



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



กรอบการเจรจา

กู้เงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการ รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) ระยะที่ 3

อ.พ. ๑๒/๒๕๕๔ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญทั่วไป

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ

โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

กรอบการเจรจา

กู้เงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ)

ระยะที่ 3

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณากรอบการเจรจาเงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) ระยะที่ 3 โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการเป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่งส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย

ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติมโปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ – ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ
สำนักวิชาการ
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
1. สารสำคัญประกอบการเจรจากู้เงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ – บางซื่อ) ระยะที่ 3 (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	1
2. แผนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	3
3. ข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	5
4. สรุปประเด็นคำถามเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	14
5. แผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555	19
6. รายงานหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554	27
7. นโยบายสาธารณะและภาระทางการคลัง	34
8. บทความจากสื่อมวลชน	43

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรกรณ

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์

วิทยากรเชี่ยวชาญ กลุ่มงานบริการวิชาการ 2

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางจงดเดือน สุทธิรัตน์

วิทยากรชำนาญการพิเศษ

นางอาริยา สุขโต

วิทยากรชำนาญการ

นายอติวิชญ์ แสงสุวรรณ

วิทยากรชำนาญการ

นายทศนารถ เมฆประยูร

นิติกรปฏิบัติการ

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน

นางสาวสุนันท์ เจสละ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

นางสาวอุรวิทย์ ธรรมเพชร

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

พฤศจิกายน 2554

สาระสำคัญ

กรอบการเจรจาเงินจากต่างประเทศสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

(บางใหญ่ - บางซื่อ) ระยะที่ 3

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

1. แนวนโยบายของรัฐบาล

รัฐบาลมีนโยบายที่จะเร่งรัดการลงทุนเพื่อพัฒนาประเทศ โดยให้ความสำคัญกับโครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง และโครงการด้านการสื่อสารโทรคมนาคม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นต้น

กระทรวงการคลังจะต่อนำเสนอกรอบการเจรจาเงินให้คณะรัฐมนตรีเสนอต่อรัฐสภา เพื่อให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเจรจาเงินและกู้เงินต่อไป

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.1 การดำเนินการทบทวนและจัดหาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศอยู่ภายใต้อำนาจของกระทรวงการคลังตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 ซึ่งได้ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยให้กระทำได้เมื่อมีความจำเป็นต้องใช้จ่ายเงินนอกเหนือจากงบประมาณรายจ่ายประจำปีและต้องใช้เป็นเงินตราต่างประเทศหรือจำเป็นต้องกู้เงินเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางการเงินของประเทศ

2.2 การกู้เงินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) เป็นการกู้เงินจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) ซึ่ง JICA ได้กำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ถือเป็นกฎหมายภายในภาครัฐ (Governing Law) ไม่ใช่กฎหมายระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อความรอบคอบในการดำเนินงาน จึงเห็นควรนำเสนอกรอบการเจรจาเงินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ระยะที่ 3 ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบกรอบการเจรจาเงินตามมาตรา 190 วรรคสาม และขอความเห็นชอบเพื่อลงนามผูกพันในหนังสือสัญญาตามมาตรา 190 วรรคสอง

3. เหตุผลและความจำเป็นในการกู้เงินต่างประเทศ

การเสนอขอใช้เงินกู้ต่างประเทศในครั้งนี้ กระทรวงการคลังได้พิจารณาความเหมาะสมในการใช้เงินกู้จากต่างประเทศในสถานการณ์ปัจจุบันภายใต้กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยเป็นโครงการที่มีการลงทุนในส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในการได้รับการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ซึ่งส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างมีศักยภาพและ

ยั่งยืน ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวข้างต้นยังมีสถานะโครงการที่สอดคล้องกับเกณฑ์การกู้เงินจากต่างประเทศ ดังนี้

- 1) เป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แล้ว และมีความพร้อมที่จะดำเนินการ
- 2) มีความสอดคล้องกับทิศทางและนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล
- 3) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 : การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน
- 4) มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการก่อหนี้
- 5) สามารถก่อให้เกิดรายได้และสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม และ
- 6) สามารถเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันระยะยาวของประเทศ

4. กรอบการเจรจาเงิน

กระทรวงการคลังเห็นควรเตรียมกรอบการเจรจาเงินกู้กับแหล่งเงินกู้สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ระยะที่ 3 ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยมีประเด็นในการเจรจาเพื่อเสนอให้รัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบ ดังนี้

4.1 วัตถุประสงค์ในการกู้เงิน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ของ รฟม. เป็นโครงการเพื่อเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลบริเวณสถานีบางซื่อ โดยนำผู้โดยสารจากพื้นที่จังหวัดนนทบุรี เข้าสู่โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และความสูญเสียด้านพลังงานจากการจราจรติดขัด เพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ลดมลพิษจากการจราจรบนถนน และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน

4.2 กรอบวงเงินกู้

การกู้เงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) ของ รฟม. ระยะที่ 3 มีกรอบวงเงินที่จะขอกู้ประมาณ 11,755.77 ล้านบาท เป็นการกู้เงินงวดสุดท้ายของโครงการ ทั้งนี้ เนื่องจากวงเงินกู้ทั้งโครงการค่อนข้างสูง จึงแบ่งการกู้เงินออกเป็น 3 ระยะ ตามความเหมาะสมและ ความจำเป็นในการใช้เงิน ซึ่ง รฟม. ได้กู้เงินจากรัฐบาลญี่ปุ่นผ่าน JICA โดยมีกระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้มาแล้ว 2 ครั้ง **ครั้งที่ 1** วงเงิน 62,442 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 19,876.79 ล้านบาท และ**ครั้งที่ 2** วงเงิน 16,639 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 6,100.44 ล้านบาท เมื่อรวมกับวงเงินที่จะขอกู้ในครั้งนี้อยู่ที่ 11,755.77 ล้านบาท จะทำให้มีวงเงินกู้รวมทั้งโครงการประมาณ 37,733 ล้านบาท

4.3 กรอบต้นทุนและระยะเวลาเงินกู้

การพิจารณากรอบต้นทุนการกู้เงินและระยะเวลาจะต้องสอดคล้องกับลักษณะโครงการรวมทั้งความสามารถในการชำระหนี้ของรัฐบาลในอนาคต โดยจะพิจารณาภาระการชำระหนี้ของรัฐบาลไม่ให้มีการกระจุกตัวในช่วงใดช่วงหนึ่งมากเกินไป ในกรณีเงินกู้จาก JICA นั้น มีอัตราดอกเบี้ยเป็นสกุลเงินเยน ซึ่งกระทรวงการคลังจะพิจารณาต้นทุนการกู้เงินหรืออัตราดอกเบี้ยที่ได้ทำการแปลงหนี้ต่างประเทศเป็นเงินบาท (Cross Currency swap) แล้ว เปรียบเทียบกับต้นทุนการกู้เงินในประเทศของรัฐบาล ซึ่ง ณ ปัจจุบันการกู้เงินจากแหล่งเงินกู้ดังกล่าวมีต้นทุนการกู้เงินโดยเฉลี่ยต่ำกว่าการกู้เงินในประเทศ

แผนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ*

1. วัตถุประสงค์

เพื่อเชื่อมโยงกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล บริเวณสถานีบางซื่อ โดยนำผู้โดยสารจากพื้นที่จังหวัดนนทบุรีเข้าสู่โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายในพื้นที่ กทม.

2. ลักษณะโครงการ

โครงสร้างรถไฟฟ้าแบบยกระดับระยะทาง 23 กม. สถานียกระดับ 16 สถานี โดยมีแนวเส้นทางเริ่มจากบริเวณแยกเตาปูน ซึ่งมีสถานีเตาปูนเป็นสถานีร่วมของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จากนั้นเส้นทางวิ่งไปตามถนนกรุงเทพ – นนทบุรี ถนนติวานนท์ ถนนรัตนวิบูลย์ ซ้ำมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานพระนั่งเกล้าผ่านแยกท่าอิฐ แยกบางพลู แยกบางใหญ่ และเลี้ยวขวาเข้าสู่ถนนกาญจนาภิเษก สิ้นสุดโครงการที่บริเวณคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุง

3. ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร

หน่วย : คน/วัน

ปี พ.ศ.	2560	2565	2570	2575
ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	226,268	288,292	345,940	403,588

4. ผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงิน

โครงการ	EIRR (Economic Internal Rate of Return : ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ)	Economic Benefit (Mil. Baht)	FIRR (Financial Internal Rate of Return : ผลตอบแทนทาง การเงิน)
ช่วงบางใหญ่ – บางซื่อ	19.41.%	846,901	ติดลบ

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

5. วงเงินลงทุน

ค่างาน	แหล่งเงิน	กรอบวงเงิน (ลบ.)
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	งบประมาณ/SP2	9,209.0
ค่าก่อสร้างงานโยธา	เงินกู้ JICA	35,925.4
ค่างานระบบและตัวรถไฟฟ้า	PPP	13,243.0
ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC) งานโยธา	เงินกู้ JICA	1,210.1
ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ (PC) งานระบบรถไฟฟ้า	เงินกู้ JICA	355.4
รวม		59,942.9

6. แผนดำเนินงาน

- จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ม.ค. 50 - ธ.ค. 53
- จัดจ้างที่ปรึกษาโครงการ ม.ค. 51 - มี.ค. 53
- คัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้าง เม.ย. 51 - ม.ค. 53
- เริ่มงานก่อสร้าง พ.ย. 52
- เปิดให้บริการ ธ.ค. 57

หมายเหตุ : แผนการดำเนินงานปรับปรุงครั้งที่ 20 เมื่อ 19 ม.ค. 54 ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบในคราวประชุมเมื่อ 19 ม.ค. 54

ข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ*

รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง (บางบัวทอง-เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ) (อังกฤษ: Metropolitan Rapid Transit Purple Line, MRT Purple Line) เป็นหนึ่งในโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าในระบบรถไฟฟ้ามหานคร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางราง ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีทั้งโครงสร้างใต้ดินและยกระดับ ดำเนินการโดย บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในลักษณะของการจ้างเดินรถจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีแนวเส้นทางที่เชื่อมโยงการเดินทางในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจากอำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี ขานเมืองด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของกรุงเทพฯ ผ่านอำเภอบางใหญ่ และเมืองนนทบุรี เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ย่านบางซื่อ ผ่านย่านที่สำคัญในพื้นที่เมืองเก่าเขตดุสิตและเขตพระนคร เช่น โครงการก่อสร้างรัฐสภาแห่งใหม่ที่เกียกกาย ย่านถนนสามเสน บางลำพู ผ่านฟ้า วังบูรพา จากนั้นลอดแม่น้ำเจ้าพระยามายังใจกลางพื้นที่ฝั่งธนบุรี ณ วงเวียนใหญ่ ผ่านย่านสำเหร่ ดาวคะนอง จอมทอง มาสิ้นสุดเส้นทางที่เขตราษฎร์บูรณะ ขานเมืองด้านทิศใต้ของกรุงเทพฯ ก่อนเข้าสู่อำเภพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทาง 42.8 กิโลเมตร นับเป็นเส้นทางที่ผ่านสถานที่สำคัญมากมายทั้งในพื้นที่นนทบุรีและกรุงเทพฯ ทั้งยังช่วยเชื่อมต่อการเดินทางจากขานเมืองทั้งด้านนนทบุรีและพระประแดง ให้สามารถเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกสบาย

เส้นทางรถไฟฟ้าสายนี้เกิดขึ้นจากการปรับแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง พ.ศ. 2538 ที่นำเอาเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยายเดิมช่วงเตาปูน-บางใหญ่, สายสีม่วงเดิมช่วงหอสมุดแห่งชาติ-เตาปูน และสายสีส้มเดิม ช่วงสามเสน (หอสมุดแห่งชาติ) -ราษฎร์บูรณะ มาเชื่อมต่อเข้าด้วยกัน กลายเป็นรถไฟฟ้าเส้นทางใหม่ที่กำหนดให้เป็นสายสีม่วง บรรจุในแผนแม่บทฯ ของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2547

ปัจจุบัน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ได้แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ส่วน คือเส้นทางช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ซึ่งอยู่ระหว่างการก่อสร้าง และช่วงบางซื่อ (เตาปูน) -ราษฎร์บูรณะ

พื้นที่ที่เส้นทางผ่าน

อำเภอบางบัวทอง (เขต อบต.บางรักพัฒนา), อำเภอบางใหญ่ (เขต อบต.เสาธงหิน), อำเภอบางบัวทอง (เขตเทศบาลเมืองบางบัวทอง และ อบต.บางรักใหญ่), อำเภเมืองนนทบุรี (เขต อบต.บางรักน้อย

*ที่มา : กองประชาสัมพันธ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เทศบาลตำบลไทรมา และเทศบาลนครนนทบุรี), กรุงเทพมหานคร (เขตบางซื่อ, ดุสิต, พระนคร, ธนบุรี, คลองสาน, จอมทอง และราษฎร์บูรณะ)

โครงการช่วงบางซื่อ-บางใหญ่

เป็นเส้นทางยกระดับที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง พ.ศ. 2538 มาสู่แผนแม่บท พ.ศ. 2547 โดยแก้ไขนำเอาแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเดิม ช่วงบางซื่อ-บางใหญ่ มาเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่เกิดขึ้นใหม่ และไปเชื่อมต่อกับเส้นทางสายสีม่วงส่วนที่เหลือ ช่วงเตาปูน-สามเสน-ราษฎร์บูรณะ

ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างเส้นทางช่วงแรก บางซื่อ-เตาปูน-สะพานพระนั่งเกล้า (สัญญาที่ 1) และอยู่ระหว่างการเซ็นสัญญาในส่วนที่เหลือ ได้แก่เส้นทางช่วงสะพานพระนั่งเกล้า-บางใหญ่-คลองบางไผ่ (สัญญาที่ 2), อาคารที่จอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุง (สัญญาที่ 3) รวมไปถึงระบบรถไฟฟ้า คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2555

แนวเส้นทาง

เป็นโครงสร้างยกระดับเกือบทั้งหมด เริ่มต้นจากอุโมงค์ใต้ดินของสถานีบางซื่อ ในเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ปัจจุบัน ขึ้นสู่ระดับดินบริเวณหน้าที่ทำการบริษัท บูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) ยกระดับมุ่งหน้าสะพานสูงบางซื่อ เลี้ยวขวาที่แยกเตาปูน เข้าสู่ถนนกรุงเทพฯ-นนทบุรี ผ่านจุดตัดทางรถไฟบางซื่อ แยกวงศ์สว่าง จนสุดเขตกรุงเทพมหานคร เข้าสู่เขตเทศบาลนครนนทบุรี อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี เลี้ยวขวาที่แยกติวานนท์ เข้าสู่ถนนติวานนท์ ผ่านทางเข้ากระทรวงสาธารณสุข เลี้ยวซ้ายที่แยกแคราย เข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์ ไปเชื่อมต่อกับจุดเริ่มต้นของเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี) ผ่านศาลากลางจังหวัดและศูนย์ราชการนนทบุรี จากนั้นข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ที่สะพานคู่ขนานฝั่งทิศเหนือของสะพานพระนั่งเกล้า เข้าสู่พื้นที่อำเภอบางใหญ่ เลี้ยวขวาที่ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ มุ่งหน้าไปทางทิศเหนือตามถนนกาญจนาภิเษก ผ่านชุมชนตลาดบางใหญ่ สิ้นสุดเส้นทางบริเวณคลองบางไผ่ พื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลบางรักพัฒนา อำเภอบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี รวมระยะทางทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร

รูปแบบของโครงการ

- เป็นระบบรถไฟฟ้าขนาดหนัก (heavy rail transit)
- ขนาดราง 1.435 เมตร (standard gauge) โดยมีรางที่ 3 ขนานไปกับรางวิ่งสำหรับจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับตัวรถ
- โครงสร้างทางวิ่ง เป็นแบบยกระดับ สูงประมาณ 17-19 เมตร จากผิวถนน เพื่อให้สามารถข้ามผ่านสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานลอยรถยนต์ และสะพานลอยกั๊บล้อได้ มีตอม่ออยู่ กลางถนน

ระยะห่างตอม่อสูงสุด 40 เมตร เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจรทั้งในระหว่างก่อสร้างและเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ตอม่อมีลักษณะโปร่งบาง สวยงาม ไม่เทอะทะ และไม่ปิดบังอาคารบริเวณริมถนน

- ตัวรถใช้ระบบเดียวกันกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ความจุประมาณ 320 คนต่อคัน สามารถรองรับผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง

ศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ

มีศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถบริเวณต้นทางสถานีคลองบางไผ่

สิ่งอำนวยความสะดวก

มีอาคารจอดแล้วจร (park and ride) 4 แห่ง ได้แก่

- สถานีคลองบางไผ่ พื้นที่จอดรถประมาณ 1,800 คัน
- สถานีสามแยกบางใหญ่ พื้นที่จอดรถประมาณ 1,772 คัน
- สถานีท่าอิฐ พื้นที่จอดรถประมาณ 1,244 คัน
- สถานีแยกถนนพสุรี 1 พื้นที่จอดรถประมาณ 470 คัน

สถานี

มี 16 สถานี (ไม่รวมสถานีบางซื่อ) เป็นสถานียกระดับทั้งหมด ยกเว้นสถานีเตาปูน ซึ่งเป็นสถานีใต้ดินเพียงแห่งเดียว ทุกสถานีมีการออกแบบโดยเน้นเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตามมาตรฐานของ National Fire Protection Association ของสหรัฐอเมริกา ได้แก่มาตรฐาน NFPA 101 และ NFPA 130 นอกจากนี้ยังคำนึงถึงความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ผู้สัญจรไปมา ผู้อยู่อาศัยบริเวณสถานี รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้บริการ เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

