

สป.กค. เลขรับ 4845
05 มี.ค. 62 เวลา 09:24
ที่นร0505/7896
ถว.28 ก.พ. 62



ด่วนที่สุด

รมว.กค. อภิศักดิ์
เลขที่รับ 1414
รับ - 4 มี.ค. 2562

สร.กค. เลขรับ 1895
04 มี.ค. 62 เวลา 09:38
ที่นร0505/7896



ด่วนที่สุด

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๕/๗๘๙๖



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

รองปลัดฯ จุมพล
รับที่ 712
วันที่ 5 มี.ค. 62
เวลา.....

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

อ้างถึง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

ตามที่ได้เสนอเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ไปเพื่อดำเนินการ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงมหาดไทย กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานงบประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และธนาคารแห่งประเทศไทยได้เสนอความเห็นไปเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีด้วย ความละเอียดปรากฏตามบัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาเมื่อวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ลงมติอนุมัติและรับทราบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้กระทรวงการคลัง คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นของกระทรวงมหาดไทย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และธนาคารแห่งประเทศไทยไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

จึงเรียนยืนยันมา ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้แจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตามบัญชีแนบท้ายทราบด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

๓ ส่ง ส.บ.น.

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
เลขที่รับ 1627
วันที่ 5 มี.ค. 2562
เวลา 16:03 น.

(นายปัญญาพล ศรีแสงแก้ว)

(นายจุมพล ริมสาคร)

ที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

รักษาราชการแทน รองปลัดกระทรวงการคลัง

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายจ่ายและหนี้สิน

๒ เรียน ปลัดกระทรวงการคลัง
เพื่อโปรดดำเนินการต่อไป

กองพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๖๔๒ (เรือนทิพย์), ๑๕๒๒ (กัลยา)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๔๔๖ www.soc.go.th

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ spt55@soc.go.th

(นายอภิศักดิ์ ต้นศิริวงศ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

๕ มี.ค. 62

บัญชีสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วย

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

๑. สำเนาหนังสือกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ด่วนที่สุด ที่ พม ๐๒๐๘/๒๔๕๖ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๗๑ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงพลังงาน ด่วนที่สุด ที่ พน ๐๒๐๒/๒๕๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๑.๖/๐๓๓๐๖ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๕. สำเนาหนังสือกระทรวงศึกษาธิการ ด่วนที่สุด ที่ ศธ ๐๔๒๗๘/๖๔๔ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๖. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ด่วนที่สุด ที่ สธ ๐๒๐๙.๐๖/๕๘๒ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๗. สำเนาหนังสือสำนักงบประมาณ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๗๓๒/๔๔๘ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๘. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๓/๑๑๓๗ ลงวันที่ ๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒
๙. สำเนาหนังสือธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ ธพท.ผนง.(๐๒) ๒๔๖/๒๕๖๒ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

บัญชีรายชื่อผู้ที่เกี่ยวข้องซึ่งได้แจ้งเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒
ครั้งที่ ๑ ให้ทราบ ดังนี้

๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
ประธานกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ
๒. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
๓. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๔. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๕. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
๖. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย
๗. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ
๘. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๙. ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
๑๐. เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๑๑. ผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน
๑๒. ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
๑๓. ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
๑๔. ผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ
๑๕. ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๑๖. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
๑๗. ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
๑๘. ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ด่วนที่สุด
ที่ พม ๐๒๐๘/๒๕๖๒



กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
๑๐๓๔ ถนนกรุงเกษม แขวงมหานาค
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี แจ้งขอให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ เสนอความเห็น เรื่องการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ พิจารณาแล้วเห็นด้วยกับการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าว เนื่องจากจะช่วยให้การเคหะแห่งชาติ ซึ่งดำเนินการภายใต้กำกับของกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ สามารถดำเนินโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยได้บรรลุตามวัตถุประสงค์ และถือเป็นประโยชน์ต่อการบริหารหนี้สาธารณะให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงสามารถกู้เงินเพื่อดำเนินโครงการและเพื่อปรับโครงสร้างหนี้เดิมตามที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนดังกล่าว

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ การเคหะแห่งชาติ ได้เสนอปรับลดแผนการกู้เพื่อการลงทุน จำนวน ๑,๕๐๐ ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบวงเงินเบิกจ่ายลงทุน และปรับเพิ่มแผนการกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน ๑,๕๐๐ ล้านบาท เนื่องจากสถาบันการเงินมีแนวโน้มปฏิเสธการให้สินเชื่อกับลูกค้า จากการที่การเคหะแห่งชาติไม่ค้ำประกันการซื้อคืน จึงส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ประมาณการไว้สำหรับนำมาสมทบการชำระหนี้ที่ถึงกำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ไม่เป็นไปตามแผน จึงจำเป็นต้องปรับเพิ่มเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ รวมทั้งเพื่อเป็นการดำรงสภาพคล่องในจำนวนที่เหมาะสมต่อการดำเนินกิจการ ทั้งนี้ แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ยังอยู่ภายใต้กรอบแผนการกู้เงิน จำนวน ๑๑,๖๙๐ ล้านบาท ซึ่งประกอบไปด้วย ๓ แผนย่อย ได้แก่ แผนการก่อหนี้ใหม่เพื่อลงทุนในโครงการ จำนวน ๒,๗๕๐ ล้านบาท แผนการบริหารหนี้เดิม จำนวน ๗,๐๐๐ ล้านบาท และแผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ สำหรับเงินกู้เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียนซื้อคืนลูกหนี้โครงการบ้านเอื้ออาทร จำนวน ๑,๙๔๐ ล้านบาท

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป.

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก

(อนันตพร กาญจนรัตน์)

(สำเนาถูกต้อง)

นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗ ธ.พ. ๖๒

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

สำนักงานปลัดกระทรวงฯ

โทร. ๐ ๒๖๕๙ ๖๔๖๔

โทรสาร ๐ ๒๖๕๙ ๖๔๘๘

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/ ๗๑



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างอิง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีขอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีโดยด่วน ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมขอเรียนว่า

๑. การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ของกระทรวงการคลัง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมนั้น เป็นการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ เพื่อให้สอดคล้องตามแผนการใช้จ่ายเงินจริง จึงเห็นสมควรให้ความเห็นชอบการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ

๒. เห็นสมควรให้รัฐวิสาหกิจที่มีสัดส่วน DSCR ต่ำกว่า ๑ สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิม ภายใต้แผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ปรับปรุงครั้งที่ ๑ โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะไปดำเนินการด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๒๘๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : motplans@gmail.com

(สำเนาถูกต้อง)

๒๒/๒/๖๒

(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๑/๒.๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ พน ๐๒๐๒/ ๒๕๖๒



กระทรวงพลังงาน
ศูนย์เอนเนอร์ยีคอมเพล็กซ์ อาคารบี
ถนนวิภาวดีรังสิต กทม. ๑๐๙๐๐

๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพลังงานพิจารณาแล้วไม่ขัดข้องต่อหลักการของการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ โดยในส่วนของกรไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยซึ่งขอปรับปรุงวงเงินกู้ จำนวน ๒ โครงการ นั้น เป็นโครงการเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนากำลังการผลิตไฟฟ้าของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ และการดำเนินงานก่อสร้างปัจจุบันเป็นไปตามแผน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายศิริ จิระพงษ์พันธ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน

สำนักงานปลัดกระทรวงพลังงาน

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๑๔๐ ๖๓๔๘

โทรสาร ๐ ๒๑๔๐ ๖๒๘๙

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : tanwanto@energy.go.th

(ตำแหน่งต้อง)

๑๕/๒/๖๒

(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗/๑.พ. ๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๒๑๑.๖/ ๐๓๓๐๖



กระทรวงมหาดไทย

ถนนอัษฎางค์ กทม. ๑๐๒๐๐

๒๖. กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งให้กระทรวงมหาดไทยเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง กรณีกระทรวงการคลังเสนอเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

กระทรวงมหาดไทย พิจารณาแล้วเห็นชอบในหลักการตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง ในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ และขอแก้ไขรายละเอียด และยอดวงเงินที่กรุงเทพมหานครจะทำสัญญากู้ยืมเงินจากกระทรวงการคลัง ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๕/๒๕๖๔ ลงวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ดังนี้

รายการเดิม	รายการแก้ไข
หน้า ๙ ข้อ ๔.๕.๒	
“ ดังนั้น ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กรุงเทพมหานคร จะทำสัญญากู้ยืมเงินจากกระทรวงการคลังเฉพาะ ภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วง แบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ดำเนินการก่อสร้างเสร็จ เรียบร้อยแล้ว จำนวน ๑๙,๑๔๗.๘๐ ล้านบาท (ข้อมูลประมาณการจนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒) ประกอบด้วย ๑) ค่าโครงสร้างพื้นฐาน (สัญญาให้กู้ยืมเงินต่อกับกระทรวงการคลัง) จำนวน ๑๕,๐๒๕.๕๒ ล้านบาท และ ๒) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรร งบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว (สัญญาเงินยืมกับ กระทรวงการคลัง) จำนวน ๔,๑๒๒.๒๘ ล้านบาท ”	“ ดังนั้น ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กรุงเทพมหานคร จะทำสัญญากู้ยืมเงินจากกระทรวงการคลังเฉพาะ ภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วง แบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ดำเนินการก่อสร้างเสร็จ เรียบร้อยแล้ว จำนวน ๑๙,๑๓๘.๗๖๒ ล้านบาท (ข้อมูลประมาณการจนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๒) ประกอบด้วย ๑) ค่าโครงสร้างพื้นฐาน (สัญญาให้กู้ยืมเงินต่อกับกระทรวงการคลัง) จำนวน ๑๕,๐๑๙.๑๕ ล้านบาท และ ๒) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรร งบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว (สัญญาเงินยืมกับ กระทรวงการคลัง) จำนวน ๔,๑๑๙.๖๒ ล้านบาท ”
หน้า ๙ ข้อ ๔.๕.๔	
“ สำหรับค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรร งบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว จำนวนไม่เกิน ๔,๑๒๒.๒๘ ล้านบาท เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณออนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ดำเนินการ เกี่ยวกับสัญญาเงินยืมและเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มี ดอกเบี้ยกับ กทม. ”	“ สำหรับค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรร งบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว จำนวนไม่เกิน ๔,๑๑๙.๖๒ ล้านบาท เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณออนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ดำเนินการ เกี่ยวกับสัญญาเงินยืมและเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มี ดอกเบี้ยกับ กทม. ”

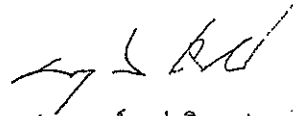
/สำหรับรายการ....

สำหรับรายการและวงเงินที่ขอแก้ไขดังกล่าวข้างต้น กรุงเทพมหานครได้รับแจ้งจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ซึ่งวงเงินมีจำนวนไม่เกินไปกว่าจำนวนวงเงินที่กระทรวงการคลังขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ดังนั้นเพื่อให้กรุงเทพมหานครสามารถรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้ เห็นควรให้ความเห็นชอบในหลักการตามข้อเสนอของกระทรวงการคลัง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก



(อนุพงษ์ เผ่าจินดา)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

สำนักงานปลัดกระทรวง
สำนักนโยบายและแผน
โทร/โทรสาร ๐ ๒๒๒๑ ๔๒๐๓

(สำเนาถูกต้อง)
วันที่ 11/10/๒๖
(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ
๒๑๗ อ.พ. ๖๖

ด่วนที่สุด

ที่ ศธ ๐๔๒๗๘/๖๔๔



กระทรวงศึกษาธิการ
เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล)๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีแจ้งว่า กระทรวงการคลังได้เสนอเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ เพื่อประกอบการพิจารณา ของคณะกรรมการรัฐมนตรี โดยให้กระทรวงศึกษาธิการเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงศึกษาธิการ พิจารณาแล้วเห็นควรให้ปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เนื่องจากการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ดังกล่าวจะสนับสนุนให้สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานสามารถดำเนินโครงการพัฒนากำลังคน ด้านวิศวกรรมศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม สนับสนุนการลงทุนและเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรม ในประเทศและภูมิภาคได้ตามวัตถุประสงค์ ซึ่งเป็นโครงการที่ต้องใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ (สกุลเยน) เพื่อเป็นทุนการศึกษาสำหรับนักเรียนโรงเรียนวิทยาศาสตร์จุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัยไปศึกษาต่อ ณ สถาบันโคเซ็น ประเทศญี่ปุ่น ค่าใช้จ่ายกิจกรรมพัฒนาหลักสูตร กิจกรรมพัฒนาครู และการจัดการเรียนการสอนของ สถาบันไทยโคเซ็นแห่งสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และสถาบันไทยโคเซ็น แห่งมหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าธนบุรี และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการ ให้สำเร็จเป็นรูปธรรมตาม แผนที่กำหนดไว้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระเกียรติ เจริญเศรษฐศิลป์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน
ศูนย์พัฒนาโรงเรียนวิทยาศาสตร์
โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๕๙๒๐
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pcscenter@gmail.com

(สำเนาถูกต้อง)

๒๕/๒/๖๒

(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗ ก.พ. ๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ สธ ๐๒๐๙.๐๖/๕๐๒๒



กระทรวงสาธารณสุข

ถนนติวานนท์ จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ขอให้กระทรวงสาธารณสุขเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประเด็นความเห็นเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงสาธารณสุข พิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของกระทรวงการคลัง ในส่วนการก่อหนี้ใหม่ขององค์การเภสัชกรรม โดยปรับวงเงินกู้ระยะสั้นในประเทศ เพื่อเสริมสภาพคล่อง เนื่องจาก องค์การเภสัชกรรม อาจมีความเสี่ยงด้านสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งทำให้ไม่สามารถชำระหนี้และเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้เพียงพอ จึงขอบรรจุวงเงินกู้เบิกเกินบัญชีและตัวสัญญาใช้เงินตามมติคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายปิยะสกล สกลสัตยาทร)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข

สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทร. ๐ ๒๕๕๐ ๑๘๖๘

โทรสาร ๐ ๒๕๕๐ ๒๓๙๓

(สำเนาถูกต้อง)

๒๖/๒/๖๒

(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗ ก.พ. ๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๓๓๒/๔๔๔



สำนักงานงบประมาณ

ถนนพระรามที่ ๖ กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๖๓๒๖ ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีขอให้สำนักงานงบประมาณเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการรัฐมนตรี กรณีกระทรวงการคลังเสนอเรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ เพื่อให้คณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑. อนุมัติตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ดังนี้

๑.๑ การปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ที่มีวงเงินปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ ๒๓,๐๑๘.๘๑ ล้านบาท จากเดิม ๑,๘๒๘,๑๑๙.๑๘ ล้านบาท เป็น ๑,๘๕๑,๑๓๗.๙๙ ล้านบาท

๑.๒ การบรรจุโครงการพัฒนาหรือโครงการเพิ่มเติมในการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๖ โครงการ

๑.๓ ให้รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ การเคหะแห่งชาติ การรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีสัดส่วน DSCR ต่ำกว่า ๑ สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิมภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ปรับปรุงครั้งที่ ๑ โดยให้รัฐวิสาหกิจทั้ง ๔ แห่ง ดังกล่าว รับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการ

๒. อนุมัติและรับทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ อนุมัติการกู้เงินของรัฐบาลเพื่อการก่อหนี้ใหม่ การกู้มาและการนำไปให้กู้ต่อการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ และการค้าประกันเงินกู้ให้กับรัฐวิสาหกิจ ตามมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะฯ รวมทั้งขออนุมัติการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินโครงการลงทุน และการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ภายใต้กรอบวงเงินของแผนฯ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ปรับปรุงครั้งที่ ๑ และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงิน การค้าประกันและการบริหารความเสี่ยงในแต่ละครั้งได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น ทั้งนี้ หากรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการกู้เงินได้เอง ก็ให้สามารถดำเนินการได้ตามความเหมาะสมและจำเป็นของรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ

๒.๒ อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมอบหมายเป็นผู้ลงนามผูกพันการกู้เงินและหรือการค้าประกันเงินกู้ต่างประเทศจากแหล่งเงินกู้ทางการ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

/๒.๓ อนุมัติ...

๒.๓ อนุมัติให้กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร จำนวนไม่เกิน ๑๕,๐๒๕.๕๒ ล้านบาท โดยเป็นวงเงินกู้ต่อเดิมของการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ รวมทั้งเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับ สัญญาเงินยืม จำนวนไม่เกิน ๔,๑๒๒.๒๘ ล้านบาท และเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มีดอกเบี้ยกับกรุงเทพมหานคร

๒.๔ รับทราบแนวทางการปรับโครงสร้างหนี้และการชำระคืนเงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร และแนวทางการชำระคืนเงินตามสัญญาเงินยืมระหว่างกระทรวงการคลังกับกรุงเทพมหานคร รวมทั้งขอให้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานประมาณพิจารณาแล้วขอเรียนว่า การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ เป็นการปรับปรุงแผนฯ เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินงาน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ของกระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการปรับวงเงินก่อหนี้ใหม่เพิ่มขึ้น ๒๓,๐๑๘.๘๑ ล้านบาท จากเดิม ๑,๘๒๘,๑๑๙.๑๘ ล้านบาท เป็น ๑,๘๕๑,๑๓๗.๙๙ ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังคาดว่าจะมีสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP อยู่ที่ระดับร้อยละ ๔๓.๓๒ ซึ่งไม่เกินกรอบ ในการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ ที่กำหนดสัดส่วนดังกล่าว ไม่เกิน ร้อยละ ๖๐ ต่อ GDP ประกอบกับการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะฯ ในครั้งนี้ ได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะแล้ว และตามนัยแห่งพระราชบัญญัติการบริหาร หนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม จึงเห็นสมควรที่คณะรัฐมนตรีจะพิจารณาอนุมัติและรับทราบ การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ อย่างไรก็ตาม เพื่อให้การใช้จ่ายเงินกู้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในการลดต้นทุนค่าเสียโอกาสและภาระค่าใช้จ่าย จากการบริหารหนี้สาธารณะ และก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม กระทรวงการคลังควรกำกับ ติดตาม และเร่งรัดกระทรวงเจ้าสังกัดและหน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการและเบิกจ่ายเงินกู้ให้สอดคล้อง และบรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนที่กำหนดไว้ด้วย และเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีการอนุมัติ ให้รัฐวิสาหกิจที่มีสัดส่วน DSCR ต่ำกว่า ๑ สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิมภายใต้แผนฯ นั้น เห็นควรที่ กระทรวงการคลังและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะเร่งดำเนินการให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๑ เกี่ยวกับการจัดทำแผนขับเคลื่อนองค์กรในระยะยาว (แผนฟื้นฟู) ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายเดชาวิวัฒน์ ณ สงขลา)

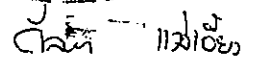
ผู้อำนวยการสำนักงานประมาณ

กองยุทธศาสตร์การงบประมาณ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๒๒๔๓

โทรสาร ๐ ๒๒๗๓ ๙๓๓๔

(สำเนาถูกต้อง)



(นางสาวกัลยา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗ ต.พ. ๖๒

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๓/๖๖๓พ



สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการ

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๖๓๒๕
ลงวันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะกรรมการขอให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
เสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการ เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้
สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ของกระทรวงการคลัง ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาแล้ว มีความเห็น ดังนี้

๑. เห็นควรอนุมัติตามข้อเสนอของคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้
สาธารณะ ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๕ มกราคม ๒๕๖๒ ในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้
สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ที่มีวงเงินปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ ๒๓,๐๑๘.๘๑ ล้านบาท จากเดิม
๑,๘๒๘,๑๑๙.๑๘ ล้านบาท เป็น ๑,๘๕๑,๑๓๗.๙๙ ล้านบาท และการบรรจุโครงการพัฒนาหรือโครงการ
เพิ่มเติมในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๖ โครงการ
รวมทั้งเห็นควรให้รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๔ แห่ง ประกอบด้วย การเคหะแห่งชาติ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ที่มีสัดส่วน DSCR ต่ำกว่า ๑
สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิมภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ปรับปรุง
ครั้งที่ ๑ โดยให้รัฐวิสาหกิจทั้ง ๔ แห่ง ดังกล่าว รับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการด้วย นอกจากนี้
ควรเร่งรัดดำเนินการตามแนวทางในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้เกิดผลสำเร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

๒. เห็นควรอนุมัติการกู้เงินของรัฐบาลเพื่อการก่อหนี้ใหม่ การกู้มาและการนำไปให้กู้ต่อ การกู้
เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ และการค้าประกันเงินกู้ให้กับรัฐวิสาหกิจ ตามมาตรา ๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้
สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งเห็นควรอนุมัติการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินโครงการลงทุน
และการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ
๒๕๖๒ ปรับปรุงครั้งที่ ๑ และเห็นควรให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และ
รายละเอียดต่าง ๆ ของการกู้เงิน การค้าประกันและการบริหารความเสี่ยงในแต่ละครั้งได้ตามความเหมาะสมและ
จำเป็น ทั้งนี้ หากรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการกู้เงินได้เองก็ให้สามารถดำเนินการได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น
ของรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ

/๓. เห็นควร...

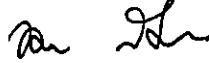
๓. เห็นควรอนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมอบหมาย เป็นผู้ลงนามผูกพันการกู้เงินและหรือการค้าประกันเงินกู้ต่างประเทศจากแหล่งเงินกู้ทางการ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

๔. เห็นควรอนุมัติให้กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร จำนวนไม่เกิน ๑๕,๐๒๕.๕๒ ล้านบาท โดยเป็นวงเงินกู้ต่อเดิมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ รวมทั้งเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาเงินยืม จำนวนไม่เกิน ๔,๑๒๒.๒๘ ล้านบาท และเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มีดอกเบี้ยกับกรุงเทพมหานคร

๕. เห็นควรรับทราบแนวทางการปรับโครงสร้างหนี้และการชำระคืนเงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้แก่กรุงเทพมหานคร และแนวทางการชำระคืนเงินตามสัญญาเงินยืมระหว่างกระทรวงการคลังกับกรุงเทพมหานคร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายทศพร ศิริสัมพันธ์)

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(สำเนาถูกต้อง)

๒๖/๑๒/๒๕๖๒

(นางสาวกัญญา แซ่เอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๖/๑๒/๒๕๖๒

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๖๔๘๖

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๘๘๘๒

E-mail : Napaschon@nesdb.go.th



25 กุมภาพันธ์ 2562

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ที่ ธพท.ผนง.(02) 246 /2562 เรื่อง ความเห็นของธนาคารแห่งประเทศไทย
ต่อการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1

ตามที่สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร 0506/ว(ล)6325 ลงวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2562 เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ขอให้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธพท.) เสนอความเห็นที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี นั้น

ธพท. พิจารณาการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าวแล้ว เห็นด้วยกับข้อเสนอของกระทรวงการคลัง อย่างไรก็ดี ธพท. มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า การปรับเพิ่มวงเงินตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นการก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาลที่ปรับสูงขึ้นตามเงินกู้ต่างประเทศในการให้กู้ต่อแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อลงทุนในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ระยะที่ 1 ดังนั้น เพื่อให้การบริหารหนี้สาธารณะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและช่วยลดภาระรายจ่ายดอกเบี้ยที่จะเกิดจากการเบิกจ่ายเงินกู้ล่วงหน้าเพื่อเตรียมการลงทุน เห็นควรให้มีการติดตามและผลักดันให้หน่วยงานสามารถดำเนินการเบิกจ่ายลงทุนได้สอดคล้องกับแผนการกู้เงินด้วย นอกจากนี้ อัตราแลกเปลี่ยนในระยช้างหน้ายังมีแนวโน้มผันผวนตามภาวะเงินทุนเคลื่อนย้ายที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยความไม่แน่นอนด้านต่างประเทศ กระทรวงการคลังจึงควรวางแผนบริหารความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนให้เหมาะสม

อนึ่ง เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 ข้อ 12 ที่กำหนดหลักเกณฑ์การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจให้ต้องมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ โดยมี DSCR ไม่ต่ำกว่า 1 ซึ่งบางรัฐวิสาหกิจยังมีความจำเป็นต้องกู้เงินแต่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้นั้น เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตามและเร่งรัดการดำเนินการตามแนวทางการแก้ไขปัญหาองค์กรและแผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจกลุ่มดังกล่าวให้บรรลุผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว เพื่อลดภาระความเสี่ยงทางการเงินของรัฐบาลในอนาคต

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายเมธี สุภาพงษ์)

รองผู้ว่าการ ด้านเสถียรภาพการเงิน

ผู้ว่าการแทน

(นางสาวกัญญา)

กัญญา กัญญา

(นางสาวกัญญา แจ่มเอี้ยว)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

๒๗ ธ.ค. ๖๖

สายนโยบายการเงิน

โทรศัพท์ 0 2283 5628

โทรสาร 0 2282 5082

วิสัยทัศน์ เป็นองค์กรที่มองไกล มีหลักการ และร่วมมือ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีอย่างยั่งยืนของไทย



13 กุมภาพันธ์ 2562

เรื่อง การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- อ้างอิง
1. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0505/30011 ลงวันที่ 28 กันยายน 2561
 2. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0505/38609 ลงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561
 3. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร 0505/38498 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2561

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
1. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี จำนวน 1 แผ่น
 2. แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 จำนวน 15 แผ่น
 3. ตารางสรุปข้อพิจารณาตามมาตรา 49 ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 สำหรับหน่วยงานของรัฐที่มีการกู้เงินและบริหารหนี้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 จำนวน 2 แผ่น
 4. สรุปเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนของรัฐวิสาหกิจที่ไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 จำนวน 21 แผ่น
 5. ตารางสรุปกฎหมายจัดตั้งรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 จำนวน 1 แผ่น

ด้วยกระทรวงการคลังขอเสนอเรื่องการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและรับทราบ โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี พ.ศ. 2548 มาตรา 4 (1) เรื่องที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการรัฐมนตรีหรือให้ต้องเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงการคลัง ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี ด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1

ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

1. เรื่องเดิม

คณะกรรมการรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติและรับทราบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ (แผนฯ) ประจำปีงบประมาณ 2562 เมื่อวันที่ 25 กันยายน 2561 วงเงินรวม 1,828,119.18 ล้านบาท (อ้างอิง 1)

/2. เหตุผล...

2. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (คณะกรรมการฯ) ได้พิจารณาความจำเป็นในการปรับปรุงวงเงินของแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 แล้ว จึงได้มีมติเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 เห็นชอบการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 และให้นำเสนอการปรับปรุงแผนฯ ดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติและรับทราบตามมาตรา 35 (2) แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (พ.ร.บ.การบริหารหนี้ฯ) และข้อ 15 ของระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 (ระเบียบคณะกรรมการฯ)

3. ความเร่งด่วนของเรื่อง

เพื่อให้รัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐสามารถจัดหาเงินกู้เพื่อดำเนินโครงการลงทุนและเพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจการ ตลอดจนบริหารหนี้เดิม (การปรับโครงสร้างหนี้และบริหารความเสี่ยง) ได้ทันภายในระยะเวลาที่กำหนด ดังนั้น กระทรวงการคลังจึงต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติและรับทราบการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ในโอกาสแรก

4. สาระสำคัญ

การปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มีวงเงินปรับเพิ่มสุทธิ 23,018.81 ล้านบาท จากเดิม 1,828,119.18 ล้านบาท เป็น 1,851,137.99 ล้านบาท โดยการก่อหนี้ใหม่เพิ่มขึ้น 64,018.46 ล้านบาท จากเดิม 823,664.56 ล้านบาท เป็น 887,683.02 ล้านบาท และการบริหารหนี้เดิม (การปรับโครงสร้างหนี้และการบริหารความเสี่ยง) ลดลง 40,999.65 ล้านบาท จากเดิม 1,004,454.62 ล้านบาท เป็น 963,454.97 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1			การเปลี่ยนแปลง
		ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	
1. การก่อหนี้ใหม่	823,664.56	851,191.40	36,491.62	887,683.02	64,018.46
1.1 รัฐบาล (กู้โดยตรงและให้กู้ต่อ)	593,370.01	591,970.74	36,491.62	628,462.36	35,092.35
1.2 รัฐบาล (บริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง)	90,000.00	90,000.00	0.00	90,000.00	0.00
1.3 รัฐวิสาหกิจ	60,531.30	88,257.41	0.00	88,257.41	27,726.11
1.4 รัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	78,850.00	80,050.00	0.00	80,050.00	1,200.00
1.5 หน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	913.25	913.25	0.00	913.25	0.00
2. การบริหารหนี้เดิม	1,004,454.62	889,911.42	73,543.55	963,454.97	-40,999.65
2.1 รัฐบาล	739,688.41	721,301.88	18,386.53	739,688.41	0.00
- การปรับโครงสร้างหนี้	739,688.41	721,301.88	18,386.53	739,688.41	0.00
- การบริหารความเสี่ยง	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.2 รัฐวิสาหกิจ	179,412.26	136,839.54	882.72	137,722.26	-41,690.00
- การปรับโครงสร้างหนี้	178,529.54	136,839.54	0.00	136,839.54	-41,690.00
- การบริหารความเสี่ยง	882.72	0.00	882.72	882.72	0.00
2.3 รัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	85,353.95	30,270.00	54,274.30	84,544.30	-809.65
- การปรับโครงสร้างหนี้	5,800.00	6,300.00	0.00	6,300.00	500.00
- การบริหารความเสี่ยง	79,553.95	23,970.00	54,274.30	78,244.30	-1,309.65
2.4 หน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	0.00	1,500.00	0.00	1,500.00	1,500.00
- การปรับโครงสร้างหนี้	0.00	1,500.00	0.00	1,500.00	1,500.00
รวม	1,828,119.18	1,741,102.82	110,035.17	1,851,137.99	23,018.81

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ การปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ทำให้วงเงินในแผนการก่อกำหนดใหม่ และแผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ (แผน I. และ II.) ปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ 21,128.46 ล้านบาท จากเดิม 1,663,001.98 ล้านบาท เป็น 1,684,130.44 ล้านบาท และวงเงินในแผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้กรอบแผนฯ (แผน III. และ IV.) ปรับเพิ่มขึ้น 1,890.35 ล้านบาท จากเดิม 165,117.20 ล้านบาท เป็น 167,007.55 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการแผน	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1			การเปลี่ยนแปลง	การให้กู้ต่อ/ค้าประกัน	
		ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม		ค่า/กู้ต่อ(บาท)	ไม่ค่า
I. แผนการก่อกำหนดใหม่	743,901.31	770,228.15	36,491.62	806,719.77	62,818.46	145,069.60	38,539.31
1.1 รัฐบาล (กู้โดยตรงและให้กู้ต่อ)	593,370.01	591,970.74	36,491.62	628,462.36	35,092.35	95,351.50	0.00
1.2 รัฐบาล (บริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง)	90,000.00	90,000.00	0.00	90,000.00	0.00	0.00	0.00
1.3 รัฐวิสาหกิจ	60,531.30	88,257.41	0.00	88,257.41	27,726.11	49,718.10	38,539.31
II. แผนการบริหารหนี้เดิม	919,100.67	858,141.42	19,269.25	877,410.67	-41,690.00	136,839.54	0.00
2.1 รัฐบาล	739,688.41	721,301.88	18,386.53	739,688.41	0.00	0.00	0.00
2.2 รัฐวิสาหกิจ	179,412.26	136,839.54	882.72	137,722.26	-41,690.00	136,839.54	0.00
รวม I ถึง II	1,663,001.98	1,628,369.57	55,760.87	1,684,130.44	21,128.46	281,909.14	38,539.31
III. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	164,203.95	110,320.00	54,274.30	164,594.30	390.35		
3.1 การก่อกำหนดใหม่	78,850.00	80,050.00	0.00	80,050.00	1,200.00		
3.2 การบริหารหนี้เดิม	85,353.95	30,270.00	54,274.30	84,544.30	-809.65		
IV. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	913.25	2,413.25	0.00	2,413.25	1,500.00		
4.1 การก่อกำหนดใหม่	913.25	913.25	0.00	913.25	0.00		
4.2 การบริหารหนี้เดิม	0.00	1,500.00	0.00	1,500.00	1,500.00		
รวม III ถึง IV	165,117.20	112,733.25	54,274.30	167,007.55	1,890.35		
รวม I ถึง IV	1,828,119.18	1,741,102.82	110,035.17	1,851,137.99	23,018.81		

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2

โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

4.1 แผนการก่อกำหนดใหม่ ปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ 62,818.46 ล้านบาท ดังนี้

4.1.1 แผนการก่อกำหนดใหม่ของรัฐบาล (กู้โดยตรงและให้กู้ต่อ) ปรับเพิ่ม 35,092.35

ล้านบาท ประกอบด้วย

4.1.1.1 รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง ปรับเพิ่มวงเงินกู้ต่างประเทศจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) จำนวน 9,000.00 ล้านเยน หรือเทียบเท่าประมาณ 2,700.00 ล้านบาท สำหรับดำเนินโครงการพัฒนากำลังคนด้านวิศวกรรมศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมสนับสนุนการลงทุนและเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมในประเทศและภูมิภาค ของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ซึ่งโครงการดังกล่าวมีรายการที่ต้องใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ (สกุลเงินเยน) เพื่อเป็นทุนการศึกษาสำหรับนักศึกษาในสถาบันโคเซ็น ประเทศญี่ปุ่น ค่าใช้จ่ายกิจกรรมการพัฒนาหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอน (ฝึกอบรมครู อาจารย์ปรึกษา และครูสอนภาษาญี่ปุ่น) และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการโครงการ ประกอบกับในปีงบประมาณ 2562 ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่มีความจำเป็นต้องเริ่มดำเนินการให้ทันการเปิดภาคเรียนปีการศึกษาที่ 1/2562 ในเดือนพฤษภาคม 2562

/4.1.1.2 รัฐบาล...

4.1.1.2 รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ ปรับเพิ่ม 32,392.35 ล้านบาท ประกอบด้วย

1) เงินกู้ในประเทศเพื่อให้กู้ต่อ ปรับลด 382.27 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง	เหตุผล
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ปรับเพิ่ม 333.55 ล้านบาท				
1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ	1,470.00	1,803.55	333.55	เพิ่มวงเงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายค่าก่อสร้างงานโยธาและค่าจ้างที่ปรึกษา
กรุงเทพมหานคร (กทม.)				
1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ	เป็นวงเงินกู้ต่อเดิมของ รฟม. ที่กระทรวงการคลังกู้มาแล้ว จึงไม่มีการปรับเพิ่มวงเงินกู้ในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 โดยขอบรรจุรายการไว้เพื่อให้กระทรวงการคลังสามารถดำเนินการทำสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อแก่ กทม. สำหรับรองรับภาระหนี้เดิมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ที่กระทรวงการคลังกู้มาให้ รฟม. กู้ต่อ จำนวนไม่เกิน 15,308.85 ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561			
การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ปรับลด 715.82 ล้านบาท				
1. โครงการก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน 3 แห่ง	1,878.47	2,075.07	196.60	เพิ่มวงเงินเพื่อรองรับค่างานที่จะเกิดขึ้นจนถึงสิ้นสุดโครงการในปีงบประมาณ 2562
2. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น	3,949.32	6,417.66	2,468.34	เพิ่มวงเงินเพื่อรองรับการเบิกจ่ายค่างานที่เพิ่มขึ้นจากการได้รับอนุมัติให้ปรับเพิ่มทางยกระดับบ้านไผ่ และรองรับการเบิกจ่ายเงินของผู้รับจ้างซึ่งดำเนินการได้เร็วกว่าแผน
3. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)	24,378.58	20,997.82	-3,380.76	ลดวงเงินตามความต้องการใช้จ่ายจริงในปีงบประมาณ 2562

2) เงินกู้ต่างประเทศเพื่อให้กู้ต่อ ปรับเพิ่ม 32,774.62 ล้านบาท เพื่อลงทุน

ในโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา) ของ รฟท. โดยเป็นค่างานที่ปรึกษาและงานระบบของสัญญา 2.3 งานระบบรถไฟและการฝึกอบรม (ร้อยละ 85) สำหรับงานที่ปรึกษาและงานระบบของสัญญา 2.1 ค่าจ้างออกแบบ (Detail Design) และสัญญา 2.2 ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงาน (CSC) และค่า Advance Payment ของสัญญา 2.3 ยังคงใช้เงินกู้ในประเทศเพื่อให้กู้ต่อ ซึ่งบรรจุในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 แล้ว

/4.1.2 แผน...

4.1.2 แผนการก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ ปรับเพิ่ม 27,726.11 ล้านบาท ประกอบด้วย

4.1.2.1 เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนา (หนี้ในประเทศ) ปรับเพิ่ม 3,091.45

ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุง ครั้งที่ 1	การ เปลี่ยนแปลง	เหตุผล
การเคหะแห่งชาติ (กคช.) ลดลง 1,500.00 ล้านบาท				
1. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทาง รถไฟฟ้า ระยะที่ 1	250.00	50.00	-200.00	ลดวงเงินให้สอดคล้องกับแผนการ เบิกจ่ายจริง
2. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ 2 ระยะที่ 1	200.00	0.00	-200.00	
3. โครงการบ้านกตัญญู	100.00	0.00	-100.00	
4. โครงการฟื้นฟูเมืองชุมชนดินแดง ระยะที่ 2	1,900.00	900.00	-1,000.00	
การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพิ่มขึ้น 1,200.00 ล้านบาท				
1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	0.00	1,200.00	1,200.00	ขอบรรจุโครงการพัฒนาในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุง ครั้งที่ 1 เพื่อรองรับการเบิกจ่ายเงิน ในปีงบประมาณ 2562 ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 อนุมัติโครงการ และอนุมัติให้ กทท. ร่วมลงทุนกับเอกชนและกู้เงินในกรอบ วงเงินไม่เกิน 47,060.00 ล้านบาท แล้ว
การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) วงเงินไม่เปลี่ยนแปลง				
1. โครงการทดแทนโรงไฟฟ้าพระนครใต้ ระยะที่ 1	500.00	1,000.00	500.00	เพิ่มวงเงินเพื่อให้สอดคล้องกับแผน การเบิกจ่ายเงินที่เพิ่มขึ้น เนื่องจาก งานก่อสร้างมีความก้าวหน้าเร็วกว่าแผน
2. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ ตอนล่างเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า	500.00	0.00	-500.00	ลดวงเงิน เนื่องจากงานก่อสร้างสายส่งไฟฟ้า แรงสูงทุ่งสง – หาดใหญ่ 3 ต้องผ่าน พื้นที่ป่าไม้ ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุญาต จากกรมป่าไม้ จึงต้องเลื่อนการประมูล Letter of Intent ออกไป
บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) เพิ่มขึ้น 1,500.00 ล้านบาท				
1. โครงการพัฒนาพื้นที่ส่วนขยายศูนย์ราชการ เฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 พื้นที่โซน C	0.00	1,500.00	1,500.00	ขอบรรจุโครงการพัฒนาในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุง ครั้งที่ 1 ตามแผนการเบิกจ่ายใน ปีงบประมาณ 2562 ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 อนุมัติในหลักการโครงการ ครอบคลุมวงเงิน ลงทุนรวม 30,000.00 ล้านบาท และ ให้กระทรวงการคลังพิจารณาแหล่ง เงินทุน และวิธีการระดมทุนที่เหมาะสม แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามขั้นตอน ของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

/หน่วย : ...

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุง ครั้งที่ 1	การ เปลี่ยนแปลง	เหตุผล
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพิ่มขึ้น 1,891.45 ล้านบาท				
1. โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน	0.00	1,891.45	1,891.45	ขอบรรจุโครงการพัฒนาในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. ครั้งที่ 15/2560 ซึ่งเดิมศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งให้ทุเลาการบังคับตามมติที่ประชุมดังกล่าวโดยมิให้ ขสมก. นำมติที่ประชุมไปดำเนินการใดๆ ที่มีผลผูกพันกับ ขสมก. เป็นการชั่วคราว ปัจจุบันศาลปกครองได้เพิกถอนคำสั่งรับคำฟ้อง และมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณา โดยให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความคดีหมายเลขแดงที่ 2186/2561 แล้ว

4.1.2.2 เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ (หนี้ในประเทศ) ปรับเพิ่ม

24,634.66 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุง ครั้งที่ 1	การ เปลี่ยนแปลง	เหตุผล
ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) เพิ่มขึ้น 21,000.00 ล้านบาท				
1. โครงการเงินกู้เพื่อรองรับการดำเนินงานของ ธพว. ในการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) รวมถึงให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs รายย่อย ตามนโยบายรัฐบาลอื่นๆ	0.00	21,000.00	21,000.00	ขอบรรจุโครงการในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2561 ที่อนุมัติให้กระทรวงการคลัง คำประกันหุ้นกู้วงเงินไม่เกิน 21,000.00 ล้านบาท
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เพิ่มขึ้น 3,641.21 ล้านบาท				
1. เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน	1,151.84	4,793.05	3,641.21	เพิ่มวงเงินเพื่อบรรเทาปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินจากการนำเงินรายได้มาชำระดอกเบี้ยเงินกู้ในปีงบประมาณ 2561 เนื่องจาก ขสมก. ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณสำหรับค่าดอกเบี้ยจ่ายในปีงบประมาณ 2562 ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2561
องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ลดลง 6.55 ล้านบาท				
1. โครงการพัฒนาสวนป่าเศรษฐกิจขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้	40.59	34.04	-6.55	ลดวงเงินให้สอดคล้องกับวงเงินที่จะใช้จริงในปีงบประมาณ 2562

/ตามระเบียบ...

ตามระเบียบคณะกรรมการฯ ข้อ 15 (3) กำหนดว่า กรณีโครงการพัฒนาหรือโครงการที่ไม่ได้บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ให้เสนอคณะกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ โดยในการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มีโครงการพัฒนาและโครงการที่ขอบรรจุเพิ่มเติม และต้องเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี จำนวน 6 โครงการ ได้แก่

หน่วย : ล้านบาท

โครงการพัฒนา/โครงการ	หน่วยงาน	แหล่งเงิน	วงเงิน
1. โครงการพัฒนากำลังคนด้านวิศวกรรมศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมสนับสนุนการลงทุนและเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมในประเทศและภูมิภาค	สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน	เงินกู้ต่างประเทศ (กระทรวงการคลังกู้มาใช้โดยตรง)	2,700.00 (9,000.00 MJPY)
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ	กรุงเทพมหานคร	การโอนทรัพย์สินและหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง –สมุทรปราการของ รฟม. ให้ กทม.	
3. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	การทำเรือแห่งประเทศไทย	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน)	1,200.00
4. โครงการพัฒนาพื้นที่ส่วนขยายศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 พื้นที่โซน C	บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน)	1,500.00
5. โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลังค้ำประกัน)	1,891.45
6. โครงการเงินกู้เพื่อรองรับการค้าเงินงานของ ธพว. ในการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) รวมถึงให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs รายย่อยตามนโยบายรัฐบาลอื่นๆ	ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลังค้ำประกัน)	21,000.00

4.2 แผนการบริหารหนี้เดิม ปรับลดแผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ)

จำนวน 41,690.00 ล้านบาท โดยมีรัฐวิสาหกิจขอปรับปรุงวงเงินการปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/Refinance) จำนวน 2 ราย ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง	เหตุผล
1. การเคหะแห่งชาติ (กคช.)	5,500.00	7,000.00	1,500.00	เพิ่มวงเงิน เนื่องจาก กคช. ประมาณการว่าจะมีรายรับลดลงจากแผนการก่อสร้างที่เลื่อนออกไป ประกอบกับต้องมีเงินรายได้เพื่อรักษาสภาพคล่องในจำนวนที่เหมาะสมต่อการดำเนินงาน จึงจำเป็นต้องปรับเพิ่มวงเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ แทนการนำเงินรายได้มาชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด
2. ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.)	119,990.00	76,800.00	-43,190.00	ลดวงเงิน เนื่องจาก ธ.ก.ส. ได้ชำระคืนหนี้เงินกู้จากเงินงบประมาณ จำนวน 13,730.24 ล้านบาท และเงินระบายนผลิตผลทางการเกษตร จำนวน 4,459.76 ล้านบาท นอกจากนี้ ในปีงบประมาณ 2561 ธ.ก.ส. ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ โดยการกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน 25,000.00 ล้านบาท อายุสัญญา 2 ปี ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 26 กันยายน 2563 จึงยังไม่จำเป็นต้องกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้สำหรับวงเงินดังกล่าวในปีงบประมาณ 2562

/4.3 แผน...

4.3 แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้กรอบแผนฯ
ปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ 390.35 ล้านบาท ดังนี้

4.3.1 การก่อหนี้ใหม่ ปรับเพิ่มวงเงินกู้ระยะสั้นในประเทศ เพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line ขององค์การเภสัชกรรม (อก.) จำนวน 1,200.00 ล้านบาท เนื่องจาก อก. อาจมีความเสี่ยงด้านสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งทำให้ไม่สามารถชำระหนี้และเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ได้เพียงพอ จึงขอบรรจวงเงินกู้เบิกเกินบัญชีและตัวสัญญาใช้เงินตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2560

4.3.2 การบริหารหนี้เดิม ปรับลดลง 809.65 ล้านบาท ประกอบด้วย

4.3.2.1 การบริหารหนี้เดิม (หนี้ในประเทศ) ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ปรับลดลง 400.00 ล้านบาท ประกอบด้วย 1) การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance) ปรับเพิ่ม 500.00 ล้านบาท 2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) ปรับลดลง 900.00 ล้านบาท

4.3.2.2 การบริหารหนี้เดิม (หนี้ต่างประเทศ) บกท. ปรับลดวงเงินการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) หรือการบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) จำนวน 409.65 ล้านบาท

4.4 แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้กรอบแผนฯ ปรับเพิ่มวงเงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้เดิมที่กู้ยืมจากสถาบันการเงินภายในประเทศ ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เป็นหนี้ระยะยาว โดยการออกพันธบัตรวงเงิน 1,500.00 ล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยคณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2562

4.5 การโอนทรัพย์สินและหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ
ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ให้กรุงเทพมหานคร

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า ภายใต้แผนการก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาลเพื่อให้กู้ต่อแก่ กรุงเทพมหานคร (กทม.) เพื่อรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ จาก รฟม. ตามข้อ 4.1.1.2 โดยมีข้อเสนอเพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

4.5.1 มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 เรื่อง ขอความเห็นชอบการจำหน่าย อสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของ รฟม. และเรื่อง ขอความเห็นชอบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สิน และหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต และช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ ดังนี้

4.5.1.1 เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เพื่อให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการต่อไป (อ้างถึง 2)

4.5.1.2 รับทราบการกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามข้อบัญญัติ กทม. เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ พ.ศ. 2561 ภายในวงเงินไม่เกิน 51,785.37 ล้านบาท โดยให้ กทม. กู้เงินจากกระทรวงการคลังเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการดังกล่าว (อ้างถึง 3)

4.5.2 รฟม. และ กทม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. (บันทึกข้อตกลงฯ) เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 เพื่อให้ กทม. สามารถเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ในวันที่ 6 ธันวาคม 2561 โดย กทม. จะรับโอนกรรมสิทธิ์ตลอดจนภาระทางการเงินแทน รฟม. ต่อไป โดย กทม. ได้ตกลงให้ รฟม. เป็นผู้ดำเนินการบริหารงานก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ตามสัญญาจ้างงานโยธาต่อไปจนแล้วเสร็จทั้งหมด จากนั้น รฟม. และ กทม. จะดำเนินการจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมอีก 1 ฉบับ เพื่อปรับปรุงรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต อีกครั้งหนึ่ง

ดังนั้น ในปีงบประมาณ 2562 กทม. จะทำสัญญากู้ยืมเงินจากกระทรวงการคลัง เฉพาะภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 19,147.80 ล้านบาท (ข้อมูลประมาณการจนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2562) ประกอบด้วย 1) ค่าโครงสร้างพื้นฐาน (สัญญาให้กู้ยืมเงินต่อกับกระทรวงการคลัง) จำนวน 15,025.52 ล้านบาท และ 2) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว (สัญญาเงินยืมกับกระทรวงการคลัง) จำนวน 4,122.28 ล้านบาท

4.5.3 เพื่อให้ กทม. สามารถรับโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จาก รฟม. ได้ กระทรวงการคลังจึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่ กทม. ตามมาตรา 25 แห่ง พ.ร.บ.การบริหารหนี้ฯ สำหรับค่าโครงสร้างพื้นฐานของโครงการที่ กทม. ได้รับโอนมา จำนวนไม่เกิน 15,025.52 ล้านบาท ทั้งนี้ วงเงินกู้ต่อดังกล่าวเป็นวงเงินกู้ต่อเติมของ รฟม. ที่กระทรวงการคลังกู้มาแล้ว จึงได้บรรจุรายการดังกล่าวไว้ในแผนการก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาลเพื่อให้กู้ต่อแก่ กทม. โดยไม่มีการปรับเพิ่มวงเงินกู้

4.5.4 สำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว จำนวนไม่เกิน 4,122.28 ล้านบาท เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาเงินยืม และเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มีดอกเบี้ยกับ กทม.

