.๐๓      | ๑.๐๓      | ๑.๐๓      |
| ค่าสาธารณูปโภค                                            | -        | ๑.๑๓   | ๑.๑๓     | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      |
| ค่าบำรุงรักษาระบบคอมพิวเตอร์รายปี                         | -        | ๘.๐๐   | ๘.๐๐     | ๘.๐๐      | ๘.๐๐      | ๘.๐๐      | ๘.๐๐      | ๘.๐๐      |
| ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด                                       | -        | ๑.๑๓   | ๑.๑๓     | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      | ๑.๑๓      |
| ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบุคลากรและ IT                         | -        | ๒.๗๗   | ๖.๗๗     | ๑๑.๑๓     | ๑๕.๕๕     | ๑๙.๙๗     | ๒๔.๓๙     | ๒๘.๘๑     |
| ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอาคารสถานที่                           | -        | ๐.๘๘   | ๐.๘๘     | ๐.๘๘      | ๐.๘๘      | ๐.๘๘      | ๐.๘๘      | ๐.๘๘      |
| ค่าเสื่อมราคาต่อปี                                        | -        | ๖.๗๗   | ๖.๗๗     | ๖.๗๗      | ๖.๗๗      | ๖.๗๗      | ๖.๗๗      | ๖.๗๗      |
| รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน                               | -        | ๑๒๑.๐๘ | ๒,๓๙๖.๐๐ | ๓,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  | ๕,๒๕๑.๒๒  |
| กำไรจากการดำเนินงาน (EBIT)                                | -        | ๐.๐๐   | ๐.๐๐     | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      |
| ดอกเบี้ยจ่าย                                              | -        | -      | -        | -         | -         | -         | -         | -         |
| กำไรก่อนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (EBT)                      | -        | ๐.๐๐   | ๐.๐๐     | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      |
| ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (๒๐%)                              | -        | -      | -        | -         | -         | -         | -         | -         |
| กำไรสุทธิ (Net income)                                    | (๑๒๒.๓๓) | ๐.๐๐   | ๐.๐๐     | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      | ๐.๐๐      |

/๓.๕ การบริหาร...

### ๓.๕ การบริหารความเสี่ยง

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้วิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงจากการดำเนินงานของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด และได้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ได้แก่ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์ และความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน รวมทั้งยังได้กำหนดให้มีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อช่วยควบคุม กำกับกับการดำเนินงาน และมีการกำหนดตัวชี้วัดผู้บริหารเพื่อให้มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย ดังนี้

| ปัจจัยเสี่ยง                                            | โอกาส | ผลกระทบ | กลยุทธ์การจัดการความเสี่ยง |        |         | แนวทางการจัดการความเสี่ยง |                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------|-------|---------|----------------------------|--------|---------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                         |       |         | หลีกเลี่ยง                 | ควบคุม | ถ่ายโอน | ยอมรับ                    |                                                                                                                                                                       |
| ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์                                   |       |         |                            |        |         |                           |                                                                                                                                                                       |
| ๑) การจัดหาบุคลากรที่มีประสิทธิภาพตรงตามภารกิจ          | สูง   | สูง     |                            | ✓      |         |                           | ใช้กระบวนการคัดสรรบุคลากรใหม่ให้ตรงตามคุณสมบัติและลักษณะงาน                                                                                                           |
| ๒) ภาวะค่าใช้จ่ายของ บริษัทรถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด  | น้อย  | น้อย    |                            | ✓      |         |                           | มีแผนการจัดการที่ดิน และสัญญาเช่าเพื่อสร้างรายได้ให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงาน                                                                                        |
| ๓) การปรับปรุงระเบียบ/กระบวนการ/ข้อบังคับตามกฎหมาย/ภาษี | สูง   | ปานกลาง |                            | ✓      |         |                           | เข้าที่ประชุมตั้งแต่ระดับองค์กรจนถึงระดับรัฐมนตรี เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสม และจัดทำแผนการปรับปรุงแก้ไขที่เหมาะสม                                                       |
| ๔) ความเสี่ยงทางการเมืองหรือการเปลี่ยนแปลงทางนโยบาย     | สูง   | สูง     |                            |        |         | ✓                         | ให้องค์กรผู้ได้รับผลกระทบมีส่วนร่วมในการรับรู้ และชี้แจงผลได้ - ผลเสีย และพิจารณาความเหมาะสมของนโยบาย                                                                 |
| ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์                                 |       |         |                            |        |         |                           |                                                                                                                                                                       |
| ๑) วัตถุประสงค์ในการใช้ที่ดินของรัฐในเชิงธุรกิจ         | น้อย  | น้อย    |                            | ✓      |         |                           | ประชาสัมพันธ์โครงการ หรือการพัฒนาพื้นที่ให้ชัดเจน โปร่งใส และชี้แจงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นต่อสาธารณะ                                                                    |
| ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน                              |       |         |                            |        |         |                           |                                                                                                                                                                       |
| ๑) การส่งมอบทรัพย์สิน ไม่เป็นไปตามแผนที่ดิน อาคาร สัญญา | ต่ำ   | ต่ำ     |                            | ✓      | ✓       | ✓                         | - ตั้งคณะทำงานฯ เพื่อเตรียมการส่งมอบ<br>- มีแผนการพัฒนาและส่งมอบที่ดินแปลงเปล่า<br>- จ้างที่ปรึกษาฯ จัดทำฐานข้อมูล GIS<br>-จัดทำแผนระบบ MIS แล้วเสร็จในปี ๖๑ ไตรมาส ๓ |
| ๒) การประมาณการรายรับไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์            | ต่ำ   | สูง     |                            | ✓      |         |                           | ในการศึกษาความเป็นไปได้ ควรประมาณการรายรับจากฐานผู้ใช้ปัจจุบัน Growth Rate = ๐% ไม่นำ EIRR มาคิด อีกทั้งควบคุมการมอบสิทธิให้เป็นไปตามแผนเพื่อให้เกิดรายรับตามแผน      |
| ๓) การระดมทุนไม่ได้ตามต้องการ                           | สูง   | สูง     |                            | ✓      |         |                           | กำหนดรูปแบบการระดมทุนในหลายๆ รูปแบบ เพื่อสร้างทางเลือกในการระดมทุน และหาแหล่งลงทุน                                                                                    |
| ๔) ขั้นตอนการดำเนินงานที่ไม่คล่องตัว ล่าช้า             | ต่ำ   | ต่ำ     |                            | ✓      |         |                           | ปรับปรุงและข้อแก้ไขกฎระเบียบ/ข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินงาน                                                                                                    |
| ๕) การจัดเก็บค่าเช่าตามสัญญาไม่สามารถทำได้ตามแผน        | ต่ำ   | ต่ำ     |                            | ✓      |         |                           | มีการ Outsource การบังคับคดีให้กับหน่วยงานภายนอก                                                                                                                      |
| ๖) ขาดข้อมูลทรัพย์สิน และสัญญาเพื่อการตัดสินใจ          | สูง   | สูง     |                            | ✓      |         |                           | จัดทำระบบสารสนเทศ GIS และ MIS เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ                                                                                                                |