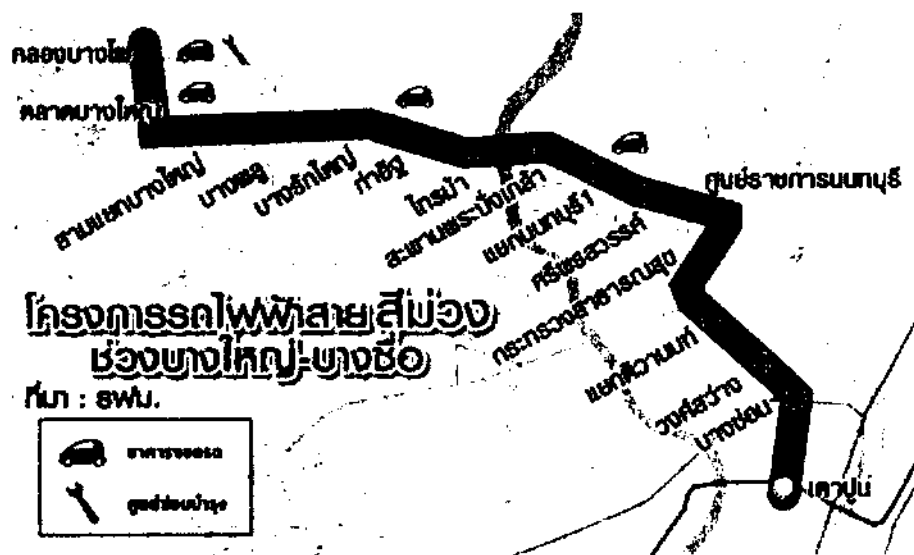
รูปแบบสถานี

เป็นสถานียกระดับ ยาวประมาณ 250 เมตร กว้าง 18 เมตร มีทั้งรูปแบบชานชาลากลางและชานชาลาด้านข้าง การจัดพื้นที่ของสถานีประกอบด้วย

- **ระดับถนน** เป็นทางขึ้น-ลงสถานีจากทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งถนน ที่ไม่กีดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับพักผ่อน สามารถกันแดดกันฝนได้ และมีระบบป้องกันน้ำท่วม ผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นระดับผิวถนนได้อย่างคล่องตัว

- **ชั้นออกตัวโดยสาร (concourse)** เป็นชั้นบริการผู้โดยสาร มีลักษณะแบบเปิดโล่ง ประกอบด้วยตู้ขายตั๋วและเครื่องตรวจตั๋วอัตโนมัติ ผู้โดยสารสามารถใช้เป็นสะพานลอยข้ามถนนได้ และบางสถานียังสามารถเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียงหรืออาคารจอดรถของโครงการ ได้อีกด้วย
- **ชั้นชานชาลา** เป็นชั้นสำหรับรถไฟฟ้ามหานคร-ส่งผู้โดยสาร มีพื้นที่กว้างขวาง แบ่งตอนกลางเป็นช่องระบายอากาศเปิดโล่ง 2 ช่อง มีประตูกันชานชาลา (platform screen door) ที่สูงขึ้นมาจากพื้นระดับหนึ่ง (half height) มีบันไดสำหรับผู้โดยสารขึ้น-ลงที่ปลายชานชาลาทั้งสองด้าน และมีบันไดสำหรับหนีภัยในกรณีฉุกเฉิน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 16 แห่ง ได้แก่



1. สถานีคลองบางไผ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก ช่วงบริเวณคลองบางไผ่ ประกอบด้วยศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารโรงจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดรถ
2. สถานีตลาดบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณย่านธุรกิจ สถานประกอบการ และที่อยู่อาศัย อาทิ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนาธิเบศร์ ห้างบิ๊กซี หมู่บ้านรัตนาธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ หมู่บ้านบางใหญ่ซิติ้ เป็นต้น
3. สถานีสามแยกบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น อาทิ หมู่บ้านกฤษดาครโครงการ 10 หมู่บ้านธนากาญจน์ เป็นต้น พร้อมอาคารจอดรถ และบริเวณเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ
4. สถานีบางพลู ตั้งอยู่กลางสี่แยกบางพลู ถนนรัตนาธิเบศร์ ตัดถนนบางกรวยไทรน้อย
5. สถานีบางรักใหญ่ ตั้งอยู่กึ่งกลางถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณแยกตัดกับถนนราชพฤกษ์

6. สถานีท่าอิฐ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ ใกล้สำนักงานการเดินรถที่ 7 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พร้อมอาคารจอดรถ

7. สถานีไทรมา ตั้งอยู่บริเวณเยื้องลงมาทางทิศใต้ของถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณซอยตาหรั่ง โดยรถไฟฟ้าจะวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตรงบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ในแนวคูขนาน

8. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้นสะพานพระนั่งเกล้า ฝั่งตะวันออก

9. สถานีแยกถนนทพรี 1 ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัลรัตนธิเบศร์ พร้อมอาคารจอดรถ

10. สถานีศรีพรสวรรค์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณซอย รัตนธิเบศร์ 22

11. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณที่ว่าการ อำเภอเมืองนนทบุรี

12. สถานีกระทรวงสาธารณสุข ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนติวานนท์ บริเวณกระทรวงสาธารณสุข

13. สถานีแยกติวานนท์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ระหว่างซอยกรุงเทพ- นนทบุรี 12-14

14. สถานีวงศ์สว่าง ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณก่อนถึงทางแยกวงศ์สว่าง

15. สถานีบางซ่อน ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณชุมชนตลาดบางซ่อน

16. สถานีเตาปูน ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนประชากรราษฎร์ 2 กับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ที่เตาปูน

รายชื่อสถานี

รหัส	ชื่อสถานี	ชานชาลา	จุดเปลี่ยนเส้นทาง
บางใหญ่-บางซื่อ			
P16	เตาปูน (Tao Pun)	4	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-

รหัส	ชื่อสถานี	ชาน ขาลา	จุดเปลี่ยนเส้นทาง
			ราชภัฏบรณะ (โครงการ) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย บางซื่อ-ท่าพระ (โครงการ)
P15	บางซื่อ (Bang Son)	2	รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน : สถานีรถไฟ บางซื่อ (กำลังก่อสร้าง)
P14	วงศ์สว่าง (Wong Sawang)	2	
P13	แยกติวานนท์ (Yaek Tiwanon)	2	
P12	กระทรวงสาธารณสุข (Ministry of Public Health)	2	
P11	ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี (Nonthaburi Civic Center)	4	รถไฟฟ้าโมโนเรล สายสีชมพู (โครงการ)
P10	ศรีพรสวรรค์ (Si Phon Sawan)	2	
P9	แยกนนทบุรี 1 (Yaek Nonthaburi 1)	2	
P8	สะพานพระนั่งเกล้า (Phra Nangklao Bridge)	2	
P7	ไทรมา้า (Sai Ma)	2	

รหัส	ชื่อสถานี	خان ขาลา	จุดเปลี่ยนเส้นทาง
P6	บางรักน้อย-ท่าอิฐ (Bangrak Noi-Tha It)	2	
P5	บางรักใหญ่ (Bang Rak Yai)	2	
P4	บางพลู (Bang Phlu)	2	
P3	สามแยกบางใหญ่ (Sam Yaek Bang Yai)	2	
P2	ตลาดบางใหญ่ (Talat Bang Yai)	2	
P1	คลองบางไผ่ (Klong Bang Phai)	2	

การเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น

สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-ปากเกร็ด-มีนบุรี)

สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟบางซื่อ ของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

สถานีบางซื่อ เชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้ามทร. สายสีน้ำเงิน, รถไฟฟ้ามทร. สายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ และส่วนต่อขยายรถไฟฟ้ามทร. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

สัญญาการก่อสร้าง

สัญญาที่ 1 โครงสร้างทางยกระดับตะวันออกจากเตาปูน-สะพานพระนั่งเกล้า ระยะทาง 12 กม.
ค่าก่อสร้าง 14,842 ล้านบาท

สัญญาที่ 2 โครงสร้างยกระดับส่วนตะวันตกระยะ 11 กม.จากสะพานพระนั่งเกล้า-คลองบางไผ่
ค่าก่อสร้าง 13,050 ล้านบาท

สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ ค่าก่อสร้าง 5,050 ล้านบาท

สัญญาที่ 6 งานวางระบบราง ราคาากลางในการก่อสร้าง 3,663 ล้านบาท

ความคืบหน้าของโครงการช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

การประชุมคณะกรรมการ รฟม. วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 ได้พิจารณาวงเงินจ้างบริษัทที่
ปรึกษาเพื่อออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ในส่วนที่เป็นทางยกระดับ โดยส่วน
ที่เป็นใต้ดินจะออกแบบไปพร้อมกับการก่อสร้างในเวลาเดียวกัน

พฤษภาคม พ.ศ. 2550 ร.ต.ต.เกรียงศักดิ์ โลหะชาละ ประธานกรรมการ รฟม. เป็นประธานในพิธีลง
นามสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาเออีซี เป็นที่ปรึกษาดำเนินงานโครงการตาม พ.ร.บ.ว่าด้วยการให้เอกชน
เข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 และปรับปรุงเอกสารประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้า
สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ วงเงินค่าจ้าง 52,927,015 บาท มีระยะเวลาดำเนินงาน 4 เดือน

กันยายน พ.ศ. 2550 คณะกรรมการ รฟม. สรุปแนวทางการลงทุนด้านการเดินรถไฟฟ้าสายสีม่วง โดย
ให้รัฐบาลและเอกชนลงทุนร่วมกัน (Public private Partnership; PPP) และเลือกรูปแบบที่รัฐลงทุนด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน และจัดเก็บค่าโดยสาร แล้วให้เอกชนลงทุนระบบรถไฟฟ้า ทำหน้าที่เดินรถ โดยจ่ายเป็นเงิน
ค่าจ้างแบบกำหนดราคาคงที่ (Gross Cost Concession; GC) แนวทางนี้เป็นการว่าจ้างเอกชน ไม่ได้แบ่งส่วน
แบ่งรายได้ จึงสามารถทำได้โดยไม่ต้องเข้าสู่ขบวนการตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือ
ดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535

กันยายน พ.ศ. 2550 คณะกรรมการมีมติให้ รฟม. ท้าหรือกับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
หรือบีเอ็มซีแอล เพื่อให้เป็นผู้ลงทุนและรับสิทธิ์ว่าจ้างเดินรถในช่วงบางซื่อ-เตาปูน ระยะทางประมาณ 1
กิโลเมตรนั้น แต่ รฟม. จะเปิดให้มีการแข่งขันในการลงทุนระบบและการเดินรถช่วงจากเตาปูน-บางใหญ่

ที่ประชุม รฟม. เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ. 2551 ได้เลื่อนการเปิดซองเอกสารด้านเทคนิคก่อสร้างงาน
โยธาออกไปเพื่อพิจารณารายละเอียดข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เนื่องจากมีผู้ร้องเรียนไปยังสำนักงาน
ตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ว่าอาจเข้าข่ายความผิดต่อ พ.ร.บ. ว่าด้วยการเสนอราคาต่อหน่วยงานของรัฐ ใน
ประเด็นการปรับราคาค่าก่อสร้างจาก 31,000 ล้านบาทเป็น 36,000 ล้านบาท หลังจากปิดการขายเอกสาร

ประกวดราคาไปแล้ว และการเปลี่ยนเงื่อนไขในทีโออาร์ให้บริษัทที่เข้าร่วมมีรายรับทั้งปี 3 ปีติดต่อกันเฉลี่ยจากปีละไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาทเป็น 10,000 ล้านบาท ซึ่งทาง รฟม. ชี้แจงการปรับเพิ่มวงเงินว่าเกรงจะเป็นปัญหาหากผู้รับเหมารายเล็กเกินไป

วันที่ 13 มกราคม พ.ศ. 2552 รฟม. ได้เปิดซองประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางซื่อ-บางใหญ่ สัญญาที่ 1 (โครงสร้างยกระดับส่วนตะวันออก ระยะทาง 12 กิโลเมตร จากเตาปูน-สะพานพระนั่งเกล้า และงานก่อสร้างทางวิ่งช่วงบางซื่อ-เตาปูน) วงเงิน 13,441 ล้านบาท ซึ่งกลุ่มซีเคทีซี จอยท์เวนเจอร์ เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด 16,724.50 ล้านบาท และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เสนอราคา 17,100.00 ล้านบาท เป็นอันดับที่ 2

ขณะนี้คณะกรรมการผลการประกวดราคาได้เจรจาลดราคาค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 กับกลุ่มซีเคทีซี จอยท์เวนเจอร์เป็นผลสำเร็จแล้ว เหลือ 14,985 ล้านบาท จากราคาที่เข้าร่วมประกวดราคาเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นช่วงที่ราคาเหล็กและน้ำมันเชื้อเพลิงยังสูง คาดว่าจะสามารถลงนามในสัญญาได้ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2552 และหลังจากคณะกรรมการ รฟม. อนุมัติผลการประกวดราคาในสัญญาที่ 1 แล้ว ทาง รฟม. จะเปิดซองราคางานก่อสร้างสัญญาที่ 2 (งานก่อสร้างทางยกระดับสายตะวันตก ระยะทาง 11 กิโลเมตร ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า-คลองบางไผ่ และงานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา) วงเงิน 12,602 ล้านบาทต่อไป ส่วนสัญญาที่ 3 (งานก่อสร้างอาคารที่จอดรถและศูนย์ซ่อมบำรุง) วงเงิน 5,962 ล้านบาท ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาด้านเทคนิคของผู้ยื่นซองประกวดราคาจากใจก้า

นอกจากนี้ทาง รฟม. ยังอยู่ระหว่างพิจารณาคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน (project consultant) เพื่อทำหน้าที่ควบคุมงานก่อสร้างและงานระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด

รฟม. ต่อรองราคาสัญญา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง แล้วเสร็จ คาดรวมทั้งหมดไม่เกินกรอบวงเงินกว่า 3.6 หมื่นล้านบาท คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างสัญญาที่ 1 ได้เดือนสิงหาคม 2552 และสัญญาที่ 2,3 ในเดือนตุลาคม 2552

สถานะโครงการในปัจจุบัน

สายทาง	วงเงิน(ล้านบาท)	แผนเปิดบริการ	สถานะปัจจุบัน	ปัญหาและอุปสรรค
สีม่วง	46,475	ปี 2557	กำลังก่อสร้าง	เหลือเวนคืน 2%
บางใหญ่-บางซื่อ			ผลงาน 12.68% เร็วกว่าแผน 0.61%	มีบางส่วนไม่มาตกลงทำสัญญา

สรุปประเด็นคำถามเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง*

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๓ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ คืออะไร เริ่มต้นและสิ้นสุดเส้นทางที่ไหน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๓ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ "ต่อสายขยายราง" ของรัฐบาล โดยในส่วนของ รฟม. จะประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ระยะเวลา 94 กิโลเมตร คือ

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ – ท่าพระ และ หัวลำโพง – บางแค 2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม บางกะปิ – บางบำหรุ และ 3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ โดยช่วง บางใหญ่-บางซื่อ เริ่มต้นเส้นทางที่บริเวณคลองบางไผ่ ไปทางทิศใต้ถนนกาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนธิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี เลี้ยวซ้ายเข้าถนนรัตนธิเบศร์ตรงสามแยกบางใหญ่ เพื่อตรงเข้าสู่เขตจังหวัดนนทบุรี จากนั้นเลี้ยวขวาเข้าถนนติวานนท์ผ่านถนนกรุงเทพ-นนทบุรี สู่สามแยกเตาปูน และสิ้นสุดเส้นทางในช่วงแรกนี้ที่สถานีบางซื่อ รวมระยะทางทั้งสิ้น 23 กิโลเมตร

จุดตั้งสถานีรถไฟฟ้ามีกี่แห่งและอยู่ใต้อาคาร

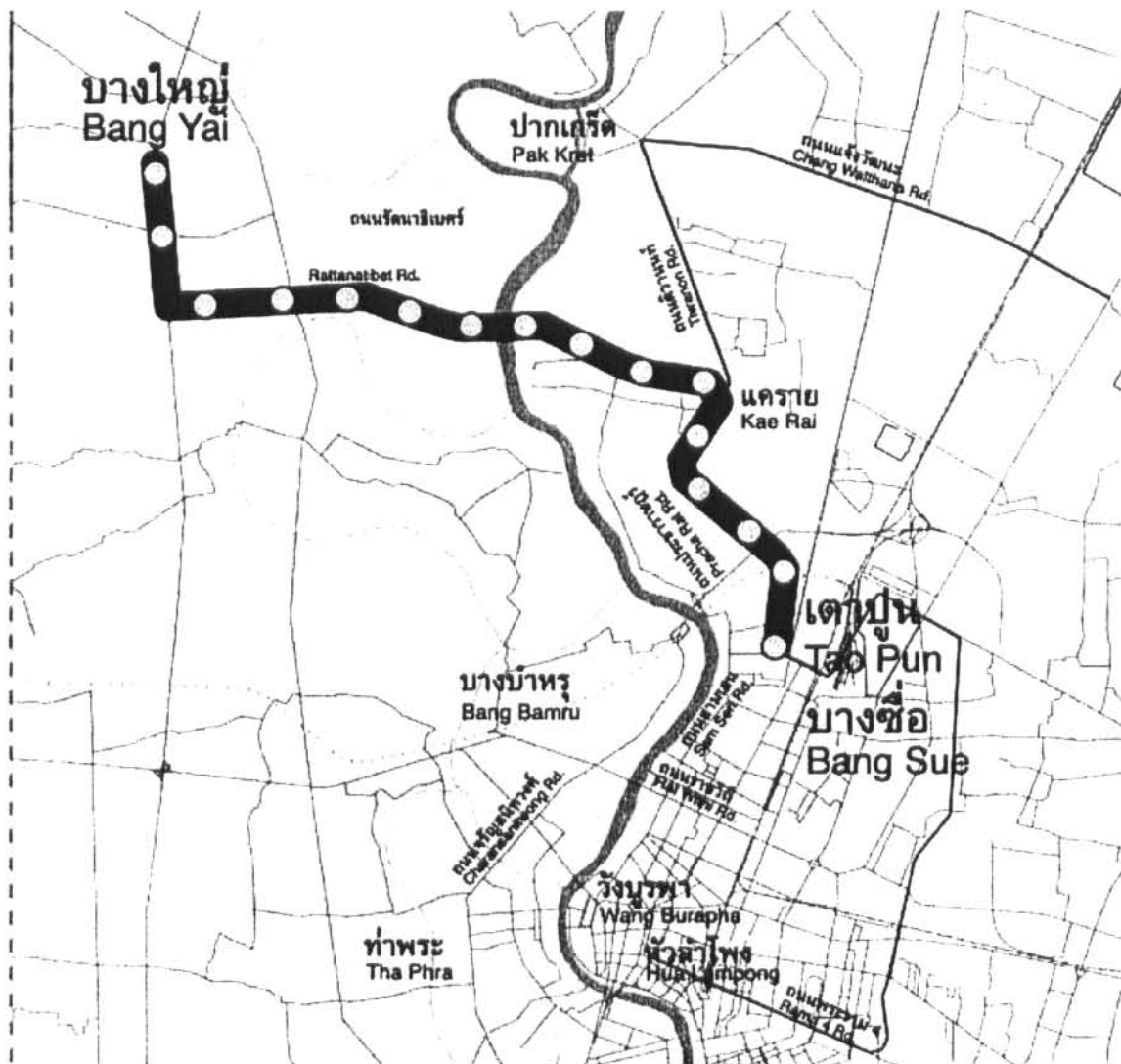
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ๓ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 16 แห่ง ได้แก่