4.5.5 กระทรวงการคลังขอเรียนว่า ในปัจจุบันการบริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ในส่วนต่อขยายจากสายทางเดิม รวมทั้งช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต กทม. โดยบริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด ได้ทำสัญญาว่าจ้าง บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) เพื่อให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงในสายทางดังกล่าว โดย กทม. มีภาระที่จะต้องชดเชยหากไม่สามารถจัดเก็บค่าโดยสารได้เพียงพอกับอัตราค่าจ้างเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงที่ได้ตกลงไว้กับ BTSC ตามสัญญาว่าจ้าง กระทรวงการคลังจึงเห็นควรปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่ กทม. ให้สอดคล้องกับรายได้

/ของ กทม. ...

ของ กทม. ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ โดยจะเริ่มทยอยชำระคืนต้นเงินกู้ภายหลังปี 2572 ซึ่งเป็นปีที่สัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวสายทางเดิม ระหว่าง กทม. และ BTS สิ้นสุดลง และ กทม. จะเริ่มได้รับส่วนแบ่งรายได้จากโครงการ หลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจ้าง BTS เดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง ตามสัญญาว่าจ้างที่จะสิ้นสุดในปี 2585 ในส่วนของภาระดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่ กทม. ซึ่งเป็นภาระที่ กทม. จะต้องจัดสรรรายได้และ/หรืองบประมาณของ กทม. เพื่อจ่ายจริงในแต่ละปี กระทรวงการคลังเห็นควรพิจารณา กำหนดแนวทางและเงื่อนไขที่เหมาะสม เพื่อให้ กทม. สามารถชำระหนี้ในส่วนนี้ได้อย่างครบถ้วน โดยกระทรวงการคลังจะได้ตกลงในรายละเอียดกับ กทม. ต่อไป

สำหรับการชำระคืนเงินตามสัญญาเงินยืมสำหรับค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาระทางการเงินของโครงการที่สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระไปแล้ว กระทรวงการคลังเห็นควรให้ กทม. ทยอยชำระคืนเงินยืมเมื่อได้ชำระคืนเงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแล้วเสร็จ โดยให้พิจารณาภาระทางการเงินของ กทม. ประกอบด้วย

5. ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงการคลังขอเรียนว่า การปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

5.1 การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

ในการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 (พ.ร.บ.วินัยฯ) มาตรา 49 การก่อหนี้และการบริหารหนี้สาธารณะต้องกระทำด้วยความรอบคอบ และคำนึงถึงความคุ้มค่า ความสามารถในการชำระหนี้ เสถียรภาพและความยั่งยืนทางการคลัง (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3) และมาตรา 50 กำหนดสัดส่วนเพื่อใช้เป็นกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง กำหนดกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2561 ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 เทียบกับกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะดังกล่าว ยังอยู่ภายใต้กรอบที่กำหนด ดังนี้

กรอบในการบริหารหนี้สาธารณะ	กรอบในการดำเนินงาน (ไม่เกินร้อยละ)	ประมาณการ ณ เดือนกันยายน 2562 (ร้อยละ)
สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP	60.00	43.32
สัดส่วนภาระหนี้ของรัฐบาลต่อประมาณการรายได้ ประจำปีงบประมาณ	35.00	26.92
สัดส่วนหนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศต่อ หนี้สาธารณะทั้งหมด	10.00	3.74
สัดส่วนภาระหนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศต่อ รายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ	5.00	0.14

5.2 การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

5.2.1 มาตรา 7 กำหนดให้กระทรวงการคลังเป็นผู้มีอำนาจในการกู้เงินหรือค้ำประกัน ในนามรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยแต่ผู้เดียวโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี กระทรวงการคลังจึงต้องขอให้คณะรัฐมนตรี อนุมัติการกู้เงินและการค้ำประกันเงินกู้ตามที่กฎหมายกำหนดด้วย

5.2.2 มาตรา 35 (2) กำหนดให้คณะกรรมการฯ เสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการปรับเปลี่ยนแผนระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงิน ที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการฯ และรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ

5.2.3 กรอบการกู้เงิน การค้ำประกัน และการให้กู้ต่อของกระทรวงการคลัง โดยเมื่อ พิจารณาตามกรอบดังกล่าว มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

กรอบการกู้เงิน การค้ำประกัน และการให้กู้ต่อ ของกระทรวงการคลัง	กรอบ ตามกฎหมาย	วงเงินในแผนฯ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1	กรอบคงเหลือ
การกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ และการกู้ ปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน (มาตรา 21 และมาตรา 24 (2))	662,564.37	468,386.53	194,177.84
การกู้เงินเพื่อบริหารสภาพคล่องเงินคลัง (มาตรา 21/1)	90,000.00	90,000.00	0.00
การกู้ต่างประเทศและการกู้มาให้กู้ต่อ (เงินตราต่างประเทศ) (มาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 25)	300,000.00	36,491.62	263,508.38
การค้ำประกันและการกู้มาให้กู้ต่อ (เงินบาท) (มาตรา 25 และมาตรา 28)	600,000.00	293,837.23	306,162.77

รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2 หน้า ที่ 1

5.3 การปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561

5.3.1 กรณีการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1

ระเบียบคณะกรรมการฯ ข้อ 15 กำหนดว่า กรณีที่มีความจำเป็นต้องปรับปรุง แผนการบริหารหนี้สาธารณะระหว่างปีให้สำนักงานพิจารณาความเหมาะสมตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในหมวด 2 การจัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะ และดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) กรณีไม่เกินกรอบวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจ ของคณะกรรมการและรายงานคณะรัฐมนตรีทราบ

(2) กรณีเกินกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เสนอคณะกรรมการ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

(3) กรณีโครงการพัฒนาหรือโครงการที่ไม่ได้บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ให้เสนอคณะกรรมการเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติ

/ทั้งนี้ ...

ทั้งนี้ การปรับปรุงแผนฯ ตามข้อที่ 4.1 – 4.4 ทำให้ภาพรวมของแผนฯ ปรับเพิ่มขึ้นสุทธิ 23,018.81 ล้านบาท จากเดิม 1,828,119.18 ล้านบาท เป็น 1,851,137.99 ล้านบาท คณะกรรมการฯ จึงเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการปรับปรุงแผนฯ ในครั้งนี้ และเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการพัฒนาและโครงการที่ขอบรรจุเพิ่มเติม จำนวน 6 โครงการ ตามข้อ 4.1

5.3.2 กรณีรัฐวิสาหกิจที่ไม่ได้ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์ หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ มีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด

ระเบียบคณะกรรมการฯ ข้อ 12 กำหนดให้สำนักงานพิจารณาหลักเกณฑ์การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ได้ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์ หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ โดยต้องมีฐานะทางการเงินที่มั่นคง หรือมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ ซึ่งต้องมีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการ (Debt Service Coverage Ratio : DSCR) นับแต่มีการก่อหนี้ในอัตราไม่ต่ำกว่า 1 โดยหากมีความจำเป็น ต้องกู้เงินแต่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ให้รัฐวิสาหกิจนั้นเสนอเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งในการปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มีรัฐวิสาหกิจจำนวน 4 แห่ง ที่มี DSCR ต่ำกว่า 1 ได้แก่ กคช. รฟม. ขสมก. และ รฟท. ที่ต้องเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี ทั้งนี้ รัฐวิสาหกิจทั้ง 4 แห่ง ได้มีหนังสือชี้แจงเหตุผลความจำเป็นที่ต้องกู้เงิน แนวทางการแก้ไขปัญหา รวมทั้งแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนเสนอต่อคณะกรรมการฯ ซึ่งคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้ว มีความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาต่อคณะรัฐมนตรี ดังนี้

5.3.2.1 การเคหะแห่งชาติ DSCR เท่ากับ 0.22

คณะกรรมการฯ เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการกู้เงินใหม่ และการบริหารหนี้เดิมของ กคช. ภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 โดย กคช. ควรต้องวางแผนการกู้เงินและการปรับโครงสร้างหนี้ให้มีการกระจายภาระหนี้ออกไปในระยะเวลาที่สอดคล้องกับกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุน

5.3.2.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย DSCR เท่ากับ 0.87

คณะกรรมการฯ เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการกู้เงินใหม่ และการบริหารหนี้เดิมของ รฟม. ภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 เนื่องจากเป็นการลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าในส่วนของการก่อสร้างพื้นฐานซึ่งรัฐบาลรับประกันภาระการลงทุนทั้งหมด โดยเห็นควรให้มีการกระจายภาระหนี้ให้สอดคล้องกับการจัดหารายได้ของหน่วยงานและความสามารถในการจัดสรรงบประมาณเพื่อการชำระหนี้ในแต่ละปี

5.3.2.3 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ DSCR เท่ากับ -0.09

คณะกรรมการฯ เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการกู้เงินใหม่ และการบริหารหนี้เดิมของ ขสมก. ภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 เนื่องจาก ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณะ (Public Service) โดยเห็นควรให้ ขสมก. เร่งรัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้รัฐบาลรับประกันภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี 2563 พร้อมเสนอรายละเอียดของแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรให้ชัดเจนและสำเร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็วด้วย

5.3.2.4 การรถไฟแห่งประเทศไทย DSCR เท่ากับ -0.03

คณะกรรมการฯ เห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติการกู้เงินใหม่ และการบริหารหนี้เดิมของ รฟท. ภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 เนื่องจาก รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณะ (Public Service) โดยเห็นควรให้ รฟท. เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ ในส่วนของดอกเบี้ยจ่ายให้เพียงพอกับภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง และขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระคืนต้น เงินกู้ให้สอดคล้องกับระยะเวลาการลงทุนของโครงการลงทุนที่รัฐบาลรับภาระการลงทุน สำหรับเงินกู้เพื่อเสริม สภาพคล่องเห็นควรให้ รฟท. ขอชดเชยผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริงตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 รวมทั้งเร่งรัดดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาค่าหนี้ให้สำเร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ดังนั้น จากเหตุผลความจำเป็นที่ต้องกู้เงิน แนวทางในการแก้ไขปัญหา และ แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน ของรัฐวิสาหกิจทั้ง 4 แห่ง ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการฯ จึงเห็นควรเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาอนุมัติให้รัฐวิสาหกิจทั้ง 4 แห่ง ข้างต้น สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิม ภายใต้แผนฯ ประจำปี งบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 โดยให้ความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 4)

5.4 การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายจัดตั้ง

การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจบางแห่งมีข้อกำหนดตามกฎหมายจัดตั้งให้ต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาอนุมัติจึงจะสามารถกู้เงินได้ โดยเมื่อรัฐวิสาหกิจได้รับการบรรจุวงเงินกู้ในแผนฯ แล้ว จะต้องนำเสนอ ขออนุมัติการกู้เงินตามแผนฯ อีกครั้ง กระทรวงการคลังได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เพื่อประโยชน์ในการบริหารหนี้สาธารณะ ให้มีประสิทธิภาพ จึงขอรวบรวมและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจต่างๆ ตามกฎหมายจัดตั้ง เพื่อให้รัฐวิสาหกิจจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กคช. รฟท. รฟม. และ กฟผ. สามารถกู้เงินเพื่อดำเนิน โครงการลงทุน และปรับโครงสร้างหนี้ ตามที่ได้รับการบรรจุไว้ในแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุง ครั้งที่ 1 ด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 5)

6. ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ดังนี้

6.1 อนุมัติตามข้อเสนอของคณะกรรมการฯ ตามมติที่ประชุม ครั้งที่ 2/2562 เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2562 ดังนี้

6.1.1 การปรับปรุงแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ที่มีวงเงินปรับเพิ่มขึ้น สุทธิ 23,018.81 ล้านบาท จากเดิม 1,828,119.18 ล้านบาท เป็น 1,851,137.99 ล้านบาท

6.1.2 การบรรจุโครงการพัฒนาหรือโครงการเพิ่มเติมในการปรับปรุงแผนฯ ประจำปี งบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 ตามข้อ 4.1

6.1.3 ให้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ การเคหะแห่งชาติ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีสัดส่วน DSCR ต่ำกว่า 1 สามารถกู้เงินใหม่และบริหารหนี้เดิมภายใต้แผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 โดยให้รัฐวิสาหกิจ ทั้ง 4 แห่ง ดังกล่าว รับความเห็นของคณะกรรมการฯ ไปดำเนินการด้วย ตามข้อ 5.3

6.2 อนุมัติและรับทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

6.2.1 อนุมัติการกู้เงินของรัฐบาลเพื่อการก่อหนี้ใหม่ การกู้มาและการนำไปให้กู้ต่อการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ และการค้าประกันเงินกู้ให้กับรัฐวิสาหกิจ ตามมาตรา 7 แห่ง พ.ร.บ.การบริหารหนี้ฯ รวมทั้งขออนุมัติการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจเพื่อดำเนินโครงการลงทุน และการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ตามข้อ 5.4 ภายใต้กรอบวงเงินของแผนฯ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1 และให้กระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาการกู้เงิน วิธีการกู้เงิน เงื่อนไข และรายละเอียดต่างๆ ของการกู้เงิน การค้าประกันและการบริหารความเสี่ยงในแต่ละครั้งได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น ทั้งนี้ หากรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการกู้เงินได้เองก็ให้สามารถดำเนินการได้ตามความเหมาะสมและจำเป็นของรัฐวิสาหกิจนั้นๆ

6.2.2 อนุมัติให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังหรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมอบหมายเป็นผู้ลงนามผูกพันการกู้เงินและหรือการค้าประกันเงินกู้ต่างประเทศจากแหล่งเงินกู้ทางการ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

6.2.3 อนุมัติให้กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร จำนวนไม่เกิน 15,025.52 ล้านบาท โดยเป็นวงเงินกู้ต่อเดิมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ รวมทั้งเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับสัญญาเงินยืม จำนวนไม่เกิน 4,122.28 ล้านบาท และเรียกเก็บเงินยืมที่ไม่มีดอกเบี้ยกับกรุงเทพมหานคร ตามข้อ 4.5.3 และข้อ 4.5.4

6.2.4 รับทราบแนวทางการปรับโครงสร้างหนี้และการชำระคืนเงินกู้ที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร และแนวทางการชำระคืนเงินตามสัญญาเงินยืมระหว่างกระทรวงการคลังกับกรุงเทพมหานคร ตามข้อ 4.5.5

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรียเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักนโยบายและแผน

โทร. 0 2265 8050 ต่อ 5514 (ณัฐสุดา)

โทรสาร 0 2273 9144

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ natsuda@pdmo.go.th



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ... รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร. 02-288-4049

ที่... นร. 0403(กร. 3)/1663... วันที่ 12... กุมภาพันธ์ 2562

เรื่อง... การปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1

เรียน... เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงการคลังขอเสนอเรื่องการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและรับทราบ ทั้งนี้ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและรับทราบ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติและรับทราบ ต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

หน่วย : ล้านบาท

รายการแผน	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1			การเปลี่ยนแปลง	การคำนวณ	
		ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม		ค่า/กู้ต่อ(บาท)	ไม่ค่า
I. แผนการก่อหนี้ใหม่	743,901.31	770,228.15	36,491.62	806,719.77	62,818.46	156,997.69	38,539.31
1.รัฐบาล	683,370.01	681,970.74	36,491.62	718,462.36	35,092.35	107,279.59	0.00
1.1 รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง	501,017.00	500,000.00	3,717.00	503,717.00	2,700.00		
(1) ในประเทศ	500,000.00	500,000.00 ³		500,000.00	0.00		
(2) ต่างประเทศ	1,017.00		3,717.00 ⁵	3,717.00	2,700.00		
1.2 รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ	92,353.01	91,970.74	32,774.62	124,745.36	32,392.35	107,279.59	
(1) ในประเทศ	92,353.01	91,970.74		91,970.74	-382.27	107,279.59	
(2) ต่างประเทศ	0.00		32,774.62	32,774.62	32,774.62		
1.3 รัฐบาลกู้มาเพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง	90,000.00	90,000.00	0.00	90,000.00	0.00		
(1) ในประเทศ	90,000.00	90,000.00 ⁶		90,000.00	0.00		
(2) ต่างประเทศ	0.00		0.00	0.00	0.00		
2.รัฐวิสาหกิจ	60,531.30	88,257.41	0.00	88,257.41	27,726.11	49,718.10	38,539.31
2.1 ในประเทศ	60,531.30	88,257.41	0.00	88,257.41	27,726.11	49,718.10	38,539.31
(1) เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนา	37,336.03	40,427.48		40,427.48	3,091.45	6,700.84	33,726.64
(2) เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการ หรือเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการทั่วไป	23,195.27	47,829.93		47,829.93	24,634.66	43,017.26	4,812.67
2.2 ต่างประเทศ ¹	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
II. แผนการบริหารหนี้เดิม²	919,100.67	858,141.42	19,269.25	877,410.67	-41,690.00	136,839.54	0.00
1.รัฐบาล	739,688.41	721,301.88	18,386.53	739,688.41	0.00		
1.1 ในประเทศ	721,301.88	721,301.88	0.00	721,301.88	0.00		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	721,301.88	721,301.88		721,301.88	0.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00	0.00		0.00	0.00		
1.2 ต่างประเทศ	18,386.53	0.00	18,386.53	18,386.53	0.00		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	18,386.53		18,386.53 ³	18,386.53	0.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.00		0.00	0.00	0.00		
(3) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00		0.00	0.00	0.00		
2.รัฐวิสาหกิจ	179,412.26	136,839.54	882.72	137,722.26	-41,690.00	136,839.54	0.00
2.1 ในประเทศ	178,529.54	136,839.54	0.00	136,839.54	-41,690.00	136,839.54	0.00
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	178,529.54	136,839.54		136,839.54	-41,690.00	136,839.54	0.00
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00	0.00		0.00	0.00		
2.2 ต่างประเทศ	882.72	0.00	882.72	882.72	0.00		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	0.00		0.00	0.00	0.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน	882.72		882.72	882.72	0.00		
(3) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00		0.00	0.00	0.00		
รวม I ถึง II	1,663,001.98	1,628,369.57	55,760.87	1,684,130.44	21,128.46	293,837.23 ⁴	38,539.31

หมายเหตุ: 1. ต้นทุนตามอัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐ เท่ากับ 34 บาท, 1 ยูโร เท่ากับ 38 บาท, 100 เยน เท่ากับ 30 บาท
 2. กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ที่แนบท้ายนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงและปรับโครงสร้างหนี้ตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสถานะตลาด ทั้งนี้ อาจจะบริหารความเสี่ยงและปรับโครงสร้างหนี้ในแต่ละเงินกู้ให้แตกต่างจากวิธีการระบุไว้เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพตลาด และไม่เกินกว่ากรอบวงเงินที่กำหนดไว้

III. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	164,203.95	110,320.00	54,274.30	164,594.30	390.35		
1. การก่อหนี้ใหม่	78,850.00	80,050.00	0.00	80,050.00	1,200.00		
1.1 เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด	30,000.00	30,000.00	0.00	30,000.00	0.00		
1.2 เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูป Credit Line	48,850.00	50,050.00		50,050.00	1,200.00		
2. การบริหารหนี้เดิม	85,353.95	30,270.00	54,274.30	84,544.30	-809.65		
2.1 ในประเทศ	30,670.00	30,270.00	0.00	30,270.00	-400.00		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	5,800.00	6,300.00		6,300.00	500.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน	24,870.00	23,970.00		23,970.00	-900.00		
(3) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00	0.00		0.00	0.00		
2.2 ต่างประเทศ	54,683.95	0.00	54,274.30	54,274.30	-409.65		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	0.00		0.00	0.00	0.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน	54,683.95		54,274.30	54,274.30	-409.65		
(3) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย							
IV. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	913.25	2,413.25	0.00	2,413.25	1,500.00		
1. การก่อหนี้ใหม่	913.25	913.25	0.00	913.25	0.00		
2. การบริหารหนี้เดิม	0.00	1,500.00	0.00	1,500.00	1,500.00		
2.1 ในประเทศ	0.00	1,500.00	0.00	1,500.00	1,500.00		
(1) การปรับโครงสร้างหนี้	0.00	1,500.00		1,500.00	1,500.00		
(2) การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย	0.00	0.00		0.00	0.00		
2.2 ต่างประเทศ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
รวม III ถึง IV	165,117.20	112,733.25	54,274.30	167,007.55	1,890.35	0.00	0.00
รวม I ถึง IV	1,828,119.18	1,741,102.82	110,035.17	1,851,137.99	23,018.81	293,837.23	38,539.31

หมายเหตุ: 3. การกู้เพื่อชดเชยการขาดคล่องประมาณ (มาตรา 21) และเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน (มาตรา 24 (2)) วงเงิน
 4. การค้ำประกันและการกู้ให้กู้ต่อ (ในประเทศ) (มาตรา 25 และมาตรา 28) วงเงิน
 5. การกู้ต่างประเทศและการกู้ให้กู้ต่อ (ต่างประเทศ) (มาตรา 22 มาตรา 23 และมาตรา 25) วงเงิน
 6. การกู้เพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง (มาตรา 20 (1/1) และมาตรา 21/1) วงเงิน

468,386.53 ล้านบาท
 293,837.23 ล้านบาท
 36,491.62 ล้านบาท
 90,000.00 ล้านบาท

I. แผนการก่อหนี้ใหม่ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

1. แผนการก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง
1.1 รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง	501,017.00	503,717.00	2,700.00
1) กู้เงินในประเทศ	500,000.00	500,000.00	0.00
(1) เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ 2562 ^{1/2}	450,000.00	450,000.00	0.00
(2) เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ 2561 ที่มีการขยายเวลากู้เงินออกไปภายหลังจากรวันสิ้นปีงบประมาณสำหรับการเบิกจ่ายเกินเหลือมี ^{3/4}	50,000.00	50,000.00	0.00
2) กู้เงินต่างประเทศ⁵	1,017.00	3,717.00	2,700.00
(1) โครงการเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน (DPL)	1,017.00	1,017.00	0.00
(2) สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน	0.00	2,700.00	2,700.00
1. โครงการพัฒนากำลังคนด้านวิศวกรรมศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมสนับสนุนการลงทุน และเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมในประเทศและภูมิภาค	0.00	2,700.00	2,700.00
	(0.00 MJPY)	(9,000.00 MJPY)	(9,000.00 MJPY)
1.2 รัฐบาลกู้มาใช้ที่ถือ	92,353.01	124,745.36	32,392.35
1) กู้เงินในประเทศเพื่อที่ถือ	92,353.01	91,970.74	-382.27
(1) การรถไฟฯ สวมรถขนส่งประเทศไทย	26,706.65	27,040.20	333.55
1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	233.73	233.73	0.00
2. โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางบริเวณสถานีสะพานพระนั่งเกล้าของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	62.92	62.92	0.00
3. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ⁶	1,470.00	1,803.55	333.55
4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ ⁸	470.00	470.00	0.00
5. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ⁶	6,470.00	6,470.00	0.00
6. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ⁶	18,000.00	18,000.00	0.00
(2) การรถไฟแห่งประเทศไทย	65,646.36	64,930.54	-715.82
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต	581.84	581.84	0.00
2. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ภาษีเจริญ - ทุ่งครุ - ราษฎร์บูรณะ และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	6,899.70	6,899.70	0.00
3. โครงการก่อสร้างทางคู่ขนานสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	1,878.47	2,075.07	196.60
4. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (Chod Line) ช่วงถนน 3 แห่ง	6,004.03	6,004.03	0.00
5. โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจรดวิถีชัย	6,519.53	6,519.53	0.00
6. โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ -ขอนแก่น ⁶	3,949.32	6,417.66	2,468.34
7. โครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร ⁶	15,434.89	15,434.89	0.00
8. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร -หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ⁶	24,378.58	20,997.82	-3,380.76
(3) กรุงเทพมหานคร			
1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ ^{8/9}			
2) กู้เงินต่างประเทศเพื่อที่ถือ	0.00	32,774.62	32,774.62
(1) การรถไฟแห่งประเทศไทย	0.00	32,774.62	32,774.62
1. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) ⁶	0.00	32,774.62	32,774.62
1.3 รัฐบาลกู้มาเพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคลัง⁷	90,000.00	90,000.00	0.00
1) กู้เงินในประเทศ	90,000.00	90,000.00	0.00
(1) รัฐบาลกู้มาเพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคลัง ปีงบประมาณ 2562	90,000.00	90,000.00	0.00
2) กู้เงินต่างประเทศ	0.00	0.00	0.00
- ไม่มี -	0.00	0.00	0.00
รวมการก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล	683,370.01	718,462.36	35,092.35