/ปัจจัย...

| ปัจจัยเสี่ยง                                                                      | โอกาส | ผลกระทบ | กลยุทธ์การจัดการความเสี่ยง |        |         | แนวทางการจัดการความเสี่ยง |                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------|---------|----------------------------|--------|---------|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                   |       |         | หลีกเลี่ยง                 | ควบคุม | ถ่ายโอน | ยอมรับ                    |                                                                                                                     |
| ๗) ขาดการจัดการสัญญาและที่ดินให้มีความพร้อมเพื่อการดำเนินงานในกระบวนการถ่ายโอนงาน | สูง   | สูง     |                            | ✓      |         |                           | ฝ่ายบริหารทรัพย์สินต้องจัดเตรียมข้อมูลให้สอดคล้องกับแผนการถ่ายโอนโดยใช้ทั้งระบบสารสนเทศ และกำลังคนในการเตรียมข้อมูล |

๓.๖ การกำหนดกิจการที่จะโอนให้กับบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ในกรณีที่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ดำเนินกิจการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่

(๑) ที่ดินที่มีสัญญาเช่าเดิม : โดยสัญญาเช่าเดิมแบ่งเป็น ๓ ประเภท คือ

(๑.๑) สัญญาเช่าปัจจุบันที่ยังไม่หมดอายุ การรถไฟแห่งประเทศไทยมอบสิทธิการบริหารสัญญาเช่าให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด โดยให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด คิดค่าดำเนินการ

(๑.๒) สัญญาเช่าที่หมดอายุแล้ว บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอัตราค่าเช่าขึ้นอยู่กับราคากลาง และนำพื้นที่ดังกล่าวมาให้เช่า โดยทำสัญญาระหว่างผู้เช่ากับบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ภายใต้หลักเกณฑ์การคิดค่าเช่าใหม่ที่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ซึ่งขึ้นอยู่กับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนในตลาด

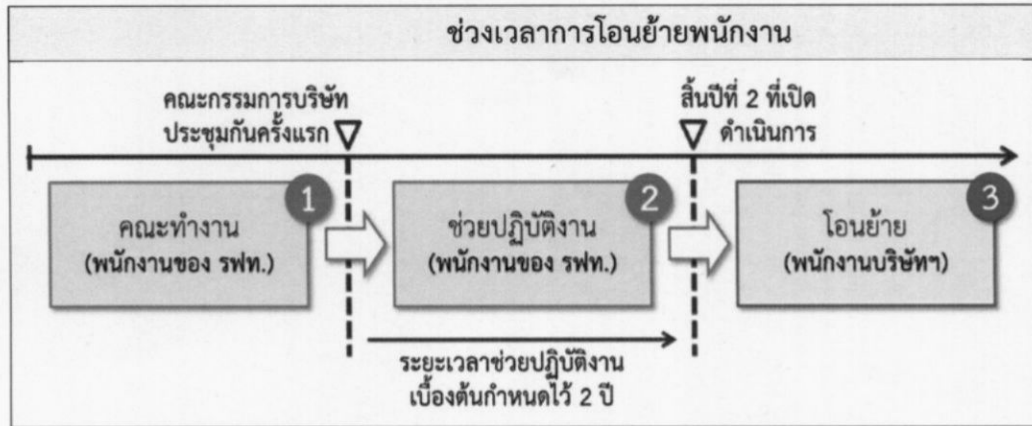
(๑.๓) สัญญาเช่าที่ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถเป็นคู่ทำสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดการสัญญาเดิมให้มีการต่อสัญญาให้เรียบร้อยและส่งมอบให้กับบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นผู้บริหารสัญญาเช่าทั้งหมด หลังจากสัญญาเช่าหมดอายุ ให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ดำเนินการเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยอัตราค่าเช่าขึ้นอยู่กับราคากลาง และดำเนินการจัดหาผู้เช่าพื้นที่โดยกำหนดค่าเช่าขึ้นอยู่กับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนในตลาด

(๒) พื้นที่ว่างแบ่งเป็น ๒ ประเภท คือ ที่ดินเปล่าแปลงใหญ่ ๑๑ แปลงและที่ดินเปล่าอื่นๆ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะให้ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด หาผู้ร่วมทุนหรือพัฒนาพื้นที่เอง โดยบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะจ่ายค่าเช่าที่ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตามอัตราที่ตกลงกัน

