ชื่อเรื่อง	ส่วนราชการเจ้าของเรื่อง	วันที่มีมติ
การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง	คค	18/12/2550

คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอดังนี้ เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงิน จำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันและการจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และให้กระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป ตามความเห็นของสำนักงบประมาณ โดยให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาวงเงินค่าใช้จ่ายให้ได้ข้อยุติที่ชัดเจนโดยเร็ว และอนุมัติในหลักการงบประมาณเพิ่มเติม จำนวน 445 ล้านบาท เพื่อใช้ดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จ โดยให้กระทรวงคมนาคมเร่งหารือในขั้นรายละเอียดของรูปแบบการก่อสร้างเชื่อมโยงสถานีกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อสรุปก่อนดำเนินการต่อไป รวมทั้งเร่งศึกษาและพิจารณาระบบโครงข่ายเชื่อมโยง ระบบทางพิเศษ และระบบถนนโดยรอบสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร สนับสนุนให้ผู้โดยสารอากาศยานสามารถเดินทางเข้ามาใช้บริการเช็คอินที่สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป สำหรับการจัดตั้งบริษัทลูกของ รฟท. ให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) จัดทำรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น โครงสร้างการบริหารจัดการและบุคลากร เป็นต้น ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดยให้ รฟท. พิจารณาเปรียบเทียบข้อดี-ข้อเสียกรณีการจัดตั้งบริษัทลูกและกรณีจ้างเอกชนเดินรถ หรือรูปแบบอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความรอบคอบและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ รฟท. และประชาชนผู้ใช้บริการ และจัดทำรายละเอียดเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว

สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
รับที่ 11084
วันที่ 11 ธ.ค. 2550 เวลา 8.45
สวค. 1/547
วันที่ 11 ธ.ค. 50
เวลา 9.00 น.

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 267

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

7 ธันวาคม 2550

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/6977/2550 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550
2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/7115/2550 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550
3. สำเนามติคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย วันที่ 12 พฤศจิกายน 2550
4. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/10045 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550
5. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/10046 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550
6. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.2/10047 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550
7. Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

1. เรื่องเดิม

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 พิจารณาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองโดยมีมติ ดังนี้

(1) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

(2) อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ และค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว

/3. เห็นชอบ...

(3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ (1) และข้อ (2) และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง

2. เรื่องที่เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ส่วนการก่อสร้างที่เหลือวงเงิน 9,940,322,000 บาท คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน นั้น

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการตลอดจนแผนบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

2.1 <u>รายละเอียดของโครงการและค่าใช้จ่ายตามสัญญาก่อสร้าง</u>

ค่าใช้จ่ายตามสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรีซึ่งได้อนุมัติไว้ มีค่าใช้จ่ายรวม 28,927,604,700 บาท แบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

หน่วย : บาท

รายการ	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 18 ม.ค. 2548	สัญญาจ้าง เมื่อ 20 ม.ค. 2548	ครบ 990 วัน ตามสัญญาจ้าง	ค่าก่อสร้าง ที่เหลือ
1. ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	ยังไม่มีตัวเลข	1,666,214,700	1,666,214,700	-
2. ค่าก่อสร้าง	25,907,000,000	25,907,000,000	15,966,678,000	9,940,322,000
3. ดอกเบี้ยจ่าย	ยังไม่มีตัวเลข	MLR - 2%	1,354,390,000	ขอให้รัฐรับภาระ
รวม			**18,987,282,700**	**9,940,322,000**

โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้กู้เงินเพื่อจ่ายค่าก่อสร้างที่ได้ดำเนินการแล้ว จำนวน 18,987,282,700 บาท คงเหลือวงเงินค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือ จำนวน 9,940,322,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38 ของวงเงินค่าก่อสร้าง ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการแก้ไขสัญญาจ้างก่อสร้างในข้อ 4 ก่อน ผู้รับจ้างจึงจะสามารถเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างในส่วนที่เหลือได้ โดยจะเปลี่ยนวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างจากเดิมที่ผู้รับจ้างเบิกจากธนาคารที่ให้การสนับสนุนมาเป็นการเบิกจากการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรง โดยขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการตรวจร่างแก้ไขสัญญาฯ

/2.2 แผนบริหาร...

2.2 <u>แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ</u>

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยในคราวประชุมเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2550 และวันที่ 10 กันยายน 2550 ได้อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดหาผู้เชี่ยวชาญเพื่อดำเนินการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับการให้ข้อเสนอแนะระหว่างการก่อสร้างและจัดโครงสร้างบริษัทลูกหรือว่าจ้างบริษัทมาดำเนินการเดินรถ และเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้ารวม 6 คน โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้วางแผนดำเนินการบริหารจัดการเดินรถ ดังนี้

2.2.1 ทำสัญญาจ้างบริษัท AsiaPAC Consulting Co.Ltd. ให้สรรหาและจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ ให้ได้ผู้เชี่ยวชาญภายในเดือนธันวาคม 2550

2.2.2 จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า ในวงเงิน 50 ล้านบาท ภายในเดือนธันวาคม 2550

2.2.3 ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ พิจารณาทบทวน ปรับปรุง และแก้ไขโครงสร้างบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถให้เสร็จภายในเดือนมกราคม 2551

2.2.4 นำเสนอแผนการดำเนินการและโครงสร้างองค์กรของบริษัทลูกให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ภายในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2551

2.2.5 ดำเนินการสรรหาและฝึกอบรมพนักงานให้มีความพร้อมในการปฏิบัติการเดินรถ พร้อมทั้งจัดทำคู่มือการเดินรถให้แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2551

2.2.6 การดำเนินงานในระยะเริ่มต้นนี้อยู่ภายใต้การควบคุมและบริหารงานของผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดนี้จะถูกโอนไปเป็นผู้บริหารของบริษัทลูกต่อไป เมื่อการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทแล้วเสร็จ

2.3 <u>ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</u>

2.3.1 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2545 และวันที่ 11 พฤศจิกายน 2546 อนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนโครงการก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ดำเนินการออกแบบพร้อมก่อสร้างไปก่อน

2.3.2 ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยรวมมูลค่างานก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ฯ มูลค่า 4,082.94 ล้านบาท ที่จะต้องนำส่งคืน บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด ไว้ด้วยแล้ว

2.3.3 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสือแจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดส่งแผนการชำระคืนเงินลงทุนฯ มาตั้งแต่ปี 2547 รวม 7 ครั้ง โดยปัจจุบัน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้บันทึกการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นลูกหนี้

/2.3.4 กระทรวง...

2.3.4 กระทรวงคมนาคม มีคำสั่งที่ 352/2550 สั่ง ณ วันที่ 25 ตุลาคม 2550 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ เพื่อใช้สำหรับการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีผลการพิจารณา ดังนี้

1) พื้นที่อาคารสถานีและต้นทุนค่าก่อสร้าง ประกอบด้วย

ชั้น	พื้นที่ (ตร.ม.)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	ค่าก่อสร้าง บาท ต่อ ตร.ม.
Platform	34,620	2,099.47	60,643
Concourse	16,033	1,940.62	121,039
Ground Floor	7,299	96.37	6,708
First Floor	7,066		
รวม	**65,018**	**4,136.46**	**63,620**

หมายเหตุ : วงเงินก่อสร้างข้างต้นนี้ ทาง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) แจ้งว่า ได้รวมการปรับลดเงินค่าก่อสร้างในส่วน Provisional Sum จำนวนประมาณ 200 ล้านบาท และงานความยาวอุโมงค์ที่สั้นลง 97 เมตร แล้ว แต่ยังไม่รวมการปรับลดค่าอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้ดำเนินการเพิ่มเติม สำหรับโรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ รวมทั้งยังไม่รวมดอกเบี้ยจ่ายจากเงินกู้อีก 532 ล้านบาท

2) การใช้พื้นที่อาคารสถานีของการรถไฟแห่งประเทศไทยและพื้นที่สำหรับเชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย

ชั้น	พื้นที่รวม (ตร.ม.)	รฟท.ใช้ (ตร.ม.)	พื้นที่สำหรับเชิงพาณิชย์ (ตร.ม.)
Platform	34,620	34,620	-
Concourse	16,033	10,913	5,120.00
Ground Floor	7,299	7,299	-
First Floor	7,066	2,593	4,472.84
รวม	**65,018**	**55,425**	**9,592.84**

3) คณะทำงานฯ พิจารณาเห็นว่า ควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รัฐบาลรับภาระ) จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยสำนักงบประมาณและกระทรวงการคลังจะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป และให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด เนื่องจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ที่จะดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์ในสนามบินอยู่แล้ว ประกอบกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ต้องเป็นหน่วยงานที่ต้องมาดำเนินการในด้านรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิโดยให้พิจารณาส่วนแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับการรถไฟแห่งประเทศไทยที่เหมาะสมต่อไป

/2.4 ขออนุมัติ...

2.4 <u>ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จ วงเงิน 445 ล้านบาท</u>

(1) <u>การจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ICE และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 215 ล้านบาท</u>

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองได้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่ด้านระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาประยุกต์ใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทย และยังไม่มีหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนรายใดที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับ ดูแล ตรวจสอบความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบทั้งหมด ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้าเพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดตามหลักวิชาให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ Reliability, Availability, Maintainability, Safety (RAMS), National Fire Protection Association (NFPA) ตลอดจนหลักปฏิบัติสากลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายประมาณ 215 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) แยกเป็นการว่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน 195 ล้านบาท และการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 20 ล้านบาท โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) <u>ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท</u>

การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ไม่แล้วเสร็จภายในกำหนด 900 วัน ตามสัญญา (ครบกำหนดวันที่ 7 สิงหาคม 2550) เนื่องจากการส่งมอบพื้นที่บริเวณผู้บุกรุกชุมชนหลังโรงพยาบาลเดชาล่าช้า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีกจำนวน 370 วัน จึงจำเป็นต้องขยายระยะเวลาปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction and Commissioning Supervision Consultant : CSC) ออกไปให้สอดคล้องกับการขยายระยะเวลาก่อสร้าง ซึ่งต้องขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อรองรับงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) <u>การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 50 ล้านบาท</u>

การเดินรถไฟด้วยระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงสุดถึง 160 กม./ชม. พร้อมเทคโนโลยีสมัยใหม่เป็นงานซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน กอปรกับมีระยะเวลาไม่มากเพื่อจัดทำรายละเอียดของแผนการเดินรถ (Operations Rulebook & Operations Procedure Manual) แผนงานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการเดินรถ (Operations Safety & Security Plan) จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายละเอียดคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้าของงานดังกล่าว

/ร่วมกับ...

ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการศึกษาเทียบเคียงกับโครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครและการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งได้มีการจัดทำเช่นเดียวกัน จึงได้ประเมินค่าจ้างที่ปรึกษางานบริการดังกล่าวเป็นเงินประมาณ 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(4) <u>ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีพญาไทและสถานีเพชรบุรี วงเงิน 90 ล้านบาท</u>

เพื่อให้มีระบบการขนส่งที่ต่อเนื่องกับระบบรถไฟฟ้าและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนผู้ให้บริการ จะต้องมีการเชื่อมต่อทางเดินกับระบบการขนส่งระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร ที่สถานีพญาไท และระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่สถานีเพชรบุรี การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้จัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงระบบรางเข้าด้วยกัน โดยจะก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าที่สถานีพญาไทของกรุงเทพมหานครค่าใช้จ่ายประมาณ 10 ล้านบาท และสถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยค่าใช้จ่ายประมาณ 80 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

ทั้งนี้ วงเงินของโครงการฯ เมื่อรวมส่วนโครงสร้างพื้นฐาน ระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ย) โดยสามารถแยกเป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการเพื่อให้สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ได้ ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623		
- งานวางราง		1,923	-
- งานติดตั้งระบบไฟฟ้าอาณัติสัญญาณ		4,909	-
- รถไฟฟ้า		-	4,624
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุง		-	664
- Check-in Facility		-	569
- อื่นๆ		401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	**25,907**	**19,517**	**6,390**
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	4,136	4,136	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการ	**30,043**	**23,653**	**6,390**
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,312	354
ดอกเบี้ยโครงการถึงวันที่ 8 และ 12 พฤศจิกายน 2550	1,359	1,070	289
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,500	-
รวมมูลค่าโครงการ	**34,568**	**27,535**	**7,033**

<u>หมายเหตุ</u> : งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ ยังไม่รวมดอกเบี้ยจากเงินกู้อีก 532 ล้านบาท และไม่รวมงบประมาณที่เสนอขอเพิ่มเติมจำนวน 445 ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1, 2 และ 3

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองสามารถดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่อง เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระค่าดอกเบี้ยจ่าย และให้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีปกติ

2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 มาตรา 39 (8) โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาความเหมาะสมของทุนจดทะเบียน ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องและแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้และให้กระทรวงการคลังพิจารณารายละเอียด วิธีการ เงื่อนไขและค้ำประกันเงินกู้ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์ที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้นเห็นควรให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารตามข้อเสนอของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตกลงในรายละเอียดกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร็วต่อไป

4) ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จวงเงิน 445 ล้านบาท

(1) อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2554) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าวงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2553)

(4) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช่จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี

/(5) อนุมัติ...

(5) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมที่สถานีพญาไทกับระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครวงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และที่สถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยวงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551-2552) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับรูปแบบในการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีเพชรบุรีนั้นเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือถึงรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

พร้อมนี้กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือถึงสำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และกระทรวงการคลังเพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 4 , 5 และ 6

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก

(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009
โทรสาร 0 2215 4099

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1

ด่วนที่สุด

ที่ 1/ค477/2550

การรถไฟแห่งประเทศไทย
รองเมือง ปทุมวัน
กทม. 10330

วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. 2550

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ต่อเนื่องจากมติ ครม. เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2540 เรื่อง การขออนุมัติกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และการขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. รายละเอียดแผนการเบิกจ่ายค่าก่อสร้างของโครงการฯ
2. แผนการดำเนินงานของการรถไฟฯ เพื่อเตรียมการจัดตั้งบริษัทลูก ในการบริหารและจัดการการเดินรถไฟฟ้าฯ
3. รายงานสรุปผลการดำเนินงานคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิเพื่อใช้สำหรับการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรื่องเดิม

1. กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องการกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 และคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการกู้เงิน ดังนี้

1.1 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

1.2 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. กู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้ รฟท. ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ และค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผน

บริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ รฟท. และประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว

1.3 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ 1 และข้อ 2 และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ข้อเท็จจริง

1. รายละเอียดของโครงการในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ

1.1 ค่าใช้จ่ายทั้งหมดของโครงการ

คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการฯ โดยมีค่าใช้จ่าย รวม 3 ประเภท ซึ่งในแต่ละช่วงเวลาจะได้ข้อสรุปดังนี้

ภาระที่การรถไฟฯต้องจ่าย	มติครม. 18 ม.ค. 48	ตามสัญญาจ้าง 20 ม.ค. 48	เมื่อครบ 990 วัน ตามสัญญา	ค่าก่อสร้าง ส่วนที่เหลือ
1. ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	ยังไม่ทราบตัวเลข	1,666,214,700	1,666,214,700	-
2. ค่าก่อสร้าง	25,907,000,000	25,907,000,000	15,966,678,000	9,940,322,000.00
3. ดอกเบี้ยจ่าย	ยังไม่ทราบตัวเลข	MLR-2%	1,354,390,000	ขอให้รัฐรับภาระ
	รวม		18,987,282,700	9,940,322,000

หมายเหตุ : ภาระที่การรถไฟฯ ต้องจ่ายเมื่อครบ 990 วัน ตามที่ขออนุมัติไว้คือ 18,987,282,700 บาท แต่ในวันที่จ่ายจริง 8 และ 12 พฤศจิกายน 2550 ยอดรวมที่จ่ายไปจะมีมูลค่าทั้งสิ้น 19,176,963,882.14 บาท สูงกว่าที่ขออนุมัติไว้ประมาณ 189,681,182.14 ซึ่งได้จ่ายจากเงินสดคงเหลือของการรถไฟฯ

1.2 ส่วนที่การรถไฟฯ ได้จ่ายเกินจากที่ขออนุมัติไว้ตามหมายเหตุข้างต้น เกิดจากการเบิกเงินค่าก่อสร้างงวดที่ 27-29 สูงกว่าที่ผู้รับเหมาได้ประมาณการไว้เดิม รวมทั้งการเบิกเงินประกันผลงาน (Retention) งวดที่ 7 และ 8 ด้วย ซึ่งการรถไฟฯสามารถเบิกคืนได้จากวงเงินค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือจำนวน 9,940,322,000 บาท โดยวงเงินนี้จะครอบคลุมค่าก่อสร้างทั้งหมดที่ได้ลงนามกับผู้รับจ้างในแบบประกันราคาสูงสุด (Maximum Guarantee Price)