หมายเหตุ :

- การกู้เงินขึ้นอยู่กับการดำเนินการใช้จ่ายของรัฐบาลด้วย และจะบริหารจัดการสารหนี้หรือสัญญาเงินกู้ดังกล่าวโดยการปรับโครงสร้างหนี้ให้เป็นระยะยาวต่อไป ตามแต่สภาะตาดจะเอื้ออำนวย
- คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 10 เม.ย. 2561 อนุมัติวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จำนวน 3,000,000 ล้านบาท โดยกำหนดงบประมาณขาดดุล จำนวน 450,000 ล้านบาท
- เป็นการดำเนินการกู้เงินตาม มาตรา 21 ของ พ.ร.บ. การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยจะดำเนินการได้ในกรณีที่มีกรอบอนุมัติให้เบิกเงินงบประมาณรายจ่ายได้ภายหลังจากวันสิ้นปีงบประมาณใด รัฐมนตรีอาจขยายวงเงินออกมาภายหลังวันสิ้นปีงบประมาณนั้นได้ ทั้งนี้ การกู้เงินดังกล่าวจะไม่เกินงบประมาณรายจ่ายที่ได้รับอนุมัติไว้หากได้ภายหลังจากวันสิ้นปีงบประมาณนั้น และให้รัฐมนตรีประกาศวงเงินในส่วนที่มีการขยายวงเงินภายหลังจากวันสิ้นปีงบประมาณในราชกิจจานุเบกษาด้วย
- ที่ประชุมคณะทำงานพิจารณาการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณและการกู้เงินเพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคลัง ครั้งที่ 1/2561 เมื่อวันที่ 22 มี.ย. 2561 ได้มีมติเห็นชอบการขยายระยะเวลาการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ภายในวงเงินไม่เกิน 50,000 ล้านบาท
- คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กระทรวงการคลังกู้เงินเป็นบาทตามแผนการกู้เงินจากต่างประเทศได้ตามมติตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ
- เป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย
- เป็นการดำเนินการกู้เงินตาม มาตรา 20 (1/1) และ มาตรา 21/1 ของ พ.ร.บ. การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ให้กระทรวงการคลังกู้เงินได้เพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคลัง โดยกำหนดให้ (1) กระทรวงการคลังกู้เงินเป็นเงินบาทด้วยวิธีการออกตั๋วเงินคลังเป็นครั้งคราวเมื่อมีความจำเป็นต้องรับเงินจากสภาพคล่องของเงินคลังให้เพียงพอกับการเบิกจ่าย (2) ตั๋วเงินคลังที่ออกดังกล่าวต้องมีอายุไม่เกินวันที่ออกไม่เกินหนึ่งร้อยยี่สิบวันและต้องแยกออกจากตั๋วเงินคลังที่กู้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น (3) ในขณะใดขณะหนึ่ง กระทรวงการคลังจะมีมติสั่งพักการกู้เงินตามตราที่ได้ออกไว้ก่อนหรือลดขนาดของปริมาณรายจ่ายประจำปีที่ใช้กับกู้เงินในขณะนั้นและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม และ (4) เมื่อสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานยอดตั๋วเงินคลังค้าง ณ วันสิ้นปีงบประมาณรวมไปกับการรายงานตามตรา 17
- คณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2561 ครั้งที่ 1 เห็นชอบให้การรถไฟฯ สวมรถขนส่งแห่งประเทศไทย (รถ) ดำเนินการจำหน่าย สิ่งทอหรือบริการการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดรถ) เพื่อให้ กทม. รับโอนกรรมสิทธิ์และการบริหารจัดการโครงการต่อไป และรับทราบร่างบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนกรรมสิทธิ์
- รับทราบ การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง - สะพานใหม่ - คูคต และ ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง - สะพานใหม่ - คูคต และ ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ พ.ศ. 2561
- เป็นวงเงินที่อนุมัติของ กทม. ที่กระทรวงการคลังกู้มาแล้ว ซึ่งไม่มีวงเงินที่เพิ่มที่บรรจุในแผน โดยขอบรรจุรายการไว้ในแผนฯ เพื่อให้กระทรวงการคลังสามารถดำเนินการตามสัญญาเงินกู้ได้เป็นต้นต่อไป
- เพื่อรองรับภาระหนี้ของโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง - สมุทรปราการ ที่กระทรวงการคลังกู้มาใช้ รวม กู้ต่อ จำนวนไม่เกิน 15,308.85 ล้านบาท ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2561 ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 25 แห่ง พ.ร.บ. การบริหารหนี้สาธารณะ และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบ ก.ม. ข้อ 15 (3)

1. แผนการก่อกำหนดใหม่ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

2. แผนการก่อกำหนดใหม่ของรัฐวิสาหกิจ

2.1(1) แผนเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนา (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน/โครงการ	โครงการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง	การค้ำประกัน	
					ค้ำ	ไม่ค้ำ
(1) การเคหะแห่งชาติ	5	4,250.00	2,750.00	-1,500.00	2,750.00	
1. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ 1 ปี 2558		500.00	500.00	0.00	✓	
2. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ 1 ปี 2559		1,200.00	1,200.00	0.00	✓	
3. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ระยะที่ 1		250.00	50.00	-200.00	✓	
4. โครงการบ้านสวัสดิการ (เช่าซื้อ) จ.สงขลา , ปัตตานี		100.00	100.00	0.00	✓	
5. โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ 2 ระยะที่ 1		200.00	0.00	-200.00	✓	
6. โครงการบ้านกตัญญู		100.00	0.00	-100.00	✓	
7. โครงการฟื้นฟูเมืองชุมชนดินแดง ระยะที่ 2		1,900.00	900.00	-1,000.00	✓	
(2) การท่าเรือแห่งประเทศไทย	1	0.00	1,200.00	1,200.00		1,200.00
1. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3		0.00	1,200.00	1,200.00		✓
(3) การประปาส่วนภูมิภาค	32	3,193.38	3,193.38	0.00	316.74	2,876.64
1. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาจันทบุรี อ.เมือง จ.จันทบุรี		316.74	316.74	0.00	✓	
2. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาหาดใหญ่ - สงขลา ส่วนที่ 1		108.65	108.65	0.00		✓
3. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาหาดใหญ่ - สงขลา ส่วนที่ 2		84.48	84.48	0.00		✓
4. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาหาดใหญ่ - สงขลา ส่วนที่ 3		59.36	59.36	0.00		✓
5. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาปทุมธานี ส่วนที่ 1		132.78	132.78	0.00		✓
6. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาปทุมธานี ส่วนที่ 2		120.69	120.69	0.00		✓
7. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขารังสิต ส่วนที่ 1		100.00	100.00	0.00		✓
8. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขารังสิต ส่วนที่ 2		80.00	80.00	0.00		✓
9. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขารังสิต ส่วนที่ 3		100.00	100.00	0.00		✓
10. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพระนครศรีอยุธยา ส่วนที่ 1		100.00	100.00	0.00		✓
11. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพระนครศรีอยุธยา ส่วนที่ 2		100.00	100.00	0.00		✓
12. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาปากช่อง		115.56	115.56	0.00		✓
13. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาหนองแค		166.81	166.81	0.00		✓
14. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขามหาสารคาม - (กันทรวิชัย) - (บรบือ)		228.46	228.46	0.00		✓
15. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาเพชรบุรี ส่วนที่ 1		293.32	293.32	0.00		✓
16. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาเพชรบุรี ส่วนที่ 2		224.77	224.77	0.00		✓
17. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาขอนแก่น - น้ำพอง (ส่วนที่ 1)		100.00	100.00	0.00		✓
18. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพัตยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ 1 ส่วนที่ 1.1)		40.57	40.57	0.00		✓
19. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพัตยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ 1 ส่วนที่ 1.2)		51.20	51.20	0.00		✓
20. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพัตยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ 1 ส่วนที่ 2)		113.36	113.36	0.00		✓
21. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพัตยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ 1 ส่วนที่ 3)		83.54	83.54	0.00		✓
22. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาขอนแก่น - น้ำพอง (ส่วนที่ 2)		161.21	161.21	0.00		✓
23. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาขอนแก่น - น้ำพอง (ส่วนที่ 3)		116.12	116.12	0.00		✓
24. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพัตยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ 2)		130.00	130.00	0.00		✓
25. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาศรีสะเกษ - (อุทุมพรพิสัย) - (ทุ่งขุย) - (ห้วยทับทัน)		9.26	9.26	0.00		✓
อำเภอเมืองศรีสะเกษ - อุทุมพรพิสัย - ห้วยทับทัน จังหวัดศรีสะเกษ						
26. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาตะกั่วป่า อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา		3.44	3.44	0.00		✓
27. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพังงา - (ทับปุด) อำเภอเมืองพังงา - ทับปุด จังหวัดพังงา		5.51	5.51	0.00		✓
28. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาขามรูดลักษ์บุรี อำเภอขามรูดลักษ์บุรี - คลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร		5.08	5.08	0.00		✓
29. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขานราธิวาส อำเภอเมือง - อำเภอช้าง จังหวัดนราธิวาส		8.60	8.60	0.00		✓
30. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาชลบุรี - พนสนิมคม - (พานทอง) - (ท่าบุญมี) ระยะที่ 1		20.00	20.00	0.00		✓
อำเภอเกาะจันทร์ จังหวัดชลบุรี						
31. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาพนมสารคาม - บางคล้า - (แปลงยาว) - (คลองนา) - (เทพราช)		10.00	10.00	0.00		✓
(รองรับ EEC) อำเภอพนมสารคาม - บางคล้า - แปลงยาว - เมืองฉะเชิงเทรา - บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา						
32. โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาเวียงเชียงของ อำเภอเวียงของ จังหวัดเชียงราย		3.87	3.87	0.00		✓
(รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ)						

1. แผนการก่อหนี้ใหม่ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

2. แผนการก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ

2.1(1) แผนเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนา (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน/โครงการ	โครงการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง	การค้ำประกัน	
					ค้ำ	ไม่ค้ำ
(4) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	6	12,000.00	12,000.00	0.00		12,000.00
1. โครงการโรงไฟฟ้าบางปะกง (ทดแทนเครื่องที่ 1 - 2)		4,000.00	4,000.00	0.00		✓
2. โครงการทดแทนโรงไฟฟ้าพระนครใต้ ระยะที่ 1		500.00	1,000.00	500.00		✓
3. โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าระยะที่ 12		2,000.00	2,000.00	0.00		✓
4. โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ระยะที่ 2		1,500.00	1,500.00	0.00		✓
5. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า		2,000.00	2,000.00	0.00		✓
6. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลาง และกรุงเทพมหานคร		1,500.00	1,500.00	0.00		✓
7. โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคใต้ตอนล่างเพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า		500.00	0.00	-500.00		✓
(5) การไฟฟ้านครหลวง	4	11,400.00	11,400.00	0.00		11,400.00
1. แผนงานเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน ปี 2551 - 2556 (ฉบับปรับปรุง)		900.00	900.00	0.00		✓
2. แผนงานเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินเพื่อรองรับการเป็นมหานครแห่งอาเซียน		700.00	700.00	0.00		✓
3. แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 11 ปี 2555 - 2559 (ฉบับปรับปรุง)		2,100.00	2,100.00	0.00		✓
4. แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 12 ปี 2560 - 2564		7,700.00	7,700.00	0.00		✓
(6) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	9	3,000.00	3,000.00	0.00		3,000.00
1. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 8 ส่วนที่ 1		291.62	291.62	0.00		✓
2. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 1		351.67	351.67	0.00		✓
3. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 2		5.50	5.50	0.00		✓
4. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 3		627.15	627.15	0.00		✓
5. โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 9 ส่วนที่ 4		139.83	139.83	0.00		✓
6. โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 3		243.34	243.34	0.00		✓
7. โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ระยะที่ 2		235.30	235.30	0.00		✓
8. โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะแรก (6 พื้นที่)		27.17	27.17	0.00		✓
9. โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่าย ระยะที่ 1		1,078.42	1,078.42	0.00		✓
(7) การรถไฟแห่งประเทศไทย	1	1,742.65	1,742.65	0.00	1,742.65	
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - ดุสิต (ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟ)		1,742.65	1,742.65	0.00	✓	
(8) บริษัท ทรานส์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด	1	0.00	1,500.00	1,500.00		1,500.00
1. โครงการพัฒนาพื้นที่ส่วนขยายศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 พื้นที่โซน C		0.00	1,500.00	1,500.00		✓
(9) บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด	1	950.00	950.00	0.00		950.00
1. โครงการก่อสร้างโรงผลิตน้ำเย็นสำหรับระบบปรับอากาศของอาคาร SAT-1 และโครงการก่อสร้างสายส่ง 115 kV ไปยังสวิตช์เกียร์ (GIS) ของสถานีไฟฟ้าย่อย DCAP2 เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้กับโรงผลิตน้ำเย็นโดยการซื้อไฟฟ้ามาใช้เอง		950.00	950.00	0.00		✓
(10) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1	0.00	1,891.45	1,891.45	1,891.45	
1. โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน		0.00	1,891.45	1,891.45	✓	
(11) องค์การเบ็ดสีกรรม	1	800.00	800.00	0.00		800.00
1. โครงการก่อสร้างโรงงานผลิตยารังสีระยะที่สอง		800.00	800.00	0.00		✓
รวม	62	37,336.03	40,427.48	3,091.45	6,700.84	33,726.64

หมายเหตุ : 1. รัฐวิสาหกิจจะดำเนินการกู้เงินได้ภายหลังจากดำเนินการขออนุมัติโครงการตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ

I. แผนการก่อกำเนิดใหม่ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

2. แผนการก่อกำเนิดใหม่ของรัฐวิสาหกิจ

2.1(2) แผนเงินกู้เพื่อดำเนินโครงการ หรือเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการทั่วไป (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	วงเงินเดิม	วงเงิน ปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง	การค้ำประกัน	
				ค้ำ	ไม่ค้ำ
(1) การประปาส่วนภูมิภาค ¹	2,878.63	2,878.63	0.00		2,878.63
1. เงินกู้เพื่อการดำเนินงานปกติ (แผนงานระยะยาว)	878.63	878.63	0.00		✓
2. เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง	2,000.00	2,000.00	0.00		✓
(2) การไฟฟ้านครหลวง ¹	400.00	400.00	0.00		400.00
1. แผนงานก่อสร้างอาคารที่ทำการคลองเตย ปี 2554 - 2563 (ฉบับปรับปรุง)	400.00	400.00	0.00		✓
(3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ¹	1,000.00	1,000.00	0.00		1,000.00
1. เงินกู้เพื่อดำเนินงานปกติ	1,000.00	1,000.00	0.00		✓
(4) การรถไฟแห่งประเทศไทย ¹	12,800.00	12,800.00	0.00	12,800.00	
1. เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง	12,000.00	12,000.00	0.00	✓	
2. เงินกู้ระยะสั้น	800.00	800.00	0.00	✓	
(5) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ¹	0.00	21,000.00	21,000.00	21,000.00	
1. เงินกู้เพื่อรองรับการดำเนินงานของ ธพว. ในการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) รวมถึงให้การสนับสนุนด้านการเงินแก่ SMEs รายย่อย ตามนโยบายรัฐบาลอื่นๆ	0.00	21,000.00	21,000.00	✓	
(6) สำนักงานธนาคุณเคราะห์ ¹	500.00	500.00	0.00		500.00
1. เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการให้บริการรับจำนำ	500.00	500.00	0.00		✓
(7) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ¹	5,576.05	9,217.26	3,641.21	9,217.26	
1. เงินกู้ชำระค่าเชื้อเพลิง ปี 2562	2,887.66	2,887.66	0.00	✓	
2. เงินกู้ชำระค่าเช่าซ่อม ปี 2562	1,536.55	1,536.55	0.00	✓	
3. เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน	1,151.84	4,793.05	3,641.21	✓	
(8) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ ¹	40.59	34.04	-6.55		34.04
1. เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาสวนป่าเศรษฐกิจขององค์การอุตสาหกรรมป่าไม้	40.59	34.04	-6.55		✓
รวม	23,195.27	47,829.93	24,634.66	43,017.26	4,812.67

หมายเหตุ : 1. ตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงานจะกู้เงินได้โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี ดังนั้น กระทรวงเจ้าสังกัดจะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติการกู้เงินของหน่วยงานนั้นๆ ก่อน กระทรวงการคลังจึงจะดำเนินการจัดหาเงินกู้ให้ได้

II. แผนการบริหารหนี้เดิม ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

1.1 แผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงินที่ครบกำหนด	วงเงินเดิมที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)				875,274.88	721,301.88	721,301.88	0.00
1.1 การปรับโครงสร้างหนี้รัฐบาลที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ 2562				578,738.88	571,301.88	571,301.88	0.00
1) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ/เมื่อรายจ่ายสูงกว่ารายได้ และการบริหารหนี้				339,677.43	332,450.43	332,450.43	0.00
(1) พันธบัตร/ตราสารหนี้อื่นๆ				339,677.43	332,450.43	332,450.43	0.00
1. พันธบัตรออมทรัพย์ของกระทรวงการคลัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 1	3	19 ต.ค. 61	3%	50,000.00	50,000.00	50,000.00	0.00
2. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (วงเงินที่ 1)	4 เดือน	18 พ.ย. 61	1.499%	10,580.00	10,580.00	10,580.00	0.00
3. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (วงเงินที่ 2)	4 เดือน	25 พ.ย. 61	1.499%	9,383.00	9,383.00	9,383.00	0.00
4. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (วงเงินที่ 3)	4 เดือน	1 ธ.ค. 61	1.499%	4,825.00	4,825.00	4,825.00	0.00
5. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 3	12	12 ม.ค. 62	5.625%	43,921.00	43,921.00	43,921.00	0.00
6. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 2	12	12 ม.ค. 62	5.625%	20,883.43	14,362.43	14,362.43	0.00
7. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 3	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	9,000.00	9,000.00	9,000.00	0.00
8. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 7	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	7,740.00	7,740.00	7,740.00	0.00
9. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 4	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	27,254.00	27,254.00	27,254.00	0.00
10. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 8	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	8,091.00	8,091.00	8,091.00	0.00
11. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 20	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	15,000.00	15,000.00	15,000.00	0.00
12. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 2	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	13,000.00	13,000.00	13,000.00	0.00
13. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 4	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	19,294.00	19,294.00	0.00
14. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 8	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
15. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 1	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
16. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 2	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
17. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 4	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
18. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ครั้งที่ 7	10.05	13 มิ.ย. 62	3.875%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
2) หนี้เงินกู้บาทตามการกู้เงินตราต่างประเทศ (มาตรา 23)				6,500.00	6,290.00	6,290.00	0.00
1. สัญญาเงินกู้ อ. กรุงไทย เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ 2 ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 1	2	9 พ.ค. 62	BIBOR 6M - 0.06%	5,000.00	4,790.00	4,790.00	0.00
2. สัญญาเงินกู้ อ. ออมสิน เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560	2	27 ก.ย. 62	BIBOR 6M - 0.125%	1,500.00	1,500.00	1,500.00	0.00
3) หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ				7,682.00	7,682.00	7,682.00	0.00
1. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 5	6.68	8 มี.ค. 62	3.45%	7,682.00	7,682.00	7,682.00	0.00
4) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้ FIDF				167,532.00	167,532.00	167,532.00	0.00
(1) FIDF1				45,732.00	45,732.00	45,732.00	0.00
1. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 2 (F1) 3/364/61	364 วัน	11 ก.ย. 62		15,732.00	15,732.00	15,732.00	0.00
2. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (F1) 1/364/61	364 วัน	27 มี.ค. 62	1.32121%	15,000.00	15,000.00	15,000.00	0.00
3. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (F1) 2/364/61	364 วัน	3 เม.ย. 62	1.30761%	15,000.00	15,000.00	15,000.00	0.00
(2) FIDF3				121,800.00	121,800.00	121,800.00	0.00
1. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 1 (F3) 1/364/61	364 วัน	14 พ.ย. 61	1.45737%	10,000.00	10,000.00	10,000.00	0.00
2. ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 3 (F3) 2/182/61	182 วัน	6 ก.พ. 62		10,000.00	10,000.00	10,000.00	0.00
3. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 1	7.35	8 มี.ค. 62	3.45%	9,000.00	9,000.00	9,000.00	0.00
4. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 4	7.12	8 มี.ค. 62	3.45%	11,000.00	11,000.00	11,000.00	0.00
5. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 5	6.98	8 มี.ค. 62	3.45%	12,000.00	12,000.00	12,000.00	0.00
6. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 7	6.98	8 มี.ค. 62	3.45%	15,000.00	15,000.00	15,000.00	0.00
7. พันธบัตรรัฐบาลกรณีพิเศษ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 ครั้งที่ 5	15	13 ส.ค. 62	5.50%	14,800.00	14,800.00	14,800.00	0.00
8. พันธบัตรรัฐบาลกรณีพิเศษ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 3	14.11	13 ส.ค. 62	5.50%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00
9. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 2	11.94	13 ส.ค. 62	5.50%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00

II. แผนการบริหารหนี้เดิม ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

1.1 แผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงินที่ครบกำหนด	วงเงินเดิมที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
5) หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ				57,347.45	57,347.45	57,347.45	0.00
1. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 1	2	19 ธ.ค. 61	1.74%	7,673.00	57,347.45	57,347.45	0.00
2. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 2/1	2	28 ธ.ค. 61	1.738%	2,000.00			
3. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 2/2	2	28 ธ.ค. 61	1.738%	566.75			
4. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 3	2	30 ม.ค. 62	1.84%	2,031.00			
5. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ 5	1	26 เม.ย. 62	BIBOR6M - 0.171%	1,440.00			
6. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 5/1	2	15 พ.ค. 62	BIBOR 6M -0.07%	6,700.00			
7. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 5/2	2	15 พ.ค. 62	BIBOR 6M -0.06%	6,000.00			
8. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 6/1	2	1 มิ.ย. 62	BIBOR 6M -0.079%	3,000.00			
9. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 6/2	2	1 มิ.ย. 62	BIBOR 6M -0.06%	3,200.00			
10. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ครั้งที่ .. (สำหรับโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะที่ 1 (ค่าง่อสร้าง)	1	6 มิ.ย. 62	BIBOR 6M +/- Spread	16,542.70			
11. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 7	2	20 ก.ค. 62	BIBOR 6M -0.110%	4,520.00			
12. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 8/1	2	1 ก.ย. 62	BIBOR 6M -0.130%	1,348.00			
13. Long Term Loan (ให้กู้ต่อแก่ รฟท.) ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 8/2	2	1 ก.ย. 62	BIBOR 6M -0.121%	2,326.00			
1.2 การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้รัฐบาลที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ 2563 - 2565				296,536.00	150,000.00	150,000.00	0.00
1) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ/เมื่อรายจ่ายสูงกว่ารายได้ และการบริหารหนี้				207,536.00	150,000.00	150,000.00	0.00
1. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 11		26 มิ.ย. 63		40,000.00			
2. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 14		26 มิ.ย. 63		11,000.00			
3. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 4		17 ธ.ค. 64		10,000.00			
4. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 1		17 ธ.ค. 64		10,000.00			
5. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 ครั้งที่ 8		17 ธ.ค. 64		13,000.00			
6. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 8		17 ธ.ค. 64		32,000.00			
7. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 15		17 ธ.ค. 64		12,000.00			
8. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 19		17 ธ.ค. 64		12,000.00			
9. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 6		17 ธ.ค. 64		11,000.00			
10. พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ครั้งที่ 3		17 มิ.ย. 65		56,536.00			
2) หนี้เงินกู้ พรก. ไทยเข้มแข็ง				89,000.00			
1. พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ (พร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินฯ พ.ศ. 2552) ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 1		26 มิ.ย. 63		24,000.00			
2. พันธบัตรรัฐบาลประเภทอัตราดอกเบี้ยแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของเงินเพื่อ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2554		14 ก.ค. 64		40,000.00			
3. พันธบัตรรัฐบาลประเภทอัตราดอกเบี้ยแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของเงินเพื่อ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 ครั้งที่ 1		14 ก.ค. 64		15,000.00			
4. พันธบัตรรัฐบาลประเภทอัตราดอกเบี้ยแปรผันตามการเปลี่ยนแปลงของเงินเพื่อ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 1		14 ก.ค. 64		10,000.00			
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS)^{1/2}				0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-							
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ)				875,274.88	721,301.88	721,301.88	0.00

