

ด่วนที่สุด

ที่ กค 0903/๑1๙๐



กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ 6 กทม. 10400

๙ ธันวาคม 2567

เรื่อง การกู้เงินในรูปแบบสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan) เพื่อให้กู้ต่อแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 1

เรียน

สิ่งที่ส่งมาด้วย วัตถุประสงค์การใช้เงินกู้ (Use of Proceeds) จำนวน 1 แผ่น

ด้วยกระทรวงการคลังมีความประสงค์จะกู้เงินจากสถาบันการเงินเพื่อให้กู้ต่อแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ) วงเงิน 17,700 ล้านบาท ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติมและแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยการทำสัญญากู้ยืมเงินในรูปแบบสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan) โดยรายละเอียดวัตถุประสงค์การใช้เงินกู้ (Use of Proceeds) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย และมีเงื่อนไขและรายละเอียด ดังนี้

เงื่อนไข	รายละเอียดการกู้เงินโดยการทำสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan)
วัตถุประสงค์	เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
วงเงินกู้	17,700 ล้านบาท
กำหนดวงเงินขั้นต่ำที่เข้าประมูล	500 ล้านบาท ต่อ 1 อัตราผลตอบแทนที่เสนอ
อายุเงินกู้	4 ปี
วันที่ยื่นซองเสนออัตราผลตอบแทน	12 ธันวาคม 2567 ภายในเวลา 11.00 น.
วันที่สัญญาจะมีผลบังคับใช้	10 มกราคม 2568
วันที่ครบกำหนด	10 มกราคม 2572
อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง	อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงตลาดซื้อคืนพันธบัตรภาคเอกชนระยะข้ามคืน (Thai Overnight Repurchase Rate: THOR)
การเสนออัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	อัตราดอกเบี้ย Compounded THOR บวก/ลบ ส่วนต่าง (Spread) (เทคนิคไม่เกิน 5 ตำแหน่ง)
การคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR	- อัตราดอกเบี้ย Compounded THOR เพื่อใช้คำนวณดอกเบี้ยแต่ละงวดให้คำนวณจากการนำอัตราดอกเบี้ย THOR โดยวิธี 10-days Backward Shifted Observation Period ดังนี้ 1. ในกรณีที่อยู่ในช่วงระยะเวลาการเบิกเงินกู้ การคำนวณดอกเบี้ยตามงวดชำระจะใช้อัตราดอกเบี้ย THOR ตั้งแต่ 10 วันทำการก่อนหน้าวันเบิกเงินกู้หรือวันจ่ายดอกเบี้ย

/เงื่อนไข ...