1. สถานีคลองบางไผ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก ช่วงบริเวณคลองบางไผ่ ประกอบด้วย ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารโรงจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดรถ
2. สถานีตลาดบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณย่านธุรกิจ สถานประกอบการ และที่อยู่อาศัย อาทิ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ รัตนธิเบศร์ ห้างบิ๊กซี หมู่บ้านรัตนธิเบศร์ ห้างสรรพสินค้าคาร์ฟูร์ หมู่บ้านบางใหญ่ซิตี้ เป็นต้น
3. สถานีสามแยกบางใหญ่ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกาญจนาภิเษก บริเวณที่อยู่อาศัยหนาแน่น อาทิ หมู่บ้านกฤษดานครโครงการ 10 หมู่บ้านธนกาญจน์ เป็นต้น พร้อมอาคารจอดรถ และบริเวณเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ
4. สถานีบางพลู ตั้งอยู่กลางสี่แยกบางพลู ถนนรัตนธิเบศร์ ตัดถนนบางกรวยไทรน้อย
5. สถานีบางรักใหญ่ ตั้งอยู่กึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ บริเวณแยกตัดกับถนนราชพฤกษ์
6. สถานีท่าอิฐ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนธิเบศร์ ใกล้สำนักงานการเดินรถที่ 7 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พร้อมอาคารจอดรถ

*ที่มา : กองประชาสัมพันธ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

<http://www.mrt.co.th/11.htm#a1>

7. สถานีไทรมา ตั้งอยู่บริเวณเข็ญลงมาทางทิศใต้ของถนนรัตนานิเบศร์ บริเวณซอยตาหรั่ง โดยรถไฟฟ้ามะม่วงข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาตรงบริเวณสะพานพระนั่งเกล้า ในแนวคูขนาน
8. สถานีสะพานพระนั่งเกล้า ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้นสะพานพระนั่งเกล้า ฝั่งตะวันออก
9. สถานีแยกถนนทบุรี 1 ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนานิเบศร์ บริเวณห้างสรรพสินค้า เซ็นทรัล รัตนานิเบศร์ พร้อมอาคารจอดรถ
10. สถานีศรีพรสวรรค์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนานิเบศร์ บริเวณซอย รัตนานิเบศร์ 22
11. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนรัตนานิเบศร์ บริเวณที่ว่าการ อำเภอเมืองนนทบุรี
12. สถานีกระทรวงสาธารณสุข ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนติวานนท์ บริเวณกระทรวงสาธารณสุข
13. สถานีแยกติวานนท์ ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ระหว่างซอยกรุงเทพ-นนทบุรี 12-14
14. สถานีวงศ์สว่าง ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณก่อนถึงทางแยกวงศ์สว่าง
15. สถานีบางซ่อน ตั้งอยู่บริเวณกึ่งกลางถนนกรุงเทพ-นนทบุรี บริเวณชุมชนตลาดบางซ่อน
16. สถานีเตาปูน ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดระหว่างถนนประชากราษฎร์ 2 กับถนนกรุงเทพ-นนทบุรี ที่เตาปูน



รูปแบบสถานีรถไฟฟ้ามูลักษณะอย่างไร

สถานีรถไฟฟ้ามูลโครงการฯ ได้รับการออกแบบตามมาตรฐาน NFPA 101 และ NFPA 130 ที่เน้นในเรื่องความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน ความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ผู้สัญจรไปมา ผู้อยู่อาศัย บริเวณสถานี รวมถึงการคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่นั้นๆ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไว้คอยให้บริการ อาทิ ลิฟต์ บันไดเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยทั่วไปสถานีจะ ประกอบด้วย

- ชั้นล่าง เป็นทางขึ้น-ลง อยู่ด้านในทางเท้าทั้ง 2 ฝั่งถนน เพื่อมิให้เกิดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า และมีพื้นที่เพียงพอสำหรับการพักผ่อน สามารถกันแดดกันฝน และมีระบบป้องกันน้ำท่วม ทำให้ผู้โดยสารสามารถต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ระดับผิวถนนได้อย่างคล่องตัว

- ชั้นที่สอง (Concourse) เป็นชั้นบริการผู้โดยสาร มีลักษณะแบบเปิดโล่ง และสามารถใช้เป็นสะพานลอยข้ามถนนได้ ชั้นนี้จะประกอบด้วย ตู้ขายตั๋ว เครื่องตรวจตั๋วอัตโนมัติ โดยในบางสถานีผู้โดยสารสามารถใช้บริเวณนี้เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังอาคารข้างเคียง หรืออาคารจอดรถ ของโครงการได้อีกด้วย

- ชั้นที่สาม (ชานชาลา) เป็นชั้นสำหรับรถไฟฟ้ามูลจอดรับ-ส่งผู้โดยสาร พื้นที่กว้างขวาง แบ่งตอนกลางเป็นช่องเปิดโล่ง 2 ช่อง เพื่อช่วยในการระบายอากาศ มีระบบประตู Platform Screen แบบ Half Height พร้อมบันไดผู้โดยสารขึ้น-ลงด้านปลายชานชาลาทั้งสองด้าน และบันไดสำหรับหนีภัยในกรณีฉุกเฉิน

โครงสร้างจะเป็นอย่างไร

โครงสร้างทางวิ่งจะเป็นแบบยกระดับ สูงประมาณ 17-19 เมตร จากผิวถนนเพื่อให้สามารถข้ามผ่านสะพานลอยคนข้ามถนน สะพานลอยรถยนต์ และสะพานลอยกลับรถ มีตอม่ออยู่กลางถนน โดยตอม่อจะมีระยะห่างกันสูงสุดถึง 40 เมตร เพื่อลดผลกระทบต่ออาคารจราจรทั้งในระหว่างก่อสร้าง และเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ มีลักษณะโปร่งบาง สวยงาม ไม่เทอะทะ และไม่ปิดบังอากาศบริเวณริมถนน

ระบบรถไฟฟ้ามูลลักษณะอย่างไร

เป็นระบบรถไฟฟ้ามูลขนาดใหญ่ (Heavy Rail) ปรับอากาศ มีความจุประมาณ 320 คน/คัน และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 50,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง

ทำไมจะต้องเป็นรถไฟฟ้ามูลยกระดับ

1. รัฐบาลมีนโยบายที่จะต่อขยายระบบรถไฟฟ้ามูลขนส่งมวลชนออกไปให้ไกลที่สุดอย่างเร่งด่วนเพื่อให้พี่น้องประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก เนื่องจากปัจจุบันปัญหาการจราจรได้แผ่ขยายไปถึงชานเมือง และเผาผลาญน้ำมันอย่างสิ้นเปลืองในขณะที่ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างไม่สามารถควบคุมได้

2. ค่าลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินสูงประมาณ 6,000 ล้านบาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่ถ้าเป็นยกระดับค่าลงทุนโครงการจะอยู่ที่ 2,000 ล้านบาทต่อกิโลเมตร ซึ่งต่างกันอยู่ถึง 3 เท่า

3. งบประมาณที่ใช้สร้างรถไฟฟ้ายกระดับ 23 กิโลเมตร ถ้านำไปสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินจะได้ระยะทางเพียง 7.5 กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดมาจากชานเมืองตั้งแต่บริเวณบางใหญ่ ถนนรัตนาธิเบศร์ได้

4. ระยะเวลาในการก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินจะใช้เวลาานกว่ายกระดับ โดยการก่อสร้างรถไฟฟ้ายกระดับใช้เวลาประมาณ 3 ปี รถไฟฟ้าใต้ดิน จะใช้เวลาถึง 4.5 ปี ไม่รวมการออกแบบซึ่งจะต้องใช้เวลาอีกประมาณ 6 เดือน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง มากกว่าระบบยกระดับ

5. ยิ่งก่อสร้างช้า ค่าใช้จ่ายจะยิ่งเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นภาระของรัฐบาล

6. การก่อสร้างเป็นรถไฟฟ้าใต้ดินจะต้องมีการเวนคืนที่ดินมากกว่ายกระดับเนื่องจากจะต้องมีการจัดเตรียมพื้นที่เพิ่มเติม เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับ การติดตั้งระบบระบายอากาศและพักดินที่ขุดขึ้นมาและใช้สถานที่ตั้งหน่วยงานโครงการ (Work Site) ด้วย

7. การก่อสร้างรถไฟฟ้าใต้ดินจะต้องมีการเปิดหน้าดิน(ขุดดินขึ้นมา) ซึ่งจะต้องมีการปิดช่องจราจรทีละ 1 ช่องจราจรสลับกันไปจะทำให้เกิด การจราจรติดขัด เป็นเวลานานมากกว่าระบบยกระดับ

8. ในต่างประเทศที่เจริญและร่ำรวยกว่าประเทศไทยมากทั้งยุโรป อเมริกา ก็มีการสร้างระบบรถไฟฟ้ายกระดับ ในบริเวณเขตเมืองชั้นนอก เช่นกัน

9. โครงการนี้ได้มีการศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบเบื้องต้น พ.ศ.2540 และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งทางคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กกวล.) ได้อนุมัติในปี พ.ศ.2545

บริเวณพื้นที่บริการจอดรถผู้โดยสาร

จัดให้มีพื้นที่อาคารจอดรถผู้โดยสารไว้บริการตลอดเส้นทางการเดินรถไฟฟ้า อันได้แก่

- สถานีคลองบางไผ่ มีพื้นที่จอดรถได้ประมาณ 1,800 คัน
- สถานีสามแยกบางใหญ่ มีพื้นที่จอดรถได้ประมาณ 1,772 คัน
- สถานีท่าอิฐ มีพื้นที่จอดรถได้ประมาณ 1,244 คัน
- สถานีแยกถนนพสุรี 1 มีพื้นที่จอดรถได้ประมาณ 470 คัน

เรื่องการเวนคืนที่ดิน มีกฎเกณฑ์เช่นไร

ในการเวนคืนที่ดินจะมีการเวนคืนที่ดินเฉพาะที่จำเป็นที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อจัดทำทางขึ้น-ลงของสถานีต่างๆ อาคารจอดรถ ศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา และสิ่งจำเป็นอื่นๆ เท่านั้น โดยต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ.2540 ที่จะกำหนดราคาเวนคืนที่ดิน และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นธรรม โดยจะมีการตั้งคณะกรรมการเพื่อ พิจารณา

ราคา ที่ดินโดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ทำเลที่ตั้งของที่ดิน ราคาประเมินของกรมที่ดิน รวมทั้งราคาซื้อขายในบริเวณนั้น เป็นต้น

สำหรับผู้ถูกเวนคืนจะถือว่าเป็นผู้เสียสละจะมีการจัดทำซื้อไปติดประกาศเกียรติคุณ ณ สถานที่ปลายทางที่คลองบางไผ่และเตาปูนด้วย ผู้มีข้อสงสัยสามารถสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ กองกรรมสิทธิ์ที่ดิน ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0 2612 2444 ต่อ 147-151 ทุกวันจันทร์-วันศุกร์ ตามเวลาราชการ

การต่อเชื่อมโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นหรือระบบขนส่งมวลชนอื่นได้บริเวณไหนบ้าง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ สามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล หัวลำโพง-บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ ได้ที่สถานีเตาปูน และสามารถเชื่อมต่อกับโครงการสายใหม่ ช่วงปากเกร็ด-แคราย ที่สถานีกระทรวงสาธารณสุข และเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่สถานีบางซื่อ และจะมีการประสานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปรับป้ายรถโดยสาร ให้อยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าเพื่อถ่ายเทผู้โดยสารระหว่างกันต่อ

แผนบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555*

ตามมาตรา 35(2) แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ.2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ได้กำหนดให้คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ หากมีการปรับเปลี่ยนแผนระหว่างปีโดยไม่เกินวงเงินที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการและรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบ ซึ่งการดำเนินงานสำหรับปีงบประมาณ 2555 คณะกรรมการฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาแผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2555 เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2554 โดยมีกรอบของการพิจารณาครอบคลุมทุกด้านของการบริหารจัดการหนี้สาธารณะ ได้แก่ การก่อหนี้ใหม่เพื่อใช้จ่ายตามแผนการลงทุน การปรับโครงสร้างหนี้และการบริหารความเสี่ยงของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตลอดจนผลสัมฤทธิ์ที่จะได้รับจากการดำเนินการตามแผนฯ ในภาพรวม โดยคณะกรรมการฯ ให้ความสำคัญในการดำเนินการบริหารหนี้ในเชิงรุก (Proactive Debt Management) และการดูแลให้หนี้สาธารณะและภาระหนี้อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง

แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555 แบ่งได้เป็น 4 แผนงานย่อย ได้แก่

- 1.แผนการก่อหนี้ใหม่
- 2.แผนการปรับโครงสร้างหนี้
- 3.แผนการบริหารความเสี่ยง
- 4.แผนการบริหารจัดการหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้กรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ

โดยแผนงานย่อยที่ 1-3 เป็นแผนฯ ที่คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะจะพิจารณาให้ความเห็นชอบการบรรจุวงเงินกู้และบริหารหนี้ในแผนฯ ตามความเหมาะสมและจำเป็นและสำหรับแผนงานย่อยที่ 4 คณะกรรมการฯ ได้มีมติให้แยกกิจกรรมดังกล่าวออกมา โดยไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ แต่ยังคงต้องดำเนินการตามขั้นตอนการกู้เงินอื่น และรายงานให้คณะกรรมการฯ และคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ

แผนการบริหารหนี้สาธารณะในปีงบประมาณ 2555 ที่คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาอนุมัติแล้ว เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2554 มีวงเงินดำเนินการทั้งสิ้น 1,420,987.66 ล้านบาท ประกอบด้วยแผนงานย่อย 4 แผนงาน ดังนี้

* ที่มา : สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <http://www.pdmo.go.th/>

แผนการบริหารหนี้สาธารณะในปงบประมาณ 2555

รายการแผน	วงเงิน			หน่วย : ล้านบาท	
	ในประเทศ	ต่างประเทศ	รวม	ค่าขอให้ กค. ขอคำ/กู้ต่อ	ค่าประกัน ไม่ขอคำ
I. แผนการก่อหนี้ใหม่	434,466.76	34,700.00	469,166.76	61,625.61	26,541.16
1. รัฐบาล	365,372.06	31,000.00	396,372.06	15,372.06	
2. รัฐวิสาหกิจ	69,094.70	3,700.00	72,794.70	46,253.55	26,541.16
II. แผนการปรับโครงสร้างหนี้	640,837.84	0.00	640,837.84	114,715.39	6,000.00
1. รัฐบาล	520,122.45	0.00	520,122.45		
2. รัฐวิสาหกิจ	120,715.39	0.00	120,715.39	114,715.39	6,000.00
III. แผนการบริหารความเสี่ยง	177,000.00		177,000.00	0.00	0.00
IV. แผนการบริหารจัดการหนี้ของ รัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติกรม.ฯ	83,124.00	50,859.06	133,983.06	0.00	0.00
รวม (I ถึง IV)		1,420,987.66		176,341.00	32,541.16

โดยมีกรอบการพิจารณา ดังนี้

1. นโยบายของรัฐบาลและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- (1) นโยบายของรัฐบาลและแนวทางการบริหารราชการแผ่นดินตามแผนบริหารราชการแผ่นดิน
- (2) ยุทธศาสตร์และกรอบเป้าหมายความยั่งยืนทางการคลังระยะ 5 ปี
- (3) กฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการก่อหนี้

2. หลักเกณฑ์การพิจารณาความต้องการกู้เงินและบริหารหนี้เพื่อบรรจุในแผนฯ

- (1) เป็นโครงการที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว หรืออยู่ระหว่างการพิจารณาซึ่งมีความพร้อมที่จะดำเนินการในระหว่างปีงบประมาณ
- (2) มีความสอดคล้องกับทิศทางและนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล
- (3) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- (4) มีความสอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการก่อหนี้
- (5) ก่อให้เกิดรายได้และสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม

- (6) เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันระยะยาวของประเทศ

- (7) มีความสามารถในการชำระหนี้คืนได้

3. สภาพคล่องในระบบการเงิน

คณะกรรมการฯ ได้พิจารณาสภาพคล่องในระบบการเงิน เพื่อไม่ให้เกิดการแย่งเงินทุน (Crowding out effect) และเสถียรภาพของตลาดเงินที่จะรองรับการกู้เงินตามแผนฯ โดยธนาคารแห่งประเทศไทย ได้ประมาณการว่าสภาพคล่องในระบบการเงินซึ่งประกอบด้วยสภาพคล่องส่วนที่ยังมีเหลืออยู่ในระบบสถาบันรับฝากเงินในปัจจุบัน รวมกับสภาพคล่องที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในระยะต่อไปจากการขยายฐานเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันพบว่าสถาบันรับฝากเงินยังคงมีสภาพคล่องส่วนเกินอยู่อย่างเพียงพอที่จะรองรับการกู้เงินตามแผนฯ