หมายเหตุ :

- เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562
- กระทรวงการคลังจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสภาวะตลาด ทั้งนี้ อาจจะมีการความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากวิธีการระบุไว้เพื่อให้ออกคล่องกับสภาวะตลาด

II. แผนการบริหารหนี้เดิม ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

1.2 แผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงิน ที่ครบกำหนด	วงเงินเดิม ที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance) ¹				22,586.20	18,386.53	18,386.53	0.00
1) เงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน				22,586.20	18,386.53	18,386.53	0.00
(1) การรถไฟฯของสงมวลงนแห่งประเทศไทย				22,586.20 (75,287.33 MUSD)	18,386.53 (61,288.42 MUSD)	18,386.53 (61,288.42 MUSD)	0.00 (0.00 MUSD)
(1) โครงการรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ และช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (ระยะที่ 1) (TXXX-1)		20 พ.ย. 75	1.40%	17,594.50 (58,648.33 MJPY)	13,799.57 (45,998.55 MJPY)	13,799.57 (45,998.55 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
(2) โครงการรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ และช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (ระยะที่ 2) (TXXXII-3)		20 ส.ค. 78	1.40%	4,991.70 (16,639.00 MJPY)	4,586.96 (15,289.87 MJPY)	4,586.96 (15,289.87 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) ²				0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-							
3. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) ²				0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-							
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ)				22,586.20	18,386.53	18,386.53	0.00

หมายเหตุ :

- เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อเป็น Bridge finance สำหรับการทำ Refinance หนี้ต่างประเทศของภาครัฐบาล หรือเพื่อโครงการเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการบรรจุในแผนฯ แล้ว
- กระทรวงการคลังจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสภาวะตลาด ทั้งนี้ อาจจะมีการบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากรายการที่ระบุ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด

II. แผนการบริหารหนี้เดิม ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

2.1 แผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุเงินกู้ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงินที่ครบกำหนด	วงเงินเดิมที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง	การค้าประกัน	
									ค่า	ไม่ค่า
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)				223,332.54	178,529.54	136,839.54	-41,690.00	136,839.54	0.00	
รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน				63,339.54	58,539.54	60,039.54	1,500.00	60,039.54	0.00	
(1) การเคหะแห่งชาติ				10,300.00	5,500.00	7,000.00	1,500.00	7,000.00		
1. พันธบัตรการเคหะแห่งชาติ ปี 2552 ครั้งที่ 2	10	17 พ.ย. 61	4.20%	1,000.00	5,500.00	7,000.00	1,500.00	✓		
2. พันธบัตรการเคหะแห่งชาติ ปี 2558 ครั้งที่ 1	3 ปี 6 เดือน	28 มี.ค. 62	2.19%	2,200.00				✓		
3. พันธบัตรการเคหะแห่งชาติ ปี 2559 ครั้งที่ 3	3	11 ส.ค. 62	1.67%	2,300.00				✓		
4. สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (สัญญา 2,000 ล้านบาท)	2	27 เม.ย. 62	BIBOR 6M - 0.075%	2,000.00				✓		
5. สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (สัญญา 1,500 ล้านบาท)	2	27 เม.ย. 62	BIBOR 6M - 0.075%	1,500.00				✓		
6. สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (สัญญา 1,300 ล้านบาท)	2	27 เม.ย. 62	BIBOR 6M - 0.075%	1,300.00				✓		
(2) การประสานส่วนภูมิภาค				1,850.00	1,850.00	1,850.00	0.00	1,850.00		
1. พันธบัตร กป. ปี 2552 ครั้งที่ 1	10	28 เม.ย. 62	3.730%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
2. พันธบัตร กป. ปี 2552 ครั้งที่ 2	10	28 พ.ค. 62	3.995%	850.00	850.00	850.00	0.00	✓		
(3) การรถไฟแห่งประเทศไทย				35,814.56	35,814.56	35,814.56	0.00	35,814.56		
1. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2553/4	9	8 ต.ค. 61	4.58%	1,089.00	1,089.00	1,089.00	0.00	✓		
2. สัญญาเงินกู้ ธ.กรุงไทย (วงเงิน 4,080 ล้านบาท)	2	8 ต.ค. 61	BIBOR6M - 0.03%	4,080.00	4,080.00	4,080.00	0.00	✓		
3. สัญญาเงินกู้ ธ.กรุงไทย (วงเงิน 9,000 ล้านบาท)	2	23 ก.พ. 62	BIBOR6M - 0.03%	8,200.00	8,200.00	8,200.00	0.00	✓		
4. สัญญาเงินกู้ ธ.กรุงไทย (วงเงิน 643 ล้านบาท)	2.5	29 มี.ค. 62	BIBOR6M + 0.01%	395.41	395.41	395.41	0.00	✓		
5. สัญญาเงินกู้ ออมสิน (วงเงิน 841.867 ล้านบาท) (ARL)	2.75	30 มิ.ย. 62	BIBOR6M + 0.004%	841.87	841.87	841.87	0.00	✓		
6. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2555/3	7	2 ก.ค. 62	3.779%	2,000.00	2,000.00	2,000.00	0.00	✓		
7. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2556/10 (ARL)	6	3 ก.ค. 62	3.90%	987.28	987.28	987.28	0.00	✓		
8. สัญญาเงินกู้ ธ.กรุงไทย (วงเงิน 3,565 ล้านบาท)	2.75	7 ก.ค. 62	BIBOR6M + 0.003%	3,565.00	3,565.00	3,565.00	0.00	✓		
9. สัญญาเงินกู้ ธ.กรุงไทย (วงเงิน 3,100 ล้านบาท)	2.5	26 ก.ค. 62	BIBOR6M - 0.01%	3,100.00	3,100.00	3,100.00	0.00	✓		
10. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2553/8	9	2 ส.ค. 62	3.44%	820.00	820.00	820.00	0.00	✓		
11. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2552/1	10	11 ส.ค. 62	3.8642%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
12. สัญญาเงินกู้ ออมสิน (วงเงิน 5,000 ล้านบาท)	2	17 ส.ค. 62	BIBOR6M - 0.111%	4,536.00	4,536.00	4,536.00	0.00	✓		
13. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2559/4 (ARL)	3	5 ก.ย. 62	1.75%	2,000.00	2,000.00	2,000.00	0.00	✓		
14. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2552/3	10	21 ก.ย. 62	4.095%	1,200.00	1,200.00	1,200.00	0.00	✓		
15. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2555/17	7	21 ก.ย. 62	3.97%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
16. พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย 2552/9 (ARL)	10	30 ก.ย. 62	4.60%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
(4) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ				15,374.98	15,374.98	15,374.98	0.00	15,374.98		
1. สัญญาเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 1,540.708 ล้านบาท)	1	2 ต.ค. 61	1.54%	1,540.71	1,540.71	1,540.71	0.00	✓		
2. พันธบัตร ขสมก. 2557 ครั้งที่ 1	5	29 ต.ค. 61	3.80%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
3. พันธบัตร ขสมก. 2555 ครั้งที่ 2	7	13 ธ.ค. 61	3.59%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
4. สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงไทย (วงเงิน 3,545.832 ล้านบาท)	2	4 ม.ค. 62	BIBOR 6M - 0.01%	2,968.73	2,968.73	2,968.73	0.00	✓		
5. พันธบัตร ขสมก. 2557 ครั้งที่ 5	5	17 ก.พ. 62	3.59%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
6. สัญญาเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 1,554.603 ล้านบาท)	1	2 เม.ย. 62	1.54%	1,554.60	1,554.60	1,554.60	0.00	✓		
7. สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงศรีอยุธยา (วงเงิน 2,161.209 ล้านบาท)	2	3 เม.ย. 62	BIBOR 6M - 0.07%	1,982.93	1,982.93	1,982.93	0.00	✓		
8. พันธบัตร ขสมก. 2557 ครั้งที่ 8	5	10 เม.ย. 62	3.53%	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00	✓		
9. พันธบัตร ขสมก. 2554 ครั้งที่ 2	8	28 ก.ค. 62	4.30%	1,940.00	1,940.00	1,940.00	0.00	✓		
10. สัญญาเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 1,777.202 ล้านบาท)	2	1 ก.ย. 62	BIBOR 6M - 0.132%	438.01	438.01	438.01	0.00	✓		
11. พันธบัตร ขสมก. 2553 ครั้งที่ 8	9	2 ก.ย. 62	3.50%	950.00	950.00	950.00	0.00	✓		
รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน				159,993.00	119,990.00	76,800.00	-43,190.00	76,800.00		
(5) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร				159,993.00	119,990.00	76,800.00	-43,190.00	76,800.00		
1) โครงการรับจำนำผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต 2555/56				125,800.00	91,800.00	56,800.00	-35,000.00	56,800.00		
1. สัญญาเงินกู้ Term Loan ธนาคารพาณิชย์ (สำหรับปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร พ.ศ. 2556 ครั้งที่ 20 ที่ครบกำหนด 26 ก.ย. 61 (สัญญา 59,000 ล้านบาท))				59,000.00	59,000.00	0.00	-59,000.00	✓		
2. พันธบัตรธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร พ.ศ. 2558 ครั้งที่ 3 (สัญญา 8,000 ล้านบาท)	4	16 มี.ค. 62	2.60%	8,000.00	8,000.00	8,000.00	0.00	✓		
3. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (สัญญา 14,000 ล้านบาท)	0.5	26 มี.ค. 62	BIBOR - 0.19% ถึง BIBOR - 0.21%	14,000.00	0.00	14,000.00	14,000.00	✓		
4. พันธบัตรธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 6 (สัญญา 24,800 ล้านบาท)	3	27 ก.ค. 62	1.66%	24,800.00	24,800.00	24,800.00	0.00	✓		
5. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (สัญญา 20,000 ล้านบาท)	1	26 ก.ย. 62	BIBOR - 0.161% ถึง BIBOR - 0.171%	20,000.00	0.00	10,000.00	10,000.00	✓		
2) โครงการรับจำนำผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต 2556/57				34,193.00	28,190.00	20,000.00	-8,190.00	20,000.00		
4. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (สัญญา 22,475.0246 ล้านบาท)	2	29 มี.ค. 62	BIBOR - 0.060%	7,193.00	2,656.00	0.00	-2,656.00	✓		
5. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (สัญญา 10,000 ล้านบาท)	2	6 มิ.ย. 62	BIBOR - 0.065%	7,000.00	5,534.00	0.00	-5,534.00	✓		
6. พันธบัตรธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 6 (สัญญา 20,000 ล้านบาท)	3	27 ก.ค. 62	1.66%	20,000.00	20,000.00	20,000.00	0.00	✓		
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) ^{1/2}				0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
-ไม่มี-										
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ)				223,332.54	178,529.54	136,839.54	-41,690.00	136,839.54	0.00	

หมายเหตุ : 1. เป็นรายการเงินกู้ที่อาศัยดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยที่ดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐวิสาหกิจจะอยู่ ภายใต้การควบคุมการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562
2. รัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามเหมาะสมของช่วงระยะเวลาและสถานะตลาด ทั้งนี้ อาจจะบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างกันวิธีการระบุไว้เพื่อให้ออกคล่องตัวกับตลาด

II. แผนการบริหารหนี้เดิม ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

2.2 แผนการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ)

รายการ	อายุ เงินกู้ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงิน ที่ครบกำหนด	วงเงินเดิม ที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)				0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-							
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) ²				1,138.10 (3,793.67 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน				1,138.10 (3,793.67 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
1) การรถไฟฟาส่งมวลชนแห่งประเทศไทย				1,138.10 (3,793.67 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
(1) โครงการรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ และช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (ระยะที่ 1) (TXXX-1A)	25.00	20 พ.ย. 75	0.01%	1,138.10 (3,793.67 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)
3. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) ²				0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-							
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ)				1,138.10 (3,793.67 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	882.72 (2,942.40 MJPY)	0.00 (0.00 MJPY)

หมายเหตุ :

1. เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐวิสาหกิจจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562
2. รัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสภาวะตลาด ทั้งนี้ อาจจะมีการบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากวิธีการที่ระบุไว้เพื่อให้อสอดคล้องกับสภาวะตลาด

III. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1¹

1. แผนการก่อหนี้ใหม่

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1			การเปลี่ยนแปลง
		ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	
1.1 เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด	30,000.00	30,000.00	0.00	30,000.00	0.00
1. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)²	**	**	**	**	**
2. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	30,000.00	30,000.00	0.00	30,000.00	0.00
(1) เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการ หรือเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการทั่วไป	30,000.00	30,000.00		30,000.00	0.00
1.2 เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line	48,850.00	50,050.00	0.00	50,050.00	1,200.00
1. การเคหะแห่งชาติ	1,940.00	1,940.00		1,940.00	0.00
(1) เงินกู้เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนซื้อคืนลูกหนี้โครงการบ้านเอื้ออาทร	1,940.00	1,940.00		1,940.00	0.00
2. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	10,000.00	10,000.00		10,000.00	0.00
3. การยาสูบแห่งประเทศไทย	3,000.00	3,000.00		3,000.00	0.00
4. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	23,300.00	23,300.00		23,300.00	0.00
5. บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	6,000.00	6,000.00		6,000.00	0.00
6. บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด	2,630.00	2,630.00		2,630.00	0.00
(1) โครงการสนับสนุนทางการเงินแก่ ธพส. ในโครงการศูนย์ราชการ ³	2,300.00	2,300.00		2,300.00	0.00
(2) เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง	330.00	330.00		330.00	0.00
7. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	980.00	980.00		980.00	0.00
8. บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	1,000.00	1,000.00		1,000.00	0.00
9. องค์การเภสัชกรรม	0.00	1,200.00		1,200.00	1,200.00
รวม	78,850.00	80,050.00	0.00	80,050.00	1,200.00

- หมายเหตุ:
- เป็นวงเงินกู้ที่กำหนดให้รายงานคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อทราบ โดยไม่ต้องอยู่ในกรอบการบริหารหนี้สาธารณะ
 - บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีแผนการจัดหาเงินทุนจากแหล่งภายนอก สำหรับระยะเวลา 5 ปี (2561 –2565) ภายในวงเงินรวมหรือเทียบเท่า 20,000 ล้านบาท (สำหรับเงินกู้ จำนวน 50,000 ล้านบาท และหุ้นกู้ จำนวน 150,000 ล้านบาท) ซึ่งที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2561 มีมติอนุมัติแล้ว เพื่อใช้ในการลงทุนและ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนทั่วไป และ/หรือ เพื่อทดแทนเงินกู้เดิมที่ครบกำหนดชำระ (Refinance) ซึ่งจะพิจารณาดำเนินการในเวลาโอกาสที่เหมาะสมกับสภาวะตลาด
 - ธพส. กู้เงินในรูปแบบ Credit Line เพื่อเป็นวงเงินสำรองในกรณีที่กรมธนารักษ์ไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระค่าเช่า ค่าบริการจัดหาเฟอร์นิเจอร์ และค่าบริการได้ทันตามกำหนด อย่างไรก็ดี ในปีงบประมาณ 2562 กรมธนารักษ์ได้ดำเนินการตั้งงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการเช่าพื้นที่ บริเวณศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา 5 ธันวาคม 2550 จำนวน 2,529.9648 ลบ. เรียบร้อยแล้ว

III. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1¹

2.1 การบริหารหนี้เดิม (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุเงินกู้ (ปี)	วันครบกำหนด	วงเงินที่ครบกำหนด	วงเงินเดิมที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)			6,300.00	5,800.00	6,300.00	500.00
1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)			6,300.00	5,800.00	6,300.00	500.00
1. Debenture 2009/1 Series 4	10	20 ม.ค. 62	3,600.00	3,600.00	3,600.00	0.00
2. Debenture 2014/1 Series 1	5	7 ก.พ. 62	1,200.00	1,200.00	1,200.00	0.00
3. Debenture 2012/1 Series 1	7	16 ก.พ. 62	1,000.00	1,000.00	1,000.00	0.00
4. Debenture 2018/2 Series 1	1	16 ส.ค. 62	500.00	0.00	500.00	500.00
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) ^{2/3}			31,570.00	24,870.00	23,970.00	-900.00
1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)			31,570.00	24,870.00	23,970.00	-900.00
1. Debenture 2014/2 Series 2	7	26 ธ.ค. 64	1,340.00	1,340.00	1,340.00	0.00
2. Debenture 2012/1 Series 2	10	11 ก.พ. 65	2,000.00	2,000.00	2,000.00	0.00
3. Debenture 2015/1 Series 3	7	30 เม.ย. 65	2,000.00	2,000.00	2,000.00	0.00
4. Debenture 2015/2 Series 3	7	30 ก.ย. 65	2,500.00	2,500.00	2,500.00	0.00
5. Debenture 2012/3 Series 3	10	11 ต.ค. 65	1,500.00	1,500.00	1,500.00	0.00
6. Debenture 2018/2 Series 4	5	16 ส.ค. 66	500.00	0.00	500.00	500.00
7. Debenture 2012/2 (PP)	12	23 มี.ค. 67	1,500.00	1,500.00	1,500.00	0.00
8. Debenture 2017/1 Series 3	7	23 มิ.ย. 67	1,000.00	1,000.00	0.00	-1,000.00
9. Debenture 2014/2 Series 3	10	26 ธ.ค. 67	1,430.00	1,430.00	1,430.00	0.00
10. Debenture 2018/1 Series 2	7	28 ก.พ. 68	1,000.00	1,000.00	0.00	-1,000.00
11. Debenture 2015/1 Series 4	10	30 เม.ย. 68	2,300.00	2,300.00	2,300.00	0.00
12. Debenture 2015/2 Series 4	10	30 ก.ย. 68	3,000.00	3,000.00	3,000.00	0.00
13. Debenture 2017/1 Series 4	10	23 มิ.ย. 70	3,000.00	1,500.00	0.00	-1,500.00
14. Debenture 2018/2 Series 5	10	16 ส.ค. 71	2,200.00	0.00	2,200.00	2,200.00
15. Debenture 2018/2 Series 6	12	16 ส.ค. 73	1,200.00	0.00	1,200.00	1,200.00
16. Debenture 2018/1 Series 3	15	28 ก.พ. 76	2,400.00	2,400.00	1,200.00	-1,200.00
17. Debenture 2018/1 Series 4	15	28 ก.พ. 76	1,400.00	1,400.00	0.00	-1,400.00
18. Debenture 2018/2 Series 7	15	16 ส.ค. 76	1,300.00	0.00	1,300.00	1,300.00
3. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) ^{2/3}			0.00	0.00	0.00	0.00
ไม่มี-						
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ			37,870.00	30,670.00	30,270.00	-400.00

หมายเหตุ:

1. เป็นวงเงินกู้ที่กำหนดให้รายงานคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อทราบ โดยไม่ต้องอยู่ในกรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ
2. เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐวิสาหกิจจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562
3. รัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสถานะตลาด ทั้งนี้ อาจจะบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากวิธีการที่ระบุไว้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะตลาด

III. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1¹

2.2 การบริหารหนี้เดิม (หนี้ต่างประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุ เงินกู้ (ปี)	วันครบ กำหนด	วงเงิน ที่ครบกำหนด	วงเงินเดิม ที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)			0.00	0.00	0.00	0.00
-ไม่มี-						
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน (Cross Currency Swap : CCS) หรือ การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS) ^{2/3}			58,317.35	54,683.95	54,274.30	-409.65
1. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)			58,317.35	54,683.95	54,274.30	-409.65
1. A330-300 # 17	12Y	23 ธ.ค. 64	487.31	335.64	335.64	0.00
2. A330-300 # 18	12Y	23 ธ.ค. 64	486.52	335.09	335.09	0.00
3. EXIM 2016/1	5 Y 1 M	31 ธ.ค. 64	973.21	784.21	784.21	0.00
4. A330-300 # 19	12Y	29 มี.ค. 65	570.53	407.62	407.62	0.00
5. A330-300 # 20	12Y	29 มี.ค. 65	573.69	409.87	409.87	0.00
6. A350-900 # 3 (B-Tranche)	5Y	21 เม.ย. 65	314.28	279.14	0.00	-279.14
7. A330-300 # 21	12Y	16 พ.ย. 66	1,265.89	1,164.90	1,164.90	0.00
8. A330-300 # 22	12Y	6 ธ.ค. 66	1,352.16	1,197.43	1,197.43	0.00
9. A330-300 # 23	12Y	23 ก.พ. 67	1,152.21	1,094.60	1,094.60	0.00
10. A330-300 # 24 Long Term Loan	12Y	18 ก.ย. 67	1,362.18	1,231.96	1,231.96	0.00
11. A380-800 # 1	12Y	26 ก.ย. 67	2,765.94	2,468.67	2,468.67	0.00
12. A330-300 # 25 Long Term Loan	12Y	19 ต.ค. 67	1,356.00	1,269.82	1,269.82	0.00
13. A380-800 # 2	12Y	28 พ.ย. 67	2,929.12	2,719.21	2,719.21	0.00
14. A380-800 # 3	12Y	20 ธ.ค. 67	3,538.10	3,171.55	3,171.55	0.00
15. A330-300 # 26 : A Loan	12Y	16 ม.ค. 68	1,207.54	1,129.24	1,129.24	0.00
16. A380-800 # 4	12Y	21 มี.ค. 68	3,854.75	3,467.54	3,467.54	0.00
17. A330-300 # 27 : A Loan	12Y	22 เม.ย. 68	1,286.84	1,206.60	1,206.60	0.00
18. B777-300ER # 14 : LT Loan	12Y	21 ม.ค. 69	2,313.74	2,178.63	2,178.63	0.00
19. A320-200 # 18	12Y	20 ม.ค. 70	841.06	799.69	799.69	0.00
20. A350-900 # 3 (A-Tranche)	12Y	21 เม.ย. 72	3,346.50	3,207.17	3,207.17	0.00
21. A350-900 # 4	12Y	14 มิ.ย. 72	3,951.46	3,647.50	3,647.50	0.00
22. A350-900 # 9	12Y	31 ม.ค. 73	3,910.00	3,781.01	3,781.01	0.00
23. A350-900 # 12	12Y	2 พ.ค. 73	3,910.00	3,828.54	3,698.03	-130.51
24. Long Trem MOF 2013	12Y	15 ก.ค. 73	14,568.32	14,568.32	14,568.32	0.00
รวมการบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ			58,317.35	54,683.95	54,274.30	-409.65

หมายเหตุ :

1. เป็นวงเงินกู้ที่กำหนดให้รายงานคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อทราบ โดยไม่ต้องอยู่ในกรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ
2. เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของรัฐวิสาหกิจจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2562
3. รัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสภาวะตลาด ทั้งนี้ อาจจะบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากวิธีการที่ระบุไว้เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด

IV. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1¹

1. แผนการก่อหนี้ใหม่ (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1	การเปลี่ยนแปลง
1. สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	913.25	913.25	0.00
1) การให้ความช่วยเหลือทางการเงินสำหรับโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 (R11) ช่วงครกข้าวตอก-सानะคาม-บ้านวัง-บ้านน้ำสังธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)	913.25	913.25	0.00
รวม	913.25	913.25	0.00

หมายเหตุ: 1. เป็นวงเงินที่ที่กำหนดให้รายงานคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อทราบ โดยไม่ต้องอยู่ในกรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ

IV. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ ปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1¹

1. แผนการบริหารหนี้เดิม (หนี้ในประเทศ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	อายุเงินกู้ (ปี)	วันครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ย	วงเงินที่ครบกำหนด	วงเงินเดิมที่จะบริหารหนี้	วงเงินปรับปรุงครั้งที่ 1 ที่จะบริหารหนี้	การเปลี่ยนแปลง
1. การปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over / Refinance)				2,840.67	0.00	1,500.00	1,500.00
1. สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)				2,840.67	0.00	1,500.00	1,500.00
1. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (วงเงิน 205 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 ช่วงห้วยทราย - บ้านสวด สปป.ลาว	10	23 มี.ค. 63	อัตราดอกเบี้ยลอยตัว อิงจากเงินฝากประจำ 6 เดือน + 1.65%	205.00	0.00	156.09	156.09
2. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (วงเงิน 250 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงถนนและระบบระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	10	23 มี.ค. 63	อัตราดอกเบี้ยลอยตัว อิงจากเงินฝากประจำ 6 เดือน + 1.65%	250.00	0.00	184.00	184.00
3. สัญญาเงินกู้ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (วงเงิน 200 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 (Price Adjustment) สปป.ลาว	10 ปี 5 เดือน	16 ส.ค. 63	อัตราดอกเบี้ย ออมทรัพย์พิเศษ + 0.50%	200.00	0.00	200.00	200.00
4. สัญญาเงินกู้ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (วงเงิน 100 ล้านบาท) โครงการพัฒนาระบบประปา สปป.ลาว	5 ปี 2 เดือน	9 พ.ย. 64	3.25%	100.00	0.00	100.00	100.00
5. สัญญาเงินกู้ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (วงเงิน 313.37 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	5 ปี 8 เดือน	25 เม.ย. 65	3.25%	313.37	0.00	313.07	313.07
6. สัญญาเงินกู้ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) (วงเงิน 1,581.60 ล้านบาท) โครงการก่อสร้างถนนจากเมืองหงสา - บ้านเชียงแมน (เมืองจอมเพชร แขวงหลวงพระบาง) สปป.ลาว	5	25 เม.ย. 65	2.90%	1,581.60	0.00	377.03	377.03
7. สัญญาเงินกู้ ธนาคารออมสิน (วงเงิน 190.70 ล้านบาท) โครงการปรับปรุงถนนในนครหลวงเวียงจันทน์เพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 สปป.ลาว	10	14 พ.ค. 65	อัตราดอกเบี้ยลอยตัว อิงจากเงินฝากประจำ 6 เดือน + 1.65%	190.70	0.00	169.81	169.81
2. การบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap : IRS)^{2/3}				0.00	0.00	0.00	0.00
ไม่มี-							0.00
รวม				2,840.67	0.00	1,500.00	1,500.00