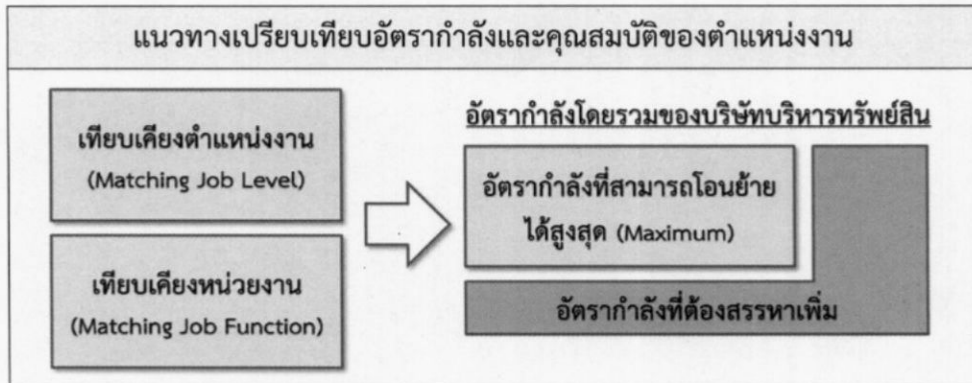
### ๓.๗ แผนงานด้านบุคลากร

(๑) แผนการโอนถ่ายบุคลากร ในช่วงระยะเริ่มต้น บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ต้องรับโอนงานบริหารทรัพย์สินและการพัฒนาที่ดินจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นงานของฝ่ายบริหารทรัพย์สินที่ปัจจุบันมีอัตรากำลังทั้งสิ้น ๔๕ อัตรา มีหน่วยงานระดับศูนย์อยู่ ๔ หน่วยงาน และมีระดับกองอยู่ ๑๐ หน่วยงาน ดังนั้น เพื่อความต่อเนื่องของการปฏิบัติงาน และลดความซ้ำซ้อนของอัตรากำลัง บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด จะรับโอนย้ายอัตรากำลังประมาณ ร้อยละ ๕-๑๐ จากฝ่ายบริหารทรัพย์สิน การรถไฟแห่งประเทศไทย ในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป และด้วยความสมัครใจ โดยคำนึงถึงการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมเป็นหลัก ทั้งนี้ ในระยะเริ่มแรก ยังมีความจำเป็นต้องใช้บุคลากรบางส่วนจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อช่วยเตรียมความพร้อมและเตรียมงานด้านต่าง ๆ และเมื่อการบริหารงานของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นไปด้วยความเรียบร้อยแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ปรับลดอัตรากำลังของฝ่ายบริหารจัดการทรัพย์สินให้สอดคล้องกับภารกิจต่อไป

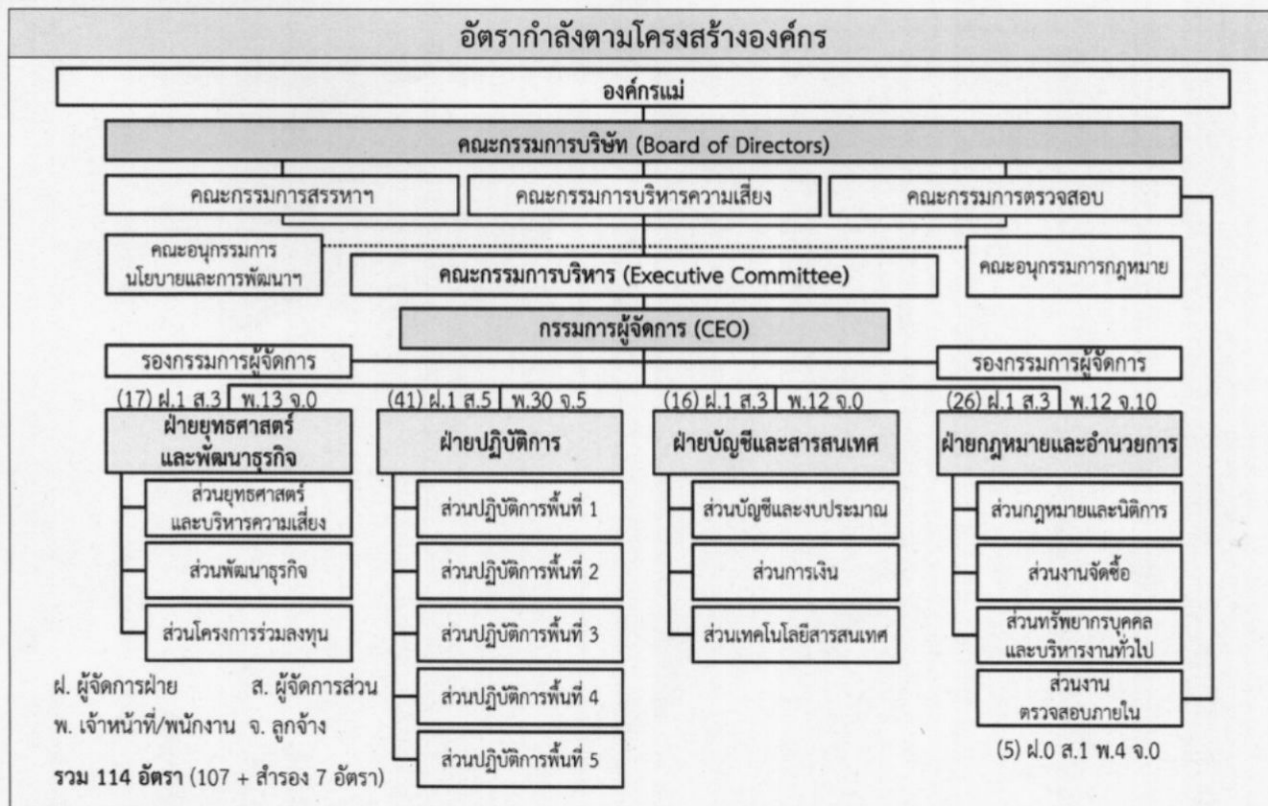
/ช่วงเวลา...