คณะกรรมการฯ ขอนำเสนอรายละเอียดของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555 ในแต่ละแผนงานย่อย พร้อมทั้งผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามแผนดังกล่าว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

1. แผนการก่อหนี้ใหม่

1. การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล (วงเงินรวม 396,372.06 ล้านบาท)

1.1 หนี้ในประเทศ (เพื่อชดเชยการขาดดุล) : วงเงิน 350,000.00 ล้านบาท

เป็นการกู้เงินของกระทรวงการคลังเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณภายใต้การจัดทำงบประมาณแบบขาดดุล ในปีงบประมาณ 2555 ซึ่งในเบื้องต้นคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติประมาณการรายได้ วงเงิน และโครงสร้างงบประมาณแล้วเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2554 โดยมีงบประมาณรายจ่าย 2,330,000 ล้านบาท ประมาณการรายได้ 1,980,000 ล้านบาท และมีวงเงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุล 350,000 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังจะดำเนินการกู้เงินโดยพิจารณาจากความจำเป็นในการใช้จ่ายเงินของรัฐบาลด้วย โดยในการจัดหาเงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณนี้ กระทรวงการคลังจะดำเนินการออกพันธบัตรรัฐบาลร่วมกับตราสารหนี้อื่น เช่น ตั๋วสัญญาใช้เงิน ตั๋วเงินคลัง หรือการทำสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ การกู้เงินจะขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการใช้จ่ายของรัฐบาลด้วย และจะบริหารจัดการตราสารหนี้หรือสัญญาเงินกู้ดังกล่าวโดยการ Roll-over หรือการปรับโครงสร้างหนี้ให้เป็นหนี้ระยะยาวต่อไปตามแต่สภาวะตลาดจะเอื้ออำนวย

1.2 หนี้ต่างประเทศ : วงเงิน 31,000 ล้านบาท

กระทรวงการคลังขอกู้เงินเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน วงเงิน 31,000 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งกระทรวงการคลังได้รับความเห็นชอบให้ลงนามในสัญญาเงินกู้ดังกล่าวจากรัฐสภาตามที่กฎหมายรัฐธรรมนูญบัญญัติแล้ว

1.3 หนี้ในประเทศ (รัฐบาลกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ) : วงเงิน 15,372.06 ล้านบาท

กระทรวงการคลังขอกู้เงินเพื่อนำมาให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กู้ต่อเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ วงเงิน 12,303.06 ล้านบาท และเพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ วงเงิน 3,069 ล้านบาท

2. การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (วงเงินรวม 72,794.70 ล้านบาท)

2.1 หนี้ในประเทศ : วงเงิน 69,094.70 ล้านบาท

(1) การกู้เงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ

การกู้เงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศเป็นการกู้เงินบาทจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อใช้จ่ายในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (Foreign Cost) โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ลดต้นทุนการกู้เงิน และสนับสนุนการพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ โดยในปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจ จำนวน 2 แห่ง ขอใช้เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ สำหรับ 5 โครงการ วงเงิน 3,865.12 ล้านบาท โดยเป็นโครงการที่ไม่ได้ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งสิ้น

(2) การกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ

การกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลังมีพันธะที่จะต้องกำกับให้มีการจัดหาเงินบาทเพื่อสมทบค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเงินกู้ต่างประเทศ ให้สอดคล้องกับกำหนดการใช้เงินเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้แล้วเสร็จตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด โดยในปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจ จำนวน 3 แห่ง ขอใช้เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศสำหรับ 6 โครงการ วงเงิน 3,226.921 ล้านบาท โดยเป็นโครงการที่ไม่ได้ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งสิ้น

(3) การกู้เงินเพื่อลงทุน

การกู้เงินเพื่อลงทุนเป็นการกู้เงินในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการลงทุนที่มีความต้องการเงินกู้เป็นเงินบาททั้งสิ้น โดยในปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจ จำนวน 5 แห่ง ขอใช้เงินกู้เพื่อลงทุนสำหรับ 38 โครงการ วงเงิน 27,397.884 ล้านบาท โดยเป็นโครงการที่ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน 12,574.378 ล้านบาท และไม่ได้ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน 14,823.506 ล้านบาท

(4) การกู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ

การกู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ เป็นการกู้เงินเพื่อใช้จ่ายในการเสริมสภาพคล่อง ปลดปล่อยสินเชื่อ และดำเนินงานปกติทั่วไปของหน่วยงาน โดยในปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจ จำนวน 6 แห่ง ขอใช้เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงิน 34,604.783 ล้านบาท โดยเป็นโครงการที่ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน 29,979.165 ล้านบาท และไม่ได้ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน 4,625.618 ล้านบาท

2.2 หนี้ต่างประเทศ : วงเงิน 3,700.00 ล้านบาท

เป็นการกู้เงินเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยกู้จากแหล่งเงินต่างประเทศ เพื่อใช้ในโครงการลงทุนที่มีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ หรือมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างคุ้มค่า โดยในปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจ 1 แห่ง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอกู้เงินต่างประเทศสำหรับ 3 โครงการ วงเงิน 3,700.00 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 119.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

II. แผนการปรับโครงสร้างหนี้

1. การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล : หนี้ในประเทศ (วงเงิน 520,122.45 ล้านบาท)

1.1 หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ/เมื่อรายจ่ายสูงกว่ารายได้

กระทรวงการคลังขอ Roll-over ตัวเงินคลัง วงเงิน 180,000 ล้านบาท โดยเป็นตัวเงินคลังเพื่อบริหารดุลเงินสดของรัฐบาลระหว่างปี ในช่วงที่มีกระแสเงินสดรับน้อยกว่ากระแสเงินสดจ่าย วงเงิน 80,000 ล้านบาท และตัวเงินคลังเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณในปีที่ผ่านมา วงเงิน 100,000 ล้านบาท ทั้งนี้ หากสภาวะตลาดเอื้ออำนวย กระทรวงการคลังจะทยอยแปลงตัวเงินคลังดังกล่าวให้เป็นพันธบัตรต่อไป

1.2 หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้ FIDF: วงเงิน 340,122.45 ล้านบาท

(1) พันธบัตร FIDF1: กระทรวงการคลังขอดำเนินการ Roll-over พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ รวม 5 รุ่น ที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ 2555 วงเงิน 107,099.20 ล้านบาท ทั้งนี้ การกำหนดวงเงินขั้นสุดท้ายขึ้นอยู่กับกำไรสุทธิที่ธนาคารแห่งประเทศไทยจะนำส่งเข้า “กองทุนเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดเชยความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน” ตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้ เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. 2541

(2) พันธบัตร FIDF3: กระทรวงการคลังขอดำเนินการ Roll-over พันธบัตรรัฐบาลและพันธบัตรออมทรัพย์ รวม 3 รุ่น ที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ 2555 วงเงินรวม 233,023.25 ล้านบาท ทั้งนี้ การกำหนดวงเงินขั้นสุดท้ายขึ้นอยู่กับเงินในบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดเชยความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินที่ได้จัดตั้งขึ้นในฝ่ายการธนาคารของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยการนำสินทรัพย์คงเหลือในบัญชีผลประโยชน์ประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยเงินตราหลังจากการจ่ายเมื่อสิ้นปีให้ออนเข้าบัญชีดังกล่าว ตามความในมาตรา 8 แห่งพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ระยะที่สอง พ.ศ. 2545

2. การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ : หนี้ในประเทศ (วงเงิน 120,715.39 ล้านบาท)
รัฐวิสาหกิจ 12 แห่ง ขอ Roll-over หนี้ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ 2555 จำนวน 120,715.39 ล้านบาท เพื่อขยายระยะเวลาเงินกู้ให้สอดคล้องกับระยะคืนทุนของโครงการ และขยายอายุหนี้ออกไป โดยเป็นการกู้เงินที่ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน 114,715.39 ล้านบาท และไม่ได้ขอให้ค้ำประกัน 6,000.00 ล้านบาท

III. แผนการบริหารความเสี่ยง

แผนการบริหารความเสี่ยงมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนการกู้เงินภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม โดยในปีงบประมาณ 2555 มีแนวทางการบริหารความเสี่ยงดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงหนี้ที่จะก่อใหม่

ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยมีดุลบัญชีเดินสะพัดที่เกินดุล ทุนสำรองระหว่างประเทศอยู่ในระดับสูงและสภาพคล่องส่วนเกินในประเทศมีค่อนข้างมาก รัฐบาลจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกู้เงินจากต่างประเทศอย่างเช่นที่เคยกระทำมาในอดีตที่เงินออมในประเทศมีไม่เพียงพอ ประกอบกับกระทรวงการคลังมีนโยบายที่จะลดความเสี่ยงหนี้ต่างประเทศของรัฐบาลลงให้เหลือศูนย์ และได้ดำเนินการลดหนี้ต่างประเทศของรัฐบาลลงอย่างต่อเนื่อง โดย ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2554 รัฐบาลมีหนี้ต่างประเทศจำนวน 42,474 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.4 ของหนี้รัฐบาลทั้งหมด ซึ่งในจำนวนดังกล่าวนี้ ได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยการแปลงหนี้สกุลเงินต่างประเทศเป็นสกุลเงินบาทแล้วจำนวน 21,040 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 0.7 ของหนี้รัฐบาลทั้งหมด อย่างไรก็ตาม หากมีความจำเป็นที่จะต้องกู้เงินจากต่างประเทศ กระทรวงการคลังจะกระทำก็ต่อเมื่อ

1) อัตราดอกเบี้ยจากการกู้เงินต่างประเทศเมื่อแปลงให้เป็นเงินบาท (Cross Currency Swap) แล้ว ต้องมีอัตราต่ำกว่าการกู้เงินบาทภายในประเทศที่มีอายุเฉลี่ยเท่ากัน

2) ควรดำเนินการบริหารความเสี่ยงทันทีที่มีการเบิกเงินกู้หรือดำเนินการในโอกาสแรก เพื่อปิดส่วนต่างของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างช่วงเวลาที่เกิดเงินกู้กับช่วงเวลาที่มีการบริหารความเสี่ยงให้มีความแตกต่างน้อยที่สุด

ซึ่งแนวทางดังกล่าวข้างต้นให้รัฐวิสาหกิจถือเป็นหลักปฏิบัติเช่นเดียวกัน

2. การบริหารความเสี่ยงหนี้คงค้าง แนวทางการบริหารความเสี่ยงหนี้คงค้างของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

2.1. หนี้ต่างประเทศ มีแนวทาง ดังนี้

1) การแปลงหนี้จากสกุลเงินตราต่างประเทศเป็นสกุลเงินบาท (Cross Currency Swap) เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยจะดำเนินการก็ต่อเมื่ออัตราดอกเบี้ยจากการกู้เงินต่างประเทศเมื่อแปลงให้เป็นเงินบาทแล้ว ต้องมีอัตราต่ำกว่าการกู้เงินบาทภายในประเทศที่มีอายุเฉลี่ยเท่ากัน

2) การกู้เงินใหม่เพื่อชำระหนี้เงินกู้เดิม (Refinancing) โดยจะดำเนินการก็ต่อเมื่ออัตราดอกเบี้ยเดิมสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยตลาดที่มีอายุเฉลี่ยที่เท่ากัน

3) การแปลงภาวะดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (Interest Rate Swap from Floating Rate to Fixed Rate) เพื่อบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในช่วงขาขึ้น

4) การแปลงภาวะดอกเบี้ยคงที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (Interest Rate Swap from Fixed Rate to Floating) เพื่อลดต้นทุน

2.2. หนี้ในประเทศ มีแนวทาง ดังนี้

1) การกู้เงินใหม่เพื่อชำระหนี้เงินกู้เดิม (Refinancing) โดยจะดำเนินการก็ต่อเมื่ออัตราดอกเบี้ยเดิมสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยตลาดที่มีอายุเฉลี่ยที่เท่ากัน

2) การแปลงภาวะดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ (Interest Rate Swap from Floating Rate to Fixed Rate) เพื่อบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในช่วงขาขึ้น

3) การแปลงภาวะดอกเบี้ยคงที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว (Interest Rate Swap from Fixed Rate to Floating) เพื่อลดต้นทุน

กระทรวงการคลังได้ใช้แนวทางดังกล่าวข้างต้นประกอบกับการวิเคราะห์แนวโน้มภาวะเศรษฐกิจและการเงินทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงพิจารณาความเป็นไปได้ในการบริหารความเสี่ยงหนี้ในประเทศและต่างประเทศ จึงขอเสนอรายการหนี้ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจที่จะดำเนินการบริหารความเสี่ยงในปีงบประมาณ 2555 ซึ่งระบุเป็นรายสัญญาภายใต้แผนงานที่ III แผนการบริหารความเสี่ยง โดยขอเสนอกรอบวงเงินสำหรับดำเนินการบริหารความเสี่ยง จำนวน 177,000 ล้านบาท ซึ่งกรอบวงเงินดังกล่าวครอบคลุมรายการบริหารความเสี่ยงหนี้ต่างประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ โดยรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจจะเลือกรายการที่จะดำเนินการบริหารความเสี่ยงภายใต้กรอบวงเงินดังกล่าวจากรายการที่ระบุไว้ภายใต้แผนงานที่ III แผนการบริหารความเสี่ยง ตามความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจและภาวะตลาดการเงินต่อไป

ทั้งนี้การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจดังกล่าวข้างต้นให้รัฐวิสาหกิจกู้เงินในประเทศ/รัฐวิสาหกิจกู้เงินต่างประเทศ และให้กระทรวงการคลังพิจารณาการกำกับตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อให้รัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นได้

IV. แผนการบริหารจัดการหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ

1. การก่อหนี้ใหม่

1.1 เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจที่มีสถานะเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

1) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีแผนจัดหาเงินกู้ 5 ปี (2552-2556) วงเงินรวม 65,000 ล้านบาท และมีแผนจัดหาเงินกู้ 5 ปี (2553-2557) วงเงินรวม 110,000 ล้านบาท ซึ่ง บมจ. ปตท. ไม่สามารถกำหนดได้ว่าจะใช้เงินในปีใด และเป็นเงินกู้ในประเทศหรือต่างประเทศ หรือเพื่อ Refinance หรือเพื่อลงทุนในโครงการ

2) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดรับมอบในปีงบประมาณ 2555 จำนวน 5 ลำ วงเงินรวม 22,109.51 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 713.21 ล้านดอลลาร์

1.2 เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line

รัฐวิสาหกิจ 3 แห่ง ได้แก่ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) มีแผนกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line วงเงินรวม 17,500 ล้านบาท

2. การบริหารหนี้

2.1 การปรับโครงสร้างหนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผน Roll-over หนี้กู้ในประเทศที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ 2555 วงเงิน 170 ล้านบาท

2.2 การบริหารความเสี่ยง

(1) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการทำ Swap Arrangement หนี้ในประเทศและต่างประเทศวงเงินรวม 84,805.18 ล้านบาท

(2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการทำ Swap Arrangement หนี้ต่างประเทศวงเงิน 9,398.37 ล้านบาท

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555

1. ภาพรวมของหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2554 มียอดหนี้สาธารณะคงค้าง 4,263,393.22 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 40.69 ของ GDP ประกอบด้วยหนี้ต่างประเทศ 344,279.79 ล้านบาท และหนี้ในประเทศ 3,919,113.43 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 8.08 และร้อยละ 91.92 ตามลำดับ

2. แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555 มีวงเงินดำเนินการ 1,287,004.60 ล้านบาท แบ่งเป็น

2.1 แผนการกู้เงินใหม่ 469,166.76 ล้านบาท ประกอบด้วยการกู้เงินในประเทศ 434,466.76 ล้านบาท และต่างประเทศ 34,700.00 ล้านบาท

/2.2 แผนการ...

