

กรอบการเจรจากู้เงินจากต่างประเทศ
ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553

1. แนวนโยบายของรัฐบาล

รัฐบาลมีนโยบายที่จะเร่งรัดการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศ โดยให้ความสำคัญกับโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง และโครงการด้านการสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงสายประธาน สายหลัก และโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง รวมทั้งโครงการสร้างโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ยุคที่ 3 เพื่อให้ประชาชนใช้ประโยชน์จากโครงข่ายสารสนเทศอย่างคุ้มค่า

ในแผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ ประจำปีงบประมาณ 2553 ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553 มีโครงการที่กำหนดใช้เงินกู้จากต่างประเทศ 6 โครงการที่อยู่ระหว่างการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถลงนามในสัญญาเงินกู้กับแหล่งเงินกู้ต่างประเทศภายในปีงบประมาณ 2553 ดังนี้

- (1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (2) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (น้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน)ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (3) โครงการจัดการรถบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (4) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (น้ำหนักกดเพลลา 15 ตัน)ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (5) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน (น้ำหนักกดเพลลา 20 ตัน)ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- (6) โครงการสร้างโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ ยุคที่ 3 ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.1 การกู้เงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการทั้ง 6 โครงการข้างต้น เป็นการกู้เงินภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและค้ำประกันเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

2.2 การกู้เงินสำหรับ โครงการลำดับที่ (1) รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นการกู้เงินจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ส่วนการกู้เงินสำหรับโครงการลำดับที่ (2) - (6) เป็นการกู้เงินลักษณะ Export Credit ซึ่งยังไม่สามารถระบุสัญญาได้จนกว่าจะได้ข้อสรุปการพิจารณาข้อเสนอราคาของผู้เสนอราคา โดยผู้ให้กู้อาจเป็นเอกชน

หรือรัฐบาลต่างประเทศการกู้เงินจากต่างประเทศสำหรับทั้ง 6 โครงการดังกล่าวเป็นการกู้เงินจากต่างประเทศ ซึ่งอาจต้องดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 190 ทั้งนี้ เพื่อความรอบคอบในการดำเนินงาน จึงเห็นควรนำเสนอรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบกรอบการเจรจาเงินตาม มาตรา 190 วรรคสาม และขอความเห็นชอบเพื่อลงนามผูกพันในหนังสือสัญญาตามมาตรา 190 วรรคสอง

3. เหตุผลและความจำเป็นในการกู้เงินต่างประเทศ

การเสนอขอใช้เงินกู้ต่างประเทศในครั้งนี้ กระทรวงการคลังได้พิจารณาความเหมาะสม ในการใช้เงินกู้จากต่างประเทศในสถานการณ์ปัจจุบันภายใต้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเป็น โครงการที่มีการลงทุนในส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในการ ได้รับการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างมี ศักยภาพและยั่งยืน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวข้างต้นยังมีสถานะโครงการที่สอดคล้องกับเกณฑ์การกู้เงินจาก ต่างประเทศ ดังนี้ 1) เป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว และมีความพร้อมที่จะดำเนินการ 2) มีความสอดคล้องกับทิศทางและ นโยบายการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล 3) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10: การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน 4) มีความ สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการก่อหนี้ 5) สามารถก่อให้เกิดรายได้และสร้างความ เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม และ 6) สามารถ เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันระยะยาวของประเทศ

4. กรอบการเจรจาเงิน

กระทรวงการคลังเห็นควรเตรียมกรอบการเจรจาเงินกับแหล่งเงินกู้สำหรับโครงการ จำนวน 6 โครงการ โดยมีประเด็นในการเจรจาเพื่อเสนอให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

4.1 วัตถุประสงค์ในการกู้เงิน

(1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายการ ให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ให้เกิดเป็นโครงข่ายรถไฟฟ้าที่มี ประสิทธิภาพ รวมทั้งเพื่อลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและลดมลภาวะ

(2) โครงการจัดการถักกรีตซีลไฟฟ้า โครงการ (2) (4) และ (5) (นำหนัก กตเพลลา 15 และ 20 ตัน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดการถักกรีตซีล ไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อนำมาบริการประชาชนและขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ และ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ให้สามารถแข่งขันในตลาดและสนับสนุนนโยบาย รัฐบาลตามแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ ที่มุ่งพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เชื่อมโยงระหว่างทางขนส่งรูปแบบต่างๆ ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิง และต้นทุนการขนส่ง

(3) โครงการจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน ของการรถไฟ แห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดการโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง

สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ลดปัญหาสินค้าเสียหายในระหว่างการขนถ่าย เพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก รวมทั้งสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์

(4) โครงการสร้างโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ ยุคที่ 3 ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) (บมจ. ทีโอที) มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยให้ประชาชน ภาคเอกชน และหน่วยงานภาครัฐสามารถใช้ประโยชน์จากโครงข่ายสารสนเทศภาครัฐและใช้ทรัพยากรของประเทศอย่างคุ้มค่า
- เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันให้กับ บมจ. ทีโอที ในการขยายฐานผู้ใช้บริการ และแก้ปัญหาผู้ใช้บริการโทรศัพท์ประจำที่ บมจ. ทีโอที ที่หันไปใช้บริการโทรศัพท์เคลื่อนที่
- เพื่อรองรับการพัฒนาบรรณารัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ และบริการภาครัฐสำหรับการให้บริการแก่ประชาชนและภาคธุรกิจ

4.2. กรอบวงเงินกู้

กำหนดกรอบวงเงินที่จะขอกู้เงินสำหรับ 6 โครงการประมาณ 1,353.86 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 47,385.10 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- (1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 563.86 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 19,735 ล้านบาท
- (2) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (น้ำหนักถักดีเซล 20 ตัน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 30 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 1,050 ล้านบาท
- (3) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 308 คัน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 20 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 700 ล้านบาท
- (4) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 7 คัน (น้ำหนักถักดีเซล 15 ตัน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 21.43 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 750.10 ล้านบาท
- (5) โครงการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า จำนวน 13 คัน (น้ำหนักถักดีเซล 20 ตัน) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินประมาณ 55.71 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 1,950 ล้านบาท
- (6) โครงการสร้างโครงข่ายโทรศัพท์เคลื่อนที่ ยุคที่ 3 ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) วงเงินประมาณ 662.86 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า 23,200 ล้านบาท

4.3. กรอบต้นทุนและระยะเวลาในการกู้เงิน

กำหนดกรอบในการกู้เงินโดยจะเจรจาให้ได้ต้นทุนเงินกู้ในระดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกับภาวะตลาด และมีระยะเวลาการกู้เงินที่สอดคล้องกับความสามารถในการชำระหนี้ของรัฐบาลในอนาคต ในกรณีเงินกู้จาก JICA การพิจารณาต้นทุนการกู้เงินจะใช้ต้นทุนที่ได้ทำการแปลงหนี้ต่างประเทศเป็นเงินบาท (swap rate) แล้วเปรียบเทียบกับต้นทุนการกู้เงินในประเทศของรัฐบาลด้วย อย่างไรก็ดี การกู้เงินจากแหล่งเงินกู้ดังกล่าวมีต้นทุนการกู้เงินโดยเฉลี่ยต่ำกว่าการกู้เงินในประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีต้นทุนการกู้เงินสำหรับการออกพันธบัตรรัฐบาลอายุ 16 ปี อยู่ที่ประมาณร้อยละ 4.76 ต่อปี (ณ วันที่ 2 พฤศจิกายน 2552) โดยมีต้นทุนการกู้เงินต่างประเทศประมาณร้อยละ 4.40 ต่อปี ภายใต้

ระยะเงินกู้เฉลี่ยประมาณ 16 ปี สำหรับการกู้เงินลักษณะ Export Credit อัตราดอกเบี้ยกำหนดตาม Commercial Interest Reference Rate (CIRR) ในรูปสกุลเงินของประเทศผู้ส่งออกหรือสกุลเงินหลัก ซึ่งอัตราดอกเบี้ยขั้นต่ำที่ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) กำหนดในการให้สินเชื่อเพื่อการส่งออก โดยมีอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงตามสกุลเงินหลักที่กำหนดโดย OECD ที่มีการปรับเปลี่ยนทุก 15 วัน