1.3 การเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือ ประมาณร้อยละ 38 ของวงเงินก่อสร้าง (ในขณะที่งานมีความคืบหน้าไปแล้วกว่าร้อยละ 76) จำเป็นจะต้องมีการแก้ไขสัญญาจ้างก่อสร้างในข้อ 4 ก่อน ผู้รับจ้างจึงจะสามารถเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างในส่วนที่เหลือได้ โดยจะเปลี่ยนวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างจากเดิมที่ผู้รับจ้างเบิกจากธนาคารที่ให้การสนับสนุน มาเป็นการเบิกจากการรถไฟฯได้โดยตรง โดยขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการตรวจร่างแก้ไขสัญญาฯ

1.4 สำหรับระยะเวลาการก่อสร้างที่สิ้นสุดตามสัญญาไปเมื่อ 7 สิงหาคม 2550 แล้วนั้น คณะกรรมการรถไฟ (คกร.) ได้ขยายระยะเวลาก่อสร้างให้แก่ผู้รับจ้างอันเนื่องมาจากอุบัติภัย ตามมติครม.ไปก่อนแล้ว 180 วัน นับตั้งแต่วันที่ 7 สิงหาคม 2550 ส่วนการขอขยายระยะเวลาก่อสร้างส่วนที่เหลืออันเนื่องมาจากการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้า คณะทำงานฯ ที่แต่งตั้งโดยการรถไฟฯ กำลังพิจารณาร่างรายงานขั้นสุดท้ายมายังการรถไฟฯ คาดว่าจะแล้วเสร็จ และนำเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟ พิจารณาได้ในวันที่ 21 พฤศจิกายน 2550 โดยจะมีข้อสรุปจากคณะทำงานฯ คือการขยายระยะเวลาก่อสร้างรวม 370 วัน (กลุ่มผู้รับจ้างขอขยายระยะเวลาออกไปอีก 552 วัน กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาได้พิจารณาเสนอขยายระยะเวลาในสายงานวิกฤตโดยไม่คิดวันหยุด 404 วัน และในที่ประชุมร่วม 3 ฝ่ายได้พิจารณาเพิ่มวันหยุดให้ตามความเหมาะสมโดยมีระยะเวลาในการขยายอยู่ที่ 463 วัน ทั้งนี้ ในทุกกรณีมีสายงานวิกฤต (Critical Part) อยู่ที่การก่อสร้างสถานีพญาไท)

1.5 ในกรณีที่มีการขยายระยะเวลาก่อก่อสร้างให้แก่ผู้รับจ้างแล้ว จะทำให้ระยะเวลาสิ้นสุดของการก่อสร้างและการทดสอบระบบการเดินรถไฟฟ้า เลื่อนจากเดิมคือวันที่ 7 สิงหาคม 2550 และ 5 พฤศจิกายน 2550 ตามลำดับ ออกไปตามระยะเวลาที่ได้ขยายให้ ซึ่งหากครบกำหนดระยะเวลาก่อสร้างที่ได้ขยายระยะเวลาออกไปแต่การก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องเสียค่าปรับในอัตราวันละ ร้อยละ 0.05 ของค่างานส่วนที่เหลือ และหากไม่เสร็จภายในกำหนดที่การทดสอบระบบการเดินรถไฟฟ้าต้องแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างจะต้องเสียค่าปรับในอัตราวันละ ร้อยละ 0.05 ของค่างานทั้งหมด (25,907 ล้านบาท)

1.6 สืบเนื่องจากมติ ครม. ที่อ้างถึงข้างต้น ได้กำหนดให้การรถไฟฯรับภาระต้นเงินกู้ของโครงการและภาครัฐรับภาระดอกเบี้ยของโครงการไปก่อน ทำให้การรถไฟฯ ไม่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายจากระยะเวลาการก่อสร้างที่ขยายออกไปแต่อย่างใด แต่จะมีภาระหนี้สินเพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้นประมาณ 28,930 ล้านบาท

1.7 แผนการเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างในงวดงานที่เหลือ (งวดที่ 30 -42) ได้แสดงรายละเอียดตาม (สิ่งที่ส่งมาด้วย 1)

2. แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ รฟท. และประชาชนผู้ใช้บริการ

2.1 ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันจันทร์ที่ 24 เมษายน 2549 ได้อนุมัติให้ จัดตั้งบริษัทลูกของการรถไฟฯ เพื่อมาดำเนินการเดินรถในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (โครงการฯ) ในการนี้ ให้จัดหาผู้เชี่ยวชาญเพื่อดำเนินการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับการให้ข้อเสนอแนะระหว่างการก่อสร้างและจัดโครงสร้างบริษัทลูกของการรถไฟฯ หรือว่าจ้างบริษัทมาดำเนินการเดินรถ และจ่ายค่าจ้างให้กับบริษัท เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งด้วย

2.2 ที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งพิเศษที่ 4/2550 เมื่อวันจันทร์ที่ 10 กันยายน 2550 มีมติเห็นชอบในการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า รวม 6 คน รายละเอียดดังนี้

1) เห็นชอบในรายละเอียดหน้าที่และความรับผิดชอบ คุณสมบัติเฉพาะ อัตราจ้าง ระยะเวลา และเงื่อนไข ในการจ้างผู้เชี่ยวชาญฯ

2) อนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการจ้าง Recruitment Agency โดยวิธีพิเศษ ในวงเงินไม่เกิน 5,000,000 บาท

2.3 ในการวางแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถ การรถไฟฯ ได้เตรียมการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อทำหน้าที่บริหารการเดินรถขนส่งมวลชนระบบราง โดยได้ดำเนินการในขั้นต้น ดังนี้

1) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อเตรียมการและสนับสนุนการดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อทำหน้าที่บริหารการเดินรถขนส่งมวลชนระบบราง เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2550

2) การรถไฟฯ ได้มีการวางแผนดำเนินการในขั้นต่อไป ดังนี้

2.1) ทำสัญญาจ้างบริษัท AsiaPAC Consulting Co.Ltd. ให้สรรหาและจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ ให้ได้ผู้เชี่ยวชาญภายในเดือนธันวาคม 2550

2.2) จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า ในวงเงิน 50 ล้านบาท ภายในเดือนธันวาคม 2550

2.3) ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ พิจารณาทบทวน ปรับปรุง และแก้ไขโครงสร้างบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถ ให้เสร็จภายในเดือนมกราคม 2551

2.4) นำเสนอแผนการดำเนินการและโครงสร้างองค์กรของบริษัทลูกให้ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ ภายในวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2551

2.5) ดำเนินการสรรหาและฝึกอบรมพนักงานให้มีความพร้อมในการปฏิบัติการเดินรถ พร้อมทั้งจัดทำคู่มือการเดินรถ ให้แล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2551

2.6) การดำเนินงานในระยะเริ่มต้นนี้อยู่ภายใต้การควบคุมและบริหารงานของผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าฯ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดนี้ จะถูกโอนไปเป็นผู้บริหารของบริษัทลูกต่อไป เมื่อการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทแล้วเสร็จ

3) รายละเอียดแผนการดำเนินงานของการรถไฟฯ เพื่อเตรียมการจัดตั้งบริษัทลูก ในการบริหารและจัดการการเดินรถไฟฟ้าฯ (ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

3. ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.1 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อ 15 ตุลาคม 2545 และ 11 พฤศจิกายน 2547 อนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนโครงการก่อสร้างอุโมงค์สถานีรถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (อุโมงค์ฯ) โดยให้บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ (บทม.) ดำเนินการออกแบบพร้อมก่อสร้างไปก่อน มีมูลค่าก่อสร้างรวม 4,362.19 ล้านบาท

3.2 ต่อมา ครม. มีมติเมื่อ 1 มิถุนายน 2547 เห็นชอบและอนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (โครงการฯ) ในวงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยรวมมูลค่างานก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ฯ มูลค่า 4,082.94 ล้านบาท ที่จะต้องนำส่งคืน บทม. ไว้ด้วยแล้ว

3.3 ทอท. ได้มีหนังสือแจ้งให้ทางการรถไฟฯ จัดส่งแผนการชำระคืนเงินลงทุนฯ มาตั้งแต่ปี 2547 รวม 7 ครั้ง โดยปัจจุบัน ทอท. ได้บันทึก การรถไฟฯ เป็นลูกหนี้

3.4 กระทรวงคมนาคม มีคำสั่งที่ 352/2550 ลงวันที่ 25 ตุลาคม 2550 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ เพื่อใช้สำหรับการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.5 ที่ประชุมคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิฯ ได้มีการประชุมรวม 2 ครั้ง โดยมีการพิจารณาดังนี้

1) พื้นที่อาคารสถานีและต้นทุนค่าก่อสร้าง ประกอบด้วย

ชั้น	พื้นที่ (ตร.ม.)	เงินลงทุน (ล้านบาท)	ค่าก่อสร้าง บาทต่อตร.ม.
Platform	34,620	2,099.47	60,643.27
Concourse	16,033	1,940.62	121,039.11
Ground Floor	7,299	96.37	6,708.67
First Floor	7,066		
รวม	65,018	4,136	63,620

หมายเหตุ : วงเงินก่อสร้างข้างต้นนี้ทางทอท.แจ้งว่าได้รวมการปรับลดเงินค่าก่อสร้างในส่วน Provisional Sum จำนวนประมาณ 200 ล้านบาท และงานความยาวอุโมงค์ที่สั้นลง 97 เมตร แล้ว แต่ยังไม่รวมการปรับลดค่าอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้ดำเนินการเพิ่มเติมสำหรับโรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ รวมทั้งยังไม่รวมดอกเบี้ยจ่ายจากเงินกู้อีก 531,707,448 บาท

2) การใช้พื้นที่ในอาคารสถานีของการรถไฟฯประกอบด้วย

ชั้น	พื้นที่ (ตร.ม.)	การรถไฟฯใช้ (ตร.ม.)	พื้นที่สำหรับเชิงพาณิชย์ (ตร.ม.)
Platform	34,620	34,620	-
Concourse	16,033	10,913	5,120.00
Ground Floor	7,299	7,299	-
First Floor	7,066	2,593	4,472.84
รวม	65,018	55,425	9,593

3) การใช้พื้นที่ของการรถไฟฯ จะใช้เพื่อการเดินรถเท่านั้น ในส่วนของพื้นที่เชิงพาณิชย์ การท่าอากาศยานฯ (ทอท.) จึงมีความประสงค์ที่จะได้สิทธิในการบริหารทั้งหมด

3.6 คณะทำงานได้พิจารณาแนวทางการบริหารสถานีสุวรรณภูมิฯ เป็น 4 แนวทาง รายละเอียดตาม (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3) คือ

1) การรถไฟฯ จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืนแก่ ทอท. โดยรัฐบาลให้การสนับสนุน และการรถไฟฯ บริหารจัดการพื้นที่ทั้งหมดเอง โดยทอท. จะต้องเช่าพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์จำนวน 9,593 ตารางเมตร จากการถไฟฯ
2) ทอท.รับภาระค่าก่อสร้างทั้งหมดเอาไว้เอง โดยการรถไฟฯจะต้องเช่าพื้นที่วางราง ชานชาลา สถานี และอื่นๆ จำนวน 55,425 ตารางเมตร จาก ทอท. ตลอดไป
3) การรถไฟฯ และ ทอท. แบ่งกันรับผิดชอบตามพื้นที่ที่ตนเองใช้ประโยชน์ กล่าวคือ พื้นที่ของการรถไฟฯ จำนวน 55,425 ตารางเมตร คิดเป็นค่าก่อสร้าง 3,486.73 ล้านบาท (ซึ่งไม่มีพื้นที่เชิงพาณิชย์อยู่) ที่จะต้องจ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืนแก่ ทอท. โดยรัฐบาลให้การสนับสนุน ส่วนค่าก่อสร้างที่เหลือ 649.73 ล้านบาท ทอท.จะเป็นผู้รับผิดชอบ รวมทั้งได้สิทธิในการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ไปดำเนินการเอง
4) ทอท.นำเงินลงทุนทั้งหมดหรือบางส่วน ไปร่วมลงทุนในบริษัทลูกของการรถไฟฯ ที่จะมาบริหารการเดินรถไฟฟ้า และบริหารจัดการพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิร่วมกัน (แต่เนื่องจากขณะนี้ยังไม่มีข้อมูลของบริษัทลูกการบริหารรถไฟฟ้าอย่างเพียงพอ คณะทำงานจึงเสนอเป็นแนวทางการดำเนินงานในอนาคต เมื่อมีข้อมูลที่ชัดเจน)

3.7 ในการประชุมครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันอังคารที่ 6 พฤศจิกายน 2550 ได้มีการพิจารณาทางเลือกทั้งหมด มีมติให้เลือกแนวทางการบริหารที่ 1 คือ การรถไฟฯ จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืนแก่ ทอท. โดย สำนักงบประมาณ (สงป.) และ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป และให้ ทอท. เป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด เนื่องจาก ทอท. เป็นผู้ที่จะดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์ใน

สนามบินอยู่แล้ว ประกอบกับ ทอท. ต้องเป็นหน่วยงานที่ต้องมาดำเนินการในด้านรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยให้พิจารณาส่วนแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง ทอท. กับ การรถไฟฯ ที่เหมาะสมต่อไป

4. ภาระของโครงการต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.1 คณะกรรมการรถไฟฯ มีความเห็นว่า ตามมติคณะรัฐมนตรีตามเรื่องเดิม ได้ยกภาระในการกู้เงินโครงการนี้ให้แก่การรถไฟฯ ทั้งหมด (ประมาณ 28,930 ล้านบาท) อันจะเป็นภาระที่สูงมากต่อการรถไฟฯ ซึ่งหากจะดำเนินการให้เป็นไปตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 ซึ่งให้ความเห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ คล่าวคือ ให้รัฐรับภาระในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์ และให้การรถไฟฯ รับภาระในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการน่าจะเป็นแนวทางที่เหมาะสม และสอดคล้องกับแนวทางการปรับโครงสร้างตามแผนฟื้นฟูกิจการของการรถไฟฯ

ทั้งนี้ วงเงินของโครงการฯ ทั้งหมดจะรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุง และอาคาร City Air Terminal รวมทั้งค่าก่อสร้างอุโมงค์ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มูลค่ารวมทั้งสิ้น ประมาณ 34,293 ล้านบาท (รวมดอกเบี้ย) ซึ่งหากแยกเป็นส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ เพื่อให้สอดคล้องกับมติครม. เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 จะสามารถแยกรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	มูลค่ารวม	โครงสร้างพื้นฐาน	สินทรัพย์ประกอบการ
งานโยธา โครงสร้าง และอาคาร City Air Terminal	12,284	12,284	-
งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล	13,623		
งานวางราง		1,923	-
งานติดตั้งระบบไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณ		4,909	-
รถไฟฟ้า		-	4,624
อุปกรณ์ซ่อมบำรุง		-	664
Check-in Facility		-	569
อื่นๆ		401	533
รวมมูลค่าก่อสร้าง	25,907	19,517	6,390
บวก งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ	4,136	4,136	-
รวมมูลค่าก่อสร้างโครงการทั้งหมด	30,043	23,653	6,390
ค่าธรรมเนียมทางการเงิน	1,666	1,312	354
ดอกเบี้ยโครงการถึง 8 และ 12 พฤศจิกายน 2550	1,359	1,070	289
ดอกเบี้ยจ่ายจนเสร็จโครงการ	1,500	1,500	-
รวมมูลค่าโครงการทั้งสิ้น	34,568	27,535	7,033

หมายเหตุ :งานอุโมงค์สนามบินสุวรรณภูมิ ยังไม่รวมดอกเบี้ยจากเงินกู้อีก 531,707,448 บาท

ข้อพิจารณา

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คกร.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 อนุมัติตามที่การรถไฟฯ เสนอ โดยให้การรถไฟฯ ดำเนินการขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี และให้นำผลการพิจารณาของที่ประชุมไปดำเนินการด้วย ดังนี้

1. ขอยืนยันการกู้เงินจำนวน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยให้มีการปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างในวิธีปกติปกติ

2. เห็นชอบในหลักการตามผลการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันจันทร์ที่ 24 เมษายน 2549 ให้การรถไฟฯตั้งบริษัทลูก เพื่อมาดำเนินการเดินรถในโครงการฯ เอง ซึ่งในปัจจุบัน ได้ดำเนินการคืบหน้ามาถึงการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า รวม 6 คน แล้ว

3. เห็นชอบให้การรถไฟฯ จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมด (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ ทอท. โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระ และให้สำนักงบประมาณ (สงป.) และ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป รวมทั้ง เห็นชอบให้ ทอท. เป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด โดยให้พิจารณาส่วนแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง ทอท. กับ การรถไฟฯ ที่เหมาะสม

