



รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ
พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

จัดทำโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง

ส่วนที่ ๑

ผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
และที่แก้ไขเพิ่มเติม
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๗ กำหนดว่า ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและการค้าประกัน ที่กระทำในปีงบประมาณที่แล้วมาให้รัฐสภาทราบ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียด ของการกู้เงินและการค้าประกันรวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะในแต่ละปีงบประมาณ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธานได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี งบประมาณและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้อง กับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้

โครงสร้างของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ อนุมัติและรับทราบ มีวงเงินรวม ๑,๘๓๔,๐๔๓.๕๒ ล้านบาท ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่

๑.๑ แผนการก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๗๘๘,๗๓๙.๓๐ ล้านบาท

๑.๒ แผนการบริหารหนี้เดิม วงเงินรวม ๘๗๗,๔๑๐.๖๗ ล้านบาท

๑.๓ แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑๖๔,๖๒๙.๓๐ ล้านบาท

๑.๔ แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติคณะรัฐมนตรีภายใต้ กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๓,๒๖๔.๒๕ ล้านบาท

ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบแนวทางการชำระหนี้ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจก่อน ครบกำหนด (Prepayment) ด้วยเงินรายได้หรืออื่นๆ เพื่อประหยัดภาระดอกเบี้ยโดยไม่ต้องบรรจุอยู่ใน แผนการบริหารความเสี่ยงภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ทั้งนี้ จึงนับรวมวงเงิน การชำระหนี้ก่อนครบกำหนดอยู่ในวงเงินของแผนการบริหารความเสี่ยงภายใต้แผนการบริหารหนี้ สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ (แผนการบริหารหนี้เดิม) ที่ได้รับการอนุมัติแล้ว

๒. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๒ รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ (แผนฯ) รวมทั้งสิ้น ๑,๔๑๓,๑๙๙.๑๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๐๕ ของแผนฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/ตารางที่ ๑...

ตารางที่ ๑ สรุปผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

แผนฯ	วงเงินตามแผนฯ (ล้านบาท)	ผลดำเนินงาน (ล้านบาท)	ร้อยละ ของแผนฯ
๑. แผนการก่อหนี้ใหม่	๗๘๘,๗๓๙.๓๐	๔๘๒,๗๗๔.๗๑	๖๑.๒๑
๑.๑ รัฐบาล	๗๐๑,๔๘๙.๙๓	๔๑๑,๙๒๑.๐๐ ^{๑/๒}	๕๘.๗๒
๑.๒ รัฐวิสาหกิจ	๘๗,๒๔๙.๓๗	๗๐,๘๕๓.๗๑	๘๑.๒๑
๒. แผนการบริหารหนี้เดิม	๘๗๗,๔๑๐.๖๗	๘๖๒,๐๓๙.๐๑	๙๘.๒๕
๒.๑ รัฐบาล	๗๓๙,๖๘๘.๔๑	๖๘๖,๘๖๑.๗๓	๙๒.๘๖
๒.๑.๑ การปรับโครงสร้างหนี้	๗๓๙,๖๘๘.๔๑	๖๓๒,๐๖๕.๙๕	๘๕.๔๕
๒.๑.๒ การบริหารความเสี่ยง	-	๕๔,๗๙๕.๗๘ ^๓	-
๒.๒ รัฐวิสาหกิจ	๑๓๗,๗๒๒.๒๖	๑๗๕,๑๗๗.๒๘	๑๒๗.๒๐
๒.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้	๑๓๖,๘๓๙.๕๔	๑๓๖,๓๕๒.๑๔	๙๙.๖๔
๒.๒.๒ การบริหารความเสี่ยง	๘๘๒.๗๒	๓๘,๘๒๕.๑๔ ^๓	-
๓. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจ ที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	๑๖๔,๖๒๙.๓๐	๖๖,๔๐๘.๕๐	๔๐.๓๔
๓.๑ การก่อหนี้ใหม่	๘๐,๐๘๕.๐๐	๕๐,๐๙๕.๐๐	๖๒.๕๕
๓.๒ การบริหารหนี้เดิม	๘๔,๕๔๔.๓๐	๑๖,๓๑๓.๕๐	๑๙.๓๐
๓.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้	๖,๓๐๐.๐๐	๖,๓๐๐.๐๐	๑๐๐.๐๐
๓.๒.๒ การบริหารความเสี่ยง	๗๘,๒๔๔.๓๐	๑๐,๐๑๓.๕๐ ^{๓/๔}	๑๒.๘๐
๔. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่ไม่ต้องขออนุมัติ ครม. ภายใต้กรอบแผนฯ	๓,๒๖๔.๒๕	๑,๙๗๖.๙๗	๖๐.๕๖
๔.๑ การก่อหนี้ใหม่	๙๑๓.๒๕	๐.๐๐	๐.๐๐
๔.๒ การบริหารหนี้เดิม	๒,๓๕๑.๐๐	๑,๙๗๖.๙๗	๘๔.๐๙
๔.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้	๒,๓๕๑.๐๐	๑,๙๗๓.๙๗	๘๓.๙๖
๔.๒.๒ การบริหารความเสี่ยง	-	๓.๐๐ ^๓	-
รวม (๑ - ๒)	๑,๖๖๖,๑๔๙.๙๗	๑,๓๔๔,๘๑๓.๗๒	๘๐.๗๑
รวม (๑ - ๔)	๑,๘๓๔,๐๔๓.๕๒	๑,๔๑๓,๑๙๙.๑๙	๗๗.๐๕

หมายเหตุ ^๑ กระทรวงการคลังได้ขยายเวลาการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ออกไปในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ วงเงิน ๑๐๑,๐๒๒.๐๐ ล้านบาท เพื่อรองรับการเบิกเงินงบประมาณรายจ่าย ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้มีการอนุมัติให้เบิกจ่ายได้ภายหลังจากวันสิ้นปีงบประมาณ (เงินกู้กันเหลืออมปี) ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

^๒ ไม่รวมวงเงินที่กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ๑๕,๐๑๙.๑๕ ล้านบาท เนื่องจากเป็นวงเงินกู้ต่อเดิมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ

^๓ รวมผลการชำระหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ด้วยเงินรายได้หรืออื่นๆ เพื่อประหยัดภาระดอกเบี้ย ซึ่งไม่ได้ระบุวงเงินไว้ในแผนฯ

^๔ รวมผลการบริหารความเสี่ยงของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่ไม่ได้ขอวงเงินไว้ในแผนฯ

/๒.๑ ผล...

๒.๑ ผลการก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๔๘๒,๗๗๔.๗๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๑.๒๑ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล วงเงินรวม ๔๑๑,๙๒๑.๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕๘.๗๒ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๑.๑ รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง วงเงินรวม ๓๔๙,๙๙๕.๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๙.๔๘ ของแผนฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินกู้ในประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงินรวม ๓๔๘,๙๗๘.๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๒๙๓,๙๗๘.๐๐ ล้านบาท และพันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน ๕๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

สำหรับเงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่เหลือวงเงิน ๑๐๑,๐๒๒.๐๐ ล้านบาท รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้พิจารณาเห็นชอบการขยายเวลาการกู้เงินดังกล่าวออกไปในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓ แล้ว เมื่อวันที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๖๒ เพื่อรองรับการเบิกเงินงบประมาณรายจ่ายปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ได้มีการอนุมัติให้เบิกจ่ายได้ภายหลังจากวันสิ้นปีงบประมาณ (เงินกู้กันเหลือมปี) ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ทั้งนี้ กระทรวงการคลังจะดำเนินการกู้เงินดังกล่าวโดยคำนึงถึงสถานะของเงินคงคลัง แผนการเบิกจ่ายงบประมาณ และผลการจัดเก็บรายได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบการพิจารณา เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

๒) เงินกู้ต่างประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินบาทจากสถาบันการเงินในประเทศ แทนการกู้เงินตราต่างประเทศ วงเงิน ๑,๐๑๗.๐๐ ล้านบาท สำหรับโครงการเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๓

๒.๑.๑.๒ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ (เงินกู้ในประเทศ) กระทรวงการคลังได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อนำมาให้รัฐวิสาหกิจ ๒ แห่ง กู้ต่อ วงเงินรวม ๖๑,๙๒๖.๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๕๗ ของแผนฯ และได้ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ๑ แห่ง กู้ต่อจากวงเงินกู้ต่อเดิมของรัฐวิสาหกิจ วงเงิน ๑๕,๐๑๙.๑๕ ล้านบาท ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๕ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๒๖,๐๕๓.๐๐ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การรถไฟฟษาขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กู้ต่อสำหรับดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน ๑๗,๓๑๐.๐๐ ล้านบาท (๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต วงเงิน ๖,๔๗๐.๐๐ ล้านบาท (๓) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ วงเงิน ๑,๘๐๓.๐๐ ล้านบาท และ (๔) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ วงเงิน ๑,๓๓๓.๐๐ ล้านบาท

ภายหลังกระทรวงการคลังได้นำเงินงบประมาณที่ รฟม. ได้รับชำระคืนหนี้เงินกู้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑๑๔.๙๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๓.๗๔ ล้านบาท

/๒) กระทรวงการคลัง...