4.4. กรอบในการจัดซื้อจัดจ้าง

จะดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างภายใต้ระเบียบของแต่ละแหล่งเงินกู้

4.5. กรอบระยะเวลาในการเบิกจ่ายเงินกู้

กำหนดกรอบและระยะเวลาในการเบิกจ่ายเงินกู้ให้สอดคล้องกับการดำเนินโครงการของแต่ละโครงการ โดยจะเจรจาให้ได้เงื่อนไขที่เป็นประโยชน์สูงสุด

4.6. กรอบในการกำกับติดตามและการตรวจสอบการใช้จ่ายเงิน

กำหนดกรอบในการกำกับติดตามและการตรวจสอบการใช้จ่ายเงินโดยให้มีการตรวจสอบและกำกับติดตามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแหล่งเงินกู้ของแต่ละโครงการ และให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเข้ามาตรวจสอบการจัดซื้อจัดจ้างและการใช้จ่ายเงินของทุกโครงการ

5. การดำเนินงานในระยะต่อไป

5.1 การเสนอรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบกรอบการเจรจาเงินกู้

- เดือนพฤศจิกายน 2552 กระทรวงการคลังนำเสนอกรอบการเจรจาเงินกู้ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติก่อนนำเสนอให้รัฐสภาเห็นชอบ
- เมื่อรัฐสภาให้ความเห็นชอบกรอบการเจรจาเงินกู้ตามที่คณะรัฐมนตรีได้นำกระทรวงการคลังและ/หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการจะดำเนินการเจรจากับแหล่งเงินกู้ตามกรอบการเจรจาที่รัฐสภาเห็นชอบ

5.2 การเสนอรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบลงนามในสัญญาเงินกู้

- กระทรวงการคลังและ/หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการจะดำเนินการเจรจาเงินกู้กับแหล่งเงินกู้ และนำผลการเจรจาร่างสัญญาเงินกู้ และเอกสารที่เกี่ยวข้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติก่อนนำเสนอให้รัฐสภาเห็นชอบ
- เพื่อให้ประชาชนซึ่งอาจได้ผลกระทบจากการจัดทำสัญญาเงินกู้ได้เข้าถึงรายละเอียดของสัญญาเงินกู้และเอกสารที่เกี่ยวข้อง คณะรัฐมนตรีจะมอบหมายให้กระทรวงการคลัง ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยการประชาสัมพันธ์ผ่านทางสื่อต่างๆ ตามความเหมาะสม หรือจัดประชุมเพื่อชี้แจงและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง
- เมื่อรัฐสภาพิจารณาเห็นชอบร่างสัญญาเงินกู้และสัญญาที่เกี่ยวข้องแล้ว กระทรวงการคลังโดยอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีจะลงนามในสัญญาเงินกู้และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อไป

หมายเหตุ:

- กระทรวงการคลังได้นำเสนอกรอบการเจรจาที่กล่าวข้างต้นต่อรัฐสภา และ เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2552 รัฐสภาได้อนุมัติให้กระทรวงการคลังดำเนินการเจรจากับแหล่งเงินกู้ตามกรอบการเจรจาที่รัฐสภาให้ความเห็นชอบ

- สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะอยู่ระหว่างการประชาสัมพันธ์การเจรจากู้เงินจากต่างประเทศและรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้อง

- แจ้งความเห็นเพิ่มเติมได้ที่

เว็บไซต์ www.publicconsultation.opm.go.th

ค้นหาโครงการของรัฐ : “กรอบการเจรจากู้เงินจากต่างประเทศ

ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553”

ไปรษณีย์ สำนักนโยบายและแผน สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง ถนนพระราม 6

พญาไท กทม. 10400

โทรศัพท์ 02-265-8050 ต่อ 5509

โทรสาร 02-273-9144