4. เห็นชอบให้การรถไฟฯแยกภาระของโครงการฯออกเป็นภาระโครงสร้างพื้นฐานและสินทรัพย์ประกอบการ ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 โดยขอให้รัฐบาลรับภาระโครงสร้างพื้นฐานและงานอุโมงค์ที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวนรวมทั้งสิ้นประมาณ 27,535 ล้านบาท แทนการรถไฟฯ และกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้แก่การรถไฟฯ ในส่วนของสินทรัพย์ประกอบการ จำนวนประมาณ 7,033 ล้านบาท

ข้อเสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาตามข้อพิจารณาข้างต้น หากเห็นชอบ โปรดนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักเป็นพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายนคร จันทศร)
รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
โทร. 0-2220-4111
โทรสาร 0-2220-1490

THIRUVANANTHAPURAM AIRPORT RAIL LINK AND CITY AIR TERMINAL PROJECT

Civil Construction Interim payment summary from payment No30 to No. 43 (Interim 370 days project extend)

	Progress of work		10.35%	0.12%	0.04%	2.02%	1.06%	0.88%	0.92%	0.49%	1.36%	0.76%
	Cumulative progress of work		10.35%	10.47%	10.51%	12.53%	13.58%	14.46%	15.38%	15.87%	17.24%	18.00%
	Description	Contract Amount	Payment 1	Payment 2	Payment 3	Payment 4	Payment 5	Payment 6	Payment 7	Payment 8	Payment 9	Payment 10
	Part 1: Civil, Architectural and Building Services											
1	General Requirements	126,581,476.94	0.00	25,421,411.39	2,460,601.84	1,676,234.86	1,926,466.16	1,607,286.39	1,762,001.16	1,762,001.16	85,256,264.46	1,747,950.81
2	Elevated Structures	7,029,060,760.80	0.00	5,164,676.00	8,322,116.00	23,452,230.00	52,246,372.00	53,291,021.00	76,182,218.60	96,959,955.80	90,248,760.49	128,095,349.54
3	Stations	2,455,836,755.10	0.00	0.00	2,639,744.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	122,741,382.33	45,564,233.46
4	City Air Terminal (C	2,016,334,175.89	0.00	0.00	3,023,079.11	661,211.25	2,740,166.78	4,936,740.44	14,548,468.86	19,513,554.13	41,219,750.21	10,634,588.24
5	Depot	590,876,436.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	Road Works and Othe	65,300,404.00	0.00	0.00	0.00			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	Deduction					-64,945.50	-140,282.28	-140,282.28	-217,587.31	-266,492.87	-447,257.84	-589,672.62
	Total Part 1	12,284,000,000.00	0.00	30,586,089.37	16,434,536.27	25,926,730.76	56,777,710.66	59,985,362.53	94,205,121.24	118,969,017.96	279,399,379.49	185,490,489.23
	Part 2: Railway Systems and CAT Facilities											
1	Trackwork	1,623,053,487.00	3,604,803.00	0.00	0.00	55,345,330.00	19,333,381.00	7,864,238.00	16,728,476.00	0.00	23,592,717.00	0.00
2	Rolling Stock	4,623,547,836.00	1,385,185,778.00	0.00	0.00	211,882,659.00	192,284,769.00	24,728,680.00	123,663,383.00	0.00	0.00	0.00
3	Train Control & Signa	2,146,467,345.00	681,532,448.00	0.00	0.00	93,302,590.00	11,046,569.00	131,233,324.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4	Electric Power Systen	1,578,182,873.00	585,083,144.00	0.00	0.00	61,886,576.00	4,026,796.00	4,242,058.00	0.00	4,242,058.00	7,211,498.00	0.00
5	Communication Syste	1,191,387,187.00	1,458,787.00	0.00	0.00	28,476,955.00	1,458,787.00	0.00	0.00	0.00	4,757,244.00	581,817.00
6	Automatic Fare Colle	522,623,573.00	863,717.00	0.00	0.00	15,292,733.00	863,717.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	Security System	758,[illegible]580.00	1,694,403.00	0.00	0.00	[illegible]	1,694,403.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8	Depot and Workshop	687,426,125.00	178,413,591.00	0.00	0.00	23,591,872.00	2,232,368.00	0.00	5,364,878.00	6,216,238.00	4,436,170.00	3,332,156.00
9	Check in Facilities &	568,705,831.00	123,746,480.00	0.00	0.00	24,866,189.00	3,629,518.00	0.00		0.00	33,489,033.00	8,372,259.00
	Total Part 2	13,623,000,000.00	2,681,570,641.00	0.00	0.00	496,550,129.00	216,558,146.00	168,068,401.00	144,146,717.00	10,458,296.00	73,470,663.00	12,506,212.00
A:	Progress Amount, for	25,907,000,000.00	2,681,570,641.00	30,586,089.37	16,434,536.27	522,476,859.76	273,335,856.68	228,053,763.53	238,351,838.24	127,417,313.96	352,870,042.49	197,996,701.23
B:	Repayment of Advanc	= A x 20%			2,086,907.05	104,491,371.94	54,667,171.34	45,610,760.71	47,670,367.65	25,483,462.79	70,574,008.50	39,599,340.25
C:	Advance Deduction, f	= A - B	2,681,570,641.00	30,586,089.37	8,347,628.22	417,985,487.76	218,668,685.34	182,443,002.82	190,681,470.59	101,933,851.17	282,296,033.99	158,397,360.98
D:	Advance Deduction, f	= C / 100%	2,508,140,892.52	28,585,130.26	7,801,521.70	390,621,951.18	204,363,257.33	170,507,479.27	178,206,981.86	95,265,281.47	263,828,069.15	148,034,916.80
E:	VAT, for period	= C - D	175,429,848.48	2,000,959.12	546,106.52	27,343,536.58	14,305,428.01	11,935,523.56	12,474,488.73	6,668,569.70	18,467,964.84	10,362,444.18
F:	Retention 10%, Progr	= A x 10%	268,157,054.10	3,058,608.94	1,643,453.63	52,245,685.97	27,333,585.67	22,805,376.35	23,835,183.82	12,741,731.40	35,287,004.25	19,799,670.12
G:	Retention 10%, Progr	= F / 100%	250,814,089.25	2,858,513.03	975,190.21	48,827,743.90	25,545,407.17	21,313,434.91	22,276,872.73	11,908,180.19	32,978,508.64	18,504,364.80
H:	Payment Amount, for	= D - G	2,255,326,623.27	25,726,617.22	6,826,331.49	341,794,207.28	178,817,850.16	149,194,044.36	155,931,109.13	83,357,121.28	230,849,560.51	129,530,552.20
I:	Payment Amount, for	= E+H	2,430,956,471.75	27,727,576.34	7,372,438.01	369,137,743.86	193,123,278.17	161,129,567.91	168,406,597.86	90,025,690.98	249,317,525.35	139,892,996.38
J:	Payment Amount, for	= H	2,255,326,623.27	25,726,617.22	6,826,331.49	341,794,207.28	178,817,850.16	149,194,044.36	155,931,109.13	83,357,121.28	230,849,560.51	129,530,552.20
K:	Withholding Tax 1%	= D x 1%	25,061,405.93	285,851.30	78,015.22	3,906,218.61	2,045,652.57	1,705,074.79	1,782,069.62	952,552.81	2,638,280.69	1,480,348.17
L:	Facility Purchase Amo	= J - K	2,230,465,216.34	25,440,765.92	6,748,316.27	337,887,987.77	176,774,217.59	147,488,969.57	154,149,039.31	82,404,568.47	228,211,279.82	128,050,203.03
	Payment approval status by SRT.		Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved

...JVARNABHUMI AIRPORT RAIL L...
...ment Connection interim payment n...

	Progress of work	0.85%	1.49%	1.24%	2.03%	1.04%	3.08%	1.79%	1.53%	1.33%	3.98%	2.26%	1.52
	Cumulative progress of work	10.85%	20.34%	21.58%	23.61%	24.64%	27.72%	29.51%	31.05%	32.38%	36.36%	38.61%	40.14

	Description	Payment 11	Payment 12	Payment 13	Payment 14	Payment 15	Payment 16	Payment 17	Payment 18	Payment 19	Payment 20	Payment 21	Payment 22
	Part 1: Civil, Architec												
1	General Requirements	2,524,165.17	1,831,295.18	1,353,055.76	1,831,295.17	1,831,295.18	1,831,295.18	1,831,295.18	2,667,294.62	1,831,295.18	1,831,295.17	1,831,295.19	1,831,295.1
2	Elevated Structures	106,030,258.61	302,167,714.76	271,461,066.76	171,710,818.04	171,266,754.54	125,201,359.26	344,958,748.06	251,174,354.04	281,697,643.77	197,007,443.92	314,815,580.97	252,155,545.7
3	Stations	16,183,560.30	18,399,155.02	28,478,431.22	11,387,395.82	27,966,136.65	8,256,602.81	27,136,078.86	19,878,120.38	12,297,368.96	8,414,118.72	16,432,326.91	15,371,733.8
4	City Air Terminal (C/	20,810,299.04	28,150,526.80	11,802,709.14	16,430,484.25	15,619,031.78	16,845,836.96	38,011,725.61	26,190,011.87	27,409,161.34	10,849,827.60	16,394,081.18	9,452,314.2
5	Depot	678,140.98	10,318,817.64	10,427,109.15	8,700,358.50	8,229,805.14	9,061,737.47	14,828,947.13	13,453,244.97	3,922,301.85	2,250,894.28	5,328,895.61	5,630,914.8
6	Road Works and Offic	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.0
7	Deduction	-100,374.39	-498,001.95	-380,949.08	-265,741.61	-235,244.59	-140,481.66	-2,203,140.76	-1,466,784.60	-2,098,993.43	-1,899,859.46	-2,827,865.63	-1,905,480.0
	Total Part 1	210,325,969.71	356,358,607.45	320,531,400.88	209,804,259.50	224,670,661.49	159,109,527.62	424,540,847.98	311,916,346.30	325,058,867.69	218,653,520.25	344,972,314.13	283,745,380.5
	Part 2: Railway Syste												
1	Trackwork	7,864,239.00	16,737,131.00	0.00	40,765,815.00	0.00	2,191,721.00	2,191,721.00	46,868,468.00	18,706,479.00	284,224,949.00	547,930.00	11,069,304.0
2	Rolling Stock	0.00	0.00	0.00	88,759,884.00	0.00	532,559,306.00	0.00	0.00	0.00	122,855,066.00	155,801,920.00	62,320,768.0
3	Train Control & Signa	0.00	0.00	0.00	58,047,994.00	12,447,303.00	10,255,119.00	9,867,765.00	2,469,440.00	857,239.00	414,383,156.00	80,361,465.00	0.0
4	Electric Power Systen	0.00	8,494,114.00	0.00	51,385,483.00	0.00	1,470,084.00	4,242,058.00	6,312,160.00	0.00	3,130,081.00	336,048.00	4,754,136.0
5	Communication Syste	0.00	0.00	0.00	23,186,027.00	0.00	6,660,824.00	11,036,498.00	16,771,387.00	0.00	2,632,390.00	0.00	33,661,626.0
6	Automatic Fare Collec	0.00	9,867,191.00	0.00	19,275,426.00	0.00	0.00	2,656,450.00	0.00	0.00	28,113.00	0.00	0.0
7	Railway E&M Systen	0.00	0.00	0.00	7,991,692.00	29,977,596.00	53,739,140.00	0.00	13,786,874.00	0.00	2,486,364.00	2,592,008.00	0.0
8	Depot and Workshop	1,776,068.00	888,034.00	888,034.00	16,251,668.00	888,034.00	0.00	1,776,068.00	0.00	0.00	844,726.00	0.00	0.0
9	Check in Facilities &	0.00	0.00	0.00	9,871,834.00	0.00	5,856,800.00	5,856,800.00	0.00	0.00	590,541.00	0.00	0.0
	Total Part 2	9,640,307.00	27,700,450.00	888,034.00	315,341,836.00	43,611,263.00	638,548,802.00	39,469,398.00	85,257,349.00	19,563,718.00	812,196,420.00	239,578,351.00	112,085,833.0
A:	Progress Amount, for	219,966,276.71	386,059,057.45	321,419,434.88	525,146,075.95	268,282,124.49	797,715,429.62	464,010,045.98	397,153,694.30	344,622,585.69	1,030,849,940.25	584,551,665.13	394,831,213.6
B:	Repayment of Advanc	43,993,255.34	77,211,807.49	64,363,886.98	105,009,215.19	53,656,424.90	159,543,085.90	92,802,009.20	79,430,718.87	68,924,517.14	206,169,988.05	116,910,333.03	78,966,242.7
C:	Advance Deduction, f	175,973,021.37	308,847,229.96	257,455,547.90	420,376,860.76	214,625,699.59	638,172,343.62	371,208,036.78	317,722,975.49	275,698,068.55	824,679,952.20	467,641,332.10	315,864,971.1
D:	Advance Deduction, f	164,480,767.84	288,842,270.99	240,612,661.59	392,782,112.86	200,584,765.97	596,422,751.05	346,923,398.86	296,937,266.81	257,661,746.31	770,728,927.29	437,047,973.93	295,200,907.5
E:	VAT, for period	11,512,253.73	20,204,958.97	16,842,886.31	27,494,747.90	14,040,933.62	41,749,592.57	24,284,637.92	20,785,708.68	18,036,322.24	53,951,024.91	30,593,358.17	20,684,063.5
F:	Retention 10%, Progr	21,996,627.67	38,605,903.75	32,181,943.49	52,534,607.60	26,828,212.46	79,771,542.95	46,401,004.60	39,715,369.44	34,462,258.67	103,084,594.05	58,455,166.61	39,483,121.3
G:	Retention 10%, Progr	20,557,595.95	36,080,283.88	30,076,582.70	49,097,764.11	25,075,095.75	74,562,843.86	43,365,424.86	37,117,158.36	32,207,716.29	96,341,115.92	54,630,998.74	36,900,113.4
H:	Payment Amount, for	143,903,171.89	252,561,987.11	210,536,078.89	343,884,348.75	175,511,670.22	521,809,907.17	303,537,974.00	259,820,108.46	225,454,028.02	674,587,811.37	382,416,977.19	258,300,794.1
I:	Payment Amount, for	156,415,425.42	273,766,946.08	227,378,965.20	371,179,086.85	189,562,803.84	563,619,489.74	327,842,611.92	280,805,717.13	243,490,350.26	728,358,830.28	413,010,335.38	278,984,857.6
J:	Payment Amount, for	143,903,171.89	252,561,987.11	210,536,078.89	343,884,348.75	175,511,670.22	521,809,907.17	303,537,974.00	259,820,108.46	225,454,028.02	674,587,811.37	382,416,977.19	258,300,794.1
K:	Withholding Tax 1%,	1,644,807.88	2,886,422.71	2,406,128.01	3,927,821.13	2,005,647.66	5,964,237.61	3,469,253.69	2,969,373.67	2,576,617.46	7,707,189.27	4,370,478.74	2,952,009.0
L:	Facility Purchase Amo	142,258,564.01	249,675,564.40	208,129,952.27	339,956,527.62	173,505,822.56	515,905,879.66	300,068,740.01	256,850,735.78	222,877,410.56	666,880,622.10	378,046,497.45	255,348,785.0

	Payment approval stat	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved

SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL L

Percent Construction Interim payment n

	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07	n.a.-07
Progress of work	1.90%	1.81%	2.67%	0.96%	2.89%	3.66%	3.27%	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%
Cumulative progress of work	42.00%	43.81%	46.37%	47.33%	50.22%	53.87%	57.14%	60.87%	64.59%	68.32%	72.06%	75.77%