๒) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม **๓๕,๘๗๓.๐๐ ล้านบาท** เพื่อนำไปให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ต่อ สำหรับดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๗ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) วงเงิน **๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท** (๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร วงเงิน **๙,๒๒๐.๐๐ ล้านบาท** (๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น วงเงิน **๖,๔๑๐.๐๐ ล้านบาท** (๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ วงเงิน **๕,๑๒๒.๐๐ ล้านบาท** (๕) โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเล ตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง วงเงิน **๒,๕๖๐.๐๐ ล้านบาท** (๖) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพาด - ชุมทางถนนจิระ วงเงิน **๒,๒๗๖.๐๐ ล้านบาท** และ (๗) โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต วงเงิน **๓๘๕.๐๐ ล้านบาท**

๓) กระทรวงการคลังให้กู้ต่อแก่กรุงเทพมหานคร (กทม.) วงเงิน **๑๕,๐๑๙.๑๕ ล้านบาท** โดยเป็นเงินกู้ต่อเดิมของ รฟม. เพื่อรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ที่เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๕) เพื่อให้กระทรวงมหาดไทย โดย กทม. รับโอนกรรมสิทธิ์ และการบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ ของ รฟม.

๒.๑.๑.๓ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ (เงินกู้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๑.๑.๔ รัฐบาลกู้มาเพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง -ไม่มี-

๒.๑.๒ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๗๐,๘๕๓.๓๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๒๑ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๒.๑ เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนา รัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุนในโครงการ วงเงินรวม **๓๒,๓๓๖.๔๕ ล้านบาท** คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๔๗ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลัง ค้ำประกัน วงเงิน **๓,๙๔๑.๔๕ ล้านบาท** และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน **๒๘,๓๙๕.๐๐ ล้านบาท** ได้แก่

๑) การเคหะแห่งชาติ (กคช.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน **๑,๘๕๐.๐๐ ล้านบาท** โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ ๑ ปี ๒๕๕๙ วงเงิน **๑,๒๐๐.๐๐ ล้านบาท** (๒) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ชุดที่ ๑ ปี ๒๕๕๘ วงเงิน **๕๐๐.๐๐ ล้านบาท** (๓) โครงการบ้านสวัสดิการ (เช่าซื้อ) จังหวัดสงขลา และจังหวัดปัตตานี วงเงิน **๑๐๐.๐๐ ล้านบาท** และ (๔) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ประชานิเวศน์ ๓) วงเงิน **๕๐.๐๐ ล้านบาท**

๒) การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) ออกพันธบัตร วงเงิน **๒๐๐.๐๐ ล้านบาท** โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาจันทบุรี อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม **๑,๓๗๕.๐๐ ล้านบาท** โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาทั่วประเทศ รวม ๑๓ สาขา ได้แก่ (๑) กปภ. สาขาหนองแค วงเงิน **๓๙๔.๘๒ ล้านบาท** (๒) กปภ. สาขาปทุมธานี ส่วนที่ ๑ วงเงิน **๒๘๔.๘๑ ล้านบาท** (๓) กปภ. สาขามหาสารคาม - (กันทรวิชัย) - (บรบือ) วงเงิน **๑๗๖.๒๐ ล้านบาท**

/(๔) กปภ. ...

(๔) กปภ. สาขาปทุมธานี ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๑๓๔.๘๐ ล้านบาท (๕) กปภ. สาขาพัทธยา - แหลมฉบัง - ศรีราชา (ระยะที่ ๑ ส่วนที่ ๑.๑) วงเงิน ๘๖.๙๘ ล้านบาท (๖) กปภ. สาขาเพชรบุรี ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๖๘.๔๑ ล้านบาท (๗) กปภ. สาขาเพชรบุรี ส่วนที่ ๑ วงเงิน ๖๗.๓๓ ล้านบาท (๘) กปภ. สาขาสุรินทร์ วงเงิน ๕๘.๐๘ ล้านบาท (๙) กปภ. สาขาอุบลราชธานี วงเงิน ๓๙.๖๕ ล้านบาท (๑๐) กปภ. สาขาชาลวรุณบุรี อำเภอลำดวนบุรี - คลองขลุง จังหวัดกำแพงเพชร วงเงิน ๒๖.๒๕ ล้านบาท (๑๑) กปภ. สาขาตะกั่วป่า อำเภอบึงสามพัน จังหวัดพังงา วงเงิน ๑๔.๖๑ ล้านบาท (๑๒) กปภ. สาขาเชียงใหม่ ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๑๓.๐๒ ล้านบาท และ (๑๓) กปภ. สาขานราธิวาส อำเภอเมือง - อำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส วงเงิน ๑๐.๐๔ ล้านบาท

๓) การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๘,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๓,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่ (๑) แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๒ ปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ วงเงิน ๘,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท (๒) แผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๑ ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ฉบับปรับปรุง) วงเงิน ๒,๑๐๐.๐๐ ล้านบาท (๓) แผนงานเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้า อากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดินเพื่อรองรับการเป็นมหานครแห่งอาเซียน วงเงิน ๗๐๐.๐๐ ล้านบาท และ (๔) แผนงานเปลี่ยนระบบสายไฟฟ้าอากาศเป็นสายไฟฟ้าใต้ดิน ปี ๒๕๕๑ - ๒๕๕๖ (ฉบับปรับปรุง) วงเงิน ๕๐๐.๐๐ ล้านบาท

๔) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๑๐,๗๒๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๖ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการโรงไฟฟ้าบางปะกง (ทดแทนเครื่องที่ ๑ - ๒) วงเงิน ๓,๓๐๐.๐๐ ล้านบาท (๒) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันตกและภาคใต้เพื่อเสริมความมั่นคงระบบไฟฟ้า วงเงิน ๑,๙๐๐.๐๐ ล้านบาท (๓) โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้าระยะที่ ๑๒ วงเงิน ๑,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท (๔) โครงการปรับปรุงระบบส่งไฟฟ้าบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลาง และกรุงเทพมหานคร วงเงิน ๑,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท (๕) โครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าที่เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ระยะที่ ๒ วงเงิน ๑,๔๐๐.๐๐ ล้านบาท และ (๖) โครงการทดแทนโรงไฟฟ้าพระนครใต้ ระยะที่ ๑ วงเงิน ๘๒๐.๐๐ ล้านบาท

๕) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๓,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๙ โครงการ ได้แก่ (๑) โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่าย ระยะที่ ๑ วงเงิน ๑,๐๗๘.๔๒ ล้านบาท (๒) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๓ วงเงิน ๖๗๗.๑๕ ล้านบาท (๓) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๑ วงเงิน ๓๕๑.๖๗ ล้านบาท (๔) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๘ ส่วนที่ ๑ วงเงิน ๒๙๑.๖๒ ล้านบาท (๕) โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ ๓ วงเงิน ๒๔๓.๓๔ ล้านบาท (๖) โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ระยะที่ ๒ วงเงิน ๒๓๕.๓๐ ล้านบาท (๗) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๔ วงเงิน ๑๓๙.๘๓ ล้านบาท (๘) โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะแรก (๖ พื้นที่) วงเงิน ๒๗.๑๗ ล้านบาท และ (๙) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๕.๕๐ ล้านบาท