เนื่องจากระดับตำแหน่ง และหน้าที่ ของฝ่ายบริหารทรัพยากรและบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนา  
สินทรัพย์ จำกัด มีความแตกต่างกัน จึงต้องมีการเปรียบเทียบอัตราค่าจ้าง ค่าบรรยายลักษณะงาน และคุณสมบัติของ  
ตำแหน่งงาน เพื่อหาอัตราค่าจ้างสูงสุดที่สามารถโอนย้ายมายังบริษัทบริหารทรัพยากรได้



(๒) โครงสร้างองค์กรและอัตราค่าจ้าง โครงสร้างองค์กรและอัตราค่าจ้าง ในระยะ  
ช่วงแรกของการจัดตั้งเป็นองค์กร อัตราค่าจ้างขั้นพื้นฐานที่กำหนดขึ้นเป็นอัตราค่าจ้างที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานของ  
แต่ละหน่วยงานในระยะเริ่มต้น เพื่อให้อัตราค่าจ้างที่กำหนดขึ้นมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นเรื่องการนำระบบ  
เทคโนโลยีและสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ ทั้งในส่วนของการดำเนินงานด้านทะเบียนทรัพยากร การเงิน บัญชี ลูกค้าสัมพันธ์  
และสัญญา เป็นต้น เพื่อลดระยะเวลาปฏิบัติงาน ลดงานเอกสารและการทำงานซ้ำซ้อน ซึ่งทำให้สามารถกำหนด  
อัตราค่าจ้างได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ ๑๑๔ อัตรา (อัตราค่าจ้าง ๑๐๗ อัตรา และอัตราค่าจ้างสำรอง ๗ อัตรา) โดยมี  
โครงสร้างองค์กรและอัตราค่าจ้าง ดังนี้



(๓) รายชื่อผู้ถือหุ้น ทุนจดทะเบียน และแหล่งที่มาของเงินทุน

(๓.๑) รายชื่อผู้ถือหุ้น : การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด (ในชั้นของการจัดตั้งบริษัท ผู้เริ่มก่อการจะถือหุ้นแทนการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจะมีการจัดทำหนังสือรับรองการถือหุ้นและหนังสือมอบอำนาจให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจดำเนินการในเรื่องการถือหุ้นต่อไป)

(๓.๒) ทุนจดทะเบียน : ๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

(๓.๓) แหล่งที่มาของเงินทุน : การรถไฟแห่งประเทศไทยจะกู้เงิน เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้ำประกันการกู้เงิน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๔) โครงสร้างผู้บริหาร และองค์ประกอบคณะกรรมการ

การพิจารณากำหนดเกี่ยวกับการแต่งตั้งกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทลูกนั้นมีการพิจารณาตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงาน รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๑๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม หลักเกณฑ์ในการกำหนดคุณสมบัติ เป็นสำคัญ โดยมีการกำหนดโครงสร้าง ดังนี้

(๔.๑) กรรมการ จำนวน ๖ คน ประกอบด้วย ผู้แทนกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้ทรงคุณวุฒิ ๓ คน

(๔.๒) กรรมการอิสระ จำนวน ๓ คน

(๔.๓) คณะกรรมการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

(๕) โครงสร้างอัตราค่าตอบแทนของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน

โครงสร้างผลตอบแทนยึดตามหลักการที่ภาคราชการกำหนดขึ้น ประกอบด้วยผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๕.๑) อัตราค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท

| ค่าตอบแทนรายเดือนไม่เกิน<br>(บาท : คน : เดือน)                | เบี้ยประชุมรายครั้งไม่เกิน<br>(บาท : คน : ครั้ง)                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ๑๐,๐๐๐                                                        | ๑๐,๐๐๐                                                                                                                                                      |
| ประธานกรรมการให้ได้รับค่าตอบแทนรายเดือน เป็น ๒ เท่าของกรรมการ | ประธานและรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุม สูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละ ๒๕ และร้อยละ ๑๒.๕ โดยจ่ายเป็นรายครั้งเฉพาะกรรมการที่มาประชุม ไม่เกิน ๑ ครั้งต่อเดือน |

อ้างอิง : หลักเกณฑ์การจ่ายโบนัสกรรมการ พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทในเครือที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐวิสาหกิจ

(๕.๒) อัตราเงินเดือนพนักงาน

การกำหนดอัตราเงินเดือนของพนักงานให้อยู่ในเกณฑ์ที่ทัดเทียมกับองค์กรที่เป็นเป้าหมายแข่งขันในเชิงทรัพยากรบุคคล หรือธุรกิจที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกัน โดยเทียบกับ ลำดับชั้นงาน (Job Grade) ภาพรวมของตลาด

| โครงสร้างอัตราเงินเดือน (Salary Structure) |                                        |         |                  |
|--------------------------------------------|----------------------------------------|---------|------------------|
| ชื่อระดับ                                  | ข้อมูลตลาดที่ปรับค่าแล้ว (บาท : เดือน) |         |                  |
|                                            | เงินเดือนเริ่มต้น                      | ค่ากลาง | เงินเดือนขั้นสูง |
| ผู้บริหารระดับสูง                          | ๑๑๓,๔๐๐                                | ๑๖๒,๐๐๐ | ๒๑๐,๖๐๐          |
| ผู้บริหารฝ่าย                              | ๗๖,๓๐๐                                 | ๑๐๙,๐๐๐ | ๑๔๑,๗๐๐          |
| ผู้บริหารหน่วยงาน                          | ๔๖,๙๐๐                                 | ๖๗,๐๐๐  | ๘๗,๑๐๐           |
| ผู้ชำนาญการ                                | ๒๒,๒๐๐                                 | ๓๗,๐๐๐  | ๕๑,๘๐๐           |
| พนักงาน                                    | ๑๓,๐๐๐                                 | ๒๖,๐๐๐  | ๓๙,๐๐๐           |
| พนักงานบริการ                              | ๑๐,๕๐๐                                 | ๒๑,๐๐๐  | ๓๑,๕๐๐           |

๓.๘ การเสนอขอยกเว้นกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่ใช้กับรัฐวิสาหกิจทั่วไป ให้แก่บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ต้องการขยายธุรกิจสู่ตลาดต่างประเทศ ตามนโยบายภาครัฐ

(๑) ด้านการจัดซื้อจัดจ้างและการพัสดุ

ขอความเห็นชอบให้ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์โดยตรง ตามนัยมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐

(๒) ด้านบุคลากร

ขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้บริษัทรถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำกฎ ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าตอบแทน และสวัสดิการต่างๆ มากำหนดขอบเขตสภาพการจ้างเกี่ยวกับการเงินตามมาตรา ๑๓ (๒) แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. ๒๕๔๓ โดยให้สามารถดำเนินการปรับปรุงสภาพการจ้างที่เกี่ยวกับการเงินในการกำหนดอัตรา ค่าจ้าง ค่าตอบแทน หรือสวัสดิการต่างๆ ของพนักงานได้เอง