หมายเหตุ:

1. เป็นวงเงินกู้ที่กำหนดให้รายงานคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเพื่อทราบ โดยไม่ต้องอยู่ในกรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ
2. เป็นรายการเงินกู้ที่อาจดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของหน่วยงานอื่นของรัฐจะอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการบริหารความเสี่ยงของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562
3. รัฐวิสาหกิจจะเลือกเงินกู้ตามรายการนี้เพื่อบริหารความเสี่ยงตามความเหมาะสมของช่วงเวลาและสถานะตลาด ทั้งนี้ อาจจะบริหารความเสี่ยงในแต่ละรายการให้แตกต่างจากวิธีการที่ระบุไว้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะตลาด

ตารางสรุปข้อพิจารณาตามมาตรา 49 ของพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

สำหรับหน่วยงานของรัฐที่มีการกู้เงินและบริหารหนี้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1

หน่วยงานของรัฐที่มีการกู้เงินและบริหารหนี้ ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1	กฎหมาย/ขอบวัตถุประสงค์/ อำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน	ความรอบคอบ/ ความคุ้มค่า	ความสามารถในการชำระหนี้ และการกระจายภาระการชำระหนี้
1. หน่วยงานของรัฐในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี			
1 บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	เป็นการกู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่อง ในการดำเนินงาน	ในปีงบประมาณ 2562 ไม่มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดชำระ
2. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงการคลัง			
1 การยาสูบแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การยาสูบแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2561	เป็นการกู้เพื่อบริหารสภาพคล่อง เนื่องจาก ภายหลัง พ.ร.บ. ภาษีสรรพสามิต พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้ ประกอบกับเผชิญกับการแข่งขัน ที่รุนแรงมากขึ้น จึงทำให้ ยสท. คาดว่า จะมีผลประกอบการขาดทุนในปีงบประมาณ 2561 - 2562 และขาดสภาพคล่อง ในการดำเนินงานในปี งบประมาณ 2562	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 1.05 เท่า)
2 ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2545	เป็นการกู้เงินเพื่อรองรับการดำเนินงานในการ ให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) รวมถึงให้การสนับสนุน ด้านการเงินแก่ SMEs รายย่อย ตามนโยบาย รัฐบาลอื่นๆ	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 5.73 เท่า)
3 ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. ธนาคารเพื่อการเกษตรและ สหกรณ์การเกษตร พ.ศ. 2509	เป็นการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ที่ครบ กำหนดชำระ	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 1.12 เท่า)
4 บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ ของบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด	เป็นการกู้เงินเพื่อลงทุนโครงการที่มี ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR 6.10 - 6.91%) และผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR 6.99 - 7.09%) คุ้มค่า และกู้เงินระยะสั้น เพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน	ในปีงบประมาณ 2562 ไม่มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดชำระและ มีกำไรจากการดำเนินงาน (EBITDA = 1,818.86 ล้านบาท)
5 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.ฎ. จัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนา เศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548	เป็นการกู้เงินเพื่อดำเนินงานในการให้ ความช่วยเหลือทางการเงินประเทศเพื่อนบ้าน และการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 92.14 เท่า)
3. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม			
1 การรถไฟฯ ส่งมอบขนส่งแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การรถไฟฯ ส่งมอบขนส่ง แห่งประเทศไทย พ.ศ. 2546	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า แต่ปัจจุบัน เป็นช่วงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทำให้มี ค่าใช้จ่ายสูง และมีข้อจำกัดในการจัดเก็บรายได้ (สัญญาสัมปทาน)	1) มีความสามารถในการชำระหนี้ต่ำกว่าเกณฑ์ (DSCR = 0.87 เท่า) แต่หนี้ทั้งหมดเป็นหนี้ที่รัฐบาลรับประกัน 2) กรณีการกู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานเป็นการกู้เงินโดยรัฐบาลรับประกันหนี้แทน
2 การรถไฟแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ สาธารณะที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า ปัจจุบันเป็นช่วงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ตามแผนการแก้ไขปัญหาของรัฐวิสาหกิจที่ ครบ เห็นชอบ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานมีรายได้ มากขึ้นได้	1) ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = -0.03) แต่เป็นการกู้เงินเพื่อการลงทุนและแก้ไขปัญหาสภาพคล่อง รัฐบาลจึงมีภาระต้องชดเชย ตาม ม. 43 วรรคสาม ของ พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทยฯ “แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟ แห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นรัฐจึง จ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด” 2) กรณีการกู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานเป็นการกู้เงินโดยรัฐบาลรับประกันหนี้แทน
3 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เป็นการกู้เพื่อดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางการเงินคุ้มค่า	1) มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 1.18 เท่า) 2) มีการบริหารความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนและ การปรับโครงสร้างหนี้ให้สอดคล้องกับรูปแบบการธุรกิจ

หน่วยงานของรัฐที่มีการกู้เงินและบริหารหนี้ ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ปรับปรุงครั้งที่ 1	กฎหมาย/ขอใบวัตถุประสงค์/ อำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน	ความรอบคอบ/ ความคุ้มค่า	ความสามารถในการชำระหนี้ และการกระจายภาระการชำระหนี้
4 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เป็นการกู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่อง ในการดำเนินงาน	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 7.49 เท่า)
5 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.ฎ. จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519	เป็นการกู้เพื่อดำเนินการสาธารณะที่มี ผลตอบแทนทางสังคมคุ้มค่าในอนาคตจะ มีการลงทุนในโครงการใหม่ๆ (เช่น การซื้อ รถโดยสารใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ) ตามแผน การแก้ไขปัญหาของรัฐวิสาหกิจที่ นคร. เห็นชอบ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานมีรายได้ มากขึ้นได้	ไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ แต่เป็นการกู้เงิน เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่อง เพื่อให้ ชสมท. สามารถ ให้บริการสาธารณะได้ตามนโยบายของรัฐบาล รัฐบาลจึงมีภาระต้องชดเชย ตาม ม. 11 วรรคสอง ของ พ.ร.ฎ.จัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ “แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง และองค์การ ขนส่งมวลชนกรุงเทพไม่สามารถหาเงินจากทางอื่นได้ รัฐบาลพึงจ่ายเงินให้แก่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เท่าจำนวนที่จำเป็น”
6 การท่าเรือแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า แต่ปัจจุบัน เป็นช่วงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทำให้มี ค่าใช้จ่ายสูง	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 4.46 เท่า)
4. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม			
1 บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	เป็นการกู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่อง ในการดำเนินงาน	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 5.22 เท่า)
5. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม			
1 องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.ฎ. จัดตั้ง องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ พ.ศ. 2499	เป็นการกู้เงินเพื่อการดำเนินงานที่มี ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 1.54 เท่า)
6. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์			
1 การเคหะแห่งชาติ	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การเคหะแห่งชาติ พ.ศ. 2537	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางสังคมคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ต่ำกว่าเกณฑ์ (DSCR = 0.22 เท่า) เนื่องจากมีหนี้ครบกำหนดชำระในปี งบประมาณ 2562 จำนวน 10,300 ลบ. (พันล้านบาท) แต่มีแผนการ ปรับโครงสร้างหนี้เพื่อกระจายภาระการชำระหนี้
2 สำนักงานธนานุเคราะห์	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับกระทรวง พัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ ว่าด้วยการบริหารงานสำนักงาน ธนานุเคราะห์ พ.ศ. 2545	เป็นการกู้เพื่อการดำเนินงาน ที่มีผลตอบแทนทางสังคมคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ต่ำ (DSCR = 0.96 เท่า) แต่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหาร สินทรัพย์หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ
7. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงพลังงาน			
1 การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2511	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 1.60 เท่า)
2 บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	
3 บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด	มีอำนาจกู้เงินตามข้อบังคับ ของบริษัท ผลิตไฟฟ้าและ น้ำเย็น จำกัด	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนที่มีผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 2.20 เท่า)
8. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงมหาดไทย			
1 การประปาส่วนภูมิภาค	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การประปาส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2522	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 2.99 เท่า)
2 การไฟฟ้านครหลวง	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การไฟฟ้านครหลวง พ.ศ. 2501	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 2.54 เท่า)
3 การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค พ.ศ. 2503	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนและดำเนินการ ที่มีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	มีความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR = 4.34 เท่า)
9. หน่วยงานของรัฐในสังกัดกระทรวงสาธารณสุข			
1 องค์การเภสัชกรรม	มีอำนาจกู้เงินตาม พ.ร.บ. องค์การเภสัชกรรม พ.ศ. 2509	เป็นการกู้เพื่อการลงทุนที่มีผลตอบแทน ทางเศรษฐกิจคุ้มค่า	ในปีงบประมาณ 2562 ไม่มีภาระหนี้ที่ครบกำหนดชำระ และมีกำไรจากการดำเนินงาน (EBITDA = 1,740 ล้านบาท)

**สรุปเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน ของรัฐวิสาหกิจ
ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ
ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561**

ตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 (ระเบียบคณะกรรมการฯ) ข้อ 12 กำหนดว่า ในการจัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะพิจารณาหลักเกณฑ์การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ได้ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ โดยต้องมีฐานะทางการเงินที่มั่นคง หรือมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ซึ่งต้องมีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการ (DSCR) นับแต่มีการก่อหนี้ในอัตราไม่ต่ำกว่าหนึ่ง

รัฐวิสาหกิจตามวรรคหนึ่งที่มีความจำเป็นต้องกู้เงินแต่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ให้รัฐวิสาหกิจนั้นเสนอเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนต่อคณะกรรมการเพื่อเสนอความเห็นประกอบการขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรี

ในการปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 มีรัฐวิสาหกิจจำนวน 4 แห่ง ที่มี DSCR ต่ำกว่า 1 ที่ต้องเสนอขออนุมัติต่อคณะรัฐมนตรี โดยรัฐวิสาหกิจทั้ง 4 แห่ง ได้มีหนังสือชี้แจงเหตุผลความจำเป็นที่ต้องกู้เงิน แนวทางในการแก้ไขปัญหา รวมทั้งแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน ครบถ้วนตามระเบียบคณะกรรมการฯ ข้อ 12 แล้ว ดังนี้

รัฐวิสาหกิจ	DSCR	เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน	แนวทางการแก้ไขปัญหา	แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน
1. การเคหะแห่งชาติ	0.22	✓	✓	✓
2. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	0.87	✓	✓	✓
3. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	-0.09	✓	✓	✓
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย	-0.03	✓	✓	✓

การเคหะแห่งชาติ

DSCR เท่ากับ 0.22
เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน
<p>1. การก่อหนี้ใหม่</p> <p>1) เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการจัดให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อยและปานกลางมีที่อยู่อาศัย</p> <p>2) เพื่อใช้สำหรับการซื้อคืนลูกหนี้โครงการบ้านเอื้ออาทร</p> <p>2. การบริหารหนี้เดิม ปรับโครงสร้างหนี้ที่ครบกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความสามารถในการหารายได้ กระแสเงินสดรับของหน่วยงาน เนื่องจากโครงสร้างทางการเงินของการลงทุนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ ทำให้ภาระหนี้สินรายปีก่อนข้างสูง ประกอบกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มีรายได้น้อย ทำให้อัตราการค้างชำระเข้าซื้อค่อนข้างสูง นอกจากนี้ กคช. ยังเป็นผู้ให้สินเชื่อกับผู้มีรายได้น้อยในการเช่าซื้อระยะยาวควบคู่กันไป ทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกันระหว่างเงินกู้ยืมเพื่อลงทุนกับกระแสเงินสดรับ</p>
แนวทางการแก้ไขปัญหา
<p>1. การบริหารสินทรัพย์และหนี้สินให้สมดุล</p> <p>2. นำสินทรัพย์หรือการพัฒนาที่มีศักยภาพ (Sunk Cost) มาพัฒนาเพื่อเพิ่มรายได้ และลดภาระหนี้</p> <p>3. เพิ่มสัดส่วนการขาย โดยเร่งดำเนินการก่อสร้างและการขายให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย</p> <p>4. ติดตามการชำระหนี้ของลูกหนี้ เพื่อลดการซื้อคืนลูกหนี้ที่จะเป็นผลให้มูลหนี้เพิ่มขึ้น</p>
แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน
<p>1. วางแผนการกู้เงินและการปรับโครงสร้างหนี้ให้มีการกระจายภาระหนี้ออกไปในระยะเวลาที่สอดคล้องกับกระแสเงินสดรับที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน</p> <p>2. การนำสภาพคล่องส่วนเกินมาชำระหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) เพื่อเป็นการลดภาระหนี้และดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>3. พิจารณาภาระหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยสูง มาดำเนินการชำระหนี้ก่อนครบกำหนด (Refinance) เพื่อเป็นการลดภาระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นได้</p>
ความเห็นคณะกรรมการ
<p>1. สาเหตุที่ กคช. มีความสามารถในการชำระหนี้ต่ำกว่าเกณฑ์ เนื่องจากมีภาระหนี้ที่ครบกำหนดในแต่ละปีที่จะต้องมีการปรับโครงสร้างหนี้ในวงเงินค่อนข้างสูง ดังนั้น กคช. จึงต้องให้ความสำคัญกับการวางแผนการกู้เงินและการปรับโครงสร้างหนี้ให้มีการกระจายภาระหนี้ออกไปในระยะเวลาที่สอดคล้องกับกระแสเงินสดรับที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน</p> <p>2. กคช. ควรให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงในการปรับโครงสร้างหนี้ที่ครบกำหนดในแต่ละปี โดยควรมีการกำหนดกรอบตัวชี้วัดในการบริหารความเสี่ยงด้านการปรับโครงสร้างหนี้ (Refinancing Risk) ด้วย</p> <p>3. สำหรับในปีงบประมาณ 2562 กคช. มีแผนการปรับโครงสร้างหนี้บางส่วน โดยเมื่อรวมกับสภาพคล่องส่วนเกินแล้ว พบว่า กคช. สามารถบริหารหนี้ที่ครบกำหนดชำระได้ครบถ้วน</p>

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ที่ พม 5105/0049 ลงวันที่ 11 มกราคม 2562

มิได้ดำเนินการเพื่อแสวงหาผลกำไรในเชิงธุรกิจ ประกอบกับโครงสร้างทางการเงินของโครงการลงทุนส่วนใหญ่ใช้จากแหล่งเงินกู้ ส่งผลให้ภาระหนี้ที่ครบกำหนดในแต่ละปีมีจำนวนค่อนข้างสูง ดังนั้นในการดำเนินการจัดหาเงินกู้ในแต่ละครั้งจะพิจารณาระยะเวลาการกู้เงินให้สอดคล้องกับกระแสเงินสดรับ เพื่อหลีกเลี่ยงการกระจุกตัวของภาระหนี้ที่ครบกำหนดในแต่ละปี

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นางฐิตาภรณ์ ลากเกียรติเสรี)
ผู้ช่วยผู้ว่าการ ปฏิบัติราชการแทน
ผู้ว่าการการเคหะแห่งชาติ

ฝ่ายบริหารการเงินและการลงทุน
กองบริหารการเงิน
โทรศัพท์ ๐ ๒๓๕๑ ๖๙๗๔
โทรสาร ๐ ๒๓๕๑ ๗๕๖๐

การเคหะแห่งชาติ

เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน แนวทางแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน

เนื่องจากสัดส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (DSCR) ต่ำกว่า 1

1. เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน

การก่อหนี้ใหม่: 1) เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลในการจัดให้ประชาชนผู้มีรายได้น้อย และปานกลางมีที่อยู่อาศัย

2) เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการซื้อคืนลูกหนี้โครงการบ้านเอื้ออาทร

การบริหารหนี้เดิม: ปรับโครงสร้างหนี้ที่ครบกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับความสามารถในการหารายได้ กระแสเงินสดรับของหน่วยงาน เนื่องจากโครงสร้างทางการเงิน

ของการลงทุนส่วนใหญ่เป็นเงินกู้ ทำให้ภาระหนี้สินรายปีค่อนข้างสูง ประกอบกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายเป็นผู้มีรายได้น้อย ทำให้อัตราราคาค้างชำระเช่าซื้อค่อนข้างสูง

นอกจากนี้ กคช. ยังเป็นผู้ให้สินเชื่อกับผู้มีรายได้น้อยในการเช่าซื้อระยะยาวควบคู่กันไป ทำให้เกิดความไม่สอดคล้องกันระหว่างเงินกู้ยืมเพื่อลงทุนกับกระแสเงินสดรับ

2. แนวทางการแก้ไขปัญหา

2.1 การบริหารสินทรัพย์และหนี้ให้สมดุล

- การทบทวนการขยายระยะเวลาเงินกู้ให้สอดคล้องกับกระแสเงินสด หรือรายรับในแต่ละปี

- การบริหารสภาพคล่องส่วนเกินในบางเวลา มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การชำระหนี้ก่อนครบกำหนดเพื่อเป็นการลดภาระหนี้ และดอกเบี้ยจ่าย

- การบริหารจัดการหนี้สินและต้นทุนของเงินกู้ให้ลดลง เช่น การ Refinance เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน การใช้เงินรายได้ เงินอุดหนุน หรือเงินรายรับโครงการ

สำรองจ่ายในการก่อสร้าง เพื่อทดแทนเงินกู้ และการชำระคืนเงินกู้โดยพิจารณาจากสัญญาที่มีต้นทุนทางการเงินสูงเป็นอันดับแรก

2.2 การบริหารสินทรัพย์รอกการพัฒนา (Sunk Cost)

นำสินทรัพย์รอกการพัฒนาที่มีศักยภาพของโครงการบ้านเอื้ออาทร ที่เกิดจากการชะลอโครงการมาพัฒนาเพื่อเพิ่มรายได้ และลดภาระหนี้ในส่วนของสินทรัพย์รอกพัฒนานั้นๆ โดยการจัดลำดับศักยภาพทรัพย์สินรอกการพัฒนา (Sunk Cost) ออกเป็น 3 ระดับ และกำหนดแนวทางการบริหารจัดการฯ ดังนี้

- **ศักยภาพสูง** กคช. จะดำเนินการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย/ร่วมลงทุนกับภาครัฐหรือเอกชน (PPP) / จัดประโยชน์ให้เอกชนเช่าที่ดิน และพร้อมสิ่งปลูกสร้างตามสภาพเพื่อลงทุนพัฒนา

- **ศักยภาพกลาง** กคช. จะดำเนินการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัย/ร่วมลงทุนกับภาครัฐหรือเอกชน (PPP) / ขายโครงการฯ

- **ศักยภาพต่ำ** รอกการพัฒนาในอนาคต / ขายโครงการฯ

2.3 การเพิ่มสัดส่วนการขาย

- เร่งดำเนินงานก่อสร้างและการขายให้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย เพื่อลดภาระหนี้โดยเร็ว

- ดำเนินการเป็นผู้ให้สินเชื่อกับผู้มีรายได้น้อยในการเช่าซื้อสำหรับลูกค้าที่ไม่ผ่านเงื่อนไขของธนาคาร ภายในระยะเวลา 5 ปีก่อนโอนเข้าธนาคาร

พิจารณา (Post Finance)

2.4 ติดตามการชำระหนี้

ติดตามการชำระหนี้ของลูกหนี้ เพื่อลดการซื้อคืนลูกหนี้ที่จะเป็นผลให้มูลหนี้เพิ่มขึ้น

3. แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน

3.1 วางแผนการกู้เงินและการปรับโครงสร้างหนี้ให้มีการกระจายภาระหนี้ออกไปในระยะเวลาที่สอดคล้องกับกระแสเงินสดรับที่คาดว่าจะได้รับการลงทุน

3.2 การนำสภาพคล่องส่วนเกินมาชำระหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) เพื่อเป็นการลดภาระหนี้และดอกเบี้ยจ่าย

3.3 พิจารณาภาระหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยสูง มาดำเนินการชำระหนี้ก่อนครบกำหนด (Refinance) เพื่อเป็นการลดภาระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นได้

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

DSCR เท่ากับ 0.87
เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน
<ol style="list-style-type: none">1. การก่อหนี้ใหม่ เพื่อกู้เงินจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าตามนโยบายของรัฐบาลและเป็นโครงการที่รัฐรับภาระการลงทุนทั้งหมด2. การบริหารหนี้เดิม เนื่องจาก รฟม. ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณจากสำนักงบประมาณเพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระไม่ครบถ้วน ดังนั้น จึงต้องดำเนินการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ต่อไป
แนวทางการแก้ไขปัญหา
<ol style="list-style-type: none">1. รฟม. มีแนวทางในการเพิ่มรายได้ให้มากขึ้นเพื่อลดภาระการอุดหนุนจากรัฐบาล โดยจัดให้มีกิจกรรมส่งเสริมการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและการเพิ่มรายได้ เช่น การสร้างและจัดให้มีอาคารจอดรถ (Park & Ride) การจำหน่ายบัตรแมงมุมซึ่งเป็นบัตรโดยสารแบบตัวร่วม และในอนาคต รฟม. จะนำเทคโนโลยีบัตร EMV (Euro/ MasterCard และ Visa) หรือระบบบัตรเครดิตดิจิทัลที่เป็นสากลใช้กันทั่วโลกมาใช้ร่วมในระบบตัวร่วม2. รฟม. ยังมีความจำเป็นที่รัฐต้องให้การอุดหนุนและรับภาระการชำระคืนเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการต่อไปอีก
แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน
<p>สบน. ได้บรรจุแผนการปรับโครงสร้างหนี้ของ รฟม. (หนี้กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง) ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ 2562 ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2562 โดยมีแผนงาน ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none">1. แผนการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลัง วงเงินในแผนจำนวน 24,893.00 ล้านบาท มีแผนการดำเนินการตามภาระหนี้ที่เกิดขึ้นจริง จำนวน 22,873.71 ล้านบาท โดยมีการดำเนินการ 3 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2561 จำนวน 18,000.00 ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,370.06 ล้านบาท และครั้งที่ 3 ในเดือนกรกฎาคม 2562 จำนวน 3,503.65 ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินอายุ 1 ปี และ 2 ปี ตามลำดับ2. การ Prepayment เงินกู้ JICA Loan 30 และ 32 จำนวน 61,288.42 ล้านบาท คาดว่าดำเนินการในเดือนเมษายน 25623. ประสานสำนักงบประมาณในการจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระหนี้เพียงพอ
ความเห็นคณะกรรมการฯ
<ol style="list-style-type: none">1. ภาระหนี้ของ รฟม. เกิดขึ้นจากการกู้เงินจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานซึ่งรัฐบาลรับภาระการลงทุนทั้งหมด ดังนั้น รฟม. จึงสามารถขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีจากรัฐบาล เพื่อชำระหนี้ทั้งในส่วนของดอกเบี้ยและเงินต้นได้2. สำหรับภาระหนี้ที่มีวงเงินที่ครบกำหนดจำนวนมากในแต่ละปี เห็นควรให้มีการกระจายภาระหนี้ให้สอดคล้องกับการจัดหารายได้ของหน่วยงานและความสามารถในการจัดสรรงบประมาณเพื่อการชำระหนี้ในแต่ละปี

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม 005/97 ลงวันที่ 11 มกราคม 2562



สำนักงานบริหารปัสสาธณ
เลขที่รับ 318
วันที่ 14 ส.ค. 2562
เวลา 15:22

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND
รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