๖) บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อลงทุนในโครงการพัฒนาพื้นที่ ส่วนขยายศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา ๕ ธันวาคม ๒๕๕๐ พื้นที่โซน C

๗) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑,๘๙๑.๔๕ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อลงทุนในโครงการจัดซื้อ รถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน

๒.๑.๒.๒ เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการ หรือเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ รัฐวิสาหกิจ ๕ แห่ง กู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงินรวม ๓๘,๕๑๗.๒๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๒.๗๓ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๓๗,๐๑๗.๒๖ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน ๑,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท ได้แก่

๑) กฟภ. ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินงานปกติ

๒) รฟท. กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๒,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน แบ่งเป็น (๑) เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง วงเงิน ๑๒,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และ (๒) การต่ออายุสัญญาเงินกู้ระยะสั้น (๑ ปี) วงเงิน ๘๐๐.๐๐ ล้านบาท

๓) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๑๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อรองรับการดำเนินงานของ ธพว. ในการให้สินเชื่อแก่ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) ในโครงการสินเชื่อเพื่อยกระดับเศรษฐกิจชุมชน (Local Economy Loan)

๔) สำนักงานธนานุเคราะห์ (สธค.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๕๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการให้บริการรับจำนำ

๕) ขสมก. กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๙,๒๑๗.๒๖ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน แบ่งเป็น (๑) เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ วงเงิน ๔,๗๙๓.๐๕ ล้านบาท (๒) เงินกู้เพื่อชำระค่าเชื้อเพลิง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ วงเงิน ๒,๘๘๗.๖๖ ล้านบาท และ (๓) เงินกู้เพื่อชำระค่าเหมาซ่อม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ วงเงิน ๑,๕๓๖.๕๕ ล้านบาท

๒.๒ ผลการบริหารหนี้เดิม วงเงินรวม ๘๖๒,๐๓๙.๐๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๘.๒๕ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๒.๑ การบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล วงเงินรวม ๖๘๖,๘๖๑.๗๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๒.๘๖ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๒.๑.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๖๑๕,๐๐๖.๖๑ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้รัฐบาลที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑.๑) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ/เมื่อรายจ่ายสูงกว่ารายได้ และการบริหารหนี้ วงเงิน ๒๘๒,๔๕๐.๔๓ ล้านบาท ประกอบด้วย

กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้อื่นๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๒๘๒,๔๕๐.๔๓ ล้านบาท ดังนี้

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรออมทรัพย์ของกระทรวงการคลัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๖๑ วงเงิน ๕๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น วงเงิน ๑๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท การออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินงบประมาณ วงเงิน ๓๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด

/(๒) การปรับ...

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๒ รุ่น ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๘ และ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๑๙,๙๖๓.๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๑๙,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๙๖๓.๐๐ ล้านบาท

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๔,๘๒๕.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) ทั้งจำนวน

(๔) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ ครั้งที่ ๓ และพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ครั้งที่ ๒ ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๕๘,๒๘๓.๔๓ ล้านบาท โดยการออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๒๘,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น วงเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินงบประมาณ วงเงิน ๑๐,๒๘๓.๔๓ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตัวสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

(๕) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล และพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๑๒ รุ่น ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๑๙๙,๓๗๙.๐๐ ล้านบาท โดยการกู้เงินในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๙๔,๓๗๙.๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น (๕.๑) การออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๓๔,๘๕๒.๐๐ ล้านบาท (๕.๒) การกู้เงินล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding) โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๓๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกตัวสัญญาใช้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และ (๕.๓) การดำเนินธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) วงเงิน ๙,๕๓๗.๐๐ ล้านบาท ทั้งนี้ กระทรวงการคลังได้นำเงินกู้ดังกล่าวไปรวมกับเงินจากการกู้เงินล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding) ที่ดำเนินการเมื่อปีงบประมาณ ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๑๐๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท (พันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๕๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และ R-Bill วงเงิน ๕๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท) เพื่อไถถอนพันธบัตรรัฐบาลในวันที่ครบกำหนด

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ R-Bill ที่ออกเมื่อปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๕๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตัวสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๕๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ซึ่งต่อมาได้ปรับโครงสร้างหนี้ PN ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกพันธบัตรรัฐบาลทั้งจำนวน

๑.๒) หนี้เงินกู้บาททดแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ (พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๒๓) วงเงิน ๕,๐๗๐.๐๐ ล้านบาท

(๑) กระทรวงการคลังชำระคืนหนี้โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนา ระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนนระยะเร่งด่วน: มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ วงเงิน ๔,๗๙๐.๐๐ ล้านบาท โดยการใช้เงินงบประมาณชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) แทนการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๔๓.๖๙ ล้านบาท

(๒) กระทรวงการคลังชำระคืนหนี้โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนา เศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan: DPL) วงเงิน ๒๘๐.๐๐ ล้านบาท โดยการใช้เงินงบประมาณชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) แทนการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒.๕๗ ล้านบาท

/๑.๓) หนี้...

๑.๓) หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

วงเงิน ๗,๖๘๒.๐๐ ล้านบาท

กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over) เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ วงเงิน ๗,๖๘๒.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินทั้งจำนวน

๑.๔) หนี้เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา
ระบบสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund: FIDF) วงเงิน ๑๖๗,๕๓๒.๐๐ ล้านบาท

๑.๔.๑) FIDF ๑ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้

FIDF ๑ ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๔๕,๗๓๒.๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นทั้งจำนวน

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออก R-Bill วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นทั้งจำนวน

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๒ ที่ครบกำหนดวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๕,๗๓๒.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ทั้งจำนวน

๑.๔.๒) FIDF ๓ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้

FIDF ๓ ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๑๒๑,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นทั้งจำนวน

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออก R-Bill วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๓ ที่ครบวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นทั้งจำนวน

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออก R-Bill ตั๋วสัญญาใช้เงิน (ระยะสั้น) และพันธบัตรรัฐบาลตามลำดับ วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ จำนวน ๔ รุ่น ที่ครบกำหนดเมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๔๗,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๔๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๒,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันครบกำหนด (Back-to-Back)

/ภายหลัง...

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้
 ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๔๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และนำเงินจาก
 บัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชุดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน – ๒
 ชำระคืนหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๒,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทั้งจำนวน ทำให้
 สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๐๔.๐๓ ล้านบาท

(๔) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล จำนวน ๓ รุ่น
 ที่ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๒ วงเงินรวม ๕๔,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการกู้เงินล่วงหน้า
 เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding) ด้วยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๓๒,๙๐๐.๐๐ ล้านบาท การออก
 ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๑,๙๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น วงเงิน
 ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ในวันครบกำหนด

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้
 ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

๑.๕) หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ วงเงิน ๕๑,๘๐๙.๑๘ ล้านบาท

กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้มาให้กู้ต่อ
 แก่ รฟม. และ รฟท. ที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ดังนี้

(๑) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/Refinance)
 สัญญาเงินกู้มาเพื่อให้ รฟม. กู้ต่อ วงเงินรวม ๒๒,๘๗๓.๗๒ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน
 ๑๘,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๔,๘๗๓.๗๒ ล้านบาท ทำให้สามารถ
 ประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๐๖.๗๓ ล้านบาท

(๒) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/Refinance)
 สัญญาเงินกู้มาเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อ วงเงินรวม ๒๘,๙๓๕.๔๖ ล้านบาท โดยการนำเงินงบประมาณที่ รฟท. ได้รับมา
 ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑,๓๖๓.๓๖ ล้านบาท รวมกับการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN)
 ระยะสั้น วงเงิน ๑๐,๑๔๙.๔๒ ล้านบาท การออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๑๕,๕๒๒.๑๐ ล้านบาท
 และการออกพันธบัตร วงเงิน ๑,๘๕๐.๕๘ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ในวันครบกำหนด ทำให้สามารถ
 ประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๖.๖๐ ล้านบาท

ภายหลังกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญา
 ใช้เงิน (PN) ระยะสั้น โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๑๐,๑๔๙.๔๒ ล้านบาท

๒) การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้รัฐบาลที่จะครบกำหนดในปีงบประมาณ

๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

๒.๑) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลเพื่อชดเชย
 การขาดดุลงบประมาณ วงเงินรวม ๙๐,๔๖๓.๐๐ ล้านบาท โดยการดำเนินธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร
 (Bond Switching)

๒.๒) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลที่ออกตาม
 พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๕๒
 (แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ๒๕๕๕) วงเงินรวม ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการดำเนินธุรกรรมแลกเปลี่ยน
 พันธบัตร (Bond Switching)

/๒.๒.๑.๒ การปรับ...