(๓) การปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ

ขอยกเว้นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนและกำกับดูแลบริษัทในเครือของรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้บริษัททุกมีความคล่องตัวในการจัดตั้งบริษัทในเครือ เพื่อให้การบริหารจัดการที่ดินมูลค่าสูงของการรถไฟแห่งประเทศไทย เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม เพื่อให้มีการกำกับดูแลที่ดี บริษัทในเครือ จะจัดให้มีระเบียบเกี่ยวกับการพัสดุ การงบประมาณ การเงินและการบัญชี รวมถึงเงินเดือน ค่าจ้างและสวัสดิการของพนักงานและค่าตอบแทนของกรรมการเป็นของตนเองโดยจะคำนึงถึงหลักธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการอย่างเคร่งครัด และเพื่อกำหนดมาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ

๓.๙ การปรับปรุงข้อมูลและรายละเอียดเพิ่มเติมตามความเห็นคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ในข้อ ๑.๓

(๑) ดำเนินการทบทวนแผนงานและประมาณการทางการเงินของบริษัททุกที่ชัดเจน สอดคล้องกับการส่งมอบทรัพย์สิน และจัดทำแนวทางในการนำรายได้มาแก้ไขปัญหาระบบน้ำเน่าและหนี้สินในปัจจุบัน รวมทั้งภาระหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากข้อพิพาทต่างๆ ในอนาคตด้วย

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย มีภาระหนี้สิน (ณ วันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๒) รวมทั้งสิ้น ๑๗๗,๖๑๑.๘๐๖ ล้านบาท โดยการบริหารทรัพย์สิน ได้มีแผนการส่งมอบที่ดินและสัญญาเช่า ซึ่งจะใช้เวลาในการส่งมอบสัญญาเช่าตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๖ รวมระยะเวลา ๔ ปี และมีแผนการส่งมอบที่ดินทั้งหมดตั้งแต่ปี ๒๕๖๓-๒๕๗๓ ซึ่งในการส่งมอบที่ดินและสัญญาเช่าทั้งหมดนั้น ได้มีการจัดทำประมาณการรายได้จากการบริหารทรัพย์สินดังกล่าวแล้ว ซึ่งเมื่อสรุปเป็นประมาณการรายได้ในระยะเวลา ๓๐ ปี จากการดำเนินการทั้งหมดจะมีรายได้รวมประมาณ ๖๓๑,๖๒๘.๓๐ ล้านบาท ซึ่งเพียงพอต่อความต้องการนำมาแก้ไขปัญหาระบบน้ำเน่าและหนี้สินในปัจจุบัน รวมถึงภาระหนี้สินที่อาจเกิดจากข้อพิพาทต่างๆ ในอนาคตด้วย

/(๒) จัดทำ ...

(๒) จัดทำฐานข้อมูลทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ถูกต้อง ครบถ้วน เพื่อให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนสินทรัพย์ จำกัด สามารถใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามแผนที่กำหนด

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำโครงการจัดทำฐานข้อมูลที่ดินและสิ่งปลูกสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยในระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (GIS) และพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งอยู่ในระหว่างดำเนินการ โดยมีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๔ ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำโครงการจ้างประเมินมูลค่าที่ดิน ทรัพย์สินและทำฐานข้อมูลที่ดิน Non-Core และสัญญาเช่า ซึ่งใช้ระยะเวลา ๘ เดือน คาดว่าจะเริ่มใช้งานได้ในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ และระบบบริหารจัดการค่าเช่าที่ดินและอาคาร คาดว่าจะสามารถใช้งานได้ในเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ซึ่งทั้ง ๓ ระบบดังกล่าว จะสามารถเชื่อมโยงฐานข้อมูลผู้เช่า สัญญาเช่า รายได้ค่าเช่าและพิกัดของที่ดินร่วมกันได้เมื่อมีบริษัทลูกสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามแผนที่กำหนด

ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อการจัดทำฐานข้อมูลทรัพย์สินและแผนการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และเชิงสังคมจากทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยจะมีผู้แทนจากกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ร่วมเป็นคณะทำงานฯ ด้วย

(๓) กำหนดแผนปฏิบัติงานในการแก้ไขปัญหาผู้บุกรุก รวมถึงการเจรจาต่อรองสัญญาเช่าต่างๆ โดยเทียบเคียงแนวทางในการดำเนินการของหน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจในลักษณะเดียวกันที่ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมแล้ว

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการกับผู้บุกรุกหรือรุกล้ำที่ดินตามคู่มือการดำเนินการกับผู้บุกรุกที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะที่ดินแปลงใหญ่ที่มีศักยภาพ จะมีการแต่งตั้งคณะทำงานเฉพาะกิจเพื่อเข้ามาดูแลพื้นที่โดยเฉพาะ

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ ๕/๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหาที่ดินที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม โดยมีหัวหน้าสำนักงานการจตุกรรมสิทธิ์ที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการฯ

(๔) จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่บริษัทลูกไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด โดยจะต้องเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับภาคเอกชนและไม่เป็นภาระของภาครัฐในอนาคต

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงกรณีที่บริษัทลูกไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด โดยจะเสนอให้มีการจ้างบริษัทเอกชนภายนอก (Outsource) ที่มีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เข้ามาดำเนินงานแทนบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนสินทรัพย์ จำกัด ในภารกิจต่างๆ เช่น การบริหารสัญญา การบริหารที่ดินและพัฒนาโครงการ การบริหารงานด้านกฎหมาย และบริหารงานด้านระบบสารสนเทศและบริหารงานทั่วไป โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดและประเมินผลการดำเนินงานในแต่ละส่วน และจัดตั้งคณะกรรมการกำกับและตรวจสอบ โดยกำหนดให้มีผู้เชี่ยวชาญด้านการเงิน บัญชี

กฎหมาย ด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ และด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นคณะกรรมการทำหน้าที่กำกับ การดำเนินงานและตรวจสอบการดำเนินงาน และรายงานผลการกำกับและผลการตรวจสอบให้การรถไฟ แห่งประเทศไทยทราบ

**๓.๑๐ รายงานการดำเนินการตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑**

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนการบริหารทรัพย์สิน ประมาณการรายจ่าย แหล่งเงินที่ใช้ตลอดระยะเวลาดำเนินการ และประโยชน์ที่จะได้รับเสนอมาพร้อมกับการขออนุมัติในครั้งนี้แล้ว ดังนี้

(๑) แผนการบริหารทรัพย์สิน แบ่งออกเป็น ๓ ส่วน ได้แก่ ๑) ที่ดินที่มีสัญญาเช่า ๒) ที่ดินเปล่า และ ๓) ที่ดินที่มีการทำโครงการร่วมลงทุนกับเอกชน

(๒) ประมาณการรายจ่ายและแหล่งเงินที่ใช้ตลอดโครงการ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย กู้ยืมเงินจากรัฐบาลจำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ในรูปแบบการอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ยืมเงินเพื่อนำมา ลงทุนในบริษัทลูก ในการใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในช่วงก่อนดำเนินการและระหว่างเริ่มเปิดดำเนินการ

(๓) ประโยชน์ที่ได้รับ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับผลตอบแทนจากการจัดตั้ง บริษัทบริหารทรัพย์สิน ภายใต้สมมติฐานการจ่ายเงินปันผลร้อยละ ๗๐ ของกำไรสุทธิ

**๓.๑๑ ข้อเสนอของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา**

(๑) อนุมัติให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟ แห่งประเทศไทย

(๒) อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้ยืมเงินจากรัฐบาลจำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ในรูปแบบการอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้ยืมเงินเพื่อนำมาลงทุนในบริษัทลูกและใช้เป็น เงินทุนหมุนเวียนในช่วงก่อนดำเนินการ และระหว่างเริ่มเปิดดำเนินการ

(๓) อนุมัติในหลักการให้บริษัทลูก บริหารงานในรูปแบบบริษัทเอกชนทั่วไป โดยให้ บริษัทมีระเบียบ ข้อบังคับใช้ปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นของตนเอง และให้รวมถึงระเบียบวิธีการ งบประมาณ การบริหาร และการจัดการทางการเงินและบัญชี ตลอดจนจัดซื้อจัดจ้างการพัสดุ เงินเดือนค่าจ้าง และสวัสดิการของพนักงาน การบริหารบุคคลและการสรรหาบุคลากรภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

**๔. ค่าใช้จ่ายและแหล่งที่มา**

ค่าใช้จ่าย ๒๐๐ ล้านบาท เพื่อใช้เป็นทุนจดทะเบียนในบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน และรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และ กระบวนการคลังค่าประกันการกู้เงิน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม พร้อมขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒-๓ และ ๗

## ๕. ข้อกฎหมาย

๕.๑ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ มาตรา ๓๙ กำหนดไว้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

(๔) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท

(๘) การจัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด

๕.๒ หลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือ (ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐) กำหนดขั้นตอนการขออนุมัติจัดตั้งบริษัทในเครือไว้ว่า “รัฐวิสาหกิจแม่ที่มีความประสงค์จะจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือ โดยดำเนินการจัดทำข้อมูล และนำเสนอกระทรวงเจ้าสังกัด เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และคณะรัฐมนตรีตามลำดับ” ทั้งนี้ การเสนอขอยกเว้น กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรี ที่ใช้กับรัฐวิสาหกิจทั่วไปให้แก่บริษัทในเครือที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ต้องการขยายธุรกิจสู่ตลาดต่างประเทศตามนโยบายภาครัฐเป็นเรื่องๆ ไป พร้อมทั้งให้เหตุผลในการยกเว้นดังกล่าว

## ๖. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงคมนาคมพิจารณาดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๘ สำหรับการพิจารณาเสนอขออนุมัติจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณูและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๖๓ เพื่อขอทราบความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง สำหรับใช้ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี และขอให้ส่งความเห็นกลับมายังกระทรวงคมนาคม โดยตรงภายใน ๒ สัปดาห์ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี โดยมีกระทรวงการคลัง และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้แจ้งความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีสรุปได้ ดังนี้

### ๖.๑ ความเห็นของกระทรวงการคลัง

(๑) เห็นควรให้ความเห็นชอบการตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน โดยให้ดำเนินการตามขั้นตอนของหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยควรเสนอให้อิสระแก่บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินให้สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพเทียบเท่าเอกชน นอกจากนี้ เพื่อให้การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน สามารถบรรเทาปัญหาภาระทางการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในภาพรวมอย่างเป็นรูปธรรม การรถไฟแห่งประเทศไทยควรกำหนดแนวทางในการนำผลตอบแทนที่ได้รับจากบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยมาชำระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ชัดเจนต่อไป

(๒) เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินวงเงินไม่เกิน ๒๐๐ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และมอบหมายให้กระทรวงการคลังค้าประกันการกู้เงินในครั้งนี้ โดยในส่วนของการยกเว้น

/ค่าธรรมเนียม...

ค่าธรรมเนียม ในการค้าประกันดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมตามแบบฟอร์มที่กระทรวงการคลังโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะกำหนดเพื่อ ประกอบการพิจารณาของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังต่อไป อนึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคมต้องพิจารณาดำเนินการกู้เงินให้สอดคล้องกับมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่ให้กระทำด้วยความรอบคอบ และคำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ และการกระจายภาระการชำระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(๓) เห็นควรให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด กำกับดูแลการบริหารบริษัทลูก ดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผลตอบแทนที่ได้รับจากบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินดังกล่าว สามารถช่วยแก้ไขปัญหาทางการเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม

#### ๖.๒ ความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๑) เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โดยในเบื้องต้นจะใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด) ทุนจดทะเบียน ๒๐๐ ล้านบาท ตามมาตรา ๓๔ (๘) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และตามขั้นตอนของหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุน ในบริษัทในเครือตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐ โดยให้นำความเห็นตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจเมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ไปประกอบการพิจารณาอย่างเคร่งครัด ซึ่งเป็นการปฏิบัติที่สอดคล้องตามขั้นตอนของกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถสร้างผลตอบแทนที่คุ้มค่าต่อองค์กรมากที่สุด และแก้ไขปัญหาทางการเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