ด่วนที่สุด

ที่ รพม 005/๙๗

ท มกราคม 2562

เรื่อง การปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

อ้างถึง หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0905/สนพ./ว3 ลงวันที่ 9 มกราคม 2562

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อมูลเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ กรณี DSCR ต่ำกว่าหนึ่ง

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) กระทรวงการคลัง ได้แจ้งให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รพม.) ปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 ข้อ 12 กำหนดว่า ในการจัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ให้ สบน. พิจารณาหลักเกณฑ์การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ได้ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ โดยต้องมีฐานะทางการเงินที่มั่นคง หรือมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ ซึ่งต้องมีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการ (DSCR) นับแต่มีการก่อหนี้ในอัตราไม่ต่ำกว่าหนึ่ง โดยรัฐวิสาหกิจที่มีความจำเป็นต้องกู้เงินแต่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ให้รัฐวิสาหกิจนั้นเสนอเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนต่อคณะกรรมการฯ เพื่อเสนอความเห็นประกอบการขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งตามที่ รพม. ได้ขอปรับปรุงแผนการกู้เงินในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 ครั้งที่ 1 โดยมี DSCR ต่ำกว่าหนึ่งนั้น ขอให้ รพม. จัดส่งข้อมูลเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนอย่างเป็นทางการแก่ สบน. เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ และเพื่อเสนอขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

รพม. ขอเรียนว่า เนื่องจาก รพม. มี DSCR ไม่ถึงหนึ่งตามหลักเกณฑ์ในระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2561 กำหนด อย่างไรก็ตาม รพม. ยังมีความจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งโครงการฯ ดังกล่าวคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงการทั้งหมด โดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณให้แก่ รพม. เป็นรายปีตามความเหมาะสมและจำเป็นเพื่อชำระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น รพม. จึงมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รพม. ได้ดำเนินการและมีแนวทางในการเพิ่มรายได้ให้มากขึ้นเพื่อลดภาระการอุดหนุนจากรัฐบาลอย่างเต็มความสามารถและมีแนวทางการแก้ไขปัญหาผลการดำเนินงานตลอดจนแผนการบริหารหนี้ โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ฝ่ายบัญชีและการเงิน กองเงินกู้
โทร. 0 2716 4000 ต่อ 2232, 2240
โทรสาร 0 2716 4055

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10320 โทรศัพท์ 0 2246 5733, 0 2246 5744 โทรสาร 0 2246 3687

175 Rama IX Road, Huai Khwang, Bangkok 10320, Thailand, Tel. 66 2246 5733, 66 2246 5744 Fax. 66 2246 3687 http://www.mrta.co.th

เหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ กรณีมี DSCR ต่ำกว่าหนึ่ง

หน่วย : ล้านบาท

	DSCR					
	2560	2561	2562	2563	2564	2565
(1) DSCR	0.92	0.58	0.87	1.29	1.16	1.12
(2) EBITDA (ล้านบาท)	8,610.97	9,794.26	9,076.10	8,203.50	7,366.55	6,567.03
(3) ภาระเงินต้นและดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระ	7,643.30	8,812.29	8,882.94	28,741.07	45,253.74	55,718.12
(4) ภาระหนี้ที่ครบกำหนดในปีนั้นๆ	17,677.11	31,812.29	20,540.93	28,741.07	45,253.74	55,718.12
(4.1) เงินต้น (ล้านบาท)	14,320.66	28,153.95	15,863.14	22,958.92	39,619.83	50,765.57
(4.2) ดอกเบี้ย (ล้านบาท)	3,356.45	3,658.34	4,677.79	5,782.15	5,633.91	4,952.56

หมายเหตุ : ภาระเงินต้นและดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระในปีงบประมาณ 2563-2565 ยังไม่สามารถประมาณการได้ จึงใช้ตัวเลขเท่ากับภาระหนี้ที่ครบกำหนดในปีนั้นๆ

● เหตุผลที่ DSCR ต่ำกว่า 1 เท่า

เนื่องจาก รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานซึ่งดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยโครงสร้างเงินลงทุนโครงการฯ ตามนโยบายภาครัฐมาจากทั้งภายในและภายนอกประเทศ (หนี้ต่างประเทศเป็นเงินกู้จาก JICA ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้) ปัจจุบัน รฟม. ได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม ตั้งแต่ปี 2547 และปี 2559 ตามลำดับเป็นต้นมา รายได้ของโครงการสำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นรูปแบบ PPP Net Cost โดยให้เอกชนรับสัมปทานโครงการเป็นผู้จัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่ภายในสถานี โดย รฟม. จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากสัญญาสัมปทานดังกล่าว ส่วนการพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่นอกตัวสถานีรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุง รฟม. เป็นผู้บริหารจัดการ สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม รฟม. เป็นผู้บริหารจัดการการเดินรถเองโดย รฟม. ได้ดำเนินการจ้างเอกชนเป็นผู้รับสัมปทานการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา สัญญาสัมปทาน 30 ปี โดยผู้รับสัมปทานมีหน้าที่จัดเก็บค่าโดยสารในสถานีของ รฟม. ในนามของ รฟม. และส่งมอบรายได้ที่จัดเก็บให้ รฟม. ตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ในส่วนการพัฒนาเชิงพาณิชย์บริเวณพื้นที่ทั้งหมด (ในตัวสถานีรถไฟฟ้า แนวสายทางรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุง) รฟม. เป็นผู้บริหารจัดการเอง ซึ่งจากการพิจารณารายได้ที่ รฟม. ได้รับทั้งรายได้จากสัญญาสัมปทานและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของ รฟม. จากทั้ง 2 โครงการฯ เมื่อเทียบกับเงินลงทุนแล้วเป็นจำนวนที่น้อยมาก ซึ่ง รฟม. มีข้อจำกัดที่ผูกมัดด้วยเงื่อนไขสัมปทานและข้อจำกัดการหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการตีความเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ รฟม. ได้มาโดยอาศัยอำนาจกฎหมายว่าด้วยการเวนคืนเพื่อดำเนินการโครงการฯ โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 ไปดำเนินธุรกิจด้านการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ไม่ได้เนื่องจากเป็นกิจการที่อยู่นอกเหนือวัตถุประสงค์แห่งการเวนคืน ทำให้ รฟม. มีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่ายที่ต้องชำระหนี้ ทำให้ในปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน รฟม. มี Debt Service Coverage Ratio ต่ำกว่าหนึ่ง อย่างไรก็ตามก็ดี คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระโครงการทั้งหมดโดยให้สำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณเป็นรายปีให้ รฟม. เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ดอกเบี้ยของเงินกู้และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินเพื่อก่อสร้างงานโยธา แต่ทั้งนี้ สำนักงบประมาณได้จัดสรรงบประมาณเพื่อชำระดอกเบี้ยให้อย่างเพียงพอสำหรับต้นเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ รฟม. ได้รับการจัดสรรเพียงบางส่วนทำให้ต้องมีการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ที่ครบกำหนดชำระต่อไป

- **แนวทางแก้ไข**

รฟม. ยังคงมีความจำเป็นที่รัฐต้องให้การอุดหนุนและรับภาระการชำระคืนเงินกู้ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการฯ ต่อไปอีกด้วยเหตุผลจากข้อจำกัดในด้านการหารายได้เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่าย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รฟม. ได้ดำเนินการและมีแนวทางในการเพิ่มรายได้ให้มากขึ้นเพื่อลดภาระการอุดหนุนจากรัฐบาลอย่างเต็มความสามารถ นอกเหนือจากรายได้ที่ได้รับจากสัญญาสัมปทานสำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดย รฟม. มีกิจกรรมการส่งเสริมการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและการเพิ่มรายได้ ดังนี้

1) การสร้างและจัดให้มีอาคารจอดรถ (Park & Ride) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในการนำรถยนต์มาจอดแล้วเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดหมายปลายทาง

2) การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในการเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้า (Feeder Systems) โดย รฟม. ได้ร่วมมือกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) โดยอนุญาตให้ ขสมก. ใช้พื้นที่บริเวณอาคารและลานจอดรถเป็นท่าปล่อยรถประจำทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้ รฟม. ได้อนุญาตให้หน่วยงานภาคเอกชนใช้พื้นที่บริเวณลานจอดรถของ รฟม. เป็นที่จอดรถผู้รับ-ส่ง ผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางเป็นหมู่คณะเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้ากับอาคารสำนักงานและอาคารที่พักอาศัยต่างๆ

3) การเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ทางเดินคนโดยสาร หรือทางเข้าออก สถานีรถไฟฟ้ากับอสังหาริมทรัพย์ของผู้อื่น เช่น หน่วยงานราชการและเอกชน ห้างสรรพสินค้า โรงเรียน มหาวิทยาลัย เป็นต้น

4) การดำเนินการด้านบัตรและค่าโดยสารรถไฟฟ้า

รฟม. และผู้รับสัมปทาน ได้มีการจำหน่ายบัตรโดยสารในแต่ละประเภทเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อการใช้บริการรถไฟฟ้า รวมทั้งมีการยกเว้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าให้แก่เด็กที่มีความสูงไม่เกิน 90 เซนติเมตร คนพิการ (ต้องแสดงบัตรประจำตัวคนพิการ) การลดหย่อนค่าโดยสารลงครึ่งหนึ่งสำหรับบุคคลที่มีอายุเกิน 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไปและเด็กที่มีความสูงไม่เกิน 120 เซนติเมตร นอกจากนี้ รฟม. ได้มีการพัฒนาบัตรโดยสารแบบแบบตัวร่วมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางได้อย่างสะดวกสบาย โดยมีการจำหน่ายบัตรแมงมุมซึ่งเป็นบัตรโดยสารที่ผู้โดยสารสามารถใช้บริการขนส่งสาธารณะอื่นได้ด้วยบัตรเพียงใบเดียว สำหรับในอนาคต รฟม. จะนำเทคโนโลยีบัตร EMV (Euro/ MasterCard และ Visa) หรือระบบบัตรเครดิตดิจิทัล ที่เป็นสากลใช้กันทั่วโลกมาใช้ร่วมในระบบตัวร่วม ในระบบรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ,รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถเมล์ และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ในอนาคตจะมีการเชื่อมต่อกับระบบเรือโดยสาร

- **แนวทางการบริหารหนี้**

จากที่กล่าวแล้วข้างต้นโครงการรถไฟฟ้าที่ รฟม. รับผิดชอบเป็นโครงการตามนโยบายของรัฐบาลซึ่ง คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเห็นชอบให้รัฐบาลเป็นผู้รับภาระโครงการทั้งหมดโดยให้สำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณเป็นรายปี ให้ รฟม. ตามความเหมาะสมเพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ ดอกเบี้ยของเงินกู้และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินเพื่อก่อสร้างงานโยธา ดังนั้น รฟม. จึงมีความสามารถในการชำระหนี้เงินกู้สำหรับการดำเนินการโครงการฯ อย่างไรก็ดี รฟม. ได้คำนึงถึงงบประมาณที่ รฟม. ได้รับมาจากสำนักงบประมาณและได้มีการบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยหากมีงบประมาณคงเหลือ รฟม. จะขอดำเนินการชำระหนี้ก่อนกำหนดเพื่อเป็นการประหยัดต้นทุนจากการกู้เงินสำหรับโครงการดังกล่าว นอกจากนี้ ควรประสานสำนักงบประมาณในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระหนี้ให้ได้อย่างเพียงพอต่อไป

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

DSCR เท่ากับ -0.09
เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน
1. การก่อหนี้ใหม่ 1) เงินกู้เพื่อลงทุน เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อลงทุนซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ 489 คัน เพื่อทดแทนรถโดยสารเดิมที่มีสภาพรถส่วนใหญ่ชำรุด ทрудโทรม และมีค่าซ่อมบำรุงรักษาในอัตราสูง เนื่องจากรถมีอายุการใช้งานมากกว่า 20 ปี และมีจำนวนรถไม่เพียงพอต่อการให้บริการ 2) เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง เนื่องจากมีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย การเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงทำให้ขาดทุน และมีโครงสร้างองค์กรขนาดใหญ่ทำให้ต้นทุนด้านบุคลากรค่อนข้างสูง ส่งผลให้มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง 2. การบริหารหนี้เดิม ปรับปรุงโครงสร้างหนี้เดิมที่ครบกำหนด เนื่องจากมีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. ปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย 1) การจัดซื้อรถโดยสารใหม่ ปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) 2) พัฒนาระบบเทคโนโลยี การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket) การใช้งานในระบบติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) การติดตั้งระบบสัญญาณ WIFI เพิ่มช่องทางการชำระค่าโดยสาร มีช่องทางการชำระเงินโดยใช้ QR Code โครงการพัฒนาระบบบริหารงานหลักองค์กรเป็นการเพิ่มศักยภาพระบบไอซีที 2. ลดรายจ่ายเพิ่มรายได้ 1) ลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดกระชับลง การเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement) ปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานให้มีความเหมาะสม (ปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานสำนักงาน) พัฒนาพนักงานที่มีอยู่ให้มีความรู้เฉพาะด้านที่มีการขาดอัตรากำลัง 2) ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยการจัดการใหม่จะได้มีต้นทุนค่าซ่อมที่ต่ำกว่า และรายจ่ายค่าเชื้อเพลิงจะลดลง 3) เพิ่มรายได้ค่าโดยสารตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง 4) ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ เพื่อเชื่อมต่อและรองรับกับระบบขนส่งสาธารณะ 5) การจัดเก็บค่าตอบแทนค้างชำระของรถเอกชนร่วมบริการ 6) พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ โดย ขสมก. วางแผนพัฒนาพื้นที่อู่จอดรถโดยสารในเชิงธุรกิจ 2 แห่ง ได้แก่ พื้นที่อู่บางเขน และพื้นที่อู่มีนบุรี 3. การบริหารหนี้สิน ขสมก. ประสบผลการขาดทุนมาโดยตลอดและผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการค้างชำระค่าตอบแทนเป็นจำนวนมาก ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงินต้องกู้เงินมาบริหารจัดการ ส่งผลให้มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องขอให้รัฐรับภาระหนี้ทั้งหมด โดย ณ เดือนพฤศจิกายน 2561 มีหนี้สินสะสม จำนวน 114,340.45 ล้านบาท
แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน
1. ขสมก. อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีให้รับภาระหนี้ในส่วนดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง โดยเริ่มขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี 2563 2. ขสมก. เสนอให้รัฐบาลรับภาระหนี้ค้างค้างของ ขสมก. (Fiscalize) โดย ขสมก. จะดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กร เมื่อ EBITDA ไม่ติดลบ รัฐบาลจึงจะรับภาระหนี้ค้างค้างดังกล่าว
ความเห็นคณะกรรมการฯ
1. ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณะ (Public Service) ซึ่งมีการควบคุมอัตราค่าบริการตามนโยบายของรัฐบาล ทำให้มีรายได้ไม่สอดคล้องกับต้นทุนการให้บริการ ดังนั้น ขสมก. จึงมีความจำเป็นต้องกู้ยืมเงินเพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน ทั้งนี้ เพื่อให้สามารถให้บริการกับประชาชนได้ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย นอกจากนี้ ยังมีความจำเป็นต้องลงทุนเพื่อดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรที่ได้รับมอบหมาย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่คณะรัฐมนตรีจะต้องอนุมัติให้ ขสมก. กู้เงินและบริหารหนี้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี 2562 2. ขสมก. ควรเร่งรัดนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้รัฐบาลรับภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี 2563 รวมถึงเร่งรัดการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรให้ชัดเจนและสำเร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็ว และควรใช้ EBITDA เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินการด้วย

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ขสมก. 68/2562 ลงวันที่ 14 มกราคม 2562

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Bangkok Mass Transit Authority

สำนักงานใหญ่ เลขที่ ๑๓๑ ถนนวิวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. ๑๐๓๒๐
โทร. ๐-๒๒๕๖-๐๓๓๙, ๐-๒๒๕๖-๐๗๔๑-๔, ๐-๒๒๕๖-๐๗๕๐-๒ โทรสาร ๐-๒๒๕๗-๒๑๘๙

 มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง การปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์
การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ.๒๕๖๑

เรียน ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน

อ้างถึง หนังสือด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๕/สนผ./ว๓ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ข้อมูลเหตุผลความจำเป็นแนวทางการแก้ปัญหาและแผนการบริหารหนี้

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการนโยบายและแผน สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ แจ้งให้
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เข้าร่วมประชุมหารือการปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและ
กำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ.๒๕๖๑ เนื่องจาก ขสมก.
ขอปรับปรุงแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ครั้งที่ ๑ ซึ่งมี DSCR ในอัตราต่ำกว่า หนึ่ง
โดยให้ ขสมก.จัดส่งข้อมูลเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนอย่างเป็น
ทางการ เพื่อประกอบการพิจารณา ความละเอียดทราบแล้ว นั้น

ขสมก. ได้จัดส่งข้อมูล เหตุผล ความจำเป็น แนวทางการแก้ปัญหา และแผนการบริหารหนี้
เสร็จเรียบร้อยแล้ว ตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายประยูร ช่วยแก้ว)

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อมูลเหตุผลความจำเป็นแนวทางการแก้ปัญหาและแผนการบริหารหนี้

เหตุผลที่ DSCR ต่ำกว่า 1

๑. ขสมก.มีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูง การเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงทำให้ประสบผลการขาดทุนมาโดยตลอดและผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการค้ำชำระค่าตอบแทนเป็นจำนวนมาก จึงขาดสภาพคล่องทางการเงินจำเป็นต้องกู้เงินมาบริหารจัดการ ส่งผลให้มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

๒. สภาพรถโดยสารส่วนใหญ่ชำรุด ทรุดโทรม และค่าซ่อมบำรุงรักษาอยู่ในอัตราสูง สาเหตุจากรถโดยสารมีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๐ ปี และจำนวนรถมีไม่เพียงพอต่อการให้บริการ

๓. โครงสร้างองค์กรขนาดใหญ่ มีพนักงานทั้งหมด ณ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๖๑ จำนวน ๑๓,๕๙๙ คน แยกเป็นพนักงานขับรถ จำนวน ๕,๕๐๙ คน พนักงานเก็บค่าโดยสารจำนวน ๕,๕๓๒ คน พนักงานสำนักงานจำนวน ๒,๕๓๐ คน และพนักงานสำนักงานที่สัญญาว่าจ้าง (Outsource) จำนวน ๒๘ คน คิดเป็นสัดส่วนต่อรถ ๑ คัน ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายของพนักงาน ๕.๑๔ คน ซึ่งสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศหรือธุรกิจเดินรถอื่น ๆ

๔. ต้นทุนการดำเนินงานสูง ปัจจุบัน ขสมก.มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูง และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าเชื้อเพลิง ค่าเช่าซ่อม และดอกเบี้ยจ่าย

๕. ขาดบุคลากรที่มีความรู้ใหม่ ๆ โดยเฉพาะบุคคลในสายงานสารสนเทศ

แนวทางการแก้ไข

เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหา ขสมก.จึงจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดทำไว้ ๒ ประการ (เอกสารแนบ)

๑. เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

๒. เพื่อให้ ขสมก.สามารถเลี้ยงตัวเองได้ ลดภาระกับภาครัฐ

แนวทางการแก้ไขปัญหา

เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหา ขสมก. จึงจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดทำไว้ ๒ ประการ

๑. เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

๑.๑ การจัดซื้อรถโดยสาร NGV ๔๘๙ คัน วงเงิน ๑,๘๙๑.๔๙๒ ล้านบาท ขณะนี้ ขสมก. ตรวจรับรถโดยสารเรียบร้อยแล้วจำนวน ๓๐๐ คัน กำหนดครบรถงวดสุดท้ายภายในเดือน มีนาคม ๒๕๖๒

๑.๒ ปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) (Refurbished) จำนวน ๓๒๓ คัน วงเงิน ๑๓๘.๕๖๗ ล้านบาท เริ่มดำเนินโครงการในไตรมาส ๒ ปี ๒๕๖๒

๑.๓ ทบทวนมติ ครม. วันที่ ๙ เมษายน ๒๕๕๖ ที่เห็นชอบให้ ขสมก. ดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๓,๑๘๓ คัน

๑.๓.๑ ซื้อรถโดยสาร ไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จำนวน ๓๕ คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า วงเงิน ๗๓๕.๓๐๐ ล้านบาท เริ่มดำเนินโครงการ ปี ๒๕๖๓ จำนวน ๑๐ คัน และปี ๒๕๖๔ จำนวน ๒๕ คัน

๑.๓.๒ ซื้อรถโดยสาร Hybrid จำนวน ๑,๔๕๓ คัน วงเงินดำเนินโครงการ จำนวน ๑๑.๖๒๔ ล้านบาท เริ่มดำเนินโครงการปี ๒๕๖๔ จำนวน ๗๐๐ คัน ปี ๒๕๖๕ จำนวน ๗๕๓ คัน

๑.๓.๓ เช่ารถโดยสารใหม่ จำนวน ๗๐๐ คัน เป็นรถโดยสารไฮบริด จำนวน ๔๐๐ คัน วงเงิน ๔,๘๐๐.๑๔๐ ล้านบาท ระยะเวลา ๗ ปี และรถโดยสาร ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน ๓๐๐ คัน วงเงิน ๒,๒๘๙.๒๔๔ ล้านบาท ระยะเวลา ๗ ปี เริ่มดำเนินโครงการในปี ๒๕๖๓

๑.๔ นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้

๑.๔.๑ การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket) เพื่อรองรับผู้ถือบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เป็นการอำนวยความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการรถโดยสาร สามารถเชื่อมโยงกับระบบตั๋วร่วมสำหรับเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ในอนาคต วงเงินดำเนินโครงการ ๑,๙๔๓.๖๒๕ ล้านบาท เริ่มดำเนินโครงการในปี ๒๕๖๑ ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจรับ

๑.๔.๒ การใช้งานในระบบติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) วงเงินดำเนินโครงการ ๓๓๘.๓๘๐ ล้านบาท เริ่มดำเนินโครงการในปี ๒๕๖๑ ขณะนี้ดำเนินการตรวจรับเรียบร้อยแล้ว

๑.๔.๓ การติดตั้งระบบสัญญาณ WIFI ขสมก. เปิดให้บริการระบบเครือข่ายสื่อสารสาธารณะกับผู้โดยสาร เพื่อเชื่อมต่อกับอุปกรณ์โทรศัพท์มือถือส่วนบุคคลในขณะเดินทางบนรถโดยสารประจำทางแต่ยังไม่ครอบคลุมกับจำนวนรถที่ให้บริการ ในอนาคต ขสมก. จะทำการปรับปรุงระบบสัญญาณ WIFI ให้ครอบคลุมเพื่อสนับสนุนให้ประชาชนเลือกใช้รถโดยสารประจำทางของ ขสมก.