เงื่อนไข	รายละเอียดการกู้เงินโดยการทำสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan)
การคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR (ต่อ)	ครั้งล่าสุด จนถึง 10 วันทำการก่อนหน้าวันเริ่มงวดการจ่ายดอกเบี้ยถัดไปหรือวันชำระคืนต้นเงินกู้ 2. ในกรณีที่สิ้นสุดระยะเวลาเบิกเงินกู้แล้ว การชำระดอกเบี้ยจะใช้อัตราดอกเบี้ย THOR ตั้งแต่ 10 วันทำการก่อนหน้าวันเริ่มงวดการจ่ายดอกเบี้ยหรือวันจ่ายดอกเบี้ยครั้งล่าสุด จนถึง 10 วันทำการก่อนหน้าวันเริ่มงวดการจ่ายดอกเบี้ยถัดไปหรือวันชำระคืนต้นเงินกู้ - การคำนวณอัตราดอกเบี้ยจะคำนวณแบบคิดทบ (compounding in arrears) เป็นร้อยละต่อปีทศนิยม 5 ตำแหน่ง โดยคำนวณหาค่าเฉลี่ยแบบคิดทบ (compounding average) ในวันทำการ และคำนวณหาค่าเฉลี่ยแบบทั่วไป (simple average) ในวันหยุด - รายละเอียดวิธีการคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR ให้เป็นให้เป็นไปตามมาตรฐานการคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สก. 5/2564 เรื่อง การจำหน่าย การคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR การคำนวณราคาและการชำระราคาพันธบัตรธนาคารแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 11 มีนาคม 2564 - กระทรวงการคลังจะคำนวณอัตราดอกเบี้ย Compounded THOR โดยใช้ THOR Calculator แบบระบุ Interest Period ที่เผยแพร่บนเว็บไซต์ของธนาคารแห่งประเทศไทย<https://app.bot.or.th/THORCalculator>
ระยะเวลาเบิกเงินกู้	ตั้งแต่วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึง 10 พฤษภาคม 2569 โดยกระทรวงการคลังจะแจ้งให้สถาบันการเงินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 วันทำการ
การชำระดอกเบี้ย	ชำระดอกเบี้ยปีละ 2 งวด ในวันที่ 10 มกราคม และ 10 กรกฎาคม ของทุกปี (การคำนวณดอกเบี้ยให้ถือว่าหนึ่งปีมี 365 วัน นับตามจำนวนวันที่เกิดขึ้นจริง เศษของหนึ่งสัปดาห์ให้ปัดทิ้ง)
การชำระคืนต้นเงินกู้	ชำระคืนต้นเงินกู้ทั้งจำนวนเมื่อครบกำหนดอายุเงินกู้ ทั้งนี้ กระทรวงการคลังสามารถชำระคืนต้นเงินกู้ก่อนครบกำหนดได้ทั้งจำนวนหรือบางส่วน โดยไม่มีค่าธรรมเนียม โดยจะแจ้งให้สถาบันการเงินทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 วันทำการ
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	ไม่มีค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายใด ๆ
รูปแบบสัญญา	แบบสัญญากู้ยืมเงินของกระทรวงการคลัง

หมายเหตุ: 1. หากวันครบกำหนดชำระดอกเบี้ยและวันไถ่ถอนต้นเงินกู้ตรงกับวันหยุดธนาคารแห่งประเทศไทยให้เลื่อนไปชำระในวันทำการถัดไป

2. การคำนวณดอกเบี้ยในช่วงระหว่างเบิกเงินกู้ ให้คำนวณดอกเบี้ยจากยอดต้นเงินกู้ที่ยังไม่ชำระจนถึง 10 วันทำการก่อนหน้าวันเริ่มงวดการจ่ายดอกเบี้ยถัดไปหรือวันชำระคืนต้นเงินกู้ หากมีการเบิกเงินกู้หลังวันดังกล่าวถึงวันครบกำหนดชำระดอกเบี้ยให้นำไปคำนวณดอกเบี้ยในงวดถัดไป

สำหรับการกู้เงินดังกล่าวข้างต้น กระทรวงการคลังจะจัดสรรวงเงินกู้ให้กับสถาบันการเงินที่เสนออัตราดอกเบี้ยต่ำสุดก่อนเป็นลำดับแรก แล้วจึงจัดสรรให้แก่ผู้เสนอประมูลที่เสนออัตราดอกเบี้ยสูงขึ้นไปตามลำดับจนครบวงเงิน หากมีผู้เสนอประมูลอัตราดอกเบี้ยเท่ากันหลายราย และจำนวนเงินที่เสนอประมูลของผู้เสนอประมูลในกลุ่มนั้นรวมกันแล้วเกินวงเงินที่กำหนดไว้ กระทรวงการคลังจะจัดสรรวงเงินกู้ให้แก่ผู้เสนอประมูลในกลุ่มดังกล่าวตามสัดส่วนจำนวนเงินที่เสนอประมูล