๒.๒.๑.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ) วงเงินรวม ๑๗,๐๕๙.๓๔ ล้านบาท

กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ต่างประเทศ (Refinance) สกกุลเงินเยนจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ที่กระทรวงการคลังค้ำประกันให้แก่ รฟม. สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ และช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (ระยะที่ ๑) (TXXX-๑) (ค่าก่อสร้าง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ และช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (ระยะที่ ๒) (TXXXII-๓) วงเงินรวม ๕๙,๒๕๒.๕๖ ล้านบาท หรือเทียบเท่าวงเงิน ๑๗,๐๕๙.๓๔ ล้านบาท โดยการกู้เงินสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๕,๘๑๒.๐๐ ล้านบาท รวมกับการนำเงินรายได้ของ รฟม. วงเงิน ๑,๒๔๗.๓๔ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ JICA ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๕

๒.๒.๑.๓ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๔,๗๙๕.๗๘ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังได้ใช้เงินงบประมาณ เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน และเงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน - ๒ ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) แบ่งเป็น

๑) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ : ตัวสัญญาใช้เงินปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ครั้งที่ ๒ วงเงิน ๗,๗๖๓.๐๙ ล้านบาท และตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๒ จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๖,๙๘๗.๑๗ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๕๘๔.๑๓ ล้านบาท

๒) หนี้เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน :

๒.๑) FIDF ๑ : ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ครั้งที่ ๑ วงเงิน ๒๐,๐๒๑.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๙๙.๓๐ ล้านบาท

๒.๒) FIDF ๓ : ตัวสัญญาใช้เงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๖๐.๖๐ ล้านบาท

๓) หนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังกู้มาให้ รฟม. กู้ต่อ สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ : ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (ให้กู้ต่อแก่ รฟม.) ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ครั้งที่ ๒/๑ วงเงิน ๒๔.๕๒ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๐.๔๕ ล้านบาท

๒.๒.๑.๔ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๒.๒ การบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ วงเงินรวม ๑๗๕,๑๗๗.๒๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๒.๒.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๕ แห่ง ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ในประเทศ วงเงินรวม ๑๓๖,๓๕๒.๑๔ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/๑) กคช. ...

๑) กคช. ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/ Refinance) พันธบัตรและสัญญาเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๗,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๖,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑.๓๘ ล้านบาท

๒) กปภ. ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over) เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๑,๘๕๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๑,๘๕๐.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกัน)

๓) รฟท. ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/ Refinance) พันธบัตรและสัญญาเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๓๕,๘๑๔.๕๖ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๑๐,๓๘๑.๐๐ ล้านบาท การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒๔,๒๖๔.๑๕ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน) รวมกับการใช้เงินรายได้ วงเงิน ๘๐.๔๑ ล้านบาท และเงินรายได้ที่ตรงจ่าย วงเงิน ๑,๐๘๙.๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ในวันที่ครบกำหนด ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒๓.๔๒ ล้านบาท

ภายหลัง รฟท. ได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๑,๐๘๙.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนเงินรายได้ที่ตรงจ่าย

๔) ขสมก. ปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๑๔,๘๘๗.๕๘ ล้านบาท โดยการกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ (Roll-over) วงเงิน ๑๔,๗๘๐.๐๖ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกัน) และการใช้เงินงบประมาณอุดหนุนบริการสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑๐๗.๕๒ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑.๐๑ ล้านบาท

ภายหลัง ขสมก. ได้ใช้เงินงบประมาณอุดหนุนบริการสาธารณะ ชำระคืนหนี้เงินกู้ดังกล่าวก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๕๘๑.๔๓ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้เพิ่มเติมอีก ๑๐.๘๙ ล้านบาท

๕) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over/ Refinance) พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๗๖,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๒๒,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๕๔,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน) เพื่อชำระคืนหนี้พันธบัตรและสัญญาเงินกู้โครงการรับจำนำผลิตผลทางการเกษตร แบ่งเป็น ปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ วงเงิน ๕๖,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท และปีการผลิต ๒๕๕๖/๕๗ วงเงิน ๒๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๓๓.๔๒ ล้านบาท

ภายหลัง ธ.ก.ส. ได้นำเงินงบประมาณ วงเงิน ๑,๖๑๗.๐๘ ล้านบาท และรายได้จากการระบายผลิตผลทางการเกษตร วงเงิน ๔๒๙.๙๒ ล้านบาท ชำระคืนหนี้เงินกู้สถาบันการเงินดังกล่าวก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๘๖.๗๒ ล้านบาท

๒.๒.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๒.๒.๓ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) มี รัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง ได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงินรวม ๓๘,๘๒๕.๑๔ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กคช. ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑,๓๐๐.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๓.๗๔ ล้านบาท

/๒) การทาง...

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๓๐๐.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑.๓๙ ล้านบาท

๓) การยางแห่งประเทศไทยใช้เงินรายได้จากการระบายนายางชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงินรวม ๒,๖๓๙.๕๙ ล้านบาท แบ่งเป็น หนี้เงินกู้โครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรเพื่อรักษาเสถียรภาพราคายาง วงเงิน ๙๖๖.๓๘ ล้านบาท และหนี้เงินกู้โครงการสร้างมูลภัณฑ์กันชนรักษาเสถียรภาพราคายาง วงเงิน ๑,๖๗๓.๒๑ ล้านบาท

๔) ธ.ก.ส. ได้นำเงินงบประมาณ วงเงิน ๒๓,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และรายได้จากการระบายนผลิตผลทางการเกษตร วงเงิน ๑๐,๕๙๔.๘๐ ล้านบาท ชำระคืนหนี้เงินกู้โครงการรับจำนำผลิตผลทางการเกษตรก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงินรวม ๓๓,๕๙๔.๘๐ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) ปีการผลิต ๒๕๕๑/๕๒ วงเงิน ๑,๓๘๑.๘๐ ล้านบาท (๒) ปีการผลิต ๒๕๕๔/๕๕ วงเงิน ๙,๓๓๐.๕๐ ล้านบาท (๓) ปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ วงเงิน ๑๙,๔๕๘.๕๐ ล้านบาท และ (๔) ปีการผลิต ๒๕๕๖/๕๗ วงเงิน ๓,๔๒๔.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๖๑๓.๑๑ ล้านบาท

๕) บริษัท กรุงไทย คอมพิวเตอร์ เซอร์วิสเชส จำกัด ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้สถาบันการเงินในประเทศก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๕๘๖.๓๒ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๕๘.๐๓ ล้านบาท

๖) ขสมก. ใช้เงินงบประมาณอุดหนุนบริการสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ วงเงิน ๓๖๓.๔๓ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๗.๔๓ ล้านบาท

๗) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ระยะสั้นก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๔๑.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๐.๓๔ ล้านบาท

๒.๒.๒.๔ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๓ ผลการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๖๖,๔๐๘.๕๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๔๐.๓๔ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑ การก่อหนี้ใหม่ (ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๐,๐๙๕.๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๕๕ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑.๑ การก่อหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) กู้เงินรวม ๖,๗๐๐.๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น การออกหุ้นกู้ จำนวน ๗ รุ่นอายุ วงเงินรวม ๓,๗๐๐.๐๐ ล้านบาท และการกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๓,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อการดำเนินกิจการทั่วไป

๒.๓.๑.๒ เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line

รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๙ แห่ง ลงนาม/ต่ออายุสัญญาเงินกู้ระยะสั้นในรูปแบบ Credit Line จากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อเสริมสภาพคล่อง วงเงินรวมทั้งสิ้น ๔๓,๓๙๕.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) กคช. วงเงิน ๑,๙๔๐.๐๐ ล้านบาท (๒) กพผ. วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท (๓) การยาสูบแห่งประเทศไทย วงเงิน ๑,๕๐๐.๐๐ ล้านบาท (๔) บกท. วงเงิน ๒๔,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท (๕) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) วงเงิน ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท (๖) บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด วงเงิน ๒,๖๓๐.๐๐ ล้านบาท (๗) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด วงเงิน ๙๘๐.๐๐ ล้านบาท (๘) บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน) วงเงิน ๕๑๐.๐๐ ล้านบาท และ (๙) บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด วงเงิน ๓๕.๐๐ ล้านบาท