	Description	Payment 23	Payment 24	Payment 25	Payment 26	Payment 27	Payment 28	Payment 29	Payment 30	Payment 31	Payment 32	Payment 33	Payment 34
	Part 1: Civil, Architec												
1	General Requirements	1,831,295.19	1,831,295.19	1,831,295.19	1,831,295.19	1,831,295.19	1,831,295.17	1,831,295.19					
2	Elevated Structures	208,741,533.73	261,746,758.99	285,966,339.74	147,531,100.04	212,853,248.20	149,110,717.19	285,590,854.23					
3	Stations	18,869,679.93	19,714,422.53	28,124,032.91	55,291,855.30	64,084,686.42	60,297,951.04	48,097,908.22					
4	City Air Terminal (C	5,295,733.45	23,088,746.23	12,412,278.96	37,676,598.98	26,865,203.60	17,807,526.07	8,316,438.76					
5	Depot	9,193,792.65	14,183,860.00	12,560,599.90	6,873,741.07	2,860,054.02	1,781,451.98	9,001,222.90					
6	Road Works and Othe	0.00	0.00	0.00	-1,078,563.77	-1,234,974.05	20,364,697.26	0.00					
7	Deduction	-1,711,833.87	-2,636,424.28	-2,402,971.21	0.00	0.00	0.00	291,746.91					
	Total Part 1	242,220,221.07	317,328,697.55	318,493,575.48	248,127,824.80	307,060,112.64	251,193,641.31	353,129,246.71					
	Part 2: Railway Syste												
1	Trackwork	647,930.00	0.00	4,152,793.00	0.00	11,069,304.00	17,755,186.00	0.00					
2	Rolling Stock	165,801,936.00	149,252,234.00	266,572,192.00	0.00	423,195,792.00	509,727,248.00	84,222,636.00					
3	Train Control & Signa	0.00	0.00	70,343,692.00	0.00	0.00	67,370,287.00	183,945,283.00					
4	Electric Power Systen	70,905,485.00	985,068.00	3,156,090.00	0.00	1,052,030.00	54,097,401.00	10,986,363.00					
5	Communication Syste	448,474.00	0.00	0.00	0.00	0.00	43,624,544.00	149,062,092.00					
6	Automatic Fare Collec	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00					
7	Railway E&M Systen	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	60,509.00	65,029,405.00					
8	Depot and Workshop	0.00	1,233,378.00	1,952,850.00	0.00	613,908.00	1,233,370.00	0.00					
9	Check in Facilities &	8,599,602.00	0.00	0.00	0.00	1,865,600.00	942,802.00	0.00					
	Total Part 2	239,888,779.00	151,450,685.00	346,177,557.00	0.00	441,002,932.00	695,825,335.00	492,845,860.00					
A:	Progress Amount, for	482,207,000.07	468,779,382.55	664,671,132.48	248,127,824.80	748,071,044.64	947,018,976.31	845,975,106.71	986,542,626.09	986,542,626.09	986,542,626.09	986,542,626.09	986,542,626.09
B:	Repayment of Advanc	96,441,400.01	93,755,876.51	132,934,226.50	49,625,564.96	149,614,208.93	189,403,795.26	169,195,021.34	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22
C:	Advance Deduction, f	385,765,600.06	375,023,506.04	531,736,905.98	198,502,259.84	598,456,835.71	757,615,181.06	676,780,085.37	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87
D:	Advance Deduction, f	360,528,598.19	350,485,257.98	496,950,379.42	185,516,130.69	559,306,453.93	708,051,571.07	632,504,752.65	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85
E:	VAT, for period	25,237,001.87	24,534,248.06	34,786,526.56	12,986,129.15	39,151,381.78	49,563,609.98	44,275,332.60	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02
F:	Retention 10%, Progr	48,220,700.01	46,877,938.26	66,467,113.25	24,812,782.48	74,807,104.46	94,701,897.63	84,597,510.67	98,654,262.61	98,654,262.61	98,654,262.61	98,654,262.61	98,654,262.61
G:	Retention 10%, Progr	45,066,074.78	43,811,187.25	62,118,797.43	23,188,516.34	69,913,181.74	88,506,446.36	79,063,094.08	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61
H:	Payment Amount, for	315,462,625.41	306,678,100.73	434,831,581.89	162,326,814.35	489,392,272.19	619,645,124.69	553,441,658.60	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24
I:	Payment Amount, for	340,699,526.28	331,212,348.79	469,618,108.55	175,312,743.60	528,543,853.97	669,108,734.67	597,716,991.29	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26
J:	Payment Amount, for	315,462,523.41	306,678,100.73	434,831,581.89	162,326,814.35	489,392,272.19	619,645,124.69	553,441,658.60	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24
K:	Withholding Tax 1%,	3,805,285.98	3,504,682.58	4,969,603.79	1,855,161.31	5,593,054.54	7,080,616.71	6,326,047.53	7,219,010.29	7,219,010.29	7,219,010.29	7,219,010.29	7,219,010.29
L:	Facility Purchase Amo	311,857,237.43	303,173,208.15	429,862,078.20	160,471,453.04	483,799,217.65	612,564,508.98	547,116,611.07	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95

	Payment approval stat	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	Approved	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast

SUVARNABHUMI AIRPORT RAIL L

"orcas" Construction interim payment c

		R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	R.A.-08	
	Progress of work	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%	3.73%	1.86%	1.86%	1.86%	
	Cumulative progress of work	79.50%	83.23%	86.96%	90.69%	94.41%	96.27%	98.14%	100.00%	

	Description	Payment 35	Payment 36	Payment 37	Payment 38	Payment 39	Payment 40	Payment 41	Payment 42	Cumulative Certified Amount	
	Part 1: Civil, Architec										0.00%
1	General Requirements										0.00%
2	Elevated Structures										0.00%
3	Stations										0.00%
4	City Air Terminal (C										0.00%
5	Depot										0.00%
6	Road Works and Othe										0.00%
7	Deduction										
	Total Part 1										0.00%
	Part 2: Railway Syste										
1	Trackwork										0.00%
2	Rolling Stock										0.00%
3	Train Control & Signa										0.00%
4	Electric Power Systen										0.00%
5	Communication Syste										0.00%
6	Automatic Fare Collec										0.00%
7	Railway E&M System										0.00%
8	Depot and Workshop										0.00%
9	Check in Facilities &										0.00%
	Total Part 2										0.00%
A:	Progress Amount, for	965,542,626.09	965,542,626.09	965,542,626.09	965,542,626.09	965,542,626.09	482,771,313.04	482,771,313.04	482,771,313.04	26,906,871,623.34	100.00%
B:	Repayment of Advanc	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22	193,108,525.22	96,554,262.61	96,554,262.61	96,554,262.61	4,638,942,993.64	
C:	Advance Deduction, f	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87	772,434,100.87	386,217,050.43	386,217,050.43	386,217,050.43	21,267,928,624.70	
D:	Advance Deduction, f	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85	721,901,028.85	360,950,514.42	360,950,514.42	360,950,514.42	19,876,588,808.14	
E:	VAT, for period	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02	50,533,072.02	25,266,536.01	25,266,536.01	25,266,536.01	1,391,359,816.56	
F:	Retention 10%, Progr	96,554,262.61	96,554,262.61	96,554,262.61	96,554,262.61	96,554,262.61	48,277,131.30	48,277,131.30	48,277,131.30	2,690,887,162.36	
G:	Retention 10%, Progr	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61	90,237,628.61	45,118,814.30	45,118,814.30	45,118,814.30	2,421,202,955.52	
H:	Payment Amount, for	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	315,831,700.12	315,831,700.12	315,831,700.12	17,456,385,852.82	
I:	Payment Amount, for	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26	682,196,472.26	341,098,236.13	341,098,236.13	341,098,236.13	18,846,725,669.18	
										0.00	
J:	Payment Amount, for	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	631,663,400.24	315,831,700.12	315,831,700.12	315,831,700.12	17,456,385,852.82	
K:	Withholding Tax 1%,	7,216,010.29	7,216,010.29	7,216,010.29	7,216,010.29	7,216,010.29	3,609,505.14	3,609,505.14	3,609,505.14	198,765,888.09	
L:	Facility Purchase Amo	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95	624,444,389.95	312,222,194.98	312,222,194.98	312,222,194.98	17,256,600,184.53	

	Payment approval stat	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast	CSC.Forcast		

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการในแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2550 - 2554 ประจำปีงบประมาณ 2551

แผนงานหลักที่ 9.2

แผนงานย่อยที่ 9.2.2

หน่วยงานรับผิดชอบ: สำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า

แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	ขั้นตอนการดำเนินงาน		เป้าหมาย (%) ปี 2551 (แต่ละขั้นตอน)	แผนงานสะสม (%) ปี 2550 ณ 30 ก.ย. 50	ประมาณการ(ผลงาน) แต่ละเดือนแต่ละขั้นตอนการดำเนินงาน (%) ปี 2551												ปี 2552	ปี 2553
					ปี 2551													
					ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
การจัดตั้งบริษัท Airport Rail Link (ARL)	1. การสรรหาผู้เชี่ยวชาญ																	
วัตถุประสงค์	-ประกวดราคาคัดเลือก RA		10%															
จัดตั้งบริษัท ARL ขึ้นเป็นบริษัทลูกของการรถไฟฯ	-งานอนุมัติจ้าง RA		10%															
เพื่อบริหารการขนส่งและการให้บริการผู้โดยสาร	-ทำสัญญาจ้างผู้เชี่ยวชาญ		10%															
ในเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิฯ	-ผู้เชี่ยวชาญเริ่มงาน		10%															
	2. การดำเนินงานของผู้เชี่ยวชาญ																	
	-จัดทำแผนธุรกิจ		15%															
	-ขออนุมัติ คกร.		10%															
	-ขออนุมัติ คค. และ ครม.		10%															
	-คัดเลือกและฝึกอบรมพนักงาน		15%															
	-จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท		10%															
งบประมาณ : ล้านบาท	แผนงาน	%แผนงาน																
		%แผนงานสะสม																
	ผลงาน	%ผลงาน																
		%ผลงานสะสม																

ผลการดำเนินงาน : .....

ปัญหา/อุปสรรคของการดำเนินงาน : .....

ชื่อผู้รับผิดชอบ กริช สฤงชัยธวัช ตำแหน่ง หมายเลขโทรศัพท์ 827-5371

หมายเหตุ : สำหรับงบประมาณแผ่นดิน แผนการดำเนินงานต้องมี Work Flow ที่สอดคล้องกับแผนงานที่จัดส่งให้สำนักงบประมาณ

:ประเมินแผนงานจากกรณีว่าจ้าง Recruitment Agency (RA) ดำเนินการสรรหาผู้เชี่ยวชาญ

สิ่งที่ส่งมาด้วย 2

หน้าที่และความรับผิดชอบ คุณสมบัติเฉพาะ และอัตราค่าจ้าง ของผู้เชี่ยวชาญฯ

1. ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า

1.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

1.1.1 ปฏิบัติงานในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารกิจการขนส่งและให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

1.1.2 ดำเนินการจัดทำข้อมูลเพื่อการจัดตั้งบริษัทในเครือของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อมาดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

1.1.3 กำหนดนโยบายและวางแผนการปฏิบัติงาน ทั้งระยะสั้นและระยะยาวในการบริหารธุรกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ โดยการกำหนดเป้าหมาย ขั้นตอนในการปฏิบัติ และจัดวางระบบการบริหารงาน ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000 และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

1.1.4 กำหนดนโยบายและวางแผนการบริหารด้านจัดการบุคลากร ในการดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้ายกระดับเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ เพื่อให้มีความพร้อมและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จนบรรลุเป้าหมายตามความต้องการขององค์กร

1.1.5 กำหนดนโยบายและวางแผนงานด้านการบริหารจัดการด้านการเงินในการดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า เพื่อการลงทุนที่เหมาะสมและเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของการรถไฟฯ

1.1.6 ควบคุมและบริหารจัดการทรัพย์สินหรือการจัดหาผลประโยชน์/รายได้จากทรัพย์สินในบริเวณสถานีและพื้นที่ใต้ทางรถไฟฟ้ายกระดับที่ได้รับมอบจากการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งจากกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า

1.1.7 ประสานงานกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพจำกัด เพื่อกำหนดนโยบายและหลักการในการให้บริการ โดยสาร โดยใช้ตั๋วโดยสารร่วม และประกอบธุรกิจร่วมบริเวณสถานีเชื่อมต่อ เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของการรถไฟฯ

1.1.8 ประสานงานกับ กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (CSC) กลุ่มบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (ARCL) ที่ปรึกษาวิศวกรอิสระของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ICE) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลประกอบการจัดตั้งบริษัทและวางแผนธุรกิจอย่างเหมาะสม

1.1.9 อำนวยการและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้เชี่ยวชาญในด้านระบบโครงสร้างและทางถาวร ด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ด้านระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ด้านระบบรถไฟฟ้าและซ่อม

1.1.10 บำรุง และระบบการเดินรถไฟฟ้า รวมทั้งให้คำปรึกษาและแนะนำ ในการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานแก่ผู้เชี่ยวชาญดังกล่าว

1.1.11 ปฏิบัติงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และให้สอดคล้องกับนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาล

1.2 คุณสมบัติเฉพาะ

1.2.1 ไม่จำกัดเพศและสัญชาติ

1.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า 40 ปี และไม่เกิน 55 ปีบริบูรณ์ นับถึงวันยื่นใบสมัคร

1.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี

1.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานเกี่ยวกับรถไฟหรือการขนส่งมาแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ปี กับมีผลงานและประสบการณ์ทำงาน ในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงซึ่งไม่ต่ำกว่ารองผู้บริหารสูงสุดขององค์กรที่บริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้ามาแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ปี โดยมีโครงสร้างองค์กรในขณะดำรงตำแหน่งมาแสดงด้วย และหากมีประสบการณ์ในการจัดตั้งองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้าขึ้นใหม่ จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

1.2.5 มีวิสัยทัศน์ ภาวะการเป็นผู้นำ และทักษะการบริหารงาน

1.2.6 มีความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

1.2.7 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

1.2.8 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

1.3 อัตราค่าจ้าง

จำนวน 500,000.- บาท/เดือน

2. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการเดินรถไฟฟ้า

2.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

2.1.1 ปฏิบัติงานในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านระบบการเดินรถไฟฟ้าในการให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

2.1.2 อำนวยการ บริหารจัดการ วางแผน กำหนดเป้าหมาย ควบคุมดูแล และกำหนดงบประมาณดำเนินการในด้านการจัดเดินขบวนรถ การให้บริการสถานีรถไฟฟ้า ให้เป็นไปอย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพสนองความต้องการของลูกค้า สอดคล้องกับการให้บริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อประโยชน์สูงสุดของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1.3 กำหนดมาตรฐาน ระเบียบ ขั้นตอน และวิธีปฏิบัติ ในการดำเนินการ เพื่อให้การบริการสถานีรถไฟฟ้า การให้บริการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000 และคงไว้ซึ่งความปลอดภัย สะอาด ประหยัด

2.1.4 พิจารณาและดำเนินการปรับปรุงการหมุนเวียนรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามแผนงาน มาตรฐาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและให้ได้มาซึ่งประโยชน์สูงสุดโดยคำนึงถึงรายได้และค่าใช้จ่าย

2.1.5 บริหารทรัพย์สินหรือจัดหาผลประโยชน์ เพื่อก่อให้เกิดรายได้จากทรัพย์สินในขบวนรถ บริเวณสถานี และพื้นที่ใต้ทางรถไฟฟ้ายกระดับที่ได้รับมอบจากการรถไฟแห่งประเทศ

2.1.6 ติดต่อและประสานงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลเกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นโยบาย แผนงาน วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาล

2.1.7 ติดตามประเมินผล เพื่อปรับปรุงพัฒนางานในหน้าที่ รวมทั้งให้คำปรึกษาแนะนำ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ในสังกัดและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและการรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1.8 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า ในการปฏิบัติงานและการจัดทำข้อมูลเพื่อจัดตั้งบริษัทมาดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

2.2 คุณสมบัติเฉพาะ

2.2.1 ไม่จำกัดเพศ และสัญชาติ

2.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า35 ปี นับถึงวันยื่นใบสมัคร

2.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี

2.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานในด้านจัดการระบบการเดินรถไฟไม่ต่ำกว่า 10 ปี และหากมีประสบการณ์ทำงานในองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

2.2.5 มีความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

2.2.6 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

2.2.7 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

2.3. อัตราค่าจ้าง

จำนวน 200,000.- บาท/เดือน

3. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบโครงสร้างและทางถาวร

3.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

3.1.1 วางแผนบริหารจัดการ และดำเนินการ เพื่อการบำรุงรักษา ซ่อมแซม แก้ไข ดัดแปลง และปรับปรุง เกี่ยวกับระบบโครงสร้างอาคาร สถานี ทางถาวร และสิ่งก่อสร้างทางวิศวกรรมโยธา ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองโดยระบุวิธีการ เครื่องมือ ระยะเวลา เป้าหมาย และมาตรฐานสากลที่ใช้ รวมทั้งพิจารณากำหนดงบประมาณดำเนินการ เพื่อความปลอดภัยในการใช้งาน และเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

3.1.2 ออกแบบ จัดทำแผนงาน รายละเอียด ขั้นตอน เป้าหมาย และคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ ในการบำรุงรักษา ปรับปรุงดัดแปลง ซ่อมแซมและแก้ไข ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000

3.1.3 ตรวจสอบสภาพ งานระบบโครงสร้าง อาคาร สถานี ทางถาวร และสิ่งก่อสร้างทางวิศวกรรมโยธา รวมทั้งงานระบบทางถาวรและทางถนน ที่จอดรถ ตลอดจนการเชื่อมต่อกับการขนส่งระบบต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งทำรายงานสรุปเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าเมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ปกติ

3.1.4 ติดต่อและประสานงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลเกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นโยบาย แผนงาน วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

3.1.5 ติดตามประเมินผล เพื่อปรับปรุงพัฒนางานในหน้าที่ รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กำหนด ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

3.1.6 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า ในการปฏิบัติงานและการจัดทำข้อมูลเพื่อจัดตั้งบริษัทมาดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

3.2 คุณสมบัติเฉพาะ

3.2.1 ไม่จำกัดเพศและสัญชาติ

3.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า35 ปี นับถึงวันยื่นใบสมัคร

3.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางวิศวกรรมโยธา และหากมีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจาก ก.ว.