๑.๔.๔ เพิ่มช่องทางการชำระค่าโดยสาร มีช่องทางการชำระเงินโดยใช้ QR Code

๑.๔.๕ โครงการพัฒนาระบบบริหารงานหลักองค์การ เป็นการเพิ่มศักยภาพระบบไอซีที ในปัจจุบันให้ครอบคลุมความต้องการและรองรับการให้บริการ กำหนดเริ่มโครงการไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๓

๒. เพื่อให้ ขสมก.สามารถเลี้ยงตัวเองได้ ลดภาระกับภาครัฐ

๒.๑ ลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน

๒.๑.๑ ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดกระชับลง เพื่อให้ ขสมก.มีความสามารถในการแข่งขันเชิงธุรกิจมีความคล่องตัวในการบริหาร จึงมีการปรับโครงสร้างการบริหารให้มีขนาดเล็กลง มุ่งขยายขอบข่ายงานด้านการบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงการจัดให้มีการจ้างงานบริการโดยบุคคลภายนอก (Outsource) เพื่อลดต้นทุนการประกอบกิจการ เริ่มดำเนินโครงการในไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๓

๒.๑.๒ การเกษียณอายุก่อนกำหนด (EarLy Retirement) เพื่อให้บุคลากรของ ขสมก. มีอัตราที่เหมาะสมและสอดคล้องกับอัตรากำลังในการปฏิบัติงานตามโครงสร้างใหม่ กำหนดดำเนินโครงการปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ วงเงินดำเนินโครงการ ๖,๐๐๔.๐๐๐ ล้านบาท

๒.๑.๓ ปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการจัดเก็บค่าโดยสารด้วยบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) ตามกรอบโครงสร้างใหม่ จึงมีนโยบายปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานเก็บค่าโดยสารเป็นพนักงานสำนักงาน เริ่มดำเนินโครงการปี ๒๕๖๑

๒.๑.๔ พัฒนาพนักงานที่มีอยู่ให้มีความรู้เฉพาะด้านที่มีการขาดอัตรากำลัง เริ่มดำเนินโครงการปี ๒๕๖๑

๒.๒ ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง

ปัจจุบันอัตราค่าเช่าซ่อมของรถแต่ละประเภทมีอัตราที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าซ่อมแซมรถโดยสารใหม่ (NGV) หาก ขสมก.จัดหารถใหม่ได้จะมีต้นทุนค่าเช่าซ่อมที่ต่ำกว่า และรายจ่ายค่าเชื้อเพลิงจะลดลง

๒.๓ เพิ่มรายได้

๒.๓.๑ เพิ่มรายได้ค่าโดยสารตามมติคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ครั้งที่ ๑๐/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๔ ธันวาคม ๒๕๖๑ โดยให้องค์การจัดเก็บค่าโดยสารในรถประเภทต่าง ๆ ดังนี้

๑. รถโดยสารเก่า

๑.๑ รถโดยสารธรรมดา (ครีมแดง)

- ระยะเวลาที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ - ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

จัดเก็บในอัตรา ๘ บาท/คน/เที่ยว

- ระยะเวลาที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไป จัดเก็บในอัตรา

๑๐ บาท/คน/เที่ยว

๑.๒ รถโดยสารปรับอากาศเก่า (ครีม-น้ำเงิน)

- ระยะเวลาที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ - ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

จัดเก็บในอัตรา ๑๒ - ๒๐ บาท/คน/เที่ยว

- ระยะเวลาที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไป จัดเก็บในอัตรา

๑๓ - ๒๑ บาท/คน/เที่ยว

๑.๓ รถโดยสารปรับอากาศเก่า (ยูโรทู) สีส้ม

- ระยะเวลาที่ ๑ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ - ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

จัดเก็บในอัตรา ๑๓ -๒๕ บาท/คน/เที่ยว

- ระยะเวลาที่ ๒ ตั้งแต่วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๓ เป็นต้นไป จัดเก็บในอัตรา

๑๔ - ๒๖ บาท/คน/เที่ยว

๒. รถโดยสารปรับอากาศใหม่จัดเก็บค่าโดยสาร (ไม่รวมค่าบริการสำหรับการเดินรถกลางคืน, ค่าบริการสำหรับการเดินรถบนทางด่วน)

- ระยะทาง ๔ กิโลเมตรแรกแต่ไม่เกิน ๑๖ กิโลเมตร จัดเก็บในอัตรา ๒๐ บาท/คน/เที่ยว

- ระยะทางเกิน ๔ กิโลเมตรขึ้นไป จัดเก็บในอัตรา ๒๕ บาท/คน/เที่ยว

๒.๓.๒ ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ เส้นทางเพื่อเชื่อมต่อและรองรับกับระบบขนส่งสาธารณะ และกำหนดเส้นทางใหม่ให้สอดคล้องและรองรับผู้ใช้บริการเริ่มดำเนินโครงการไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๑

๒.๓.๓ การจัดเก็บค่าตอบแทนค่าจ้างของรถเอกชนร่วมบริการ เริ่มดำเนินโครงการปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

๒.๓.๔ พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ ขสมก.วางแผนพัฒนาพื้นที่อยู่จอดรถโดยสารในเชิงธุรกิจ ๒ แห่ง ได้แก่พื้นที่อยู่บางเขนและพื้นที่อยู่มีนบุรี เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงธุรกิจอันจะก่อให้เกิดรายได้แก่ ขสมก. กำหนดดำเนินโครงการไตรมาส ๓ ปี ๒๕๖๓

๒.๔ การบริหารหนี้สิน

ขสมก.มีรายได้ไม่เพียงพอจ่าย เนื่องจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูง การเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงทำให้ประสบผลการขาดทุนมาโดยตลอดและผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ค่าจ้างค่าตอบแทนเป็นจำนวนมาก จึงขาดสภาพคล่องทางการเงินจำเป็นต้องกู้เงินมาบริหารจัดการ ส่งผลให้มีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงขอให้รัฐรับภาระหนี้ทั้งหมด โดยมีหนี้สินสะสม ณ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ จำนวน ๑๑๔,๓๔๐.๔๕๐ ล้านบาท

แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน

เพื่อให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงมีแนวทางการบริหารหนี้ดังนี้

๑. เสนอคณะรัฐมนตรีให้รับภาระหนี้ในส่วนของดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง โดยขอรับการจัดสรรงบประมาณในปี ๒๕๖๓ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๑ เรื่องแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ขณะนี้เรื่องอยู่ระหว่างหน่วยงานต้นสังกัดสอบถามความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คาดว่าจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบภายในวันที่ ๒๒ มกราคม ๒๕๖๒

๒. การรับภาระหนี้คงค้างของ ขสมก. (Fiscalize) ให้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการโดยรัฐบาล จะรับภาระหนี้คงค้างเมื่อ EBITDA ไม่ติดลบ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

DSCR เท่ากับ -0.03
เหตุผลความจำเป็นในการกู้เงิน
1. การก่อหนี้ใหม่ 1) เงินกู้เพื่อลงทุน เพื่อกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อนำมาลงทุนในโครงการระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล โครงการรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน และเงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน (ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟฟ้า) 2) เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง เนื่องจากประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง มีรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย รวมถึงมีภาระรายจ่ายบำเหน็จบำนาญของอดีตพนักงาน
2. การบริหารหนี้เดิม 1) ปรับโครงสร้างหนี้เดิมที่ครบกำหนด เนื่องจากมีภาระหนี้สินและดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย หนี้ที่กู้ต่อจากกระทรวงการคลังหนี้ที่รัฐรับภาระ และหนี้เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง 2) ภาระหนี้ที่รัฐบาลรับภาระ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 เป็นต้นมา รัฐบาลจัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนต้นเงินกู้ไม่ครบถ้วน ทำให้ รฟท. ต้องเสนอ ขอปรับโครงสร้างหนี้ที่รัฐบาลรับภาระ บรรจุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจัดหาเงินกู้ใหม่เพื่อชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาเดิม
แนวทางการแก้ไขปัญหา
1. รายได้จากการโดยสาร ปรับรูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับตลาดการเดินทางและท่องเที่ยว ได้แก่ ธุรกิจเช่าเหมาตู้รถโดยสารให้กับกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยว 2. รายได้จากการขนส่งสินค้า รฟท. มีแผนงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟพร้อมจัดหาเครื่องมือที่ท่าเรือแหลมฉบัง (โครงการ Single Rail Transfer Operator : SRTO) ของ กทท. ที่อยู่ระหว่างดำเนินการ โดยหากดำเนินการได้แล้ว รฟท. จะมีรายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มสูงขึ้น 3. รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน คาดว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงการบริหารสัญญาเช่า ได้แก่ การต่ออายุสัญญาเช่าที่ค้ำจ้ำงชำระ และการปรับอัตราค่าเช่าให้เป็นปัจจุบัน 4. นำเสนอรัฐบาลให้รับภาระหนี้ในส่วนของโครงการลงทุนต่างๆ ที่เกิดจากนโยบายของรัฐบาลทั้งโครงการ
แผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจน
1. การจัดตั้งบริษัทลูกด้านบริหารทรัพย์สินที่มีความคล่องตัวเหมือนเอกชนและจะดำเนินการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเข้ามาดูแล ซึ่งคาดว่าจะทำให้ รฟท. มีรายได้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ในช่วงระหว่างปี 2564 – 2565 2. รายได้จากการขนส่ง ได้แก่ รายได้จากการโดยสาร ซึ่งคาดว่าจะสัดส่วนด้านรายได้จะมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น จากปัจจัยตามนโยบายสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของรัฐบาล 3. หากโครงการ SRTO ของ กทท. แล้วเสร็จสามารถเปิดใช้งานได้เต็มรูปแบบ จะทำให้ รฟท. มีความสามารถในการบรรทุกขนส่งสินค้าและรายได้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับหากโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของรัฐบาลแล้วเสร็จ คาดว่าผู้ประกอบการจะให้ความสนใจหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางสามารถประหยัดต้นทุนด้านการขนส่ง และเป็นการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ต่อไป ในอนาคต 4. จ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางการลดภาระบำนาญในอนาคต ซึ่งหากดำเนินการได้สำเร็จจะสามารถลดภาระค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญลงได้ 5. รฟท. ได้เสนอขอรับจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2563 ในส่วนของเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุนค้ำจ้ำงรับ จำนวน 164,631.54 ล้านบาท ที่รัฐบาลยังไม่ได้จัดสรรเงินงบประมาณ ซึ่งหาก รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจำนวนนี้ จะสามารถนำมาจ่ายชำระคืนเงินกู้ ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย
ความเห็นคณะกรรมการ
1. รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณะ (Public Service) รวมถึงต้องดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน จึงต้องกู้เงินเพื่อลงทุนและเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สามารถบริการประชาชนได้ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ดังนั้น จึงจำเป็นที่คณะรัฐมนตรีต้องอนุมัติให้ รฟท. กู้เงินและบริหารหนี้ตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2562 2. สำหรับเงินกู้ที่ รฟท. กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐบาลรับภาระการลงทุน เห็นควรให้ รฟท. เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณ ในส่วนของดอกเบี้ยจ่ายให้เพียงพอกับภาระดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจริง สำหรับเงินต้นขอให้ รฟท. ขอรับจัดสรรงบประมาณ เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ให้สอดคล้องกับระยะเวลาการลงทุนของโครงการ 3. สำหรับเงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่อง เห็นควรให้ รฟท. เสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาชดเชยผลขาดทุนที่เกิดขึ้นตาม พ.ร.บ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 4. รฟท. ควรเร่งรัดดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรให้สำเร็จเป็นรูปธรรมโดยเร็ว โดยในแผนดังกล่าวควรใช้ EBITDA ของ รฟท. เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จในการดำเนินงานด้วย

รายละเอียดปรากฏตามหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รพ 1/111/2562 ลงวันที่ 16 มกราคม 2562

ด่วนที่สุด

ที่ รพ ๑/ ๕๑๑ /๒๕๖๒



การรถไฟแห่งประเทศไทย
ถนนรอมเมือง เขตปทุมวัน
กทม.๑๐๓๓๐

๑๖ มกราคม ๒๕๖๒

เรื่อง การปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ

เรียน ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (เลขาคณะกรรมการนโยบายฯ)

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการนโยบายฯ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ด่วนที่สุด ที่ กค.๐๙๐๕/สนผ./ว๓ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๒

- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. อัตราส่วนทางการเงิน (ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๔)
๒. งบกำไรขาดทุน ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๔)
๓. งบกระแสเงินสด ๓ ปี (ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๔)
๔. รายงานเหตุผลความจำเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาและแผนการบริหารหนี้ของการรถไฟฯ

ตามที่ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ได้แจ้งการปฏิบัติตามระเบียบคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ (ระเบียบคณะกรรมการฯ) ข้อ ๑๒ กำหนดว่า ในการจัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะพิจารณาหลักเกณฑ์การกู้เงินของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ได้ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์หรือธุรกิจประกันสินเชื่อ โดยต้องมีฐานะทางการเงินที่มั่นคง หรือมีความสามารถในการชำระหนี้ได้ ซึ่งต้องมีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการ (DSCR) นับแต่มีการก่อหนี้ในอัตราไม่ต่ำกว่าหนึ่ง โดยรัฐวิสาหกิจที่มีความจำเป็นต้องกู้เงิน แต่ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้ ให้รัฐวิสาหกิจนั้นเสนอเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหา และแผนการบริหารหนี้ที่ชัดเจนต่อคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (คณะกรรมการฯ) เพื่อเสนอความเห็นประกอบการขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป นั้น

ในการนี้ ด้วยการรถไฟฯ เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีสัดส่วนความสามารถในการหารายได้เทียบกับภาระหนี้ของกิจการ (DSCR) นับแต่มีการก่อหนี้ในอัตราต่ำกว่าหนึ่ง แต่มีความจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานและการลงทุน จึงขอเสนอเหตุผลความจำเป็น แนวทางการแก้ไขปัญหาและแผนการบริหารหนี้ของการรถไฟฯ เสนอต่อคณะกรรมการนโยบายฯ เพื่อพิจารณาประกอบการเสนอขออนุมัติการกู้เงินต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายวรวิทย์ มาลา)

รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายการเงินและการบัญชี

โทร ๐๒-๒๒๐๔๓๐๕ และ ๐๒-๒๒๐๔๓๓๒

โทรสาร ๐๒-๒๒๐๔๓๒๙

รายงานเหตุผลความจำเป็นแนวทางการแก้ปัญหาและแผนการบริหารหนี้ของการรถไฟฟ้า

เหตุผลความจำเป็น

๑. การรถไฟฟ้า จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟฟ้า เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟฟ้า จึงทำให้การรถไฟฟ้า ไม่สามารถดำเนินธุรกิจในลักษณะการแสวงหาผลกำไรได้

๒. การรถไฟฟ้า ไม่ได้รับอนุมัติให้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารชั้น ๓ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๒๘ ซึ่งปัจจุบันราคาค่าตัวโดยสารที่การรถไฟฟ้า ได้รับไม่เพียงพอกับต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในปัจจุบัน

๓. การรถไฟฟ้า มีรายได้ดำเนินงานไม่เพียงพอกับภาระค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ซึ่งได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงทาง อาณัติสัญญาณ และสิ่งปลูกสร้าง ค่าใช้จ่ายการบำรุงรถจักรล้อเลื่อน ค่าใช้จ่ายการเดินทาง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รายจ่ายในการบริหาร ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าพอร์ตลิงค์ ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ เป็นค่าใช้จ่ายหลักๆ ที่ต้องดำเนินการ ประกอบกับโครงการลงทุนต่างๆ เมื่อสิ้นสุดการก่อสร้างโครงการ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ค่าใช้จ่ายต่างๆ การรถไฟฟ้า จะเป็นผู้รับภาระ

๔. ภาระค่าใช้จ่ายบำเหน็จบำนาญ กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๘ ตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๔.๙ ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า โดยอาศัยความมาตรา ๔๖ แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๔ เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ ๒๕ ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ การรถไฟฟ้า

๕. ในแต่ละปี การรถไฟฟ้า ได้รับเงินอุดหนุนขาดเซชผลขาดทุนที่รัฐบาลจะต้องจ่ายให้การรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๔๔ ล่าช้า และไม่เพียงพอกับผลการขาดทุนจริง ทำให้การรถไฟฟ้า ต้องกู้เงินโดยให้รัฐบาลค้ำประกัน มาใช้ในการดำเนินงานและการลงทุนเป็นผลให้แต่ละปีการรถไฟฟ้า มีภาระเงินต้นและดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี เนื่องจากยังไม่สามารถหาแหล่งเงินต้นมาจ่ายชำระหนี้ได้ ซึ่งในปัจจุบัน การรถไฟฟ้า ยังไม่ได้รับเงินอุดหนุนขาดเซชผลขาดทุนค้างรับ ที่ต้องได้รับจากรัฐบาลอยู่จำนวน ๑๖๔,๖๓๑,๕๔๔,๔๐๐ บาท

๖. ภาระหนี้ที่รัฐบาลรับภาระ ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ เป็นต้นมา รัฐบาลจัดสรรงบประมาณสำหรับ ชำระคืนเงินกู้ไม่ครบถ้วน ทำให้การรถไฟฟ้า ต้องเสนอขอปรับโครงสร้างหนี้ที่รัฐบาลรับภาระ บรรลุไว้ในแผนการบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจัดหาเงินกู้ใหม่เพื่อชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาเดิม

๗. การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบายของรัฐบาล ตามมติคณะรัฐมนตรีให้การรถไฟฟ้า รับภาระเงินต้นและดอกเบี้ย ในส่วนของงานระบบไฟฟ้า ตู้รถโดยสาร อาทิ โครงการรถไฟฟ้าฟานเมือง สายสีแดง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง รถไฟฟ้าไทย-จีน เป็นต้น ทำให้ภาระหนี้ของการรถไฟฟ้า เพิ่มสูงขึ้นมาก

แนวทางการแก้ปัญหา

เนื่องจาก การขนส่งทางรางถือเป็นต้นทุนด้านการขนส่งที่มีราคาถูก และสามารถบรรทุกขนได้ในปริมาณมาก สามารถรองรับการขนส่งด้านโลจิสติกส์ในอนาคต รวมถึงพื้นที่สำหรับเช่าพักสินค้า ประกอบกับมีพื้นที่สำหรับการบริหารทรัพย์สินที่ถือเป็นโครงใหญ่และสำคัญหลายโครงการ ในกรณีนี้ หากการรถไฟฯ ได้รับการส่งเสริมและพัฒนา รวมถึงได้รับการสนับสนุนให้เป็นการขนส่งทางราง ทั้งด้านการโดยสาร และการขนส่งสินค้าแบบครบวงจร รวมถึง การบริหารจัดการทรัพย์สิน ต่อไปในอนาคต จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนฯ การรถไฟฯ จะสามารถพัฒนาองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถจัดหารายได้มาชำระหนี้เพื่อลดผลขาดทุน และลดภาระรัฐบาล ซึ่งการรถไฟฯ มีนโยบายการเพิ่มรายได้และลดภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อลดภาระผลขาดทุนให้ลดน้อยลง ดังนี้

๑. รายได้จากการโดยสาร เนื่องจาก การรถไฟฯ มีจำนวนทรัพยากรที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันค่อนข้างจำกัด ประกอบกับการรถไฟฯ ต้องเร่งหารายได้ให้ทันกับสถานการณ์ตลาดในภาวะปัจจุบันที่มีการแข่งขันสูงในด้านการขนส่ง เช่น locost Airline บริการรถตู้โดยสารที่ขนส่งถึงที่ ฯลฯ การรถไฟฯ จึงได้ปรับรูปแบบการขนส่งให้สอดคล้องกับตลาดการเดินทางและท่องเที่ยว ได้แก่ ธุรกิจเช่าเหมาตู้รถโดยสารให้กับกลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยว ได้แก่ บริษัททัวร์ หรือ ตามบริษัทฯ และผู้ประกอบการธุรกิจการค้าและบุคคลทั่วไป ซึ่งได้รับความสนใจ เนื่องจาก มียอดจองตู้รถจัดเฉพาะ(พร้อม คริวร้อน/คริวเย็น) ซึ่งในระหว่างนี้มียอดจองเต็มทุกสัปดาห์ ในขณะที่รายได้ มีจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดในขณะเดียวกัน การรถไฟฯ ก็พยายามเดินขบวนรถให้ตรงเวลาเพื่อดึงดูดผู้โดยสารให้มาใช้บริการเพิ่มขึ้น

๒. รายได้จากการขนส่งสินค้า สำหรับ การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ ถือเป็นรายได้กลุ่มหลักๆ ที่สามารถเพิ่มรายได้ให้แก่การรถไฟฯ มากกว่าสินค้ากลุ่มอื่น ได้แก่ การขนส่งคอนเทนเนอร์สายตะวันออก ระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งปัจจุบัน แผนงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟพร้อมจัดหาเครื่องมือที่ท่าเรือแหลมฉบัง (โครงการ Single Rail Transfer Operator:SRTO) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ยังติดขัดในเรื่องการหาผู้ประกอบการรายใหญ่มากขนสินค้าจึงทำให้ การรถไฟฯ ขาดรายได้ที่คาดว่าจะได้รับตามแผนงานในส่วนนี้ ทั้งนี้ หากแผนงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟพร้อมจัดหาเครื่องมือที่ท่าเรือแหลมฉบัง (โครงการ Single Rail Transfer Operator:SRTO) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเริ่มปรับปรุงพื้นที่ยกขนในเขตการทำเรือตั้งแต่วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๙ ซึ่งหากการทำเรือแห่งประเทศไทยได้ผู้ประกอบการมากขนสินค้า และสามารถเปิดให้บริการได้เต็มรูปแบบในช่วงไตรมาสที่ ๑ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๒ จะส่งผลให้ การรถไฟฯ มีรายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจาก สามารถลดเวลาในการยกขนสินค้า เป็นผลให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากเพิ่มรอบการยกขนสินค้าได้รวดเร็วขึ้น

๓. รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งคาดว่าจะมีรายได้เพิ่มขึ้น จากการปรับปรุงการบริหารสัญญาเช่า ได้แก่ การต่ออายุสัญญาเช่าที่ค้างชำระและการปรับอัตราค่าเช่าให้เป็นปัจจุบัน

๔. นำเสนอรัฐบาลให้รับภาระหนี้ในส่วนของโครงการลงทุนต่างๆ ที่เกิดจากนโยบายของรัฐบาล ทั้งโครงการฯ

แผนการบริหารหนี้

การรถไฟฯ ได้มีการจัดทำแผนฟื้นฟูฐานะทางการเงิน เพื่อลดภาระหนี้ ตามแนวทางดังนี้

๑. การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการจัดตั้งบริษัทลูกด้านบริหารทรัพย์สิน ที่มีความคล่องตัวเหมือนเอกชน และจะดำเนินการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเข้ามาดูแล ซึ่งคาดว่าจะทำให้รายได้เชิงพาณิชย์ของการรถไฟฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ในช่วงระหว่างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ เป็นต้นไป โดยรายได้หลักมาจากการนำพื้นที่แปลงใหญ่ที่ยังไม่เคยเปิดประมูล เช่น โครงการบางซื่อ กิโลเมตร ๑๑ โครงการสถานีแม่น้ำ และมักกะสัน ขณะเดียวกัน การรถไฟฯ ต้องปรับปรุงการบริหารสัญญาเช่าในปัจจุบันที่มีกว่า ๕,๐๐๐ - ๖,๐๐๐ สัญญา เนื่องจาก ระบบฐานข้อมูลของการรถไฟฯ ยังไม่สมบูรณ์ จึงส่งผลให้ออกใบแจ้งหนี้ให้ผู้เช่าไม่ทันหรือขาดการต่อสัญญา

๒. รายได้การขนส่ง ได้แก่ รายได้จากการโดยสาร ซึ่งคาดว่า สัดส่วนด้านรายได้จะมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น จากปัจจัยตามนโยบายสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของรัฐบาล เช่น รถไฟฟ้าทางคู่เฟสที่ ๑ จำนวน ๗ โครงการ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง, รถไฟฟ้าทางคู่เฟสที่ ๒ จำนวน ๗ เส้นทาง และรถไฟฟ้าทางคู่สายใหม่ ๒ เส้นทาง ที่อยู่ระหว่างขั้นตอนขออนุมัติโครงการ ขณะเดียวกันการรถไฟฯ ต้องจัดการรถจักรล้อเลื่อน เพื่อรองรับรถไฟฟ้าทางคู่ที่กำลังก่อสร้าง ประกอบด้วย การจัดซื้อรถจักร ๕๐ คัน, การจัดการดีเซลรางและการจัดการโดยสาธารณะ ซึ่งคาดว่าจะได้รับรถและสามารถนำออกใช้งานในช่วงปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เป็นต้นไป

๓. รายได้การขนส่งสินค้า คาดว่า หากโครงการของการทำเรือแพนงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟพร้อมจัดหาเครื่องมือที่ทำเรือแหลมฉบัง (โครงการ Single Rail Transfer Operator: SRTO) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเริ่มปรับปรุงพื้นที่ยกขนในเขตการทำเรือ ตั้งแต่วันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๕๙ และคาดว่าจะแล้วเสร็จสามารถเปิดใช้งานได้เต็มรูปแบบ จะทำให้การรถไฟฯ มีความสามารถในการบรรทุกขนส่งสินค้า ให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับ หากโครงสร้างพื้นฐานระบบรางของรัฐบาลแล้วเสร็จ ก็คาดว่า ผู้ประกอบการจะให้ความสนใจหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟฯ เพิ่มขึ้น เนื่องจาก การขนส่งสินค้าทางรางสามารถประหยัดต้นทุนด้านการขนส่ง และการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ต่อไปในอนาคต

๔. การรถไฟฯ อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแนวทางที่จะลดภาระบำนาญในอนาคต ซึ่งหากโครงการฯ นี้ประสบผลสำเร็จ ก็จะลดภาระค่าใช้จ่ายบำนาญลงได้

๕. การรถไฟฯ ได้เสนอขอรับจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๒๕๖๓ ในส่วนของเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุนค้างรับ จำนวน ๑๖๔,๖๓๑,๕๔๔,๔๐๐ บาท ที่รัฐบาลยังไม่ได้จัดสรรเงินงบประมาณ ซึ่งหากการรถไฟฯ ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจำนวนนี้ จะสามารถนำมาจ่ายชำระคืนเงินกู้ ทั้งเงินต้นและดอกเบี้ย