๒.๓.๒ การบริหารหนี้เดิม วงเงินรวม ๑๖,๓๑๓.๕๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๙.๓๐ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ (หนี้ในประเทศ) บกท. ได้ปรับโครงสร้างหนี้หุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๖,๓๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยการใช้เงินรายได้ที่ตรงจ่ายเพื่อชำระคืนหนี้ในวันที่ครบกำหนด วงเงิน ๕,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท และภายหลัง บกท. ได้ออกหุ้นกู้ จำนวน ๗ รุ่นอายุ วงเงินรวม ๖,๓๐๐.๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อชำระคืนหนี้หุ้นกู้ที่ครบกำหนด วงเงิน ๕๐๐.๐๐ ล้านบาท และคืนเงินรายได้ที่ตรงจ่าย วงเงิน ๕,๘๐๐.๐๐ ล้านบาท

๒.๓.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๓.๒.๓ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๑๐,๐๑๓.๕๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) บริหารความเสี่ยงหนี้หุ้นกู้สกุลเงินบาท วงเงินรวม ๑๐,๐๑๓.๕๐ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) การทำ Interest Rate Swap (IRS) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินบาทที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว วงเงิน ๑๐,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และ (๒) การใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑๓.๕๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๓.๗๒ ล้านบาท

๒.๓.๒.๔ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๔ ผลการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑,๙๗๖.๙๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๕๖ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๔.๑ การก่อหนี้ใหม่ -ไม่มี-

๒.๔.๒ การบริหารหนี้เดิม วงเงินรวม ๑,๙๗๖.๙๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๐๙ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๔.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๑,๙๗๓.๙๗ ล้านบาท

๑) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ปรับโครงสร้างหนี้ (Refinance) สัญญาเงินกู้ วงเงินรวม ๑,๑๒๒.๙๗ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตร วงเงิน ๑,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท และการนำเงินรายได้ จำนวน ๑๒๒.๙๗ ล้านบาท ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๕๔.๕๘ ล้านบาท

๒) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสวัสดิการและสวัสดิภาพครูและบุคลากรทางการศึกษา (สกสค.) ปรับโครงสร้างหนี้ (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๘๕๑.๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๘๓๑.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน) รวมกับการนำเงินรายได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) จำนวน ๑๙.๐๐ ล้านบาท และการนำเงินรายได้ชำระคืนหนี้ในวันที่ครบกำหนด วงเงิน ๑.๐๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๐.๓๑ ล้านบาท

ภายหลัง สกสค. ได้นำเงินรายได้ชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงินดังกล่าวก่อนครบกำหนด (Prepayment) เพิ่มเติมอีก จำนวน ๑๐.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยเพิ่มเติมอีก จำนวน ๐.๒๐ ล้านบาท

๒.๔.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๒.๔.๒.๓ การบริหาร...

๒.๔.๒.๓ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ในประเทศ)

มหาวิทยาลัยสวนดุสิตใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๓.๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๐.๒๗ ล้านบาท

๒.๔.๒.๔ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ต่างประเทศ) -ไม่มี-

๓. สรุปผลการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๓.๑ จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมา กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้บริหารและจัดการหนี้สาธารณะตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นจำนวน ๑,๓๔๔,๘๑๓.๗๒ ล้านบาท และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน ๖๘,๓๘๕.๔๗ ล้านบาท กระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐได้กู้เงินและบริหารหนี้รวมทั้งสิ้น ๑,๔๑๓,๑๙๙.๑๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๗.๐๕ ของแผนฯ ซึ่งแบ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่ จำนวน ๕๓๒,๘๖๙.๗๑ ล้านบาท และการบริหารหนี้เดิม จำนวน ๘๘๐,๓๒๙.๔๘ ล้านบาท

๓.๒ การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เป็นไปตามกรอบที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ กรอบการกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๖๒

กรอบการกู้เงิน การค้ำประกัน และการให้กู้ต่อ	กรอบตามพระราชบัญญัติฯ	ผลการดำเนินงานตามแผนฯ ๒๕๖๒	กรอบคงเหลือ
๑. การกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ + การกู้ปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน ^๑	๖๖๒,๕๖๔.๓๗	๓๖๔,๗๙๐.๐๐	๒๙๗,๗๗๔.๓๗
๒. การกู้ต่างประเทศและการกู้มาให้กู้ต่อ (ต่างประเทศ) ^๒	๓๐๐,๐๐๐.๐๐	๑,๐๑๗.๐๐	๒๙๘,๙๘๓.๐๐
๓. การค้ำประกันและการกู้มาให้กู้ต่อ (ในประเทศ) ^๓	๖๐๐,๐๐๐.๐๐	๒๕๔,๐๖๘.๐๗	๓๔๕,๙๓๑.๙๓
๔. การกู้เพื่อบริหารสภาพคล่องของเงินคงคลัง	๙๐,๐๐๐.๐๐	๐.๐๐	๙๐,๐๐๐.๐๐

หมายเหตุ: ^๑ การกู้เงินของรัฐบาลเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณหรือเมื่อมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ และการปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน (มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๕/๑ และมาตรา ๒๔ (๒)) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี และงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม และร้อยละ ๘๐ ของงบประมาณรายจ่ายสำหรับชำระคืนเงินต้น

^๒ การกู้เงินจากต่างประเทศของรัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม (มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ (๒) และมาตรา ๒๕ (๑)) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ ๑๐

^๓ การค้ำประกันเงินกู้และการให้หน่วยงานอื่นกู้ต่อเป็นเงินบาท (มาตรา ๒๘ และ มาตรา ๒๕(๒)) กำหนดกรอบการค้ำประกันเงินกู้และการให้กู้ต่อไว้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม

/๓.๓ ผลการบริหาร...

๓.๓ ผลการบริหารหนี้ของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ทำให้ลดยอดหนี้คงค้างได้ ๑๔๖,๖๘๕.๗๘ ล้านบาท รวมทั้งประหยัดภาระดอกเบี้ย^๑ ได้ ๒,๑๒๑.๘๐ ล้านบาท นอกจากนี้กระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ภาวะตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ ด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) อยู่ภายใต้กรอบที่คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐกำหนด (ไม่เกินร้อยละ ๖๐ ของ GDP) รวมทั้งสามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำและอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ ตัวชี้วัดการบริหารความเสี่ยงหนี้สาธารณะ (Portfolio Benchmark) ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

ประเภทความเสี่ยง	ตัวชี้วัด ^๑	Benchmark ปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ ^๒	สถานะ ณ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๑	สถานะ ณ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒
ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (Foreign Exchange Risk)	สัดส่วนหนี้ต่างประเทศที่ยังไม่ปิด ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	ปิดความเสี่ยง ด้านอัตราแลกเปลี่ยน เมื่อสถานะตลาด เอื้ออำนวย	๐.๓๕	๐.๔๘
ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Risk)	สัดส่วนหนี้อัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	≥ ๘๕	๘๖.๔๐	๘๔.๐๖
	สัดส่วนหนี้ที่จะต้องปรับอัตราดอกเบี้ย (Re-fixing) ใน ๑ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๑๘ - ๒๔	๒๔.๒๐	๑๙.๙๖
ความเสี่ยงด้านการปรับ โครงสร้างหนี้ (Refinancing Risk)	อายุเฉลี่ยหนี้ (ปี) (Average Time to Maturity : ATM)	≤ ๑๕	๑๐.๙๓	๑๒.๒๖
	สัดส่วนหนี้ที่จะครบกำหนดใน ๑ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๑๐ - ๑๔	๑๑.๔๖	๗.๗๗
	สัดส่วนหนี้ที่จะครบกำหนดใน ๓ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๒๕ - ๓๐	๒๗.๔๒	๒๗.๕๐
สัดส่วนของพันธบัตรชดเชยเงินเพื่อ (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)		≤ ๕	-	๓.๘๑

หมายเหตุ: ^๑ หนี้รัฐบาลไม่นับรวมหนี้ที่รัฐบาลกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้แก่กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (FIDF)

^๒ ตัวชี้วัดการบริหารความเสี่ยงหนี้สาธารณะ (Portfolio Benchmark) ในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๑

/๓.๔ การจัดหา...