3.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 10 ปี กับมีผลงานและประสบการณ์ทำงานในด้าน ระบบโครงสร้างและทางถาวร(ทางรถไฟ)ไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากมีประสบการณ์ทำงานในองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

3.2.5 มีความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

3.2.6 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

3.2.7 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

3.3 อัตราค่าจ้าง

จำนวน 100,000.- บาท/เดือน

4. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

4.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

4.1.1 อำนวยการ บริหารจัดการ วางแผน กำหนดเป้าหมายและงบประมาณ เพื่อการดำเนินการในด้านการควบคุม การพัฒนาปรับปรุง บำรุงรักษา ซ่อมแซม ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบโทรคมนาคม ระบบโทรทัศน์วงจรปิด ระบบคอมพิวเตอร์ งานเทคโนโลยีสารสนเทศ Public Information Systems และระบบการควบคุมการเดินรถ ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

4.1.2 ออกแบบ จัดทำแผนผัง รายละเอียด ขั้นตอน เป้าหมาย และคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ ในการบำรุงรักษา ปรับปรุงดัดแปลง ซ่อมแซมและแก้ไข ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000

4.1.3 กำหนดมาตรฐาน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ และรายการจำเพาะทางเทคนิค ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของงานที่รับผิดชอบ

4.1.4 พิจารณาตรวจสอบแผนผัง การออกแบบ การสร้าง การคำนวณ และรายการจำเพาะ รวมทั้งแบบแก้ไข/ดัดแปลง/ปรับปรุง ที่เกี่ยวข้องกับระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

4.1.5 ตรวจสอบสภาพ การติดตั้ง และทดสอบ ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดในการเดินรถ

4.1.6 ติดต่อและประสานงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลเกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นโยบาย แผนงาน วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาล

4.1.7 ติดตามประเมินผล เสนอแนะและปรับปรุงพัฒนางานในหน้าที่ รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กำหนด ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

4.1.8 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า ในการปฏิบัติงานและการจัดทำข้อมูลเพื่อจัดตั้งบริษัทมาดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

4.2 คุณสมบัติเฉพาะ

4.2.1 ไม่จำกัดเพศและสัญชาติ

4.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า35 ปี นับถึงวันยื่นใบสมัคร

4.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางวิศวกรรมไฟฟ้าหรือโทรคมนาคม และหากมีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจาก ก.ว.

4.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 10 ปี กับมีผลงานและประสบการณ์ทำงานในด้านระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมของรถไฟไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากมีประสบการณ์ทำงานในองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

4.2.5 มีความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

4.2.6 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

4.2.7 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

4.3 อัตราค่าจ้าง

จำนวน 100,000.- บาท/เดือน

5. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบไฟฟ้าและเครื่องกล

5.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

5.1.1 อำนวยการ บริหาร จัดการ วางแผน กำหนดเป้าหมาย และกำหนดงบประมาณ เพื่อการดำเนินการในด้านการควบคุม พัฒนาการปรับปรุงระบบ บำรุงรักษา ซ่อมแซม ระบบไฟฟ้าในอาคาร สถานี ระบบ Electrification (รวมถึงระบบสายส่งไฟฟ้ากำลังเหนือขบวนรถ) ระบบ Traction Substation และระบบเครื่องกลในอาคาร สถานี ตลอดจนอุปกรณ์เครื่องกลที่อำนวยความสะดวกในการเดินรถ บริเวณอาคารสถานี ในโครงการรถไฟฟ้ายกระดับเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองช่วงสถานีพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ เช่น ระบบปรับอากาศ, งานระบบท่อ, Automatic Fare Collection (ทางเทคนิค), Platform Screen door, Baggage Handling System, Passenger Facilities, Gate, บันไดเลื่อน-ลิฟท์ เป็นต้น

5.1.2 ออกแบบ จัดทำแผนผัง รายละเอียด ขั้นตอน เป้าหมาย และคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไข/ดัดแปลง/ปรับปรุง ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000

5.1.3 กำหนดมาตรฐานวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ และรายการจำเพาะทางเทคนิค ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของงานที่รับผิดชอบ

5.1.4 ตรวจสอบสภาพ การก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบ ของระบบที่รับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดในการเดินรถ

5.1.5 ติดต่อและประสานงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลเกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นโยบาย แผนงาน วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาล

5.1.6 ติดตามประเมินผล เสนอแนะและปรับปรุงพัฒนางานในหน้าที่ รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กำหนด ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

5.1.7 ให้ความร่วมมือและประสานงานกับผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า ในการปฏิบัติงานและการจัดทำข้อมูลเพื่อจัดตั้งบริษัทดำเนินการให้บริการเดินรถไฟฟ้า

5.2 คุณสมบัติเฉพาะ

5.2.1 ไม่จำกัดเพศและสัญชาติ

5.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า35 ปี นับถึงวันยื่นใบสมัคร

5.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางวิศวกรรมศาสตร์ และหากมีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจาก ก.ว.

5.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 10 ปี กับมีผลงานและประสบการณ์ทำงานในด้านระบบไฟฟ้าหรือเครื่องกลไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากมีประสบการณ์ทำงานในองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

5.2.5 มีความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

5.2.6 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

5.2.7 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

5.3. อัตราค่าจ้าง

จำนวน 100,000.- บาท/เดือน

6. ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง

6.1 หน้าที่และความรับผิดชอบ

6.1.1 อำนวยการ บริหารจัดการ วางแผน กำหนดเป้าหมาย และกำหนดงบประมาณ เพื่อการดำเนินการในด้านการควบคุม พัฒนาการปรับปรุงระบบ บำรุงรักษา ซ่อมแซม ระบบรถไฟฟ้า(ตู้รถไฟฟ้า) กับสิ่งอำนวยความสะดวกผู้โดยสารในขบวนรถวัสดุอุปกรณ์ เครื่องจักรกล เครื่องมือ เครื่องทดสอบและสิ่งอำนวยความสะดวกในโรงซ่อมบำรุงและระบบงานการซ่อมบำรุง ในโครงการรถไฟฟ้ายกระดับเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองช่วงสถานีพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ

6.1.2 ออกแบบ จัดทำแผนงาน รายละเอียด ขั้นตอน เป้าหมาย และคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ ในการบำรุงรักษา ซ่อมแซม และแก้ไข/ดัดแปลง/ปรับปรุง ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้เข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000

6.1.3 กำหนดมาตรฐานวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ และรายการจำเพาะทางเทคนิคระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของงานที่รับผิดชอบ

6.1.4 พิจารณาตรวจสอบแผนผัง การออกแบบ การสร้าง การคำนวณ และรายการจำเพาะทางเทคนิค รวมทั้งการแก้ไข/ดัดแปลง/ปรับปรุง ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงาน

6.1.5 ตรวจสอบสภาพ การก่อสร้าง ติดตั้ง และทดสอบ ระบบที่อยู่ในความรับผิดชอบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดในการเดินรถ

6.1.6 ติดต่อและประสานงานร่วมกับหน่วยงานและบุคคลเกี่ยวข้องต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกการรถไฟแห่งประเทศไทยในการปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย นโยบาย แผนงาน วัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาล เช่น ประสานกับกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาผู้ควบคุมงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (CSC) กลุ่มบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อสนามบินสุวรรณภูมิ (ARCL) ที่ปรึกษาวิศวกรอิสระของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ICE) เพื่อให้ได้ข้อมูลประกอบการจัดทำแผนงานซ่อมบำรุงได้อย่างสมบูรณ์แบบ เป็นต้น

6.1.7 ติดตามประเมินผล เสนอแนะและปรับปรุงพัฒนางานในหน้าที่ รวมทั้งให้คำปรึกษา แนะนำ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานและจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเสนอผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้าและการรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กำหนด ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

6.2. คุณสมบัติเฉพาะ

6.2.1 ไม่จำกัดเพศและสัญชาติ

6.2.2 อายุไม่ต่ำกว่า35 ปี นับถึงวันยื่นใบสมัคร

6.2.3 สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าปริญญาตรีทางวิศวกรรมศาสตร์ และหากมีสัญชาติไทยต้องได้รับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพวิศวกรรมควบคุมจาก ก.ว.

6.2.4 มีผลงานและประสบการณ์ทำงานไม่ต่ำกว่า 10 ปี กับมีผลงานและประสบการณ์ทำงานในด้านระบบรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงไม่ต่ำกว่า 5 ปี และหากมีประสบการณ์ทำงานในองค์กรบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟฟ้า จะได้รับการพิจารณาเป็นพิเศษ

6.2.5 ความสามารถอ่าน พูด เขียน และเข้าใจภาษาอังกฤษอย่างเหมาะสมแก่การปฏิบัติงานในหน้าที่ได้ดี

6.2.6 มีความสามารถในการใช้คอมพิวเตอร์และมีความรู้ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ได้ดี

6.2.7 มีความรู้ความสามารถปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบข้างต้นได้ดี

6.3. อัตราค่าจ้าง

จำนวน 100,000.- บาท/เดือน

ที่มาของอัตราค่าจ้าง

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาจากอัตราค่าจ้างเริ่มต้นของผู้สำเร็จการศึกษา ในระดับปริญญาตรีตามสภาพตลาดแรงงานภาคเอกชนมาประสบการณ์ทำงานและสวัสดิการในรูปแบบตัวเงินตามอย่างเอกชน เช่น ค่าตำแหน่ง ค่าน้ำมันรถยนต์ เป็นต้น รวมทั้งค่าความเสี่ยงเนื่องจากการจ้างทำงานในระยะสั้นเพื่อเป็นการจูงใจ โดยเปรียบเทียบกับอัตราค่าจ้างบุคลากรหลักในงานบริการที่ปรึกษาเพื่อช่วยประเมินผลข้อเสนอและคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามสัญญาว่าจ้างเลขที่ รฟท.ทภ1/ทปษ/1/2547 ลงวันที่ 30 กันยายน 2547 และอัตราเงินเดือนของพนักงานการรถไฟฯ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่นำมาใช้ประกอบการพิจารณากำหนดอัตราค่าจ้าง เช่น การบังคับบัญชา กฎหมาย ค่าครองชีพ ความรู้ ความสามารถ ความยุ่งยาก/ปริมาณ/ชนิด/ลักษณะของงานในความรับผิดชอบ เป็นต้น จึงสามารถกำหนดได้เป็นดังนี้

ตำแหน่ง	อัตราเงินเดือน (บาท/เดือน/คน)	หมายเหตุ
ผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า	500,000.-	อำนวยการและควบคุมการปฏิบัติงานของผู้เชี่ยวชาญฯ ทั้ง 5 คน
ผู้เชี่ยวชาญด้านการเดินรถไฟฟ้า	200,000.-	หน้าที่และความรับผิดชอบมากกว่าผู้เชี่ยวชาญฯ อื่นยกเว้นผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า
ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบโครงสร้างและทางถาวร, ผู้เชี่ยวชาญด้านอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม, ผู้เชี่ยวชาญด้านไฟฟ้าและเครื่องกล, ผู้เชี่ยวชาญด้านรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง	100,000.-	

Overview of Operations/Training Recruitment Documents and Training

Activity	Date	Time Required for Documents			
Preparation of Operations Documents (32 Month Construction up to Trial Run)		No. of weeks to Author	Weeks needed to Review	Weeks needed for Formal Approval	Total time required (Weeks)
Operations Plans 1st Submittals					
Outline Operations Plan	25-W.A.-07	4	1	2	7
Performance & Failure Management Analysis (PFMA)	27-M.U.-07	8	1	2	11
Degraded Mode Operations Plan	20-M.U.-07	8	2	2	12
Depot Operations Plan	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Emergency Preparedness Plan	18-W.A.-07	4	2	2	8
Normal Operations Plan	4-M.A.-08	2	1	2	5
Management and Administration	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Master Key Concept	25-W.A.-07	4	1	2	7
Operational Safety Plan	14-S.A.-07	4	2	2	8
Project Glossary	25-W.A.-07	4	1	2	7
Uninterruptible Power Supply Operation Requirements	18-W.A.-07	4	2	2	8
Communications Plan	25-W.A.-07	4	1	2	7
Standby Power System Operations Requirements	18-W.A.-07	4	2	2	8
Operations Security Plan	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Timetable and Route Planning	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Safety Policies and Procedures	18-W.A.-07	4	2	2	8
Trial Run Plan	13-Ω.U.-08	8	2	2	12
Transition to Trial Run Plan	18-N.A.-08	4	1	2	7

Activity	Date				
Operating Rulebooks and Manuals 1st Submittals					
Rule Book	18-W.A.-07	4	2	2	8
Operations Procedure Manual - Central Control Room	13-M.U.-07	8	3	2	13
Operations Procedure Manual - Drivers	18-W.A.-07	4	2	2	8
Operations Procedure Manual - Stations	18-W.A.-07	4	2	2	8
Operations Procedure Manual - Incident Management	18-W.A.-07	4	2	2	8
Information Dissemination and Storage Methods	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Operations Procedure Manual - Central Control Room, Engineering Control	13-M.U.-07	8	3	2	13

Activity	Date				
Operating Personnel Responsibilities 1st Submittals					
Organizational Structure	18-W.A.-07	4	2	2	8
Job Descriptions & Personnel Specifications for KI's	20-M.U.-07	8	2	2	12
Job Descriptions & Personnel Specifications for all Staff	4-W.A.-07	6	2	2	10
Personnel Numbers and Employment Profile	25-W.A.-07	4	1	2	7
Discipline and Dismissal	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Promotional Structure	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Rates of Pay and Conditions of Service & Promotional Structure	18-W.A.-07	4	2	2	8
Recruitment Plan	17-N.W.-07	4	2	2	8
Personnel Plan	25-W.A.-07	4	1	2	7

Activity	Date				
Training Documents 1st Submittals					
Training Philosophy, Objectives and Methodology	18-W.A.-07	4	2	2	8
Overview of Training Modules	18-W.A.-07	4	2	2	8
Training Plans For Grades	8-Ω.U.-07	2	1	2	5
Plans of Instruction	20-M.U.-07	8	2	2	12
Examination Methodology	18-W.A.-07	4	2	2	8

Overview of Operations/Training Recruitment Documents and Training

Activity	Date			
Start of Key Instructor Training		Theory Hrs	Practical Hrs	Total Months
Line Depot Controller KI's (5)	13-ก.ค.-07	528	880	8
Engineering Maintenance Controller KI's (5)	12-ก.ค.-07	528	880	8
Station KI's (28)	12-ส.ค.-07	528	880	8
SIG/COM/SCADA Maint Eng. KI (2)	9-ม.ค.-08	352	1056	8
Train Crew KI's (15)	8-ก.พ.-08	176	528	4
Safety & Quality KI (1)	8-พ.ย.-08	352	528	5
Operations Support KI (1)	9-มิ.ค.-08	176	352	3
Revenue System Officer KI (1)	8-ก.พ.-08	176	176	2

Activity	Date			
Start of Basic Staff Training				
Line Depot Controller (12)	9-มิ.ค.-08	352	704	6
Eng Maint Cont (11)	8-มิ.ค.-08	352	705	6
Deputy Station Controllers Group	8-พ.ย.-08	352	528	5
Safety Quality & Rules Staff (1	[illegible]-05	176	[illegible]	[illegible]
Station Operators Group 1	8-พ.ค.-08	352	352	4
SIG/COM/SCADA Maint Eng. BS (3)	7-มิ.ย.-08	176	352	3
Train Operators Group 1	7-มิ.ย.-08	176	352	3
Train Operators Group 2	7-มิ.ย.-08	176	352	3
Operations Support Staff (21)	7-มิ.ย.-08	176	352	3
Maintenance Supervisory Staff (25)	8-พ.ค.-08	352	352	4
Deputy Station Controllers Group 2	7-ก.ค.-08	176	176	2
Train Operators Group 3.1	8-พ.ค.-08	176	528	4
Train Operators Group 3.2	8-พ.ค.-08	176	528	4
Train Operators Group 4.1	8-พ.ค.-08	176	528	4
Train Operators Group 4.2	8-พ.ค.-08	176	528	4
Station Operator Group 2	7-มิ.ย.-08	176	352	3

Activity	Date
Start of Trial Run	5-ก.ย.-08
Start of Revenue Service	5-ธ.ค.-08

สิ่งที่ส่งมาด้วย 3

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานปลัดกระทรวง กองแผนงาน โทร. 02-283-3129

ที่ คค 0207/กผ. 918 วันที่ 8 พฤศจิกายน 2550

เรื่อง รายงานสรุปผลการดำเนินงานของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิเพื่อใช้สำหรับการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เรียน ท่าน รชค.

