



นางจินดารัตน์ วิริยะทวีกุล ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
ชี้แจงประเด็นเกี่ยวกับข้อวิจารณ์การกู้เงินจากจีนสำหรับโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
ช่วงกรุงเทพมหานคร – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา)

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ขอชี้แจงว่า การดำเนินความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักร
ไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในโครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเป็นไปตาม
กรอบความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการกระชับ
ความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ (Framework of Cooperation: FOC) ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2559
ซึ่งใน FOC ทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบในหลักการว่า แหล่งที่มาของเงินทุนสำหรับดำเนินโครงการฯ จะมาจากหลายแหล่ง
ประกอบด้วย งบประมาณของรัฐบาลไทย เงินกู้ภายในประเทศ และแหล่งเงินกู้อื่น โดยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเงินกู้ของ
ฝ่ายจีนจะต้องดีที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับแหล่งเงินกู้อื่น

เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้สำนักงบประมาณและกระทรวงการคลัง
พิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนสำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว ซึ่งมีวงเงินลงทุนรวม 179,412.21 ล้านบาท แบ่งเป็น
เงินงบประมาณ 13,273.89 ล้านบาท และเงินกู้ 166,342.61 ล้านบาท ในส่วนเงินกู้ จะใช้เงินกู้ในประเทศเป็นส่วนใหญ่
สำหรับว่าจ้างผู้ประกอบการในประเทศไทยในงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน วงเงินประมาณ 127,784.23 ล้านบาท
หรือคิดเป็นร้อยละ 80 ของวงเงินกู้ และจะใช้เงินกู้ต่างประเทศสำหรับรายการที่จำเป็นต้องใช้เทคโนโลยี
จากต่างประเทศและใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ เช่น งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล งานจัดหาขบวนรถ งานวางราง
และการฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งมีวงเงินประมาณ 38,558.38 ล้านบาท ดังนั้น กระทรวงการคลังจึงเห็นควรเปิดกว้างให้
สามารถจัดหาเงินกู้ได้ทั้งจากแหล่งเงินในประเทศและต่างประเทศสำหรับนำมาให้การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้ต่อเพื่อให้
เป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยให้มากที่สุด

สำหรับข้อกังวลที่ว่าประเทศไทยจะติดกับดักหนี้จีนนั้น ขอเรียนชี้แจงว่า ประเทศไทยเป็นผู้ลงทุนในโครงการ
พัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคเองทั้งหมด ไม่ได้ร่วมลงทุนกับฝ่ายจีน และดำเนินการในพื้นที่
ประเทศไทย ประเทศไทยจึงเป็นเจ้าของโครงการแต่เพียงผู้เดียว โดยที่ฝ่ายจีนเป็นเพียงผู้ให้บริการด้านเทคโนโลยี
ระบบรถไฟความเร็วสูงแก่ประเทศไทยเท่านั้น ปัจจุบันกระทรวงการคลังได้กู้เงินในประเทศสำหรับดำเนินการก่อสร้าง
โครงสร้างพื้นฐานแล้วบางส่วน ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาแหล่งเงินกู้ต่างประเทศเพื่อนำมาใช้จ่ายในส่วนที่มี
รายการค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ ซึ่งยังไม่ได้มีการผูกพันสัญญาเงินกู้กับ CEXIM หรือแหล่งเงินกู้ต่างประเทศอื่น
ดังนั้น จึงคลายกังวลได้ว่า กระทรวงการคลังจะพิจารณาจัดหาแหล่งเงินทุนที่มีเงื่อนไขและต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด
สำหรับดำเนินโครงการดังกล่าว

สำหรับประเด็นความคุ้มค่าในการลงทุนและปัญหาความสามารถในการชำระหนี้ถึงขนาดสูญเสียความเป็นเจ้าของโครงการให้แก่ฝ่ายจีนนั้น สบน. ขอเรียนว่า สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์โครงการ และผลตอบแทนด้านเศรษฐกิจและการเงิน และคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการด้วยแล้ว โดยเส้นทางรถไฟดังกล่าวเป็นเส้นทางเชิงยุทธศาสตร์ที่จะเพิ่มศักยภาพและโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศในภูมิภาค ซึ่งได้พิจารณาถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมในเชิงกว้างมากกว่าการคำนึงถึงผลตอบแทนทางการเงินเพียงอย่างเดียว

คณะโฆษกสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
โทร. 02 265 8050 ต่อ 5500, 5503