(๒) เห็นควรให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ยืมเงินจำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ตามมาตรา ๓๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทลูก โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และกระทรวงการคลังค้าประกันการกู้เงินสำหรับวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสม รวมทั้งขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามความเห็นของกระทรวงการคลัง

(๓) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน และการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามแผนฟื้นฟูและไม่เป็นภาระต่อภาครัฐในภาพรวมระยะยาว เห็นควรมอบหมายให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน และการรถไฟแห่งประเทศไทยรับไปพิจารณาดำเนินการต่อไป ดังนี้

- การจัดทำแผนดำเนินการต่างๆ ของบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจต้องคำนึงถึงกฎระเบียบที่ยังคงต้องปฏิบัติอย่างรอบด้าน อาทิ กฎหมายว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ เพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบกิจการของบริษัทฯ และการดำเนินกิจการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งบริษัทที่จะบริหารงานในรูปแบบบริษัทเอกชน

- ให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินจัดทำแผนการหาประโยชน์จากที่ดินและแผนการตลาดไว้อย่างชัดเจน และใช้เป็นกรอบทิศทางในการทำงานในแต่ละปี ขณะเดียวกันต้องให้ความสำคัญกับมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายให้อยู่ในระดับเหมาะสมและเป็นค่าใช้จ่ายที่มีประสิทธิภาพ โดยอาจเทียบเคียงกับมาตรฐานอุตสาหกรรม รวมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงโดยนำข้อจำกัดหรือปัญหาจากการบริหารบริษัทลูกของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีในปัจจุบันและปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพย์สินหรือการให้เช่าที่ดินมาประกอบในการจัดทำแผน เพื่อลดความเสี่ยงจากการที่ผลประโยชน์อาจไม่เป็นไปตามแผนที่ประมาณการไว้

- ให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินพิจารณากำหนดแนวทางที่เหมาะสมสำหรับสัญญาเช่าของหน่วยงานรัฐ ซึ่งตามแผนการส่งมอบและถ่ายโอนสัญญาเดิม มีการนำสัญญาเช่าของหน่วยงานรัฐให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินเป็นผู้บริหารสัญญาด้วย เนื่องจากการเช่าของหน่วยงานรัฐไม่ได้มีวัตถุประสงค์การใช้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์ หากต่อสัญญาใหม่ด้วยราคาอ้างอิงตามผลตอบแทนของตลาดอาจเป็นภาระให้ภาครัฐและเงินงบประมาณของประเทศ

- ให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินพิจารณานโยบายการรับพนักงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อบรรจุเป็นพนักงานของบริษัทฯ ในจำนวนเท่าที่จำเป็น เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้วยวิธีการบริหารธุรกิจ แนวคิด และวัฒนธรรมองค์กรในรูปแบบใหม่เทียบเคียงกับบริษัทเอกชน รวมทั้งจัดโครงสร้างองค์กรที่มีขนาดกระชับ มีประสิทธิภาพ และสามารถบริหารงานได้อย่างคล่องตัว

- ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งจัดทำบัญชีทรัพย์สินให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้บริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินมีข้อมูลที่ถูกต้องต่อการนำไปใช้ในการบริหารจัดการ และสร้างความเข้าใจหรือความตระหนักถึงความจำเป็นที่ต้องมีการแยกภารกิจการบริหารทรัพย์สินออกจากองค์กรให้กับพนักงานทุกระดับรับทราบอย่างชัดเจน รวมทั้งดำเนินการปรับโครงสร้างของพนักงานให้มีขนาดเหมาะสมกับภารกิจใหม่ควบคู่กับการพัฒนาศักยภาพของพนักงาน เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรที่สามารถอยู่ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

### ๖.๓ ความเห็นของสำนักงานประมาณ

(๑) เพื่อให้การแก้ไขปัญหาการบริหารจัดการทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นไปอย่างยั่งยืน มีประสิทธิภาพ และเกิดผลเป็นรูปธรรม สร้างแนวทางการดำเนินธุรกิจที่มีแนวโน้มที่จะสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทั้งเป็นการดำเนินการตามนโยบายมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑ วันที่ ๗ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ วันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๒ และวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๑ ในการปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้แยกการบริหารจัดการทรัพย์สินด้วยการจัดตั้งบริษัทจำกัดมากำกับดูแล รวมทั้งได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือแล้ว ประกอบกับคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในคราวการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ เห็นชอบในหลักการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้นำความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจและคณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหาของรัฐวิสาหกิจไปดำเนินการต่อไป ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบผลการประชุมดังกล่าวเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๒ ดังนั้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจอย่างรอบคอบครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว

/โดยเฉพาะ...

โดยเฉพาะแผนบริหารความเสี่ยงในกรณีที่บริษัทลูกไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่กำหนด โดยแนวทางที่จัดเตรียมไว้จะต้องเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพและไม่เป็นภาระของภาครัฐในอนาคต ก็เห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการ

(๒) เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแหล่งเงินในการดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สิน โดยมีให้เกิดผลกระทบต่อปัญหาการขาดสภาพคล่องของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงเห็นสมควรที่กระทรวงคมนาคมเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทลูก จำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งเป็นไปตามนัยมาตรา ๓๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ กรณีการกู้ยืมเงินเกินคราวละห้าล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ในการกู้เงิน และเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการขอบรรจุวงเงินกู้เพื่อจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ซึ่งเป็นไปตามนัยพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน ส่วนของกรณีขอยกเว้นค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้นั้น เห็นสมควรที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะขอทำความตกลงกับกระทรวงการคลังตามความจำเป็นและเหมาะสมตามขั้นตอนต่อไป และขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานของทางราชการ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของทางราชการเป็นสำคัญ และคำนึงถึงความสามารถในการชำระหนี้ การกระจายการชำระหนี้ที่เหมาะสม ตามนัยมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลัง พ.ศ. ๒๕๖๑ อย่างเคร่งครัดด้วย