ตามที่ คค. ได้มีคำสั่งที่ 352/2550 แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิเพื่อใช้สำหรับการเดินรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 25 ต.ค. 2550 ซึ่งมีกระผมเป็นประธาน โดยให้ดำเนินการแล้วเสร็จ และรายงานผลให้ คค. ทราบ ภายในวันที่ 9 พ.ย. 2550 นั้น (เอกสารแนบ)

คณะทำงานฯ ได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่เสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีการประชุมรวม 2 ครั้ง ซึ่งขอรายงานผลการพิจารณา ดังนี้

1. พื้นที่สถานีสุวรรณภูมิ มีจำนวน 65,018 ตารางเมตร โดย รฟท. ใช้ประโยชน์ 55,425.16 ตารางเมตร และ ทอท. จะใช้ประโยชน์ 9,592.84 ตารางเมตร

พื้นที่อาคาร	พื้นที่รวม (ตารางเมตร)	พื้นที่ใช้ประโยชน์ (ตารางเมตร)	
		รฟท.ใช้ประโยชน์	ทอท.ใช้ประโยชน์
ชั้นชาลา (Platform)	34,620	34,620	-
ชั้นโถงสถานี (Concourse)	16,033	10,913	5,120
ชั้น Ground Floor	7,299	7,299	-
ชั้น First Floor	7,066	2,593.16	4,472.84
รวม	**65,018**	**55,425.16**	**9,592.84**

2. คณะทำงานฯ ได้พิจารณาแนวทางการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งเห็นว่ามีความเป็นไปได้ใน 4 แนวทาง คือ

2.1 รฟท. จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืน ทอท. โดยรัฐบาลสนับสนุน และ รฟท. บริหารจัดการพื้นที่ทั้งหมดเอง ซึ่ง ทอท. จะต้องเช่าพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ จำนวน 9,592.84 ตารางเมตร จาก รฟท.

2.2 ทอท. รับภาระเงินค่าก่อสร้างเองแทน รฟท. และบริหารจัดการพื้นที่ทั้งหมด โดย รฟท. จะต้องเช่าพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ จำนวน 55,425.16 ตารางเมตร จาก ทอท.

2.3 รฟท. และ ทอท. ร่วมกันรับผิดชอบเงินค่าก่อสร้างตามพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ คือ รฟท. จำนวน 55,425.16 ตารางเมตร และ ทอท. มีจำนวน 9,592.84 ตารางเมตร โดยทั้งสองหน่วยจะเป็นผู้บริหารจัดการในส่วนของพื้นที่ที่รับผิดชอบ

2.4 ทอท. นำเงินลงทุนค่าก่อสร้างทั้งหมดหรือบางส่วนไปร่วมทุนในบริษัทลูกของ รฟท. ที่จะบริหารจัดการโครงการ และบริหารจัดการพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิร่วมกัน โดย รฟท. จะดำเนินการในเรื่องการจัดการเดินรถ และ ทอท. จะดำเนินการในเรื่องการจัดการธุรกิจในพื้นที่ของโครงการ ผลประโยชน์จัดสรรกันตามสัดส่วนการลงทุน กรณี ทอท. รับภาระบางส่วนของค่าก่อสร้าง ค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือ รฟท. จะต้องจัดทำแผนการคืนค่าก่อสร้างให้ ทอท. ภายใน 2 ปี

3. ทอท. และ รฟท. ได้ร่วมกันจัดทำข้อมูลและรายละเอียดทางการเงินของเฉพาะ 3 แนวทาง (ตามข้อ 2.1-2.3) คือ

3.1 รฟท. จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืน ทอท. โดยรัฐบาลสนับสนุน และ รฟท. บริหารจัดการพื้นที่ทั้งหมดเอง ซึ่ง ทอท. จะต้องเช่าพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ จำนวน 9,592.84 ตารางเมตร จาก รฟท.

3.1.1 ประมาณการเงินลงทุน รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

ข้อมูลและรายละเอียดทางการเงิน	ทอท.	รฟท.	หมายเหตุ
วงเงินลงทุน (หน่วย : ล้านบาท)			
1. วงเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีฯ	-	4,136.46	
2. วงเงินลงทุนค่าปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor	94.37	-	จัดทำเป็นพื้นที่สำนักงาน
รายได้ (หน่วย : ล้านบาท)			
3. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากเปลือก	8,574.00	-	ระยะเวลา 30 ปี
4. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากโฆษณา	886.87	-	ระยะเวลา 30 ปี
5. รายได้ค่าเช่าพื้นที่ (พื้นที่สำนักงานชั้น First Floor)	1,032.93	-	ระยะเวลา 30 ปี
6. รายได้ค่าเช่าพื้นที่ - ชั้น Concourse - ชั้น Platform	- -	927.34 * 40.51 *	
ค่าใช้จ่าย (หน่วย : ล้านบาท)			
7. ค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์	927.34	-	พื้นที่ชั้น Concourse (30 ปี)
8. ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน	40.51	-	พื้นที่ชั้น First Floor (30 ปี)

*หมายเหตุ *ราคาที่ใช้ในการคำนวณกำหนดโดย ทอท. ซึ่งหากมีการเลือกทางเลือกนี้ ราคาที่ รฟท. ให้ ทอท. เช่าใช้จะขึ้นอยู่กับการพิจารณาของ รฟท. ในอนาคต

3.1.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

	ทอท.	รฟท.
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR)	95.69%	ติดลบ
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	2,267.37 ล้านบาท	ติดลบ
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	1 ปี 2 เดือน	ไม่มี

3.1.3 ประเด็นการวิเคราะห์ต่อส่วนงานที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบต่อภาครัฐ

รัฐบาลต้องสนับสนุนการจ่ายคืนค่าก่อสร้างให้ ทอท. แทน รฟท. จำนวน 4,136.46 ล้านบาท

ผลกระทบต่อ ทอท.

(1) ทอท. ไม่ต้องรับภาระการลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟ ทสภ. โดย ทอท. จะได้รับค่าก่อสร้างจากรัฐบาล แต่จะมีภาระในการปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor เพื่อจัดทำเป็นพื้นที่สำนักงานให้เช่า หากสามารถตกลงการเช่าจาก รฟท. ได้

(2) ทอท. มีรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์บางส่วนเฉพาะพื้นที่ที่ ทอท. เช่าจาก รฟท.เท่านั้น

(3) ทอท. มีค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าเช่าพื้นที่ รฟท.

(4) ทอท. มีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในอัตราที่ดีมาก รวมถึงจะมีระยะคืนทุนเร็ว

(5) ทอท. ต้องประสานกับ รฟท. อย่างใกล้ชิดเพื่อลดความเสี่ยงในการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากพื้นที่อยู่ในความดูแลของ รฟท.

ผลกระทบต่อ รฟท.

(1) ในกรณีที่รัฐบาลให้การสนับสนุน โดยการจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเพื่อจ่ายคืนเงินลงทุนในอาคารสถานีและอุโมงค์ฯ แก่ทาง ทอท. รฟท. จะไม่ต้องรับภาระการลงทุนนี้ แต่จะได้รับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่

(2) รฟท. ได้ประโยชน์จากการบริหารจัดการพื้นที่ภายในอาคารสถานีและอุโมงค์ฯ เองทั้งหมด โดยได้รับรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์และรายได้ค่าเช่าพื้นที่จาก ทอท. ในกรณีที่สามารถตกลงราคากันได้

(3) ในกรณีที่รฟท.ให้ทอท. เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ไปทั้งหมด รฟท. จะไม่มีพื้นที่เหลือในเชิงพาณิชย์อีก

(4) รฟท.ไม่มีค่าใช้จ่ายในการเช่าใช้พื้นที่ ซึ่งทำให้มีต้นทุนในการเดินรถไฟฟ้าที่ต่ำลง

(5) หาก รฟท.มีอิสระในการกำหนดราคาค่าเช่าพื้นที่สำหรับเชิงพาณิชย์เอง จะช่วยให้ รฟท. มีรายได้เสริมมาชดเชยต้นทุนการดำเนินงานในการเดินรถไฟฟ้าในอนาคตได้

3.1.4 ข้อสรุปของแนวทางที่ 1

- ภาครัฐ จะต้องสนับสนุนเงินลงทุนค่าก่อสร้างที่สูงมาก ให้ รฟท.
- รฟท. ไม่มีภาระการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการเช่าพื้นที่ ทั้งจะได้ประโยชน์จากค่าเช่าพื้นที่ที่ ทอท. ใช้ประโยชน์ในกิจกรรมเชิงพาณิชย์รวมประมาณ 967.85 ล้านบาท (ในช่วงระยะเวลา 30 ปี)
- ทอท. ได้ประโยชน์จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ โดยมีผลตอบแทนทางการเงินคุ้มค่าต่อการลงทุน

3.2 ทอท. รับภาระเงินค่าก่อสร้างเองแทน รฟท. และ ทอท. บริหารจัดการพื้นที่ทั้งหมด โดย รฟท. จะต้องเช่าพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ จำนวน 55,425.16 ตารางเมตร จาก ทอท.

3.2.1 ประมาณการเงินลงทุน รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

ข้อมูลและรายละเอียดทางการเงิน	ทอท.	รฟท.	หมายเหตุ
วงเงินลงทุน (หน่วย : ล้านบาท)			
1. วงเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีฯ	4,136.46	-	ทอท. รับภาระการลงทุน
2. วงเงินลงทุนค่าปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor	94.37	-	จัดทำเป็นพื้นที่สำนักงาน
รายได้ (หน่วย : ล้านบาท)			
3. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากปลีก	8,574.00	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
4. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากโฆษณา	886.87	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
5. รายได้ค่าเช่าพื้นที่ (พื้นที่สำนักงานชั้น First Floor)	1,032.93	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
6. รายได้ค่าเช่าพื้นที่จาก รฟท.	5,201.37	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
ค่าใช้จ่าย (หน่วย : ล้านบาท)			
7. ค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์	-	-	
8. ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน	-	5,201.37 *	

หมายเหตุ: * เป็นราคาที่กำหนดได้จากการหารือระหว่าง ทอท. และ รฟท.

3.2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

	ทอท.	รฟท.
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR)	3.55%	-
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	-841.90 ล้านบาท	-
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	22 ปี 9 เดือน	-

3.2.3 ประเด็นการวิเคราะห์ต่อส่วนงานที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบต่อภาครัฐ

รัฐบาลไม่ต้องรับภาระการสนับสนุนเพื่อจ่ายคืนค่าก่อสร้างให้ ทอท. แทน รฟท.

ผลกระทบต่อ ทอท.

(1) ทอท. มีภาระการลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟ ทสภ. และเงินลงทุนในการปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor เพื่อจัดทำเป็นพื้นที่สำนักงานให้เช่า

(2) ทอท. มีรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์และค่าเช่าพื้นที่จาก รฟท. และผู้ประกอบการ

(3) ทอท. ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าเช่าพื้นที่

(4) ทอท. สามารถบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยได้อย่างเต็มที่

(5) ทอท. มีผลตอบแทนทางการเงินไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน และมีระยะเวลาคืนทุนนาน (แต่แนวทางนี้ ก่อให้เกิดกระแสเงินสดสุทธิมากกว่าแนวทางที่ 1 ทั้งนี้ ภายใต้สมมติฐานที่ ทอท. มีความเสี่ยงสูงที่ ทอท. จะไม่ได้รับคืนเงินลงทุนค่าก่อสร้างจาก รฟท.)

ผลกระทบต่อ รฟท.

(1) รฟท. ไม่มีภาระการลงทุนในอาคารสถานีและอุโมงค์ ฯ

(2) รฟท. ต้องเช่าพื้นที่จาก ทอท. เพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการการเดินรถของ รฟท. ซึ่งจะเป็นภาระต่อการประกอบการเดินรถอีกประมาณ 5,201.37 ล้านบาท ในระยะเวลา 30 ปี และยังคงต้องชำระค่าเช่าใช้ต่อไปอีก

(3) รฟท. ไม่สามารถใช้พื้นที่เพื่อหารายได้เสริมการเดินรถได้

(4) รฟท. อาจต้องผูกอัตราค่าเช่าในอัตราเดียวกันกับ City Air Terminal ที่มักกะสัน กับ ทอท. ด้วย ทำให้มีข้อจำกัดในการหารายได้เสริม

3.2.4 ข้อสรุปของแนวทางที่ 2

- <u>ภาครัฐ</u> ไม่ต้องรับภาระเงินลงทุนค่าก่อสร้างให้ รฟท.
- <u>รฟท.</u> ไม่มีภาระการลงทุนเช่นกัน แต่มีภาระค่าเช่าพื้นที่เพื่อประกอบการเดินรถไฟประมาณ 5,201 ล้านบาท (ในช่วงระยะเวลา 30 ปี)
- <u>ทอท.</u> มีภาระการลงทุนสูง และมีผลตอบแทนทางการเงินที่ต่ำและไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

3.3 รฟท. และ ทอท. ร่วมกันรับผิดชอบเงินค่าก่อสร้างตามพื้นที่ที่จะใช้ประโยชน์ คือ รฟท. จำนวน 55,425.16 ตารางเมตร และ ทอท. มีจำนวน 9,592.84 ตารางเมตร โดยทั้งสองหน่วยจะเป็นผู้บริหารจัดการในส่วนของพื้นที่ที่รับผิดชอบ

3.3.1 **การคำนวณต้นทุนค่าก่อสร้างตามพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์** อยู่บนพื้นฐานของเงินลงทุนทั้งหมดจำนวน 4,136.46 ล้านบาท หารด้วยจำนวนพื้นที่ทั้งหมด (65,018 ตร.ม.) จะได้ต้นทุนต่อตารางเมตร แล้วคูณกลับด้วยสัดส่วนพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ของแต่ละฝ่าย รายละเอียดดังนี้

พื้นที่อาคารสถานีฯ		การใช้พื้นที่ (ตร.ม.)		เงินลงทุน (ล้านบาท)	
ชั้น	พื้นที่รวม (ตร.ม.)	รฟท.	ทอท.	รฟท.	ทอท.
Platform	34,620	34,620	-	2,099.47	-
Concourse	16,033	10,913	5,120	1,320.90	619.72
Ground Floor	7,299	7,299	-	66.36	30.01
First Floor	7,066	2,593.16	4,472.84		
รวม	65,018	55,425.16	9,592.84	3,486.73	649.73

3.3.2 ประมาณการเงินลงทุน รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

ข้อมูลและรายละเอียดทางการเงิน	ทอท.	รฟท.	หมายเหตุ
วงเงินลงทุน (หน่วย : ล้านบาท)			
1. วงเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีฯ	649.73	3,486.73	ผู้ใช้พื้นที่รับภาระการลงทุน
2. วงเงินลงทุนค่าปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor	94.37	-	จัดทำเป็นพื้นที่สำนักงาน
รายได้ (หน่วย : ล้านบาท)			
3. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ค้าปลีก	8,574.00	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
4. รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ที่จอดรถยนต์	886.87	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
5. รายได้ค่าเช่าพื้นที่ (พื้นที่สำนักงานชั้น First Floor)	1,032.93	ไม่มี	ระยะเวลา 30 ปี
6. รายได้ค่าเช่าพื้นที่	-		
ค่าใช้จ่าย (หน่วย : ล้านบาท)			
7. ค่าเช่าพื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์	-	-	
8. ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน	-	-	

3.3.3 ผลตอบแทนทางการเงิน

	ทอท.	รฟท.
อัตราผลตอบแทนทางการเงิน (IRR)	18.59%	ไม่มี
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	2,075.03 ล้านบาท	ไม่มี
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	6 ปี 3 เดือน	N.A.

3.3.4 ประเด็นการวิเคราะห์ต่อส่วนงานที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบต่อภาครัฐ

รัฐบาลต้องสนับสนุนการจ่ายคืนค่าก่อสร้างให้ ทอท. แทน รฟท. จำนวน 3,486.73 ล้านบาท

ผลกระทบต่อ ทอท.

(1) ทอท. มีภาระการลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์รถไฟ ทสภ. เฉพาะส่วนที่ ทอท. ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ 9,592.84 ตร.ม.จำนวน 649.73 ล้านบาท และ มีภาระในการปรับปรุงพื้นที่ชั้น First Floor เพื่อจัดทำในพื้นที่สำนักงานให้เช่า อีกจำนวน 94.37 ล้านบาท

(2) ทอท. มีรายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์และรายได้ค่าเช่าเฉพาะพื้นที่ที่ ทอท. ใช้เท่านั้น

(3) ทอท. ไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนค่าเช่าพื้นที่

(4) ทอท. มีผลตอบแทนทางการเงินคุ้มค่าต่อการลงทุน

(5) ทอท. ต้องประสานกับ รฟท. อย่างใกล้ชิดเพื่อลดความเสี่ยงในการรักษาความปลอดภัย เนื่องจากพื้นที่อยู่ในความดูแลของ รฟท.