2.2 แผนการปรับโครงสร้างหนี้ 640,837.84 ล้านบาท โดยเป็นการปรับโครงสร้างหนี้
ในประเทศทั้งสิ้น

2.3 แผนการบริหารความเสี่ยง 177,000 ล้านบาท

3. เมื่อรวมวงเงินการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้
กรอบวงเงินกู้และบริหารหนี้ของแผนฯ อีกจำนวน 133,983.06 ล้านบาท จะทำให้วงเงินดำเนินการบริหาร
และจัดการหนี้สาธารณะ ในปีงบประมาณ 2555 มีวงเงินเท่ากับ 1,420,987.66 ล้านบาท แบ่งเป็น

3.1 แผนการกู้เงินใหม่ 508,776.27 ล้านบาท ประกอบด้วยการกู้เงินในประเทศ
451,966.76 ล้านบาท และต่างประเทศ 56,809.51 ล้านบาท

3.2 แผนการปรับโครงสร้างหนี้ 641,007.84 ล้านบาท โดยเป็นการปรับโครงสร้างหนี้
ในประเทศทั้งสิ้น

3.3 แผนการบริหารความเสี่ยง 271,203.55 ล้านบาท

4. กรอบวงเงินดำเนินการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4.1 พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

4.1.1 การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ (มาตรา 21) กำหนดกรอบวงเงินกู้
ไว้ไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม
และร้อยละ 80 ของงบประมาณรายจ่ายที่ตั้งไว้สำหรับการชำระคืนเงินต้น $((2,330,000 \times 20\% = 466,000) +$
 $(51,888.80 \times 80\% = 41,511.04) = 507,511.04)$ ซึ่งวงเงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณเท่ากับ 350,000
ล้านบาท จึงอยู่ในกรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

4.1.2 การกู้เงินจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม (มาตรา 22) กำหนดกรอบ
วงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 10 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี $(2,330,000 \times 10\% = 233,000)$ ซึ่งวงเงินกู้ต่างประเทศเพื่อ
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมที่บรรจุในแผนฯ เท่ากับ 31,000 ล้านบาท จึงอยู่ในกรอบวงเงินของกฎหมาย

4.1.3 การค้าประกันและการให้กู้ต่อในประเทศแก่รัฐวิสาหกิจภายใต้แผนการบริหารหนี้
สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555 มีรัฐวิสาหกิจเสนอขอให้กระทรวงการคลังพิจารณาการค้าประกัน และ
ขอให้กระทรวงการคลังกู้เป็นเงินบาทมาให้กู้ต่อวงเงินรวม 176,341.00 ล้านบาท ซึ่งมาตรา 28 และมาตรา 25(2)
ให้อำนาจกระทรวงการคลังค้าประกันเงินกู้และให้กู้ต่อเป็นบาทในปีงบประมาณหนึ่งได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของ
งบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ใช้บังคับอยู่ในขณะนั้นและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม $(2,330,000 \times 20\% =$
 $466,000)$ ซึ่งเห็นได้ว่าวงเงินที่รัฐวิสาหกิจเสนอขอ ยังอยู่ในกรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง
จะเป็นผู้พิจารณาการค้าประกันในแต่ละครั้งตามความจำเป็นและเหมาะสมภายหลังจากที่คณะรัฐมนตรีได้พิจารณา
อนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2555 แล้ว

4.2 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549

4.2.1 ประเมินการภาระหนี้ต่างประเทศต่อรายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ
(Debt Service Ratio : DSR) ในช่วงปีงบประมาณ 2555-2559 คาดการณ์ว่า DSR จะอยู่ที่ระดับร้อยละ 0.22-0.44
โดยในปีงบประมาณ 2555 จะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 0.44 ซึ่งไม่เกินร้อยละ 9 ตามที่กำหนดในข้อ 4 (3) ของระเบียบ
กระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549

Debt Service Ratio (%)	ปีงบประมาณ				
	2555	2556	2557	2558	2559
ส่วนราชการ	0.13	0.03	0.06	0.03	0.03
รัฐวิสาหกิจ	0.31	0.32	0.32	0.19	0.25
รวม	0.44	0.35	0.38	0.22	0.28

4.2.2 ครอบคลุมยั่งยืนทางการคลัง

ณ สิ้นปีงบประมาณ 2555 คาดว่าจะมีสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP อยู่ในระดับร้อยละ 41.7 และมีภาระหนี้ต่องบประมาณอยู่ในระดับร้อยละ 11.3 ซึ่งไม่เกินกว่าครอบคลุมยั่งยืนทางการคลังที่กำหนดให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ 60 และภาระหนี้ต่องบประมาณไม่เกินร้อยละ 15 โดยมีผลคาดการณ์ระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP และภาระหนี้ต่องบประมาณในปี 2555-2559 ดังนี้

สัดส่วน (%)	ปีงบประมาณ				
	2555	2556	2557	2558	2559
หนี้สาธารณะคงค้าง/ GDP	41.7	42.2	41.6	40.4	38.0
ภาระหนี้/งบประมาณ	11.3	11.1	11.2	11.1	11.0

สมมุติฐานการประมาณการ

- 1) หนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นปีงบประมาณ 2554 คำนวณโดยใช้หนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือน มิ.ย. 2554 บวกกับแผนการกู้เงินในระหว่างเดือน ก.ค.-ก.ย. 2554 หักแผนการชำระหนี้ในปี 2554
- 2) การขาดดุลงบประมาณปี 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 ก.ย. 2554 และตั้งแต่ปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้ประมาณการจาก สศค.
- 3) GDP ปี 2555 - 2559 ใช้ข้อมูลจาก สศค.
- 4) การกู้เพื่อโครงการลงทุนสุทธิของรัฐบาลและการกู้ใหม่สุทธิของรัฐวิสาหกิจตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นไป สมมติให้เพิ่มขึ้นตาม Growth ของ Nominal GDP
- 5) ปี 2555 - 2559 งบชำระเงินต้นคิดเป็น 3 % ของงบประมาณรายจ่าย

5. การก่อหนี้ใหม่ทั้งหมดจะสามารถระดมทุนได้เพียงพอต่อการใช้จ่ายของภาครัฐ

6. กระทรวงการคลังสามารถกำกับดูแลให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอที่จะสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศได้

รายงานหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554*

1. หนี้สาธารณะคงค้าง

ตารางที่ 1 หนี้สาธารณะคงค้าง

หน่วย : พันล้านบาท

	ก.ค. 54	ส.ค. 54	% GDP	จากเดือนก่อน
1. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	3,016.48	3,010.32	28.36	(6.16)
2. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,074.91	1,072.10	10.10	(2.81)
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	158.11	155.62	1.47	(2.49)
4. หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟู	30.55	30.98	0.29	0.43
5. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ	-	-	-	-
รวม	4,280.05	4,269.02	40.22	(11.03)

หมายเหตุ 1. GDP ปี 2553 และประมาณการ GDP ปี 2554 เท่ากับ 10,104.82 พันล้านบาท และ 10,867.73 พันล้านบาท ตามลำดับ (สคช. ณ 22 ส.ค. 2554)

2. สบณ ได้ปรับวิธีการคำนวณ GDP ในแต่ละเดือน เพื่อให้สัดส่วน Debt/GDP สะท้อนค่าที่ใกล้เคียงความเป็นจริงที่สุด โดยได้คำนวณ GDP ของเดือนกรกฎาคม 2554 ดังนี้ ((GDP ปี 53/12*5)+(GDP ปี 54/12*7) เท่ากับ 10,549.85 พันล้านบาท และ GDP ของเดือนสิงหาคม 2554 ดังนี้ ((GDP ปี 53/12*4)+(GDP ปี 54/12*8) เท่ากับ 10,613.43 พันล้านบาท

3. อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของธนาคารแห่งประเทศไทยเป็นอัตราเฉลี่ยระหว่างอัตราซื้อและขาย ณ วันทำการสุดท้ายของเดือน

4. ตัวเลขในตารางเป็นตัวเลขเบื้องต้น (Preliminary) และไม่รวมหนี้ของ SPV จำนวน 23,999.90 ล้านบาท ที่รัฐบาลมีภาระผูกพันต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าพื้นที่อาคารสัญญาบริการจัดการเฟอร์นิเจอร์ และสัญญาไอเอสไอเรือกรือ่ง โครงการศูนย์ราชการกรุงเทพมหานคร ถนนแจ้งวัฒนะ

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้สาธารณะคงค้างมีจำนวนทั้งสิ้น 4,269.02 พันล้านบาท หรือร้อยละ 40.22 ของ GDP ประกอบด้วย หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง 3,010.32 พันล้านบาท หรือร้อยละ 28.36 ของ GDP หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน 1,072.10 พันล้านบาท หรือร้อยละ 10.10 ของ GDP หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน) 155.62 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.47 ของ GDP และหนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 30.98 พันล้านบาท หรือร้อยละ 0.29 ของ GDP โดยหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนสิงหาคม 2554 ลดลงจากเดือนก่อน 11.03 พันล้านบาท

2. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง

ตารางที่ 2 หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง

	หน่วย: พันล้านบาท		
	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด) จากเดือนก่อน
หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	3,016.48	3,010.32	(6.16)
1 หนี้ต่างประเทศ	43.81	41.49	(2.32)
คิดเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	1,472.30	1,381.86	(90.44)
2 หนี้ในประเทศ	2,972.67	2,968.83	(3.84)
- เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ และการบริหารหนี้	1,427.50	1,431.94	4.44
- ระยะสั้น (ตัวเงินคลังและเงินกู้ระยะสั้น)	20.00	0.00	(20.00)
- ระยะยาว (พันธบัตรและตราสารหนี้อื่น)	1,407.50	1,431.94	24.44
- เงินกู้ชดเชยความเสียหายให้แก่กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	1,141.11	1,132.41	(8.70)
- พันธบัตร/ตั๋วสัญญาใช้เงิน FIDF 1	463.28	463.28	-
- พันธบัตร FIDF 3	677.83	669.13	(8.70)
- เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	398.94	398.94	-
- เงินกู้ให้รัฐวิสาหกิจกู้ต่อ	5.12	5.54	0.42

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรงมีจำนวนทั้งสิ้น 3,010.32 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 6.16 พันล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- **หนี้ต่างประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 41.49 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 2.32 พันล้านบาท ทั้งนี้ หนี้ต่างประเทศในรูปเงินเหรียญสหรัฐ ลดลง 90.44 ล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจาก
 - ผลจากอัตราแลกเปลี่ยนทำให้ยอดหนี้คงค้างในรูปเงินบาท เพิ่มขึ้น 0.91 พันล้านบาท และในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น 16.94 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินเยนได้มีการชำระคืนประมาณ 800.73 ล้านเยน หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.31 พันล้านบาท หรือคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐเท่ากับ 10.45 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินเหรียญสหรัฐได้มีการชำระคืนประมาณ 96.93 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 2.92 พันล้านบาท

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาในรูปสกุลเงินที่รัฐบาลกู้โดยตรง หนี้ต่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลง ดังรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 การเปลี่ยนแปลงของหนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง

Currency (Million)	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด)
Canadian	15.40	15.40	-
Euro	2.32	2.32	-
Japanese Yen	97,054.41	96,253.68	(800.73)
USD	203.46	106.53	(96.93)

- **หนี้ในประเทศ** หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนก่อนหน้าลดลง 3.84 พันล้านบาท เนื่องจาก
 - การออกพันธบัตรออมทรัพย์เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ 0.08 พันล้านบาทและได้ถอนพันธบัตรออมทรัพย์ 0.64 พันล้านบาท
 - การออกพันธบัตรเพื่อการบริหารหนี้ 25 พันล้านบาท
 - การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลที่ออกภายใต้ พ.ร.ก. ช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูระยะที่สอง (FIDF 3) จำนวน 26.70 พันล้านบาท โดยแบ่งเป็นการทรงจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง (Premium FIDF 1 และ FIDF 3) จำนวน 8.70 พันล้านบาท และการกู้เงินระยะสั้นจำนวน 18 พันล้านบาท
 - การชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น 20 พันล้านบาท
 - การกู้ให้รัฐวิสาหกิจกู้ต่อ 0.42 พันล้านบาท
 - การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552 เพื่อดำเนินการตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 จำนวน 7 พันล้านบาท

3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน

ตารางที่ 4 หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน

	หน่วย : พันล้านบาท		
	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด) จากเดือนก่อน
หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,074.91	1,072.10	(2.81)
1. หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	523.65	523.77	0.12
- หนี้ต่างประเทศ	163.13	167.01	3.88
คิดเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	5,482.74	5,562.25	79.51
- หนี้ในประเทศ	360.52	356.76	(3.76)
2. หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	551.26	548.33	(2.93)
- หนี้ต่างประเทศ	125.32	126.45	1.13
คิดเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	4,211.84	4,211.61	(0.23)
- หนี้ในประเทศ	425.94	421.88	(4.06)

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงินมีจำนวนทั้งสิ้น 1,072.10 พันล้านบาท ประกอบด้วย หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน 523.77 พันล้านบาท และหนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน 548.33 พันล้านบาท โดยหนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงินลดลงจากเดือนก่อน 2.81 พันล้านบาท

3.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลค้ำประกันมีจำนวนทั้งสิ้น 523.77 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 0.12 พันล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- **หนี้ต่างประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 167.01 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 3.88 พันล้านบาท ทั้งนี้ หนี้ต่างประเทศในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น 79.51 ล้านดอลลาร์ เนื่องจาก
 - ผลจากอัตราแลกเปลี่ยนทำให้ออดหนึ่งคงค้างในรูปเงินบาทเพิ่มขึ้น 3.75 พันล้านบาท และในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น 75.30 ล้านดอลลาร์
 - สกุดเงินเยนได้มีการเบิกจ่ายมากกว่าการชำระคืนประมาณ 322.77 ล้านเยน หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.13 พันล้านบาท หรือคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐเท่ากับ 4.21 ล้านดอลลาร์

ทั้งนี้ หากพิจารณาในรูปของสกุดเงินของหนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน หนี้ต่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลง ดังรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การเปลี่ยนแปลงของหนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน(รัฐบาลค้ำประกัน)

Currency (Million)	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด)
Euro	96.70	96.70	-
Japanese Yen	414,051.55	414,374.32	322.77
USD	14.54	14.54	-

- **หนี้ในประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 356.76 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 3.76 พันล้านบาท เนื่องจาก
 - การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และการเคหะแห่งชาติได้ไถ่ถอนพันธบัตร 3.5 พันล้านบาท และ 1.5 พันล้านบาท ตามลำดับ และการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ไถ่ถอนและออกพันธบัตร 1.7 พันล้านบาท และ 1 พันล้านบาท ตามลำดับ
 - รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลค้ำประกันมีการเบิกจ่ายเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ต่างๆ มากกว่าชำระคืนต้นเงินกู้ 1.94 พันล้านบาท

3.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลไม่ค้ำประกันมีจำนวนทั้งสิ้น 548.33 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 2.93 พันล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- **หนี้ต่างประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 126.45 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 1.13 พันล้านบาท ทั้งนี้ หนี้ต่างประเทศในรูปเงินเหรียญสหรัฐ ลดลง 0.23 ล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจาก
 - ผลจากอัตราแลกเปลี่ยนทำให้ยอดหนี้คงค้างในรูปเงินบาท เพิ่มขึ้น 1.82 พันล้านบาท และในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น 22.88 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินยูโรได้มีการชำระคืนประมาณ 9.05 ล้านยูโร หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.39 พันล้านบาท หรือคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐเท่ากับ 13.06 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินเยนได้มีการชำระคืนประมาณ 770.16 ล้านเยน หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.30 พันล้านบาท หรือคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐเท่ากับ 10.05 ล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ หากพิจารณาในรูปของสกุลเงินของหนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน หนี้ต่างประเทศมีการเปลี่ยนแปลงดังรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 6

ตารางที่ 6 การเปลี่ยนแปลงของหนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลไม่ค้ำประกัน)

Currency (Million)	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด)
Euro	1,104.80	1,095.74	(9.05)
Japanese Yen	54,236.79	53,466.63	(770.16)
USD	1,932.95	1,932.95	-

- **หนี้ในประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 421.88 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 4.06 พันล้านบาท เนื่องจาก
 - การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยได้มีการไถ่ถอนพันธบัตร 3 พันล้านบาท และการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคได้ออกพันธบัตรและไถ่ถอนพันธบัตร 1.2 พันล้านบาท และ 2.15 พันล้านบาท ตามลำดับ
 - รัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลไม่ค้ำประกันมีการเบิกจ่ายเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ต่างๆ น้อยกว่าชำระคืนต้นเงินกู้ 0.11 พันล้านบาท

4. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)

ตารางที่ 7 หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)

	หน่วย : พันล้านบาท		
	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด)
หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	158.11	155.62	(2.49)
- หนี้ต่างประเทศ	6.37	6.41	0.04
คิดเป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	213.91	213.57	(0.34)
- หนี้ในประเทศ	151.74	149.21	(2.53)

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลค้ำประกัน มีจำนวนทั้งสิ้น 155.62 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 2.49 พันล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- **หนี้ต่างประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 6.41 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 0.04 พันล้านบาท อย่างไรก็ตาม หนี้ต่างประเทศในรูปเงินเหรียญสหรัฐ ลดลง 0.34 ล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจาก
 - ผลจากอัตราแลกเปลี่ยนทำให้ออดหนี้คงค้างในรูปเงินบาท เพิ่มขึ้น 0.12 พันล้านบาท และในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้น 2.13 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินเยนได้มีการชำระคืนประมาณ 121.95 ล้านเยน หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.05 พันล้านบาท หรือคิดเป็นเงินเหรียญสหรัฐเท่ากับ 1.60 ล้านเหรียญสหรัฐ
 - สกุลเงินเหรียญสหรัฐได้มีการชำระคืนประมาณ 0.87 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นเงินบาทเท่ากับ 0.03 พันล้านบาท

ทั้งนี้ หากพิจารณาในรูปของสกุลเงินของหนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน) มีการเปลี่ยนแปลง ดังรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 8

ตารางที่ 8 การเปลี่ยนแปลงของหนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)

Currency (Million)	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด)
Euro	32.40	32.40	-
Japanese Yen	9,716.61	9,594.66	(121.95)
USD	42.47	41.60	(0.87)

- **หนี้ในประเทศ** มีจำนวนทั้งสิ้น 149.21 พันล้านบาท ลดลงจากเดือนก่อน 2.53 พันล้านบาท เนื่องจาก
 - ธนาคารอาคารสงเคราะห์ได้ถอนพันธบัตร 2 พันล้านบาท
 - รัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลไม่ค้ำประกันมีการเบิกจ่ายเงินกู้จากแหล่งเงินกู้ต่างๆ น้อยกว่าชำระคืนต้นเงินกู้ 0.53 พันล้านบาท

5. หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน

ตารางที่ 9 หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน

	หน่วย : พันล้านบาท		
	ก.ค. 54	ส.ค. 54	เพิ่ม/(ลด) จากเดือนก่อน
หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	30.55	30.98	0.43
- หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	30.45	30.45	-
- หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	0.10	0.53	0.43

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ มีจำนวนทั้งสิ้น 30.98 พันล้านบาท ประกอบด้วย หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน 30.45 พันล้านบาท และหนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน 0.53 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 0.43 พันล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินหมุนเวียน

6. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2554 หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ ไม่มีหนี้คงค้าง

หนี้สาธารณะ จำนวน 4,269.02 พันล้านบาท แบ่งออกเป็นหนี้ต่างประเทศ 341.36 พันล้านบาท หรือร้อยละ 8 และหนี้ในประเทศ 3,927.66 พันล้านบาท หรือร้อยละ 92 ของยอดหนี้สาธารณะคงค้าง และเป็นหนี้ระยะยาว 4,207.47 พันล้านบาท หรือร้อยละ 98.56 และหนี้ระยะสั้น 61.55 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.44 ของยอดหนี้สาธารณะคงค้าง รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 10 และ 11 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 หนี้ต่างประเทศและในประเทศ