^๑ วิธีการคำนวณภาระดอกเบี้ยที่ประหยัดได้ แบ่งเป็น

- ๑) กรณีการชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ภาระดอกเบี้ยที่ประหยัดได้ = (จำนวนเงินที่ Prepay) X (อัตราดอกเบี้ยของเงินกู้) X (จำนวนวันตั้งแต่วันที่ Prepay ถึงวันครบกำหนดชำระหนี้/๓๖๕) และ
- ๒) กรณีการปรับโครงสร้างหนี้ (Refinance) ภาระดอกเบี้ยที่ประหยัดได้ = (จำนวนเงินที่ Refinance) X (ส่วนต่างอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้จากแหล่งใหม่และอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้แหล่งเดิม) X (จำนวนวันตั้งแต่วันที่ Refinance ถึงวันครบกำหนดชำระหนี้เงินกู้แหล่งเดิม/๓๖๕)

๓.๔ การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายในการบริหารประเทศ เพื่อการวางรากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ขยายโอกาสให้แก่ประชาชน ยกกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการแผนงานลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่สำคัญด้านต่างๆ ดังนี้

๑) ด้านการฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น (๑) โครงการเงินกู้เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) (๒) โครงการรถไฟฟ้า จำนวน ๔ โครงการ ของ รฟม. และ (๓) โครงการพัฒนาระบบราง จำนวน ๗ โครงการ ของ รฟท. ได้แก่ โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๕ โครงการ และโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา)

๒) ด้านการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ขยายโอกาสให้แก่ประชาชน และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น (๑) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย ของ กคช. (๒) โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า โครงการพัฒนาระบบส่งและจำหน่าย โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของ กฟผ. และ (๓) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย กปภ. สาขาทั่วประเทศ

๓) ด้านการเสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงานไฟฟ้า เช่น (๑) โครงการโรงไฟฟ้า/ทดแทนโรงไฟฟ้า และโครงการปรับปรุงและขยายระบบส่งไฟฟ้าในภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ของ กฟผ.

๓.๕ การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตรทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอในการสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

๓.๖ ยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒ มีจำนวน ๖,๙๐๑,๘๐๑.๕๕ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๑.๒๔ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยเป็นหนี้รัฐบาล จำนวน ๕,๖๖๔,๑๗๕.๙๖ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๘๙๒,๕๙๗.๖๗ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน (รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจให้กู้ยืมเงิน ธุรกิจบริหารสินทรัพย์ และธุรกิจประกันสินเชื่อ) (รัฐบาลค้ำประกัน) จำนวน ๓๓๕,๙๒๑.๑๘ ล้านบาท และหนี้หน่วยงานของรัฐ จำนวน ๙,๑๐๖.๗๔ ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ หนี้สาธารณะคงค้างเพิ่มขึ้นสุทธิ ๑๒๐,๘๔๘.๓๓ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๗๘

โดยหนี้สาธารณะดังกล่าวสามารถจำแนกตามแหล่งที่มา เป็นหนี้ต่างประเทศ ๒๑๗,๔๔๔.๑๐ ล้านบาท และหนี้ในประเทศ ๖,๖๘๔,๓๕๗.๔๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๓.๑๕ และร้อยละ ๙๖.๘๕ ของยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ตามลำดับ และจำแนกตามอายุหนี้คงเหลือ แบ่งเป็นหนี้ระยะยาว ๖,๒๗๐,๘๖๒.๐๘ ล้านบาท และหนี้ระยะสั้น ๖๓๐,๙๙๕.๔๗ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๐.๘๖ และร้อยละ ๙.๑๔ ของยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๔

/ตารางที่ ๔...

ตารางที่ ๔ หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๓๐ ก.ย. ๒๕๖๑	๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒	% GDP	%การเปลี่ยนแปลง เพิ่ม/ (ลด)
๑. หนี้รัฐบาล	๕,๔๕๐,๒๒๐.๐๑	๕,๖๖๔,๑๗๕.๙๖	๓๓.๘๕	๓.๙๓
๑.๑ หนี้ต่างประเทศ	๘๓,๕๕๓.๗๑	๘๔,๐๔๐.๗๒		๐.๕๓
๑.๒ หนี้ในประเทศ	๕,๓๖๖,๖๖๖.๓๐	๕,๕๘๐,๑๓๕.๒๔		๓.๙๘
๒. หนี้รัฐวิสาหกิจ	๙๕๔,๑๒๙.๗๔	๘๙๒,๕๙๗.๖๗	๕.๓๓	(๖.๔๕)
๒.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	๔๑๓,๕๘๔.๓๗	๓๙๙,๒๐๓.๗๕		(๓.๔๘)
- หนี้ต่างประเทศ	๗๒,๑๒๗.๐๗	๔๘,๔๓๙.๕๑		(๓๒.๘๔)
- หนี้ในประเทศ	๓๔๑,๔๕๗.๓๐	๓๕๐,๗๖๔.๒๔		๒.๗๓
๒.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๕๔๐,๕๔๕.๓๗	๔๙๓,๓๙๓.๙๒		(๘.๗๒)
- หนี้ต่างประเทศ	๑๐๖,๐๒๘.๖๗	๘๔,๘๖๓.๖๗		(๑๙.๙๖)
- หนี้ในประเทศ	๔๓๔,๕๑๖.๗๐	๔๐๘,๕๓๐.๒๕		(๕.๙๘)
๓. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ทำธุรกิจในภาคการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	๓๖๗,๖๓๔.๙๓	๓๓๕,๙๒๑.๑๘	๒.๐๑	(๔๑.๗๙)
๓.๑ หนี้ต่างประเทศ	๑๗๒.๑๕	๑๐๐.๒๐		(๔๑.๗๙)
๓.๒ หนี้ในประเทศ	๓๖๗,๔๖๒.๗๘	๓๓๕,๘๒๐.๙๘		(๘.๖๑)
๔. หนี้หน่วยงานของรัฐ	๘,๙๖๘.๕๔	๙,๑๐๖.๗๔	๐.๐๕	๑.๕๔
๔.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-	-		-
๔.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๘,๙๖๘.๕๔	๙,๑๐๖.๗๔		๑.๕๔
๕. รวม ๑.+ ๒.+ ๓.+ ๔.	๖,๗๘๐,๙๕๓.๒๒	๖,๙๐๑,๘๐๑.๕๕	๔๑.๒๔	๑.๗๘

หมายเหตุ: ๑. เมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประกาศตัวเลข GDP ปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๑๖,๓๑๘.๐๓ พันล้านบาท และประมาณการ GDP ปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๑๖,๘๘๙.๒๐ พันล้านบาท

๒. GDP ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๒ คำนวณดังนี้ GDP ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๑ + GDP ไตรมาส ๑ - ๓ ปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๑๖,๗๓๕.๙๖ พันล้านบาท

๓. สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ต่างจากที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะรายงานสถานะหนี้สาธารณะคงค้างรายเดือน (ที่ใช้ประมาณการ GDP) เนื่องจากได้ปรับใช้ GDP จริงในการคำนวณ ตามที่ สศช. ประกาศ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

๓.๗ กรอบการบริหารหนี้สาธารณะภายใต้พระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑

ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๒ สัดส่วนหนี้สาธารณะที่คณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ (คณะกรรมการฯ) กำหนดให้ใช้เป็นกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะ ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. ๒๕๖๑ มาตรา ๕๐ ยังคงอยู่ภายใต้กรอบการบริหารหนี้สาธารณะที่คณะกรรมการฯ กำหนด โดยมีรายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๕

/ตารางที่ ๕...