ผลกระทบต่อ รฟท.

(1) รฟท. อาจไม่มีภาระการลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ ฯ เฉพาะส่วนที่ รฟท. ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ 55,425.16 ตารางเมตร วงเงิน 3,486.73 ล้านบาท หากรัฐบาลจัดสรรงบประมาณฯ ให้

(2) รฟท. ไม่ต้องเช่าพื้นที่จาก ทอท.

(3) รฟท. ไม่มีพื้นที่เพื่อหารายได้เสริมการเดินรถได้มากนัก เนื่องจากพื้นที่ที่รับมาเป็นพื้นที่สำหรับการเดินรถไฟฟ้าเป็นส่วนใหญ่ (และในทางปฏิบัติก็ไม่ควรมีการขายพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ซ้อนกัน เพราะจะเกิดความขัดแย้งได้)

3.3.5 **ข้อสรุปของแนวทางที่ 3**

- <u>ภาครัฐ</u> ต้องสนับสนุนเงินลงทุนให้ ทอท.แทน รฟท. ในจำนวนที่น้อยลง
- <u>รฟท.</u> อาจไม่มีภาระเงินลงทุนค่าก่อสร้างฯ หากรัฐบาลรับภาระให้ และไม่ต้องเช่าพื้นที่จาก ทอท.
- <u>ทอท.</u> รับภาระเงินลงทุนค่าก่อสร้างอาคารสถานีฯ ตามสัดส่วนพื้นที่ที่ใช้ประโยชน์ โดยยังมีผลตอบแทนทางการเงินในอัตราที่เหมาะสม

3.4 ทอท. นำเงินลงทุนค่าก่อสร้างทั้งหมดหรือบางส่วนไปร่วมทุนในบริษัทลูกของ รฟท. ที่จะมาบริหารจัดการโครงการ และบริหารจัดการพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิร่วมกัน โดย รฟท. จะดำเนินการในเรื่องการจัดการเดินรถ และ ทอท. จะดำเนินการในเรื่องการจัดการธุรกิจในพื้นที่ของโครงการ ผลประโยชน์จัดสรรกันตามสัดส่วนการลงทุน กรณี ทอท. รับภาระบางส่วนของค่าก่อสร้าง สำหรับค่าก่อสร้างส่วนที่เหลือ รฟท. จะต้องจัดทำแผนการคืนค่าก่อสร้างให้ ทอท. ภายใน 2 ปี นั้น เนื่องจากขณะนี้ยังไม่มีความชัดเจนของแผนการดำเนินงานและการร่วมทุนของบริษัทลูกของ รฟท. โดย รฟท. อยู่ระหว่างจัดหาผู้เชี่ยวชาญเพื่อดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก ดังนั้น จึงเสนอเป็นแนวทางที่จะดำเนินการในอนาคตเมื่อมีข้อมูลที่ชัดเจน

4. คณะทำงานฯ ได้พิจารณาข้อมูลและรายละเอียดทางการเงินทั้ง 3 แนวทาง ตามข้อ 2. แล้ว เห็นว่า แนวทางที่เหมาะสมมีความเป็นไปได้ คือ รฟท. จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมดคืน ทอท. โดย สงป. และ สบน. จะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป และให้ ทอท. เป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด และพิจารณาส่วนแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง ทอท. กับ รฟท. ในสัดส่วนที่เหมาะสม เนื่องจาก ทอท. เป็นผู้ที่จะดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์ในสนามบินอยู่แล้ว ประกอบกับ ทอท. ต้องเป็นหน่วยงานที่ต้องมาดำเนินการในด้านรักษาความปลอดภัยในพื้นที่สถานีสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีข้อมูลและรายละเอียดทางการเงิน คือ

4.1 วงเงินลงทุนอาคารสถานีฯ ที่ รฟท. ต้องจ่ายคืน ทอท. ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้าง	3,865,851,074	บาท
- VAT	270,609,575	บาท
รวม	4,136,460,649	บาท

โดยเป็นวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างที่ได้ปรับลดเงินในส่วน Provisional Sum จำนวนประมาณ 200 ล้านบาท และงานความยาวอุโมงค์ที่สั้นลง 97 เมตร แล้ว แต่ยังไม่ได้ปรับลดค่าอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ ทอท. ดำเนินการเพิ่มเติมสำหรับโรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ เนื่องจากยังไม่สามารถหาข้อมูลจากบริษัทที่ปรึกษาได้ และยังไม่รวมดอกเบี้ยที่จะเรียกเก็บจาก รฟท. ประมาณ 531,707,448 บาท

4.2 ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงิน

	ผลตอบแทน
อัตราผลตอบแทน (IRR)	3.95%
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV)	- 631,416,018 บาท
ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period)	21 ปี 7 เดือน

หมายเหตุ : ใช้ Discount Rate ที่ 5 %

สำหรับผลประกอบการเชิงพาณิชย์ที่ ทอท. เป็นผู้บริหาร เป็นผลตอบแทนที่ รฟท. รับไปทั้งหมด ยังไม่หักผลตอบแทนที่ รฟท. จะให้กับ ทอท.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบผลสรุปการดำเนินงานของคณะทำงานฯ

(นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม)
ตรค.

สำเนาเรียน ชก. มกค.
ชก. รมต.(ดพ)
เพื่อโปรดทราบ -แล้ว

(นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม)
ตรค.
- 8 มิ.ย. 2559

ด่วนที่สุด

สิ่งที่ส่งมาด้วย 2

ที่ 1/ 4116 /2550

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรองเมือง กทม.10330

22 พฤศจิกายน 2550

เรื่อง ขออนุมัติการดำเนินงานและงบประมาณเพิ่มเติม เพื่อดำเนินการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 1/4251/2550 ลงวันที่ 16 กรกฎาคม 2550

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีขออนุมัติงบประมาณจำนวน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) สำหรับว่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) และขออนุมัติงบประมาณจำนวน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) สำหรับว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า สำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Airport Rail Link : ARL) ซึ่งรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม) ได้มีบัญชาเมื่อวันที่ 26 กันยายน 2550 ให้ส่งเรื่องคืนการรถไฟฯรวบรวมจัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการฯที่จะต้องเสนอขอเพิ่มทั้งหมด นั้น

การรถไฟฯได้พิจารณาการดำเนินการโครงการฯในเรื่องต่าง ๆ แล้ว ขอเรียนดังนี้.-

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ได้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่ด้านระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาประยุกต์ใช้เป็นครั้งแรกในประเทศไทย และยังไม่มีหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนรายใดที่มีความเชี่ยวชาญในการกำกับ ดูแล ตรวจสอบความมั่นคง และความปลอดภัยของระบบทั้งหมด ดังนั้น การรถไฟฯจึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้า เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดตามหลักวิชา ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ Reliability, Availability, Maintainability, Safety (RAMS),

/National.....

National Fire Protection Association (NFPA) ตลอดจนหลักปฏิบัติสากลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 215 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) แยกเป็นการว่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE) จำนวน 195 ล้านบาท และการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 20 ล้านบาท

2. การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ไม่แล้วเสร็จภายในกำหนด 900 วัน ตามสัญญา (ครบกำหนดวันที่ 7 สิงหาคม 2550) เนื่องจากการส่งมอบพื้นที่บริเวณผู้บุกรุกชุมชนหลังโรงพยาบาลเดชาล่าช้า ด้วยเหตุสุดวิสัยอันเกิดจากการต่อต้านของชุมชน ซึ่งการรถไฟฯพิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีกจำนวน 370 วัน จึงจำเป็นต้องขยายระยะเวลาปฏิบัติงานของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction and Commissioning Supervision Consultant : CSC) ออกไปให้สอดคล้องกับการขยายระยะเวลาก่อสร้างเพื่อให้เกิดความต่อเนื่อง ซึ่งต้องขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อรองรับงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7)

3. โครงการนี้เป็นการเดินรถไฟด้วยระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงสุดถึง 160 กม./ชม. พร้อมเทคโนโลยี ซึ่งการรถไฟฯยังไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน กอปรกับระยะเวลาที่เหลือมีระยะเวลาไม่มาก การจัดทำรายละเอียดของแผนการเดินรถ (Operations Rulebook & Operations Procedure Manual) แผนงานความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยของการเดินรถ (Operations Safety & Security Plan) ต้องทำในเวลาจำกัด จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาเพื่อมาจัดทำรายละเอียดของงานดังกล่าว ร่วมกับผู้เชี่ยวชาญตามข้อ 1 ทั้งนี้ การรถไฟฯได้ทำการศึกษาเทียบเคียงกับโครงการรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานคร (กทม.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งได้มีการจัดทำเช่นเดียวกัน จึงได้ประเมินค่าจ้างที่ปรึกษางานบริการดังกล่าวเป็นเงินประมาณ 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7)

4. เพื่อให้มีระบบการขนส่งที่ต่อเนื่องกับโครงการฯ และอำนวยความสะดวก ตลอดจนความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชนผู้ใช้บริการ จะต้องมีการเชื่อมต่อโครงการฯกับระบบการขนส่งอื่น เช่น ระบบรถไฟฟ้าของ กทม.ที่สถานีพญาไท ระบบรถไฟฟ้าของ รฟม.ที่สถานีเพชรบุรี รวมทั้งทางเชื่อมทางพิเศษศรีรัช ถนนนานา กับสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Bangkok City Air Terminal) การรถไฟฯจึงได้จัดทำประมาณการค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงระบบรางเข้าด้วยกันเฉพาะในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฯ ได้แก่ การสร้างทางเดินยกระดับเชื่อมต่อสถานีพญาไทของโครงการฯ กับสถานีพญาไทของ กทม. ค่าใช้จ่ายประมาณ 10 ล้านบาท และการเชื่อมต่อสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองกับสถานีเพชรบุรีของ รฟม. โดยสร้างเป็นทางเดินยกระดับ ความยาว 150 เมตร กว้าง 6 เมตร มีหลังคาคลุม ติดตั้งบันไดเลื่อน 2 ตัว และทางเดินเลื่อน (Walkalator) 2 ตัว ไม่ติดตั้งเครื่องปรับอากาศ มีค่าใช้จ่ายประมาณ 80 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7)

/การดำเนินการ.....

การดำเนินการตามข้อ 1 คณะกรรมการรถไฟฯได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ในการประชุมครั้งที่ 7/2549 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 และคณะกรรมการรถไฟฯชุดใหม่พิจารณาทบทวนให้ความเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 9/2550 เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2550 โดยให้รัฐฯเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย สำหรับการดำเนินการตามข้อ 2 – 4 คณะกรรมการรถไฟฯได้ให้ความเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 14/2550 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2550 โดยให้รัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอขออนุมัติคณะรัฐมนตรีดังนี้.-

1. อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย

2. อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้า สำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551 – 2554)

3. อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า วงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551 – 2553)

4. อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี

5. อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างทางเดินยกระดับเชื่อมต่อระหว่างสถานีพญาไทของโครงการฯ กับสถานีพญาไทของกรุงเทพมหานคร วงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และสร้างทางเดินยกระดับเชื่อมต่อระหว่างสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Bangkok City Air Terminal : BCAT) กับสถานีเพชรบุรี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย วงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) โดยรัฐเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551–2552)

อนึ่ง การรถไฟฯเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบด้วยว่า ตามที่คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2547 เรื่องการขออนุมัติดำเนินการรื้อย้าย รื้อถอน สร้างทดแทนสาธารณูปโภคและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่กีดขวางงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้รัฐวิสาหกิจที่มีสิ่งปลูกสร้างระบบสาธารณูปโภคขนาดใหญ่กีดขวางอยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการฯ เร่งดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างนั้นโดยเร็ว แต่หากไม่สามารถรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคดังกล่าวได้ ให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มที่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องออกแบบก่อสร้าง

/เพื่อหลบหลีก.....

เพื่อหลบหลีกระบบสาธารณูปโภคดังกล่าว ซึ่งในการก่อสร้างโครงการฯการรถไฟฯต้องปรับแบบฐานราก โครงสร้างทางรถไฟยกระดับเพื่อหลบหลีกแนวท่อส่งน้ำประปาใต้ดินและแนวสายส่งไฟฟ้าใต้ดินของการประปานครหลวงและการไฟฟ้านครหลวง โดยมีค่าก่อสร้างเพิ่มขึ้นจากการปรับเปลี่ยนแบบส่วนที่การประปานครหลวงรับภาระค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 57,678,266.52 บาท การไฟฟ้านครหลวงรับภาระค่าใช้จ่ายเป็นเงิน 82,643,700.27 บาท รวมทั้งสิ้นเป็นเงิน 140,321,966.79 บาท

ขอแสดงความนับถือ

(นายนคร จันทศร)
รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟฯ

กองกลาง
โทร./โทรสาร 0-2223-7001
กายนอก7:82

การรถไฟแห่งประเทศไทย

วงเงินค่าใช้จ่ายโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย : ล้านบาท

1 วงเงินค่าก่อสร้าง		**30,043**
- ค่าก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟฯ	25,907	
- ค่าก่อสร้างในส่วนของสถานีรถไฟใต้ดินกับอุโมงค์ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	4,136	
2 วงเงินเพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง		**454**
3 วงเงินเพื่อดำเนินการรื้อย้าย รื้อถอน สร้างทดแทนสาธารณูปโภคและสิ่งปลูกสร้าง		**340**
- งานย้ายเสาสายและเครื่องอาณัติสัญญาณฯ	28	
- งานรื้อและปรับปรุงพวงรางจอด/สับเปลี่ยนขบวนรถภายในโรงงาน และ ย่านสถานีมักกะสันฯ	25	
- งานรื้อและสร้างใหม่ทดแทนอาคารสถานีที่ทำการบ้านพักพนักงานฯ	86	
- งานเบนแนวทางหลบตอม่อ ที่ กม.28	5	
- งานรื้อโครงสร้างเก่าโฮปเวลล์ (25 โครงและ 44 เสาเดี่ยว)	104	
- งานรื้ออาคารสถานบันเทิงนาซ่า และอาคารลานจอดรถฯ	29	
- งานรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างชุมชนต่างๆ	32	
- งานเผื่อเลือกที่อยู่ภายนอกการสำรวจที่ยังไม่สามารถตรวจสอบได้	31	
4 ค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับแบบฐานรากโครงสร้างทางรถไฟยกระดับ เพื่อหลบหลีกแนวท่อส่งน้ำประปาใต้ดินและแนวสายส่งไฟฟ้าใต้ดิน		**141**
- การประปานครหลวงรับภาระค่าใช้จ่ายตามมติ ครม.	58	
- การไฟฟ้านครหลวงรับภาระค่าใช้จ่ายตามมติ ครม.	83	
5 ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติมจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้าง		**90**
6 ค่าจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (ICE)		**195**
7 ค่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า		**20**
8 ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า		**50**
9 ค่าก่อสร้างทางเดินยกระดับเชื่อมต่อโครงการฯ กับระบบการขนส่งอื่น		**90**
- เชื่อมกับระบบของ กทม. ที่สถานีพญาไท	10	
- เชื่อมกับระบบของ รฟม. ที่สถานีเพชรบุรี	80	
		31,228

รายงานการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย
ครั้งพิเศษที่ 7/2550
เมื่อวันจันทร์ ที่ 12 พฤศจิกายน 2550
ณ ห้องประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้มาประชุม

1.	นายศิวะ	แสงมณี	ประธานกรรมการ
2.	นายนพดล	ประไพตระกูล	กรรมการ
3.	นายดิสทัต	โหตระกิตย์	กรรมการ
4.	นางพัลลภา	เรืองรอง	กรรมการ
5.	หม่อมหลวงจาแก้ว	บุญเลี้ยง	กรรมการ
6.	นายนิมิตชัย	สนิทพันธุ์	กรรมการ
7.	นายคุสิต	นนทะนาคร	กรรมการ
8.	นายนคร	จันทศร	กรรมการและเลขานุการ
	(รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ)		

ผู้เข้าร่วมประชุม

1.	นายบัญชา	คงนคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 1
2.	นายถวิล	สามนคร	รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ 2
3.	นายอารักษ์	ราษฎร์บริหาร	หัวหน้าเจ้าหน้าที่ด้านการเงิน
4.	นายอรรณพ	ประชาศรัยสรเดช	ผู้ช่วยเลขานุการ
5.	นายศิริพงศ์	พฤทธิพันธุ์	ผู้ช่วยเลขานุการ

ผู้ไม่เข้าร่วมประชุม

นายยุทธนา	ทัพเจริญ	รอการวินิจฉัยการเป็นพนักงาน

เริ่มประชุม เวลา 14.30 น.