กระทรวงการคลังจึงแจ้งมาเพื่อทราบ หากท่านสนใจที่จะเสนอเงื่อนไขการให้กู้เงินแก่
กระทรวงการคลัง สามารถยื่นข้อเสนอต่อผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ ผ่านช่องทางไปรษณีย์
อิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) : e-bidding@pdmo.go.th ภายในวันและเวลาที่ระบุในหนังสือชี้ชวนนี้ โดย (1)
นำส่งไฟล์ข้อเสนออัตราผลตอบแทนในรูปแบบ PDF File พร้อมทั้งตั้งค่าธรรมเนียมสำหรับการเปิดไฟล์ข้อเสนอ
และ (2) นำส่งรหัสผ่านดังกล่าว (โดยแยกส่ง E-mail กับไฟล์ข้อเสนอ) และกระทรวงการคลังโดยสำนักงาน
บริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จะส่ง E-mail ยืนยันตอบกลับเมื่อได้รับข้อเสนอเรียบร้อยแล้ว เว้นแต่กรณีเกิดเหตุ
ฉุกเฉินหรือจำเป็น ทำให้ สบน. ไม่สามารถรับข้อเสนอด้วยวิธีดังกล่าวได้ ให้ยื่นข้อเสนอใส่ซองปิดผนึกและ
นำส่งที่ สบน. ชั้น 10 อาคาร 150 ปี กระทรวงการคลัง หรือวิธีการอื่นตามที่ สบน. กำหนด ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง
ขอสงวนสิทธิ์ที่จะพิจารณาตามที่เห็นสมควรและเหมาะสม โดยจะแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายวิจิตร วิเศษสุวรรณภูมิ)
รองปลัดกระทรวงการคลัง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้
รักษาราชการแทน รองปลัดกระทรวงการคลัง
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายจ่ายและหนี้สิน

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กองจัดการหนี้ 1

โทร. 0 2278 7878 ต่อ 40373

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ pdmo.dmb1@pdmo.go.th

www.pdmo.go.th

เอกสารแนบ/สิ่งที่ส่งมาด้วย (Use of Proceeds)

**วัตถุประสงค์ของการกู้เงินในรูปแบบสัญญากู้ยืมเงิน
เพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan) ของกระทรวงการคลัง
เพื่อให้กู้ต่อแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 1**

(Use of Proceeds)

ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2568 ซึ่งได้รับอนุมัติโดยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2567 กระทรวงการคลังมีความประสงค์จะกู้เงินในรูปแบบสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan) เพื่อให้กู้ต่อแก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ครั้งที่ 1 สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (สายสีม่วงฯ) ซึ่งเป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เป็นโครงการตามแผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของประชาชนในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ เป็นระบบรถไฟฟ้าประเภทรางหนัก (Heavy Rail) เป็นรูปแบบการเดินทางคาร์บอนต่ำซึ่งมีส่วนช่วยลดมลภาวะอากาศเป็นพิษ อีกทั้ง เป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ จึงมีคุณสมบัติเป็นสัญญากู้ยืมเงินเพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมหรือสัญญากู้ยืมเงินเพื่อความยั่งยืน (Sustainability loan) ซึ่งถือเป็นหนึ่งในประเภทของเครื่องมือทางการเงินภายใต้กรอบการระดมทุนเพื่อความยั่งยืน (The Kingdom of Thailand's Sustainable Financing Framework) โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ มีระยะทางรวมประมาณ 23.63 กิโลเมตร (โครงสร้างใต้ดิน 14.29 กิโลเมตร และโครงสร้างยกระดับ 9.34 กิโลเมตร) มีแนวเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีเตาปูน (สถานียกระดับ) ซึ่งเป็นสถานีร่วมของรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งเป็นโครงสร้างยกระดับข้ามคลองบางซื่อ จากนั้นลดระดับลงเป็นโครงสร้างใต้ดินลอดใต้กรมสรรพาวุธทหารบก และเปลี่ยนเป็นโครงสร้างยกระดับวิ่งไปตามถนนสุขสวัสดิ์ สิ้นสุดที่บริเวณครุโน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี) แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ เป็นส่วนต่อขยายกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน ที่ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแล้ว มีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ โดยใช้หลักการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ (Transit Oriented Development: TOD) เป็นแนวคิดหลัก ซึ่งหลักการ TOD มีความสำคัญกับการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นหลักในการเดินทาง โดยพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระหว่างระบบขนส่งสาธารณะให้มีการใช้ประโยชน์กันอย่างผสมผสานเป็นศูนย์กลางที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมและเน้นการออกแบบให้เข้าถึงระบบขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ

จัดทำโดย : กองจัดการหนี้ 1
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง
ข้อมูล ณ วันที่ 3 ธันวาคม 2567