ตารางที่ ๕ กรอบการบริหารหนี้สาธารณะ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒

กรอบการบริหารหนี้สาธารณะ	กรอบการบริหารหนี้สาธารณะ ^๑ (ไม่เกินร้อยละ)	สถานะ ณ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๒ (ร้อยละ)
๑. สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) (ร้อยละ)	๖๐	๔๑.๒๔
๑.๑ หนี้สาธารณะ (ล้านบาท)	-	๖,๙๐๑,๘๐๑.๕๕
๑.๒ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) (ล้านบาท)	-	๑๖,๗๓๕,๙๕๘.๐๐ ^๒ /๓ /๔
๒. สัดส่วนภาระหนี้ของรัฐบาลต่อประมาณการรายได้ประจำปีงบประมาณ (ร้อยละ)	๓๕	๒๗.๒๔
๒.๑ ภาระหนี้ของรัฐบาล (ล้านบาท)	-	๖๙๘,๐๙๐.๔๕
๒.๒ ประมาณการรายได้ประจำปีงบประมาณ (ล้านบาท)	-	๒,๕๖๓,๐๖๗.๐๕
๓. สัดส่วนหนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศต่อหนี้สาธารณะทั้งหมด (ร้อยละ)	๑๐	๓.๑๕
๓.๑ หนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (ล้านบาท)	-	๒๑๗,๔๔๔.๑๐
๓.๒ หนี้สาธารณะทั้งหมด (ล้านบาท)	-	๖,๙๐๑,๘๐๑.๕๕
๔. สัดส่วนภาระหนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศต่อรายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ (ร้อยละ)	๕	๐.๑๕
๔.๑ ภาระหนี้สาธารณะที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (ล้านบาท)	-	๑๕,๓๘๙.๕๓
๔.๒ รายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ (ล้านบาท)	-	๑๐,๔๕๘,๐๕๘.๗๖ ^๕

หมายเหตุ: ^๑ สัดส่วนตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการเงินการคลังของรัฐ เรื่อง กำหนดกรอบในการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๖๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑

^๒ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ประกาศตัวเลข GDP ปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๑๖,๓๑๘.๐๓ พันล้านบาท และประมาณการ GDP ปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๑๖,๘๘๙.๒๐ พันล้านบาท

^๓ GDP ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๒ คำนวณดังนี้ GDP ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๑ + GDP ไตรมาส ๑ - ๓ ปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๑๖,๗๓๕.๙๖ พันล้านบาท

^๔ สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ต่างจากที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะรายงานสถานะหนี้สาธารณะคงค้างรายเดือน (ที่ใช้ประมาณการ GDP) เนื่องจากได้ปรับใช้ GDP จริงในการคำนวณ ตามที่ สศช. ประกาศ เมื่อวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

^๕ ข้อมูลรายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการในรอบ ๑๒ เดือนที่ผ่านมา สิ้นสุด ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๒ คำนวณ ดังนี้ รายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ ไตรมาส ๔ ปี ๒๕๖๑ + รายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ ไตรมาส ๑ - ๓ ปี ๒๕๖๒ + ประมาณการรายได้จากการส่งออกสินค้าและบริการ ไตรมาส ๓ ปี ๒๕๖๒ จากธนาคารแห่งประเทศไทย

/ส่วนที่ ๒...

ส่วนที่ ๒

รายงานการประเมินผลโครงการพัฒนาและโครงการ
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๒

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา ๑๗ กำหนดว่า ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ให้รัฐสภาทราบ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกันรวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ กระทรวงการคลังโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ดำเนินการประเมินผลโครงการพัฒนาและโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามหลักเกณฑ์การประเมินผล ๕ ประการ ได้แก่ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) จำนวน ๘ โครงการ สรุปได้ดังนี้

โครงการ	หน่วยงาน เจ้าของโครงการ	วงเงินกู้ (ล้านบาท)	แหล่งเงินกู้
๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ ๕ (ช่วงชุมทางแก่งคอย – แก่งเสือเต้น ช่วงสุรนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่ และชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่)	การรถไฟแห่งประเทศไทย	๘,๒๕๕.๒๕	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ค้าประกันเงินกู้)
๒) โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา จำนวน ๒๐ คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน พร้อมเครื่องอะไหล่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	๒,๔๑๑.๔๑	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ค้าประกันเงินกู้)
๓) โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๓,๔๓๕.๕๗	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ค้าประกันเงินกู้)
๔) โครงการเร่งรัดขยายเขตระบบไฟฟ้า ให้ครัวเรือนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	๑,๕๓๐.๐๐	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ไม่ค้าประกันเงินกู้)
๕) โครงการก่อสร้างระบบจำหน่าย ด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ ที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว (เกาะล้าน และ เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี)	การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	๒๖๙.๐๐	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ไม่ค้าประกันเงินกู้)
๖) โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยาย ประปาเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	การประปาส่วนภูมิภาค	๑,๑๑๘.๐๒	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ไม่ค้าประกันเงินกู้)
๗) โครงการปรับปรุงขยายประปา สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี	การประปาส่วนภูมิภาค	๔๘๙.๕๒	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ค้าประกันเงินกู้)
๘) โครงการสินเชื่อพัฒนาระบบป้องกัน อุทกภัยในนิคมอุตสาหกรรม	การนิคมอุตสาหกรรม แห่งประเทศไทย	๒,๐๑๘.๔๒	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลัง ไม่ค้าประกันเงินกู้)

๒. รายงานผลสำเร็จของโครงการพัฒนาและโครงการ

๒.๑ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๕ (ช่วงชุมทางแก่งคอย – แก่งเสือเต้น ช่วงสุรนารายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่ และชุมทางถนนจิระ – ชุมทางบัวใหญ่)

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : ปรับปรุงสภาพทางและองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องซึ่งมีสภาพชำรุดและมีอายุการใช้งานยาวนาน และเพิ่มความสามารถในการขนส่ง

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๘,๕๐๘.๐๐ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๘,๒๕๕.๒๕ ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ในประเทศทั้งจำนวน (กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้)

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ B หมายถึง ฟังพอใจมาก โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ a – ฟังพอใจมากที่สุด	๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ (ยุทธศาสตร์การลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง) ๒. สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. เพื่อเป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น (Surface)
๒. ประสิทธิภาพ b – ฟังพอใจมาก	๑. การก่อสร้างล่าช้ากว่าแผน ๓๓๐ วัน ๒. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้
๓. ประสิทธิภาพ b – ฟังพอใจมาก	๑. ปรับปรุงทางรถไฟให้สามารถรองรับน้ำหนักของขบวนรถได้ ๒๐ ตัน/เพลาตามแผนที่วางไว้ ๒. ความเร็วในการเดินรถเฉลี่ย ๙๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งต่ำกว่าแผนที่ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง ๓. จำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าลดลง
๔. ผลกระทบ a – ฟังพอใจมากที่สุด	ผู้ใช้เส้นทางมีความปลอดภัยจากการเดินทางมากขึ้น ลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถตกรางและรางร้าวที่อาจเกิดขึ้น
๕. ความยั่งยืนของโครงการ a – ฟังพอใจมากที่สุด	มีหน่วยงานรับผิดชอบและมีงบประมาณเพียงพอในการดูแลบำรุงรักษาโครงการ

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าให้สามารถใช้ทางรถไฟได้เต็มประสิทธิภาพ เห็นควรให้ รฟท. จัดทำแผนประชาสัมพันธ์เผยแพร่เส้นทางการเดินรถดังกล่าว รวมถึงบริหารจัดการเดินรถให้ตรงเวลาและจัดหาขบวนรถโดยสาร รถจักรดีเซลไฟฟ้า และโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เหมาะสม โดย รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาแนวทางการเพิ่มการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้มากขึ้นตามความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

/๒.๒ โครงการ...