<u>วาระที่ 1 เรื่อง ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ</u>

ประธาน กล่าวเปิดประชุมและแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ในการประชุมครั้งพิเศษและปกติให้ศูนย์ประสานงานและเลขานุการคณะกรรมการรถไฟฯ มีหนังสือเชิญที่ปรึกษา และแจ้งสหภาพฯให้เข้าร่วมประชุมด้วย

<u>ที่ประชุมรับทราบ</u>

<u>วาระที่ 2 เรื่องเสนอเพื่อพิจารณา</u>

2.1 <u>เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550</u>

นายนคร จันทศร รองผู้ว่าการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการฯ ในฐานะเลขานุการ เสนอให้ที่ประชุมพิจารณาวาระเร่งด่วน เรื่องที่ 1 ในรายงานของการรถไฟฯ เลขที่ 1/6866/2550 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 โดยรายงานพอสรุปได้ดังนี้

1. กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องการกู้เงินเพื่อใช้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 และคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการกู้เงิน ดังนี้

1.1 อนุมัติให้การรถไฟฯ กู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

1.2 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. กู้เงิน จำนวน 9,940,322,000 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จ โดยให้การรถไฟฯ ไปดำเนินการจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว ดังนี้

1) จัดทำรายละเอียดของโครงการในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ

2) แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟฯ และประชาชนผู้ใช้บริการ

3) ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. การรถไฟฯ พิจารณาแล้วเพื่อดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว จึงเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

2.1 วิธีการดำเนินโครงการฯ ในขั้นตอนต่อไป ดังนี้

2.1.1 ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้าง ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างปกติ ที่การรถไฟฯ ใช้อยู่

2.1.2 ในส่วนการขยายระยะเวลาก่อสร้างนอกเหนือไปจากการขยายระยะเวลาก่อสร้าง อันเนื่องมาจากอุทกภัยตามมติ ครม. นั้น ในกรณีที่ผู้รับจ้างยอมรับตัวเลข 370 วัน ก็สามารถแก้ไขสัญญาจ้างก่อสร้างไปพร้อมกับการเบิกจ่ายเงินตามข้อ 2.1 ได้ แต่หากผู้รับจ้างไม่ยินยอม และขอสงวนสิทธิไว้ต่อศาลตามสัญญาฯ การรถไฟฯ ก็ไม่จำเป็นต้องแก้ไขสัญญาจ้างก่อสร้างในส่วนนี้

2.2 เห็นชอบให้การรถไฟฯ นำเสนอผลการประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 4/2549 เมื่อวันจันทร์ที่ 24 เมษายน 2549 ซึ่งได้อนุมัติให้ จัดตั้งบริษัทลูกของการรถไฟฯ เพื่อมาดำเนินการเดินรถในโครงการฯ เอง และให้จัดหาผู้เชี่ยวชาญ เพื่อดำเนินการเป็นที่ปรึกษาเกี่ยวกับการให้ข้อเสนอแนะระหว่างการก่อสร้างและจัดโครงสร้างบริษัทลูกของการรถไฟฯ หรือว่าจ้างบริษัทมาดำเนินการเดินรถ และจ่ายค่าจ้างให้กับบริษัท เป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งด้วย รวมทั้งนำเสนอความคืบหน้าของการดำเนินงานต่อ ครม. เพื่อขอความเห็นชอบต่อไปด้วย

2.3 เห็นชอบให้การรถไฟฯ จ่ายเงินค่าก่อสร้างทั้งหมด (4,136,460,649 บาท ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ ทอท. โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระ และให้สำนักงบประมาณ (สงป.) และ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะเป็นผู้พิจารณารายละเอียด วิธีการ และเงื่อนไขของเงินกู้ต่อไป และให้ ทอท. เป็นผู้บริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมด โดยให้พิจารณาส่วนแบ่งผลประโยชน์ตอบแทนระหว่าง ทอท. กับ การรถไฟฯ ที่เหมาะสมต่อไป

(รายละเอียดตามเอกสารแนบในระเบียบวาระการประชุม)

<u>การพิจารณาของที่ประชุม</u>

1. ให้การรถไฟฯ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีทบทวนมติคณะรัฐมนตรีที่ให้การรถไฟฯ เป็นผู้รับภาระต้นเงินกู้ค่าก่อสร้างโครงการฯ เพราะคณะกรรมการรถไฟฯ เห็นว่า การก่อสร้างโครงการดังกล่าวเป็นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบรางซึ่งรัฐบาลควรเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดตามที่การรถไฟฯ ได้รายงานในแผนฟื้นฟู

2. การนำเสนอแผนงานให้การรถไฟฯ นำเสนอในภาพรวมเรื่องระยะเวลาที่โครงการฯ จะสิ้นสุด และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งหมดของโครงการฯ ตลอดจนแผนงานการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการและการจัดการเดินรถ

3. ค่าใช้จ่ายในการสร้างอุโมงค์ใต้สนามบินสุวรรณภูมิขอให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระแทนการรถไฟฯ เพื่อนำไปจ่ายคืนการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

4. ให้พื้นที่ทั้งหมดเป็นของการรถไฟฯ

5. สำหรับพื้นที่เชิงพาณิชย์ให้การรถไฟฯ หารือร่วมกับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ในการบริหารจัดการและแบ่งผลประโยชน์ ทั้งนี้ ให้การรถไฟฯ เร่งรัดการจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารพื้นที่ดังกล่าวรวมทั้งพื้นที่อื่น ๆ ในโครงการฯ

6. คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นว่า ค่าก่อสร้างอุโมงค์มีราคาค่อนข้างสูง ให้การรถไฟฯ เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อตรวจสอบ เพราะจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศโดยรวม

7. เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการจ่ายค่าจ้างก่อสร้างโครงการฯ จึงต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามไปด้วย

8. คณะกรรมการรถไฟฯ ยังไม่ทราบความคืบหน้าในการต่ออายุสัญญาโครงการฯ อย่างเป็นทางการขอให้การรถไฟฯ รีบดำเนินการแล้วรายงานให้การรถไฟฯ พิจารณาโดยเร็ว

<u>มติที่ประชุม</u>

เห็นชอบให้การรถไฟฯ รายงานกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา และเห็นชอบให้แก้ไขสัญญาเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีการจ่ายเงินผู้รับจ้าง สำหรับเงินค่าก่อสร้างอุโมงค์ จำนวน 4,136,460,649 ล้านบาท (ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย) ให้การรถไฟฯ ขออนุมัติคณะรัฐมนตรีกู้เงินโดยให้รัฐเป็นผู้รับภาระเพื่อจ่ายคืนการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) โดยให้นำการพิจารณาของที่ประชุมไปดำเนินการเพื่อประกอบการรายงานด้วย

สิ่งที่ส่งมาด้วย 4

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/10045

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

7 ธันวาคม 2550

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/6977/2550 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550
2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/7115/2550 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0805.2/267 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 พิจารณาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีมติดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

2. อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ และค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว

3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ 1 และข้อ 2 และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. <u>การจัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการ</u>

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการตลอดจนแผนบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า ประกอบด้วย

1.1 รายละเอียดของโครงการและค่าใช้จ่ายจนถึงสิ้นสุดโครงการ

1.2 แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ

1.3 ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. <u>ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จ วงเงิน 445 ล้านบาท</u>

2.1 การจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ICE และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 215 ล้านบาท

2.2 ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท

2.3 การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 50 ล้านบาท

2.4 ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีพญาไทและสถานีเพชรบุรี วงเงิน 90 ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองสามารถดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่อง เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระค่าดอกเบี้ยจ่ายและให้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีปกติ

2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 มาตรา 39 (8) โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาความเหมาะสมของทุนจดทะเบียน ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องและแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้และให้กระทรวงการคลังพิจารณารายละเอียด วิธีการ เงื่อนไขและค้ำประกันเงินกู้ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์ที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้นเห็นควรให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหาร ตามข้อเสนอของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตกลงในรายละเอียดกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร็วต่อไป

/4) ขออนุมัติ...

4) ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จวงเงิน 445 ล้านบาท

(1) อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2554) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าวงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2553)

(4) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช่จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี

(5) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมที่สถานีพญาไทกับระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครวงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และที่สถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยวงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551-2552) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับรูปแบบในการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีเพชรบุรีนั้นเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือถึงรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
ประธานกลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009
โทรสาร 0 2215 4099

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โยมจีน)
เจ้าหน้าที่ธุรการ 4

สิ่งที่ส่งมาด้วย 5

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ 10046

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

๗ ธันวาคม 2550

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/6977/2550 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550
2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/7115/2550 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0805.2/ 267 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 พิจารณาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีมติดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

2. อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ และค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว

3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ 1 และข้อ 2 และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. <u>การจัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการ</u>

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการตลอดจนแผนบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า ประกอบด้วย

1.1 รายละเอียดของโครงการและค่าใช้จ่ายจนถึงสิ้นสุดโครงการ

1.2 แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ

1.3 ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. <u>ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จ วงเงิน 445 ล้านบาท</u>

2.1 การจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ICE และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 215 ล้านบาท

2.2 ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท

2.3 การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 50 ล้านบาท

2.4 ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีพญาไทและสถานีเพชรบุรี วงเงิน 90 ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองสามารถดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่อง เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระค่าดอกเบี้ยจ่ายและให้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีปกติ

2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 มาตรา 39 (8) โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาความเหมาะสมของทุนจดทะเบียน ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องและแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้และให้กระทรวงการคลังพิจารณารายละเอียด วิธีการ เงื่อนไขและค้ำประกันเงินกู้ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์ที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้นเห็นควรให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารตามข้อเสนอของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตกลงในรายละเอียดกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร็วต่อไป

/4) ขออนุมัติ...

4) ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จวงเงิน 445 ล้านบาท

(1) อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2554) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าวงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2553)

(4) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช่จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี

(5) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมที่สถานีพญาไทกับระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครวงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และที่สถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยวงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551-2552) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับรูปแบบในการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีเพชรบุรีนั้นเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือถึงรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009
โทรสาร 0 2215 4099

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โยมจีน)
เจ้าหน้าที่ธุรการ 4

สิ่งที่ส่งมาด้วย 6

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0805.2/ 10047

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

7 ธันวาคม 2550

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/6977/2550 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2550
2. สำเนาหนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ด่วนที่สุด ที่ 1/7115/2550 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550
3. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) 0805.2/267 ลงวันที่ 7 ธันวาคม 2550

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 พิจารณาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง โดยมีมติดังนี้

1. อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

2. อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการ และค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว

3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ 1 และข้อ 2 และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ รายละเอียดปรากฏตามหนังสือที่อ้างถึง นั้น

/กระทรวง...

กระทรวงคมนาคมได้รับรายงานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. <u>การจัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการ</u>

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำรายละเอียดในภาพรวมและค่าใช้จ่ายของโครงการตลอดจนแผนบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า ประกอบด้วย

1.1 รายละเอียดของโครงการและค่าใช้จ่ายจนถึงสิ้นสุดโครงการ

1.2 แผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ

1.3 ค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. <u>ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จ วงเงิน 445 ล้านบาท</u>

2.1 การจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ ICE และผู้เชี่ยวชาญด้านการบริหารระบบรถไฟฟ้าและด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า จำนวน 215 ล้านบาท

2.2 ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายระยะเวลาปฏิบัติงาน จำนวน 90 ล้านบาท

2.3 การจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 50 ล้านบาท

2.4 ก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีพญาไทและสถานีเพชรบุรี วงเงิน 90 ล้านบาท

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 1 และ 2

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เพื่อให้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองสามารถดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่อง เห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

1) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระค่าดอกเบี้ยจ่ายและให้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีปกติ

2) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 มาตรา 39 (8) โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาความเหมาะสมของทุนจดทะเบียน ตลอดจน ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องและแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3) เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้และให้กระทรวงการคลังพิจารณารายละเอียด วิธีการ เงื่อนไขและค้ำประกันเงินกู้ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์ที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้นเห็นควรให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหาร ตามข้อเสนอของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตกลงในรายละเอียดกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร็วต่อไป

/4) ขออนุมัติ...

4) ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จวงเงิน 445 ล้านบาท

(1) อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้าสำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2554) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าวงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2553)

(4) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช่จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี

(5) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมที่สถานีพญาไทกับระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครวงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และที่สถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยวงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551-2552) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับรูปแบบในการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีเพชรบุรีนั้นเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือถึงรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

รายละเอียดปรากฏตามเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย 3

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สำนักแผนงาน
โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2009
โทรสาร 0 2215 4099

สำเนาถูกต้อง

(นางรสรินทร์ โยมจีน)
เจ้าหน้าที่ธุรการ 4

สิ่งที่ส่งมาด้วย 7

ด่วนที่สุด **Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี**

เรื่อง การดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองต่อเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550

กระทรวง คมนาคม

1.	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					
2.	ระบุความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องนี้ต่อคณะรัฐมนตรี (ขีด ✓)					รายละเอียด
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่น ๆ	
	✓			✓		**1. <u>คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550</u> ดังนี้** 1.1 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้เงินจำนวน 18,987,282,700 บาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ 1.2 อนุมัติในหลักการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ต่อจนแล้วเสร็จตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไปจัดทำรายละเอียดในภาพรวมทั้งหมดให้ครบถ้วนชัดเจน ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายจนสิ้นสุดโครงการและค่าใช้จ่ายก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนบริหารจัดการและรูปแบบการเดินรถที่จะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยและประชาชนผู้ใช้บริการ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีอีกครั้งหนึ่งโดยเร็ว 1.3 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายตามข้อ 1.1 และข้อ 1.2 และดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ **2. <u>พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (4)</u>** กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะกู้เงินได้

3.	การถามความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง			
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เหตุผลที่สอบถาม
	1. สำนักงบประมาณ 2. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 3. กระทรวงการคลัง			- ขอจัดสรรงบประมาณรายจ่าย - โครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบทางการเงินและเศรษฐกิจ - จัดหาเงินกู้และค้ำประกัน
4.	การถามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง*	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ
* แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ				

5. ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ

1. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจำนวน 9,940.322 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อนำมาดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ โดยรัฐบาลรับภาระค่าดอกเบี้ยจ่าย และให้ปรับปรุงแก้ไขสัญญาก่อสร้างฯ ในข้อ 4 ให้สอดคล้องกับวิธีการเบิกเงินค่าก่อสร้างตามการจัดซื้อจัดจ้างด้วยวิธีปกติ

2. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการเดินรถในโครงการฯ ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งได้แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 มาตรา 39 (8) โดยมอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาความเหมาะสมของทุนจดทะเบียน ตลอดจนระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องและแจ้งให้คณะรัฐมนตรีทราบต่อไป

3. เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด (รวมดอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินเพื่อชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน และให้รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ และให้กระทรวงการคลังพิจารณารายละเอียด วิธีการ เงื่อนไขและค้ำประกันเงินกู้ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยรับผิดชอบบริหารพื้นที่ของอาคารสถานีและอุโมงค์ที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด ส่วนพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้นเห็นควรให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารตามข้อเสนอของคณะทำงานพิจารณาการบริหารสถานีสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยตกลงในรายละเอียดกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยเร็วต่อไป

4. ขออนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อดำเนินการโครงการให้แล้วเสร็จวงเงิน 445 ล้านบาท

(1) อนุมัติงบประมาณเพิ่มเติมงานบริการที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างจากการขยายอายุสัญญาก่อสร้างออกไป 370 วัน จำนวนเงิน 90 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(2) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาวิศวกรอิสระ (Independent Safety and System Certification Engineer : ICE) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบรับรองประกันความมั่นคงและความปลอดภัยของระบบรถไฟฟ้า สำหรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง วงเงิน 195 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2554) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย

(3) อนุมัติดำเนินการจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านบริหารระบบรถไฟฟ้า และด้านวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้าวงเงิน 20 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน (ปีงบประมาณ 2551-2553)

5.	**ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ**
	(4) อนุมัติดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำคู่มือและข้อบังคับการเดินรถไฟฟ้า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองวงเงิน 50 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช่จ่าย ระยะเวลาดำเนินการ 1 ปี (5) อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมที่สถานีพญาไทกับระบบรถไฟฟ้าของกรุงเทพมหานครวงเงิน 10 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) และที่สถานีเพชรบุรีของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยวงเงิน 80 ล้านบาท (รวมค่าออกแบบรายละเอียดและภาษีมูลค่าเพิ่มอัตราร้อยละ 7 ไว้ด้วยแล้ว) ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี (ปีงบประมาณ 2551-2552) โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายสำหรับรูปแบบในการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระบบรถไฟฟ้าที่สถานีเพชรบุรีนั้นเห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือถึงรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป
6.	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา (นายชลอ คชรัตน์) รองปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา ๕ ต.ค. 50