	หนี้สาธารณะ	หนี้ต่างประเทศ		หนี้ในประเทศ	
	(พันล้านบาท)	(พันล้านบาท)	%	(พันล้านบาท)	%
1. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	3,010.32	41.49	1.38	2,968.83	98.62
2. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,072.10	293.46	27.37	778.64	72.63
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	155.62	6.41	4.12	149.21	95.88
4. หนี้สินของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	30.98	-	-	30.98	100.00
5. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ	-	-	-	-	-
รวม	4,269.02	341.36	8.00	3,927.66	92.00

ตารางที่ 11 หนี้ระยะสั้นและระยะยาว

	หนี้สาธารณะ	หนี้ระยะยาว		หนี้ระยะสั้น	
	(พันล้านบาท)	(พันล้านบาท)	%	(พันล้านบาท)	%
1. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	3,010.32	2,992.32	99.40	18.00	0.60
2. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,072.10	1,050.12	97.95	21.98	2.05
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	155.62	134.56	86.47	21.06	13.53
4. หนี้สินของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	30.98	30.47	98.35	0.51	1.65
5. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ	-	-	-	-	-
รวม	4,269.02	4,207.47	98.56	61.55	1.44

นโยบายสาธารณะและภาระทางการคลัง*

การดำเนินนโยบายการคลังของรัฐบาลหลายสมัยที่ผ่านมา ทั้งมาตรการช่วยเหลือค่าครองชีพมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ รายจ่ายสวัสดิการที่เป็นภาระผูกพันตามรัฐธรรมนูญ และการให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำผ่านสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ต่างสร้างภาระทางการคลังทั้งที่มองเห็นได้ชัดเจนและภาระทางการคลังที่ซ่อนเร้น ดังนั้น รัฐบาลใหม่ที่จะเข้ามาทำหน้าที่จำเป็นต้องตระหนักถึงภาระเหล่านี้ที่จะเป็นข้อจำกัดงบประมาณ เพื่อใช้เป็นแนวทางสำหรับวางนโยบายบริหารประเทศอย่างยั่งยืน ผสมผสานกับการบรรลุคำสัญญาที่ให้ไว้กับประชาชนที่สำคัญรัฐบาลต้องตระหนักว่า นโยบายหรือมาตรการใดๆ ต้องใช้ตามความจำเป็น เน้นประสิทธิภาพการใช้จ่ายและให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย เพื่อไม่ให้สร้างภาระและก่อให้เกิดความเสี่ยงทางการคลังแก่ประเทศในอนาคตส่วนสิ่งที่ประชาชนต้องทราบคือ เทียบกับเมื่อหลายปีก่อน โครงสร้างทางการคลังของไทยในปัจจุบันมีข้อจำกัดมากขึ้น หลายโครงการที่พรรคการเมืองหาเสียงไว้จึงอาจทำได้ยากภายใต้ภาระงบประมาณที่มีอยู่แล้ว และการบริหารประเทศอย่างยั่งยืนจำเป็นต้องคำนึงถึงด้านรายได้ควบคู่ไปกับด้านรายจ่ายด้วย

คงปฏิเสธไม่ได้ว่า นโยบายประชานิยมเข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลหลายสมัยที่ผ่านมา ในขณะที่เดียวกันรัฐบาลก็มีความจำเป็นต้องใช้นโยบายการคลังผูกพันและกระตุ้นเศรษฐกิจในภาวะที่แรงขับเคลื่อนจากภาคเอกชนอ่อนลง รวมถึงมีรายจ่ายผูกพันเพิ่มขึ้นตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญด้านสวัสดิการที่รัฐพึงจัดให้แก่ประชาชน สาเหตุเหล่านี้ส่งผลให้รายจ่ายรัฐบาลเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และภาระทางการคลังน่าจะเพิ่มขึ้นอีกจากนโยบายของรัฐบาลภายหลังได้รับการเลือกตั้ง ซึ่งบางเรื่องเป็นไปได้ยากภายใต้ข้อจำกัดด้านการคลังที่มีอยู่ ดังนั้น ประชาชนควรตระหนักถึงภาระการคลังที่เกิดขึ้นจากในอดีตเพื่อจะได้ตัดสินใจได้ว่า นโยบายหาเสียงของพรรคการเมืองที่ชนะการเลือกและได้ให้สัญญาไว้กับประชาชนจะดำเนินการได้จริงมากน้อยเพียงใดในอนาคต

ผลกระทบของมาตรการภาครัฐต่อภาระการคลัง

การประเมินความเสี่ยงด้านการคลังนั้นสามารถพิจารณาโดยใช้ Fiscal Risk Matrix ซึ่งแบ่งเป็น 2 มิติ กล่าวคือ

มิติแรก พิจารณาว่าภาระการคลังที่เกิดขึ้นเป็น (1) ภาระโดยตรง (Direct Liability) ที่รัฐบาลต้องจ่ายอย่างแน่นอนตามเวลาที่กำหนด หรือเป็น (2) ภาระผูกพัน (Contingent Liability) ที่รัฐอาจจะต้องจ่ายหากมีความเสียหายเกิดขึ้น

มิติที่สอง พิจารณาว่าภาระนั้นเป็น (1) ภาระที่ชัดเจน (Explicit Liability) ที่รัฐบาลต้องจ่ายตามหน้าที่หรือกฎหมาย เช่น รายจ่ายตามพระราชบัญญัติงบประมาณประจำปี หรือหนี้ภาครัฐรวมถึงการค้าประกันเงินกู้ หรือ (2) ภาระโดยนัย (Implicit Liability) ที่รัฐอาจจะต้องจ่ายตามหลักของจริยธรรมหรือคุณธรรม หรือถูกคาดหวังจากประชาชนว่าต้องรับผิดชอบ เช่น การจ่ายเงินชดเชยให้กับกองทุนหรือรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหาแม้ว่ารัฐบาลไม่ได้ค้ำประกันหนี้ให้ก็ตามจาก Fiscal Risk Matrix ข้างต้น การดำเนินนโยบายและมาตรการของรัฐบาลมีทั้งที่สร้างภาระงบประมาณที่ชัดเจนและภาระการคลังซ่อนเร้น ดังนี้

* ที่มา : พรรณพิลาส เรืองวิสุทธิ์ และ อุทุมพร จิตสุทธิภากร ฝ่ายวิจัยเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย. "ภาระการคลังที่ยังรอการสะสาง" เข้าถึงได้จากเว็บไซต์

รูปที่ 1 Fiscal Risk Matrix และตัวอย่างรายจ่าย

	Direct liability ต้องชำระแน่นอนเมื่อถึงกำหนด	Contingent liability อาจต้องชำระ เมื่อมีเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้น
Explicit เป็นการระตามกฎหมาย สัญญา หรือข้อตกลง	- รายจ่ายตาม พ.ร.บ. งบประมาณ - หนี้โดยตรงของรัฐบาล	- จ่ายชำระหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ รัฐบาลค้ำประกัน
Implicit ไม่เป็น การระตามกฎหมาย สัญญาหรือข้อตกลง แต่ผูกค้ำประกันให้รับผิดชอบ	- การจ่ายผลประโยชน์ให้ ผู้ประกันตนของกองทุน ประกันสังคม - จ่ายชดเชยจากการดำเนินการ ตามนโยบายรัฐ เช่น การคลัง ราคาพลังงาน	- จ่ายเงินชดเชยหรือเพิ่มทุนให้ SFls จากการดำเนินกิจกรรมที่การคลัง - จ่ายหนี้ของรัฐวิสาหกิจ แม้ว่า รัฐบาลจะไม่ได้ค้ำประกัน

1. ภาระโดยตรงที่ชัดเจน (Direct Explicit Liability) ได้แก่ รายจ่ายที่ต้องชำระแน่นอนเมื่อถึงกำหนด และเป็นรายจ่ายที่ต้องจ่ายตาม กฎหมาย ได้แก่ รายจ่าย ตาม พ.ร.บ.งบประมาณรายจ่าย การชำระเงินต้นและ ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง ซึ่งหากพิจารณาเฉพาะส่วนที่มาจากมาตรการของภาครัฐในช่วงที่ผ่านมาที่สำคัญ ได้แก่

□ มาตรการลดภาระค่าครองชีพ

มาตรการลดค่าครองชีพ ทั้งค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้า ค่ารถเมล์ฟรี ค่ารถไฟชั้น 3 ฟรี เริ่มใช้ตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2551 เพื่อแบ่งเบาภาระค่าครองชีพให้กับประชาชนและได้ต่ออายุมาตรการพร้อมกับปรับเปลี่ยน เกณฑ์บางอย่างมาต่อเนื่อง

ภาระการคลังเกิดขึ้นเนื่องจากรัฐบาลรับภาระจ่ายค่าสาธารณูปโภคต่างๆ แทนประชาชนโดยใช้เงิน จากงบประมาณแผ่นดิน แต่เนื่องจากงบประมาณมีจำกัดทำให้ไม่สามารถจัดสรรได้ทั้งจำนวน ที่ผ่านมารัฐบาล จึงให้รัฐวิสาหกิจกู้เงินเพื่อชดเชยรายได้ไปพลางก่อน โดยรัฐบาลเป็นผู้รับภาระจ่ายคืนเงินต้นดอกเบี้ยและ ค่าใช้จ่ายในการกู้เงินให้กับรัฐวิสาหกิจ 6 แห่ง¹ ซึ่งนับตั้งแต่เริ่มดำเนินมาตรการในเดือนสิงหาคม 2551 รัฐบาล มีภาระ (รวมรายได้ที่สูญเสียไปจากการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมัน) ประมาณ 103,172 ล้านบาทและ รัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณสำหรับชำระคืนเงินกู้ในระหว่างปี 2552-2554 แล้วจำนวน 20,300 ล้านบาท² จึง ยังเหลือภาระหนี้เงินกู้อีกประมาณ 51,000 ล้านบาท

อนึ่ง แม้ว่าเศรษฐกิจฟื้นตัวและขยายตัวได้ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา แต่เพื่อบรรเทาภาระค่า ครองชีพที่ยังอยู่ในระดับสูง รัฐบาลจึงมีนโยบายจะใช้บางมาตรการเป็นการถาวร เช่น ให้ประชาชนที่ใช้ไฟฟ้า ขนาดมิเตอร์ไฟฟ้าไม่เกิน 5 แอมป์และไม่เกิน 90 หน่วยต่อเดือน ได้ใช้ไฟฟ้าฟรีเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2554

¹ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง การประปาส่วนภูมิภาค องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และ การรถไฟแห่งประเทศไทย

² รวบรวมจากเอกสารงบประมาณ

เป็นต้นไป โดยเป็นการปรับโครงสร้างค่าไฟฟ้าใหม่ ซึ่งจะคิดค่าไฟฟ้าในอัตราที่สูงขึ้นจากกลุ่มผู้ใช้ไฟฟ้าในปริมาณมาก ได้แก่ อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ กิจการขนาดกลาง และหน่วยงานราชการ เพื่อเป็นค่าชดเชยให้การไฟฟ้าทั้ง 3 แห่งแทน ขณะที่มาตรการค่ารถเมล์และรถไฟฟ้าอยู่ระหว่างการพิจารณาหาแนวทางสำหรับใช้เป็นมาตรการถาวร

ตารางที่ 1 สรุปภาระจากมาตรการค่าครองชีพ

มาตรการ	ระยะเวลา	ภาระงบประมาณ (ล้านบาท)
ลดค่าใช้จ่ายไฟฟ้า	ส.ค. 51 - มิ.ย. 54	47,800
ลดค่าใช้จ่ายค่าน้ำ	ส.ค. 51 - มี.ค. 53	15,872
รถเมล์ฟรี	ส.ค. 51 - มิ.ย. 54	7,350
รถไฟฟ้า 3 ฟรี	ส.ค. 51 - มิ.ย. 54	3,150
ลดอัตราภาษี สรรพสามิตน้ำมัน	ส.ค. 51 - ม.ค. 52	29,000
รวมภาระ	ส.ค. 51 - มิ.ย. 54	103,172

ที่มา: รวบรวมจากมติ ครม. และคำนวณโดย ธปท.

ใช้จ่ายด้านสวัสดิการ

รัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการได้รับบริการด้านสาธารณสุข การศึกษาและสวัสดิการจากรัฐ ทำให้รัฐบาลต้องมีรายจ่ายด้านสวัสดิการเพิ่มมากขึ้น ที่สำคัญได้แก่ นโยบายเรียนฟรี 15 ปี เบี้ยยังชีพผู้สูงอายุ เบี้ยยังชีพคนพิการ นโยบายหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า (ซึ่งปรับเปลี่ยนมาจากโครงการ 30 บาทรักษาทุกโรค) กองทุนให้กู้ยืมเพื่อการศึกษา กองทุนหมู่บ้าน เป็นต้น โดยรัฐบาลมีหน้าที่โดยตรงในการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการเหล่านี้ นอกจากนี้ รัฐบาลยังมีรายจ่ายประจำผูกพันอื่นที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ที่สำคัญได้แก่ เงินเดือนข้าราชการ บำเหน็จบำนาญเงินสมทบกองทุนประกันสังคม เงินสมทบกองทุนการออมแห่งชาติ เป็นต้น

ตารางที่ 2 จำนวนเงินที่ได้รับจัดสรรด้านสวัสดิการ

หน่วย : ล้านบาท	2552	2553	2554
เบี้ยผู้สูงอายุ	9,000	14,954	38,088
เบี้ยคนพิการ	n.a.	1,374	5,757
เรียนฟรี 15 ปี	19,001	55,598	56,887
ประกันสุขภาพ ถ้วนหน้า	80,598	89,385	101,058
กองทุนให้กู้ยืมเพื่อ การศึกษา (กยศ.)	28,818	20,069	18,000
กองทุนหมู่บ้าน	9,950	200	229
รวม	147,367	181,579	220,018

ที่มา: รวบรวมจากเอกสารงบประมาณ

□ โครงการแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555

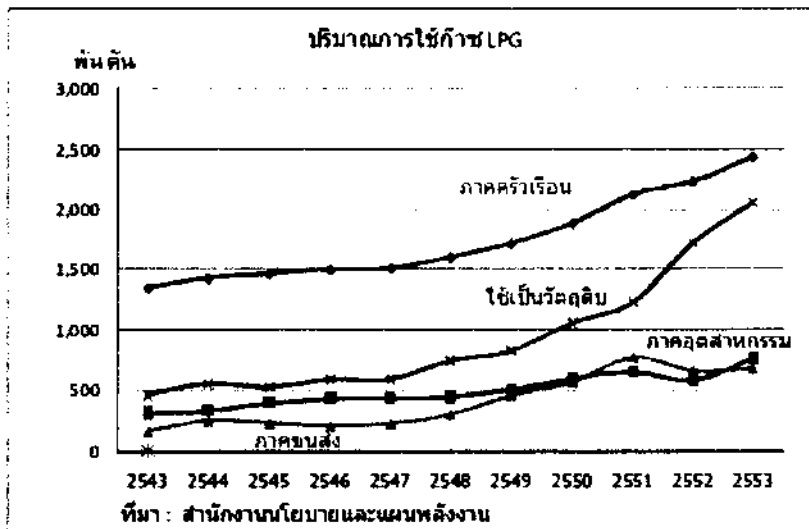
โครงการไทยเข้มแข็งหรือที่รัฐบาลก่อนๆ อาจเรียกว่า Mega Project เกิดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ วงเงินรวม 1.4 ล้านล้านบาท แหล่งเงินนอกเหนือจากเงินงบประมาณมาจากการกู้และเงินลงทุนของรัฐวิสาหกิจ อย่างไรก็ดี เนื่องจากเศรษฐกิจมีการฟื้นตัวต่อเนื่องและการจัดเก็บรายได้เกินกว่าเป้าการกู้เงินจึงมีความจำเป็นน้อยลง จากเดิมที่คาดว่าจะกู้ 8 แสนล้านบาท เหลือ 4 แสนล้านบาทกระทรวงการคลังได้เบิกจ่ายเงินกู้จากสถาบันการเงินต่างๆ ครบจำนวนแล้วตั้งแต่เดือนธันวาคม 2553 ซึ่งมีผลทำให้ยอดคงค้างหนี้สาธารณะของไทยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4 ของ GDP เงินกู้นี้เป็นภาระการคลังที่เกิดขึ้นชัดเจนและรัฐบาลต้องชำระคืนตามกำหนดเวลา แม้ในบางช่วงอาจมีการปรับโครงสร้างหนี้บางส่วนโดยการออกพันธบัตรรัฐบาลและพันธบัตรออมทรัพย์เพื่อ refinance เงินกู้จากสถาบันการเงิน แต่ก็ไม่ได้ทำให้ยอดหนี้ลดลงเพราะเป็นการยืดอายุการชำระหนี้ออกไปเท่านั้น

2. ภาระทางตรงโดยนัย (Direct Implicit Liability) เป็นภาระที่ต้องจ่ายแน่นอนเมื่อถึงกำหนด แม้จะไม่ใช่ข้อกำหนดตามกฎหมายแต่ถูกคาดหวังจากประชาชนว่ารัฐบาลต้องรับผิดชอบตามหลักจริยธรรมคุณธรรมเช่น การจ่ายผลประโยชน์ให้ผู้ประกันตนของกองทุนประกันสังคม กองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ และกองทุนหลักประกันสุขภาพ ในกรณีที่กองทุนไม่สามารถจ่ายเองได้ ทั้งนี้ในปัจจุบันอาจไม่สามารถระบุจำนวนเงินที่แน่นอนเพราะขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคต

นโยบายหนึ่งที่สำคัญและจัดอยู่ในภาระการคลังประเภทนี้ ได้แก่ นโยบายการอุดหนุนราคาพลังงานผ่านกองทุนน้ำมัน ทั้งน้ำมันเบนซิน ดีเซล ก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) และก๊าซธรรมชาติที่ใช้สำหรับรถยนต์ (Natural Gas for Vehicles: NGV) แม้ว่ารัฐบาลไม่จำเป็นต้องจ่ายเงินให้กับกองทุนน้ำมันโดยตรง แต่กองทุนน้ำมันถือว่าเป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาล ดังนั้น หากกองทุนไม่สามารถรับภาระจ่ายชดเชยได้ รัฐบาลก็ต้องรับผิดชอบเพราะถือได้ว่าเป็นการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาล เช่น กรณีที่กองทุนน้ำมันมีหนี้สินสูงถึง 92,000 ล้านบาทในช่วงปี 2547-2548

ในช่วงที่เกิดวิกฤตปี 2551 รัฐบาลได้ใช้วิธีการปรับลดอัตราภาษีน้ำมันระหว่างเดือนสิงหาคม 2551 ถึงเดือนมกราคม 2552 เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชน ซึ่งมาตรการนี้ทำให้รัฐสูญเสียรายได้ประมาณ 29,000 ล้านบาท (นับรวมอยู่ใน Direct Explicit Liability) ต่อมาเมื่อเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว มาตรการนี้ถูกยกเลิกไปและเก็บภาษีในอัตราเดิม แต่เมื่อราคาน้ำมันเริ่มมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นในช่วงปลายปี 2553 รัฐบาลได้นำนโยบายการตรึงราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไม่ให้เกิน 30 บาทต่อลิตร กลับมาใช้อีกครั้งผ่านการจ่ายเงินชดเชยราคาน้ำมันดีเซลจากกองทุนน้ำมัน (ซึ่งจัดเป็น Direct Implicit Liability) ระหว่างเดือนธันวาคม 2553 ถึงเดือนเมษายน 2554 กองทุนได้จ่ายเงินชดเชยเพื่อรักษาระดับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลไปแล้วประมาณ 24,005 ล้านบาท³

รูปที่ 2 ปริมาณการใช้ก๊าซ LPG ในประเทศไทย



ทว่าฐานะกองทุนน้ำมันที่ถดถอยต่อเนื่องทำให้รัฐบาลตัดสินใจใช้มาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตลงลิตรละ 5.3050 บาทตั้งแต่วันที่ 21 เมษายนถึงสิ้นเดือนกันยายน 2554 เพื่อตรึงราคาน้ำมันดีเซลแทนมาตรการอุดหนุนราคาผ่านกองทุนน้ำมัน ซึ่งการลดอัตราภาษีสรรพสามิตนี้จะทำให้รัฐสูญเสียรายได้ไปประมาณ 45,000 ล้านบาท (รวมอยู่ใน Direct Explicit Liability)

³ ผลการประชุมคณะกรรมการสำนักงานนโยบายพลังงานวันที่ 27 พฤษภาคม 2554

ตารางที่ 3 ภาระชดเชยการนำเข้าก๊าซ LPG

	ปริมาณ นำเข้า (ตัน)	อัตราเงินชดเชย (บาท/กิโลกรัม)	เงินชดเชย (ล้านบาท)
2551	446,414	17.80	7,948
2552	745,302	9.25	6,896
2553	1,593,135	13.97	22,262
ม.ค.-มี.ค. 54	272,763	18.13	4,946
รวม	3,057,614	13.75	42,052

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

สำหรับการตรึงราคาก๊าซ LPG ได้ดำเนินการต่อเนื่องมาทุกรัฐบาลเนื่องจากกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณการใช้ LPG เป็นการใช้ในภาคครัวเรือนและภาคขนส่ง ซึ่งหากปล่อยให้ราคาปรับเพิ่มขึ้นมากจะส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชนอย่างกว้างขวางอย่างไรก็ตาม การตรึงราคา LPG ไว้ในระดับที่ต่ำมีส่วนช่วยให้ภาคอุตสาหกรรมปรับเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ LPG เพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ ภาระของกองทุนน้ำมันที่ต้องชดเชยการนำเข้า LPG ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 ถึงเดือนมีนาคม 2554 คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 42,052 ล้านบาทเพื่อลดการบิดเบือนกลไกตลาด รัฐบาลจึงมีนโยบายที่จะแยกโครงสร้างราคา LPG ระหว่างการใช้ในภาคครัวเรือนและ ภาคขนส่ง กับ ภาคอุตสาหกรรม โดยจะยกเลิกการตรึงราคา LPG ในภาคอุตสาหกรรมตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2554 อย่างไรก็ตาม การอุดหนุนราคา LPG สำหรับภาคครัวเรือนและภาคขนส่งต่อไปก็ยังคงสร้างภาระต่อกองทุนน้ำมันกว่า 19,000 ล้านบาทต่อปี⁴ สำหรับการใช้น้ำมัน แม้รัฐบาลไม่ได้ดำเนินนโยบายเองโดยตรง แต่เป็นการกำหนดให้บริษัท ปตท. จำหน่าย NGV ในราคา 8.50 บาทต่อกิโลกรัมตั้งแต่ปี 2548 ซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าต้นทุนปัจจุบันที่ประมาณ 15 บาทต่อกิโลกรัม⁵ และกองทุนน้ำมันกำหนดอัตราเงินชดเชยให้ 2 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทปตท. และกระทบกับรายได้ของรัฐบาลในรูปของเงินปันผลหรือกำไรนำส่งรัฐเช่นกัน

⁴ คำนวณจากค่าเฉลี่ยของเงินชดเชย LPG ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2554

⁵ บทสัมภาษณ์คุณประเสริฐ บุญสัมพันธ์ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 8 มิถุนายน 2554

ตารางที่ 4 ภาระจากมาตรการอุดหนุนราคาพลังงาน

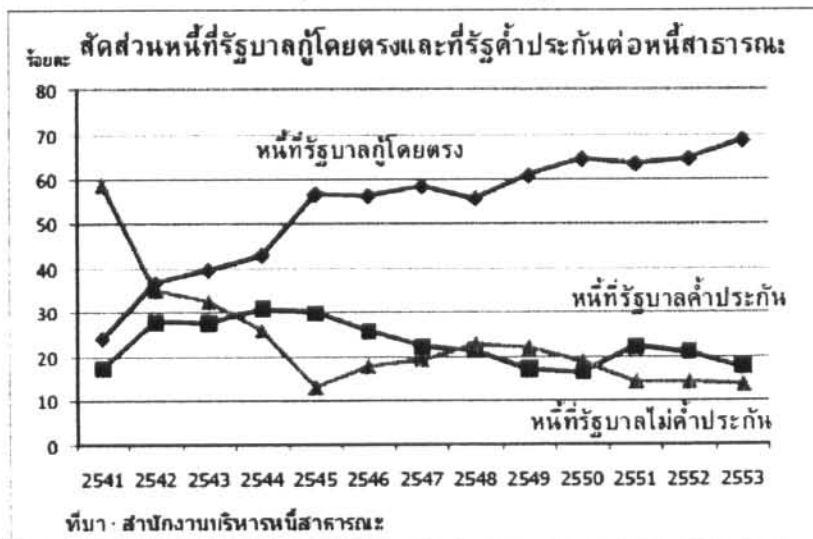
มาตรการ	ระยะเวลา	ภาระ (ล้านบาท)
อุดหนุนราคา LPG	เม.ย. 51 – มี.ค. 54	42,052
อุดหนุนราคา NGV	ส.ค. 52 – มี.ย. 54	6,300
ตรึงราคา B2 และ B5	17 ธ.ค. 53 – 6 พ.ค. 54	24,005
ตรึงราคาดีเซลโดย การลดภาษีสรรพสามิต (สูญเสียรายได้)	21 เม.ย. 54 - ก.ย. 54	45,000
รวมภาระ		117,357
ตรึงราคา LPG ในภาค ครัวเรือนและขนส่ง	ก.ค. 54 เป็นต้นไป	19,000 ต่อปี

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงานรวบรวมและประมาณการจากมติ ครม.

3. ภาระผูกพันที่ชัดเจน (Contingent Explicit Liability) คือ ภาระที่รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงในสัญญาหากเกิดเหตุการณ์ความเสียหายขึ้นในอนาคต เช่น การค้ำประกันเงินกู้ให้แก่รัฐวิสาหกิจ สถาบันการเงินและหน่วยงานของรัฐ ซึ่งตาม พ.ร.บ. หนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 กระทรวงการคลังจะค้ำประกันได้ไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายในแต่ละปี อนึ่งหนี้ที่รัฐบาลค้ำประกันนี้ แม้ว่าจะถูกนับรวมเป็นหนี้สาธารณะ แต่ภาระของรัฐบาลยังไม่เกิดขึ้นจนกว่าจะเกิดความเสียหายหรือรัฐวิสาหกิจไม่สามารถชำระคืนหนี้ได้

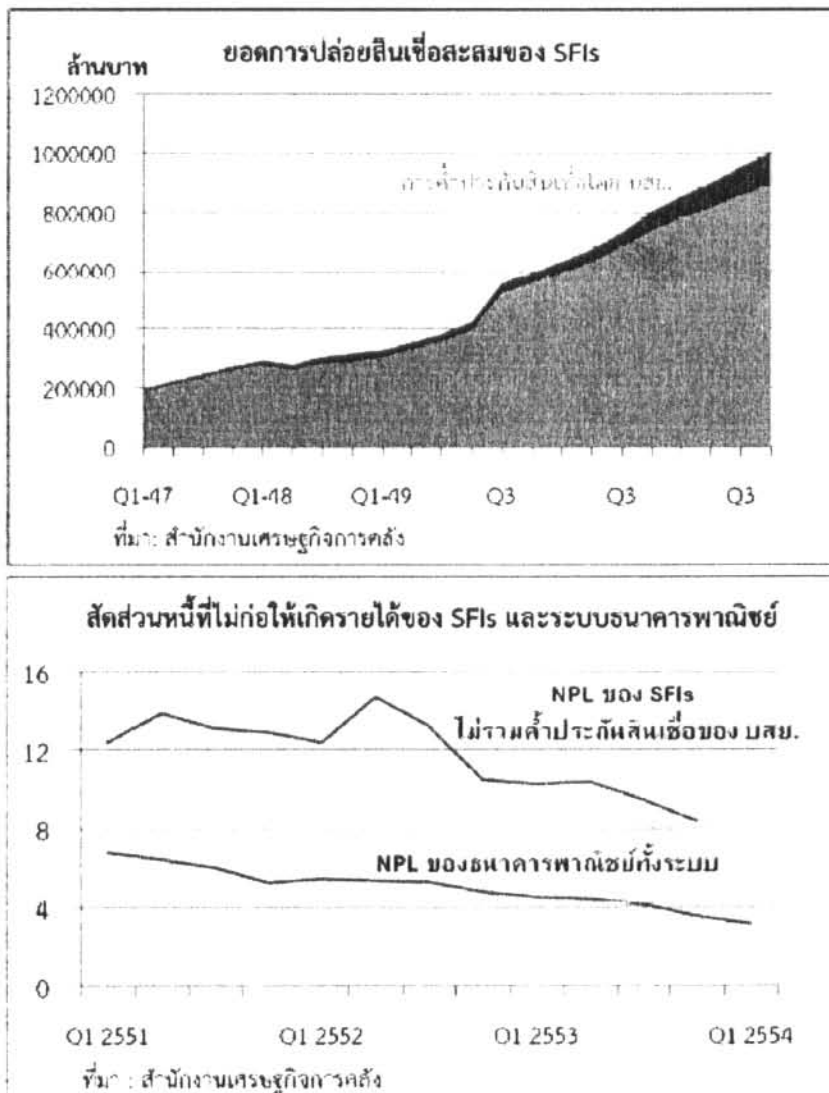
ในปี 2551-2552 สัดส่วนหนี้ที่รัฐบาลค้ำประกันเพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจทำให้รัฐบาลต้องใช้นโยบายการคลังกระตุ้นเศรษฐกิจโดยการดำเนินการผ่านมาตรการค่าครองชีพในส่วนที่รัฐวิสาหกิจต้องกู้มาก่อน

รูปที่ 3 หนี้ภาครัฐ



4. ภาระผูกพันซ่อนเร้น (Contingent Implicit Liability) การดำเนินนโยบายรัฐผ่านรัฐวิสาหกิจหรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ (SFIs) หรือกิจกรรมกึ่งการคลัง (Quasi Fiscal) อาทิ การให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำโดย SFIs แก่ประชาชนหรือธุรกิจบางกลุ่ม และรัฐบาลจ่ายชดเชยให้ในรูปส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยหรือรายได้ของสถาบันการเงินนั้นๆ เป็นวิธีการที่รัฐบาลนิยมใช้ เพราะดำเนินการได้อย่างรวดเร็วทันทีเนื่องจากไม่ต้องผ่านกระบวนการจัดทำงบประมาณ และสามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้โดยตรง เช่น โครงการช่วยเหลือเกษตรกรที่ประสบภัยธรรมชาติ โครงการประกันรายได้เกษตรกรโครงการบ้าน รอส. โครงการช่วยเหลือผู้ประกอบการ SMEs และโครงการสินเชื่อเพื่อแก้ปัญหาหนี้ในระบบ โดยยอดการให้สินเชื่อสะสมตั้งแต่ปี 2547 - 2553 เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 2 แสนล้านบาท เป็นประมาณ 1 ล้านล้านบาท ขณะที่ ณ สิ้นปี 2553 สัดส่วนหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้เฉลี่ยของ SFIs มีแนวโน้มลดลงก็จริง แต่ยังคงอยู่ในระดับที่สูงเมื่อเทียบกับธนาคารพาณิชย์ทั้งระบบ สะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงจากนโยบายเหล่านี้ในระดับหนึ่ง

รูปที่ 4 การดำเนินงานนโยบายรัฐผ่าน SFI



การดำเนินการผ่าน SFIs นี้ แม้ว่าจะไม่ได้เป็นภาระงบประมาณโดยตรงหรือในทันที แต่ก็สามารถสร้างภาระให้กับรัฐบาลเมื่อต้องจ่ายชดเชยหรือเพิ่มทุนให้ SFIs หากเกิดความเสียหายในอนาคต ซึ่งแหล่งเงินที่ใช้จะเป็นเงินงบประมาณหรือเงินกู้ คล้ายกับกรณีการเพิ่มทุนให้แก่ ธนาคารเพื่อการส่งออกนำเข้า (ธสน.) ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) และธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) เพื่อ

สนับสนุนการขยายสินเชื่อตามนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลโดยใช้เงินกู้โครงการไทยเข้มแข็ง รวมเป็นเงิน 17,400 ล้านบาท เป็นต้น⁶

ทั้งหมดที่กล่าวมานั้นสะท้อนให้เห็นว่า ภาระทางการคลังที่เห็นได้ชัดเจนและโดยนัยมีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งนับตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ภาระที่เกิดจากการดำเนินนโยบายของรัฐบาลเฉพาะที่เกี่ยวกับมาตรการค่าครองชีพและการอุดหนุนราคาพลังงานก็มีจำนวนกว่า 220,000 ล้านบาท โดยที่ยังไม่ได้นับรวมภาระผูกพันงบประมาณด้านสวัสดิการที่จะเพิ่มขึ้นในแต่ละปีและความเสี่ยงของภาระโดยนัยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน

นโยบายประชานิยมส่อแววเพิ่มภาระการคลัง

นโยบายพรรคการเมืองที่ชนะการเลือกตั้ง ได้กำหนดนโยบายประชานิยมที่ส่อแววจะเพิ่มภาระการคลัง เช่น การตรึงราคาพลังงาน การขยายสินเชื่อให้กลุ่มผู้มีรายได้น้อย การพักชำระหนี้เกษตรกร การเพิ่มรายจ่ายด้านสวัสดิการ ทั้งด้านการศึกษา สาธารณสุข การขยายระบบประกันสังคมการปรับขึ้นเงินเดือนค่าจ้าง รวมไปถึงการลดภาษีเงินได้และลดภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งตัวอย่างของภาระทางการคลังที่เพิ่มขึ้นจากมาตรการของรัฐบาลก่อนๆ ทำให้เห็นว่านโยบายเหล่านี้จะสร้างภาระทางการคลังเพิ่มขึ้นอีก ไม่เป็นภาระทางตรงก็เป็นภาระโดยนัยหรือผูกพันซ่อนเร้น

สิ่งที่ประชาชนจำเป็นต้องทราบ คือ เทียบกับเมื่อหลายปีก่อน โครงสร้างทางการคลังของไทยในปัจจุบันมีข้อจำกัดมากขึ้น การจัดเก็บรายได้ของรัฐบาลไทยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 16-17 ของ GDP ซึ่งต่ำกว่าศักยภาพที่ควรจัดเก็บได้ที่ร้อยละ 22.9 ของ GDP⁷ ขณะที่รายจ่ายประจำผูกพันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นคิดเป็นประมาณ 1 ใน 4 ของวงเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี ทำให้งบประมาณที่จะนำมาใช้สำหรับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานมีน้อยลง ทั้งที่มีความจำเป็นต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้แม้ว่ายอดคงค้างหนี้สาธารณะของไทยยังอยู่ต่ำกว่าร้อยละ 60 ของ GDP ซึ่งเป็นระดับที่สอดคล้องกับกรอบความยั่งยืนทางการคลัง แต่ตัวเลขที่เราเห็นยังไม่นับรวมภาระทางการคลังที่ซ่อนเร้นอยู่ดังที่กล่าวมาข้างต้น

สำหรับรัฐบาลใหม่ที่ได้รับเลือกตั้งเข้ามาต้องมีการวางนโยบายบริหารประเทศอย่างรอบคอบบนพื้นฐานของข้อจำกัดทางงบประมาณที่มีอยู่ในปัจจุบันร่วมกับแนวโน้มนโยบายที่ได้หาเสียงไว้ในช่วงเลือกตั้ง โดยบางส่วนจำเป็นต้องสานต่อนโยบายจากรัฐบาลก่อน เช่น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก โดยเฉพาะการลงทุนในระบบการขนส่งมวลชนและ Logistics เพื่อลดต้นทุนและลดการใช้เชื้อเพลิงในภาคการขนส่งตลอดจนช่วยกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศขณะเดียวกันรัฐบาลจำเป็นต้องเพิ่มรายได้ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพจัดเก็บ การขยายฐานภาษีและการปรับโครงสร้างอัตราภาษีให้มีความเหมาะสมเพื่อรองรับภาระด้านสวัสดิการที่เพิ่มขึ้นซึ่งขณะนี้ยังไม่เห็นนโยบายใดมีแนวทางเพิ่มรายได้ที่เป็นรูปธรรม