อนึ่ง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีผลกระทบต่อภาคอสังหาริมทรัพย์ของไทยอย่างรุนแรง และอาจส่งผลกระทบต่อประมาณการรายได้ของบริษัทในระยะแรก ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงควรกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้เกิดประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดภาระทางการเงินเพิ่มจากในปัจจุบัน

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔-๖

#### ๗. ความเห็นกระทรวงคมนาคม

๗.๑ การจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในเบื้องต้นจะใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด เป็นการแยกภารกิจที่ไม่ใช่ภารกิจหลักขององค์กร ออกไปเป็นกิจการเฉพาะทั้งในส่วนทรัพย์สินที่อยู่ในความดูแลของฝ่ายบริหารทรัพย์สินและฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ เพื่อให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด สามารถทุ่มเททรัพยากรในการบริหารทรัพย์สินเพียงอย่างเดียว และมีแนวโน้มที่จะสร้างรายได้ให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยมากยิ่งขึ้น และทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถจัดสรรทรัพยากรและเวลาให้กับภารกิจหลัก (การให้บริการผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า) ได้อย่างเต็มที่ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการครบถ้วนตามขั้นตอนของหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐ โดยคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้พิจารณาให้ความเห็นชอบและคณะรัฐมนตรี

/มีมติ...

มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๒ รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ แล้ว ดังนั้น เพื่อให้กระบวนการจัดตั้งบริษัทในเครือเป็นไปอย่างครบถ้วนตามขั้นตอนของหลักเกณฑ์ดังกล่าว ประกอบมาตรา ๓๙ (๔) และ (๘) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเสนอ ก่อนการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดตั้งบริษัทตามขั้นตอนของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ต่อไป

๗.๒ สำหรับกรณีที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทยขออนุมัติในหลักการให้บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด บริหารงานในรูปแบบบริษัทเอกชนทั่วไป โดยให้บริษัทมีระเบียบ ข้อบังคับใช้ปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นของตนเอง และให้รวมถึงระเบียบวิธีการงบประมาณ การบริหาร และการจัดการทางการเงิน และบัญชี ตลอดจนจัดซื้อจัดจ้างการพัสดุ เงินเดือนค่าจ้างและสวัสดิการของพนักงาน การบริหารบุคคลและการสรรหาบุคลากรภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคมเห็นด้วยในหลักการ เนื่องจากบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ควรมีความคล่องตัวที่จะบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม หลักการดังกล่าวถือว่ารวมอยู่ในผลการศึกษาที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำขึ้นและคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องขออนุมัติหลักการในส่วนนี้จากคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง สำหรับในส่วนของการขอยกเว้นการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่บังคับใช้กับรัฐวิสาหกิจทั่วไป นั้น เห็นสมควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย และ/หรือ บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในข้อ ๑.๓ ที่ให้ดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

๗.๓ เนื่องจากระบบเศรษฐกิจของโลกและของไทย ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การหารายได้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจากกิจการด้านการขนส่ง ยังคงได้รับผลกระทบและต้องปรับตัวตามแนวทางชีวิตปกติวิถีใหม่ จนกว่าปริมาณนักท่องเที่ยวและการเดินทางจะกลับเข้าสู่สภาวะปกติ การหารายได้จากการพัฒนาทรัพย์สินจะเป็นการเปิดโอกาสที่จะสร้างรายได้รูปแบบใหม่เพิ่มเติมให้กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในระยะแรกอาจได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บ้าง แต่ในระยะยาว จะเป็นกลไกสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย พิจารณารับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในข้อ ๖ ไปประกอบการพิจารณาแล้ว รวมทั้งได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาดำเนินการ ดังนี้

(๑) ในช่วงระยะเริ่มแรก ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกำกับดูแลบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ให้บริหารค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพ คุ่มค่า และเหมาะสมตามความจำเป็นของภารกิจ

(๒) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ร่วมกันปฏิบัติงานเพื่อให้มั่นใจว่าจะมีผลตอบแทนทางการเงินที่ใกล้เคียงกับที่ประมาณการไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้การนำรายได้ที่จะได้จากบริษัทลูก เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถแก้ไขปัญหาทางการเงินให้กับ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อย่างเป็นรูปธรรม ได้มอบหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำแผนการนำรายได้ไปใช้ด้วย

/(๑) ให้การรถไฟ...

(๓) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดโครงสร้างองค์กรและจัดสรรบุคลากรของการรถไฟแห่งประเทศไทยภายหลังจากที่จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด แล้ว ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับการกิจใหม่ด้วย

(๔) ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะบริษัทแม่ กำกับดูแลการดำเนินการของบริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด ตามที่กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือ (ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐) อย่างเคร่งครัด

#### ๘. ข้อเสนอส่วนราชการ

กระทรวงคมนาคม เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

๘.๑ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (โดยในเบื้องต้นจะใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟฟ้าพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด) ทุนจดทะเบียน ๒๐๐ ล้านบาท ตามมาตรา ๓๔ (๘) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ และตามขั้นตอนของหลักเกณฑ์การจัดตั้ง/ร่วมทุนในบริษัทในเครือ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๐ โดยให้นำความเห็นตามมติคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๒ ไปประกอบการดำเนินการอย่างเคร่งครัด

๘.๒ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้ยืมเงินจำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ตามมาตรา ๓๔ (๔) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทลูกในข้อ ๘.๑ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นทุนดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน และกระทรวงการคลังกำกับกำกับการกู้เงิน รวมทั้งพิจารณาวิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดตามความเหมาะสมสำหรับการขอยกเว้นการคิดค่าธรรมเนียมการกำกับเงินกู้ให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณา ดำเนินการตามความเห็นของกระทรวงการคลังในข้อ ๖.๑ (๒)

ทั้งนี้ ได้จัดส่ง Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีมาด้วยแล้วโดยมีรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน (พิชญา)

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๕๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๔๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pichaya.plan@gmail.com