อย่างไรก็ดี นโยบายการใช้จ่ายบางด้านอาจต้องมีการทบทวน เช่น การอุดหนุนราคาพลังงานโดยอาจพิจารณาการทยอยลดการอุดหนุนลง เพื่อราคาจะได้สะท้อนต้นทุนทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ซึ่งจะช่วยให้กลไกการปรับตัวไม่ถูกบิดเบือนและไม่เป็นภาระรัฐบาล การดำเนินนโยบายผ่านกิจกรรมกึ่งการคลังควรต้องทำอย่างรอบคอบ เพิ่มความโปร่งใสและคำนึงถึงความเสี่ยงในระยะต่อไป และที่สำคัญนโยบายหรือมาตรการใดๆ ต้องใช้ตามความจำเป็นเน้นประสิทธิภาพการใช้จ่าย และให้ตรงกับกลุ่มเป้าหมาย เพื่อไม่ให้สร้างภาระและเกิดความเสียหายทางการคลังของประเทศในอนาคต

⁶ SFIs Monthly Report, กุมภาพันธ์ 2554, สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

⁷ สัมมนาวิชาการธนาคารแห่งประเทศไทย, 2553

บทความจากสื่อมวลชน

รัฐบาลใหม่กับระดับหนี้สาธารณะของประเทศ*

ตามที่ผมได้กล่าวในบทความที่แล้ว หากรัฐบาลใหม่ที่เข้ามาผลักดันนโยบายหาเสียงที่ได้ประกาศออกมา ทั้งนโยบายลดรายได้ (ภาษี) ภาครัฐ นโยบายเพิ่มรายจ่ายภาครัฐในโครงการอภิมหาโปรเจกต์และโครงการอภิมหาประชานิยมต่างๆ และเมื่อไหร่ก็ตามที่รายได้ภาครัฐจัดเก็บมีน้อยกว่ารายจ่ายที่จัดขึ้น สุดท้ายรัฐบาลก็หนีไม่พ้นการจัดทำงบประมาณขาดดุล ซึ่งเป็นการกู้ยืมเงินในอนาคตมาใช้ และเป็นการเพิ่มระดับหนี้สาธารณะของประเทศ และแน่นอนว่า ระดับหนี้สาธารณะของประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นนั้น ย่อมมีผลเสียบางอย่างเกิดขึ้นติดตามมา และเพิ่มความเสี่ยงของประเทศในการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ (โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิกฤตหนี้)

นักเศรษฐศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในเรื่องนี้ อย่างเช่น ศาสตราจารย์ Guillermo A. Calvo แห่งมหาวิทยาลัยโคลัมเบีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้นำเสนอแบบจำลองที่แสดงให้เห็นว่า ระดับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศอาจพังลงได้ (Growth collapse) จากการหยุดชะงักทันทีของเงินทุนไหลเข้า (Sudden stop of capital inflows) ที่อาจเกิดขึ้นจากระดับหนี้สาธารณะของประเทศเข้าสู่ระดับวิกฤต (Critical level) หรือระดับที่นักลงทุนเริ่มขาดความมั่นใจว่า ประเทศจะสามารถชำระหนี้ที่ก่อขึ้นมาได้และอาจหยุดการชำระหนี้ การหยุดชะงักของเงินทุนไหลเข้าจะสร้างปัญหาการขาดสภาพคล่องและปัญหาในการหาแหล่งเงินทุนของประเทศ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุสำคัญให้เศรษฐกิจชะลอตัวหรือพังลงได้

ในกรณีของประเทศไทย ระดับหนี้สาธารณะในปัจจุบันอยู่ที่ระดับประมาณร้อยละ 43 ต่อ GDP ซึ่งรัฐบาลมักกล่าวอ้างว่า เป็นระดับที่อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลังของประเทศ ที่กำหนดให้สัดส่วนยอดหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ 60 ซึ่งแสดงให้เห็นว่า รัฐบาลที่เข้ามาบริหารประเทศนั้นได้รักษากรอบวินัยทางการคลังของประเทศเป็นอย่างดีแล้ว แต่ทั้งนี้การอ้างอิงระดับหนี้สาธารณะของประเทศกับระดับหนี้สาธารณะที่กำหนดไว้ในกรอบความยั่งยืนทางการคลังเช่นนี้ ผมกลับรู้สึกว่าเป็นเรื่องอันตรายต่อประเทศเป็นอย่างมาก เพราะในอีกมุมหนึ่งอาจหมายความว่า รัฐบาลยังสามารถจัดทำงบประมาณขาดดุลได้อีกมาก (หากต้องการ) โดยที่ถือว่ายังรักษาวินัยทางการคลังของประเทศ ทราบเท่าที่ระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP ของประเทศ ยังอยู่ในระดับที่ไม่เกินร้อยละ 60

คำถามที่เกิดขึ้นคือ แล้วเราแน่ใจหรือว่า ระดับสัดส่วนยอดหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP ที่กำหนดไว้ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลังในปัจจุบัน เป็นระดับที่เหมาะสมอย่างแท้จริง โดยเป็นระดับที่ปลอดภัยต่อการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจ และไม่เป็นระดับวิกฤตที่ส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของเงินทุนไหลเข้า ดังเช่นที่ ศาสตราจารย์ Guillermo A. Calvo กล่าวถึง ที่ผ่านมามีประเทศสเปน ซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบปัญหาวิกฤตหนี้สาธารณะในช่วงเวลานี้ มีระดับหนี้สาธารณะเพียงร้อยละ 53 ต่อ GDP ในปี ค.ศ. 2009 และร้อยละ 60 ต่อ GDP ในปี ค.ศ. 2010 ก็ยังเกิดวิกฤตหนี้ขึ้นจนได้ ดังนั้นจากเหตุการณ์วิกฤตหนี้ยุโรปที่เกิดขึ้นได้แสดงให้เห็นแล้วว่า สัดส่วนยอดหนี้สาธารณะคงค้างต่อ GDP ที่กำหนดไว้ที่ระดับไม่เกินร้อยละ 60 แต่เพียงอย่างเดียว ไม่สามารถเป็นหลักประกันได้เลยว่า จะเป็นระดับหนี้ที่เหมาะสมและปลอดภัยต่อการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศ

จริงๆ แล้ว ผมเองก็มิงานศึกษาวิจัยในเรื่องนี้และพบว่าระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP ที่เหมาะสมและปลอดภัยของประเทศไทยนั้น อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับหนี้สาธารณะที่ถูกกำหนดไว้ในกรอบความยั่งยืนทางการ

* ที่มา : ศาสตรา สุตสวัสดิ์. "รัฐบาลใหม่กับระดับหนี้สาธารณะของประเทศ" หนังสือพิมพ์โพสทูเดย์ วันที่ 4 ก.ค. 2554

คลังในปัจจุบันเป็นอย่างมาก ผลการศึกษาที่พบ ทำให้ผมรู้สึกเป็นห่วงและรู้สึกไม่ไว้วางใจกับข้อกำหนดที่ระบุไว้ในกรอบความยั่งยืนทางการคลังที่ถูกใช้ในปัจจุบัน

ในวันนี้เราคงได้ทราบกันแล้วว่า ผลการเลือกตั้งจะเป็นเช่นไร พรรคการเมืองใดจะเป็นผู้นำในการจัดตั้งรัฐบาล และพรรคการเมืองใดจะทำหน้าที่เป็นฝ่ายค้านในสภา ผมเองก็ได้แต่หวังลึกๆ ไว้ว่า รัฐบาลใหม่ที่เข้ามานั้นจะเป็นรัฐบาลที่มีความรับผิดชอบต่อฐานะทางการคลังของประเทศในระยะยาว โดยจะไม่ดำเนินนโยบายที่ก่อให้เกิดการสร้างหนี้สาธารณะมากกว่าที่เป็นอยู่โดยไม่จำเป็น เพราะสุดท้ายผู้ที่ต้องแบกรับภาระหนี้สาธารณะที่รัฐบาลได้ก่อขึ้น กลับไม่ใช่รัฐบาล แต่เป็นประชาชนชาวไทยทุกคนที่ได้ฝากประเทศให้ท่านได้ดูแลในวันนี้

หนี้สาธารณะน่าห่วงจริงหรือ*

เมื่อเร็วๆ นี้ ผมเคยผมนัดยื่นข้อมูลตัวเลขหนี้สาธารณะของประเทศไทยว่าสูงถึง 4.2 ล้านล้านบาท จากนักการเมืองพรรคหนึ่งที่ใช้ตัวเลขที่ว่านี้มาโจมตีอีกฝ่ายตรงข้าม ฟังแล้วก็ตกใจและข้องใจอย่างยิ่ง ผมเลยลองเช็ค ว่า หนี้สาธารณะ หรือ Public Debt นั้น ความหมายหรือนิยามคืออะไรกันแน่ แล้วหนี้ที่ว่าสูงๆ นี้จริงๆ แล้วจะกลายเป็นภาระความรับผิดชอบของเราผ่านการเก็บภาษี (ภาระการคลัง) เพิ่มขึ้นหรือเปล่า

จากที่ผมลองค้นหานิยามของหนี้สาธารณะสากล และนิตยสารตาม พ.ร.บ.การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 พบว่า นิยามตาม พ.ร.บ.หนี้ฯ หมายถึง 1. หนี้ที่ก่อโดยหน่วยงานของรัฐทั่วไป 2. หนี้ของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน (FIDF) 3. หนี้ที่ก่อโดยรัฐวิสาหกิจ (วิสาหกิจที่รัฐบาลถือหุ้นมากกว่า 50% และเป็นนิติบุคคลที่กู้ยืมเงินได้) ที่ไม่ได้ทำธุรกรรมการเงิน 4. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกรรมให้กู้ยืมเงินที่รัฐบาลค้ำประกันคือ ธนาคารเพื่อการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย

ส่วนนิยามหนี้สาธารณะตามระบบ GFS และ IMF หมายถึง 1. หนี้ที่ก่อโดยหน่วยงานของรัฐทั่วไป 2. หนี้ที่ก่อโดยรัฐวิสาหกิจ (วิสาหกิจที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายจัดตั้ง-รัฐบาลอาจถือหุ้นน้อยกว่า 50% ก็ได้) 3. ความเสี่ยงทางการคลังที่เป็นภาระอาจเกิดขึ้นในอนาคต (Contingent Liability)

ประเด็นที่อยากหยิบยก จากคำนิยามข้างต้น จะเห็นว่า

1. นิยามหนี้สาธารณะตาม พ.ร.บ.หนี้ฯ ไม่ครอบคลุมภาระการคลังที่อาจตกแก่ผู้เสียภาษีอย่างแท้จริง
2. ยอดหนี้ตาม พ.ร.บ.ดังกล่าวบางรายการ ไม่เป็นภาระการคลังต่อเราๆ ท่านๆ

ก่อนอื่นผมขอทำความเข้าใจก่อนว่า ไม่ใช่ว่าสำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะไม่เข้าใจว่าหนี้สาธารณะคืออะไร แต่ พ.ร.บ. หนี้ฯ นิยามเฉพาะหนี้ที่ สบน.สามารถบริหารจัดการได้เท่านั้น นั่นคือ นิยามที่ใช้บริหารราชการ แต่ความจริง นิยามตาม พ.ร.บ.หนี้ฯ ไม่ใช่หนี้สาธารณะที่แท้จริง ดังนั้น ที่บอกว่า นิยามหนี้สาธารณะตาม พ.ร.บ.หนี้ฯ ไม่ครอบคลุมภาระการคลังที่อาจตกแก่ผู้เสียภาษีแท้จริง เพราะกฎหมายให้ความสำคัญเฉพาะหนี้ที่ภาคสาธารณะกู้หรือค้ำประกัน ไม่ครอบคลุมถึง (1) ความเสี่ยงการคลัง (2) การทำสัญญาเช่าซื้อ และ (3) หนี้ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ดังนั้นตัวเลขหนี้สาธารณะที่ว่ามี 4.2 ล้านล้านบาท ก็ไม่ใช่ตัวเลขสุดท้าย เพราะจริงๆ แล้วอาจมีมากกว่า

ส่วนหนี้ตาม พ.ร.บ.หนี้ฯ บางรายการ ที่ไม่เป็นภาระต่อผู้เสียภาษี นั้น ต้องพิจารณาว่าเป็นหนี้ประเภทใดตามหลักการหนี้ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ (เอ็นพีแอล) ถือเป็นหนี้ที่ไม่ควรก่อ เช่น หนี้การบริโภค และไม่สร้าง Human หรือ Physical Infrastructure ยกเว้นกรณีจำเป็น เช่น เศรษฐกิจถดถอยรุนแรง ภัยพิบัติ หรือภาวะสงคราม

* ที่มา : ธนิน ชินสมจิตต์. หนี้สาธารณะน่าห่วงจริงหรือ หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ วันที่ 17 มิถุนายน 2554

อย่างไรก็ตาม หากผู้ถือหุ้น มีสินทรัพย์ค้ำประกันและสถาบันการเงินประเมินแล้วว่า โครงการมีศักยภาพชำระหนี้ในอนาคตได้ เช่น โรงกลั่นน้ำมันของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ซื้อเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนั้นหนี้ที่ก่อขึ้นจะกลายเป็นสินทรัพย์ในที่สุด (Reflection of Asset) และหากเกิดปัญหาหนี้มีมากจนล้มละลาย แต่ก็ยังมีสินทรัพย์รองรับได้แก่ โรงกลั่นน้ำมัน เครื่องบิน ซึ่งหนี้ประเภทนี้ผมเห็นว่า จะไม่เป็นภาระการคลังของเรา

สรุปว่า ยอดหนี้ไม่สำคัญเลยเมื่อเทียบกับประเภทหนี้ เพราะไม่ว่าตัวเลขหนี้สาธารณะจะเป็น 50% 60% หรือ 100% ก็ตาม ไม่ใช่ประเด็นสำคัญ หากรัฐบาลลงทุนโครงสร้างขนาดใหญ่ (เมกะโปรเจก) ตัวเลขหนี้สาธารณะจะสูงขึ้นทันที เพราะโครงการเหล่านั้นยังไม่สร้างมูลค่า และผลักดันจีดีพีในทันที แต่หนี้สาธารณะจะลดลงเมื่อโครงการส่งผลให้จีดีพีเติบโต

หลายคนคงเคยชินกับตัวเลขหนี้สาธารณะ (ที่กระทรวงการคลัง) กรอกหูประจำว่าไม่ควรเกิน 50-60% ของจีดีพี ทั้ๆ ที่ในต่างประเทศตัวเลขหนี้สาธารณะสูงเกิน 100% ด้วยซ้ำไป เช่น ญี่ปุ่น 190% ยุโรป ได้แก่ กรีซ สเปน อิตาลี 120% ขึ้นไป แต่เราจะนำมาเทียบกับก็ไม่ได้ เพราะแต่ละประเทศมีค่านิยามหนี้สาธารณะไม่เหมือนกัน

อย่างที่เรียนว่า ยอดหนี้คงค้างไม่สามารถเป็นประเด็นจำนวนมากหรือน้อยได้ เพราะเป็นตัวเลขที่เรียกว่า Relative term ปรากฏจากตัวแปรที่ใช้อ้างอิง และคงบอกไม่ได้ว่าสูงหรือต่ำ แต่ผมว่าไม่แปลกที่ท่าน ส.ส.จะกล่าวว่า หนี้ตอนนี้มีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ก็จะไม่สูงได้อย่างไร เพราะขนาดของเศรษฐกิจประเทศเติบโตต่อเนื่อง กล่าวคือ หนี้สาธารณะในอดีตต้องน้อยกว่าหนี้สมัยรัฐบาลปัจจุบัน

สรุปนิยามของหนี้สาธารณะหมายถึง 1. หนี้ต้อง compare กับรายได้ที่นำมาจ่ายหนี้หรือสินทรัพย์ที่ถือครองและมีสภาพคล่อง ยอดหนี้คงค้างไม่ได้บอกอะไรถึง Fiscal Sustainability (4.2 ล้านบาทหากเทียบกับหนี้จำนวนเท่ากัน แต่เป็นของเกาหลีใต้จะดูต่ำมาก แต่ถ้าเทียบกับกัมพูชาจะสูงมาก)

2. นิยามของหนี้สาธารณะสากล จะนับรวมการดำเนินกิจกรรมนอกกลไกตลาด หนี้ที่ก่อโดย อปท. รัฐวิสาหกิจ (ทั้งด้านการเงินและไม่ใช่) กองทุนนอกงบประมาณ และความเสียงด้านการคลัง และการเก็บรวมข้อมูลที่แตกต่างไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้

3. หนี้สาธารณะเป็นการมองเพียง 1 side of Balance sheet และมีความหมายเชิงเปรียบเทียบเท่านั้น ถ้าขาดข้อมูลสินทรัพย์ตัวเลขดังกล่าวไม่ควรจะนำมาใช้อ้างอิงถึงความสามารถชำระหนี้ (solvency and liquidity)

นักการเมืองที่พูดวันนั้นเข้าใจว่า ท่านคงใช้ยอดหนี้หารด้วย GDP เหมือนสองประเด็นที่ผมกล่าวถึงไปแล้ว จึงจะเปรียบเทียบข้อมูลลักษณะมหภาคได้ อย่างไรก็ตาม ท่านนักการเมืองคงต้องยอมรับว่า ยอดหนี้ 4.2 ล้านล้านบาทเป็นหนี้ที่มีการก่อสะสมมาหลายรัฐบาล เห็นได้ว่าช่วงที่อยู่ในตำแหน่ง ท่านทำงานประมาณขาดดุลทุกปี ยกเว้นปี 2543 ปีเดียวที่สามารถทำงบสมดุลได้



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชยกรรม การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
- กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