๒.๒ โครงการจัดการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ขนาดน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา จำนวน ๒๐ คัน พร้อมเครื่องอะไหล่ และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน พร้อมเครื่องอะไหล่

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการขยายตัวของสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือแหลมฉบังและภูมิภาค รวมถึงบรรเทาปัญหาการขาดแคลนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๔,๐๗๐.๐๐ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๓,๓๓๑.๔๗ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินกู้ในประเทศ ๒,๔๑๑.๔๑ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้) และเงินรายได้ รฟท. ๘๒๐.๐๖ ล้านบาท

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ C หมายถึง พึงพอใจ โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	<p>๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ (ยุทธศาสตร์การลดต้นทุนด้านขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาและขยายขีดความสามารถของโครงข่ายการขนส่งทางราง)</p> <p>๒. สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ ๑ และฉบับที่ ๒</p> <p>๓. สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔</p> <p>๔. สอดคล้องกับแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน ปี ๒๕๕๓ - ๒๕๕๗</p>
๒. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก	<p>๑. จัดการรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ได้ตามแผนที่วางไว้</p> <p>๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๓,๐๓๘ วัน เนื่องจาก รฟท. ต้องปรับวิธีการประกวดราคาให้สอดคล้องเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี และต้องมีการตรวจรับอะไหล่ของรถจักรยานยนต์ไฟฟ้า ให้ครบถ้วนตามสัญญา รวมถึงมีการปรับปรุงชิ้นส่วนอุปกรณ์ฟ่วงของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ให้สอดคล้องกับการใช้งานจริง</p> <p>๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้</p>
๓. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก	<p>๑. รถจักรยานยนต์ไฟฟ้า มีน้ำหนักกดเพลลาเพิ่มขึ้นเป็น ๒๐ ตัน/เพลลา จึงมีความสามารถในการพ่วงรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ได้ ๔๐ คัน</p> <p>๒. ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ลดลง โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๖๑ ลดลงจากปี ๒๕๕๘ จำนวน ๒.๓๓ ล้านตัน และรายได้จากการขนส่งสินค้าในปี ๒๕๖๑ ลดลงจากปี ๒๕๕๘ จำนวน ๓๑.๕๙ ล้านบาท เนื่องจาก ๑) การเดินรถจักรยานยนต์</p>

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
	ไฟฟ้าฯ ในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ทำเรือแหลมฉบัง ทำได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ ๒) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังและโครงการ SRTO ที่ทำเรือแหลมฉบัง ยังไม่สามารถจัดหาผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นลงขบวนรถไฟได้ และ ๓) ข้อจำกัดของรถยนต์บรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ (RMG) ซึ่งมีความสามารถยกขนตู้สินค้าได้เพียง ๓๒ คัน ต่ำกว่าสมรรถนะในการพ่วงรถบรรทุกตู้สินค้า ๔๐ คัน
๔. ผลกระทบ a - พึงพอใจมากที่สุด	สามารถเพิ่มช่องทางและตอบสนองความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้กับผู้ประกอบการที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าในรูปแบบทางถนน ซึ่งทำให้ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง รวมถึงการขนส่งทางรถไฟสามารถช่วยลดปัญหาสินค้าเสียหายในระหว่างการขนถ่าย และสามารถสร้างรายได้ให้ รฟท. ได้
๕. ความยั่งยืนของโครงการ b - พึงพอใจมาก	๑. มีความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือและบุคลากรที่สามารถรองรับวาระซ่อมเบาได้ ๒. มีข้อจำกัดการซ่อมบำรุงวาระปานกลาง (E) ที่จะเกิดขึ้นจากการเดินรถทุกๆ ๑๘,๐๐๐ ชั่วโมง ของการใช้งานหรือทุกๆ ๓ ปี ปัจจุบันมีเพียงโรงซ่อมบำรุงมักกะสันที่สามารถซ่อมบำรุงวาระ E ได้ และข้อจำกัดในการซ่อมได้เพียงคราวละ ๑ คัน

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และสามารถใช้รถจักรและโบกี้บรรทุกตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าให้แก่ รฟท. เห็นควรให้ รฟท. เร่งรัดและติดตามการดำเนินการ ดังนี้

(๑) ปรับปรุงการบริหารจัดการการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงของรถไฟ โดยเร่งรัดลงนามสัญญากับผู้ร่วมลงทุนการยกขนสินค้าคอนเทนเนอร์ที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เมื่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแล้ว รฟท. จะลงนามในสัญญาผู้ร่วมลงทุนต่อไป

(๒) ประสานงานกับการทำเรือแห่งประเทศไทยให้สรรหาผู้ประกอบการยกขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขึ้นลงรถไฟ (SRTO) ให้แล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๓ ตามแผนงานที่กำหนดไว้

(๓) รฟท. ได้หาลูกค้าเพิ่มเติมเพื่อชดเชยปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบังที่ลดลง ซึ่งอยู่ระหว่างเจรจากับลูกค้าสำคัญเพื่อขนส่งข้าว น้ำตาล และยางพารา โดยจะเปิดเดินขบวนรถขนส่งสินค้าเพิ่มเติมในเส้นทางกันตัง - หุ่่งสง วันละ ๑ ขบวน จากสถานีอุดรธานีและสถานีท่าพระไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยคาดว่าจะมีปริมาณขนส่งสินค้าประมาณปีละ ๑๐๐,๐๐๐ ตัน

(๔) เพื่อให้สามารถรองรับการซ่อมบำรุงรักษารถจักรดีเซลไฟฟ้า และรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าฯ ที่มีน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา วาระปานกลางได้ รฟท. จะของบประมาณเร่งด่วนมาปรับปรุงพื้นที่ของศูนย์ซ่อมรถจักรโรงงานมักกะสันต่อไป

๒.๓ โครงการทางพิเศษรามอินทรา – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ทางแยกต่างระดับรามอินทรา และโครงข่ายถนนใกล้เคียง

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๑๓,๗๐๘.๐๐ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๖,๓๗๒.๗๒ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการโดยไม่รวมค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน แบ่งเป็น รัฐบาลอุดหนุน ๓,๑๐๓.๕๑ ล้านบาท และเงินกู้ในประเทศ ๓,๒๖๙.๒๑ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้)

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พึงพอใจมากที่สุด โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของ วัตถุประสงค์โครงการ a – พึงพอใจมากที่สุด	<p>๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ (ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการพัฒนาชนบทและเมืองอย่างยั่งยืน สร้างความแข็งแกร่งของเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ได้พัฒนาขึ้นแล้วอย่างคุ้มค่าทั้งโครงข่ายถนน)</p> <p>๒. สอดคล้องกับแผนแม่บทระยะสั้นของ กทพ. (เพื่อวางแผนแม่บท (Master Plan) ของโครงข่ายระบบทางด่วนในเมือง และระบบทางด่วนระหว่างเมือง)</p>
๒. ประสิทธิภาพ b – พึงพอใจมาก	<p>๑. การก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้</p> <p>๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๓๓๑ วัน เนื่องจากปัญหาการรื้อย้ายสายไฟฟ้าที่กีดขวางงานก่อสร้าง เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้รับจ้าง และ กทพ. ในส่วนค่าใช้จ่ายการรื้อย้ายไฟฟ้าชั่วคราวและไฟฟ้าถาวร รวมถึงความล่าช้าของการได้รับข้อมูลเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทางเข้ากับระบบคอมพิวเตอร์ฐานข้อมูล และระบบคอมพิวเตอร์ส่วนงานการบำรุงรักษา</p> <p>๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้</p>
๓. ประสิทธิภาพ a – พึงพอใจมากที่สุด	<p>๑. ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงปี ๒๕๕๒ – ๒๕๖๑ เฉลี่ย ๔๒,๔๗๘ คัน/วัน ซึ่งสูงกว่าแผนร้อยละ ๕๒</p> <p>๒. รายได้จากการดำเนินโครงการตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ – ๒๕๖๑ มีรายได้ที่เกิดขึ้นจริงเฉลี่ย ๕๑๕ ล้านบาทต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ๑๘๔ ล้านบาทต่อปี คิดเป็นร้อยละ ๕๖</p>

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๔. ผลกระทบ a – พึงพอใจมากที่สุด	๑. รองรับปริมาณการจราจรในบริเวณถนนรามอินทรา ถนนประดิษฐ์มนูธรรมทางแยกต่างระดับรามอินทรา และช่วยระบายการจราจรบนทางพิเศษเฉลิมมหานคร ๒. พัฒนาคุณภาพชีวิตและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทาง ๓. มีการเพิ่มราคาที่ดิน ทรัพย์สิน และการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินในอนาคตก่อให้เกิดการจ้างงานและสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่มีโครงการ ๔. มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางโครงการเพิ่มมากขึ้น ๕. กทพ. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (คุณภาพอากาศ/ระดับเสียง/ความสั่นสะเทือน) ทั้งในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งผลการประเมินที่ได้อยู่ในเกณฑ์ค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้
๕. ความยั่งยืนของโครงการ a – พึงพอใจมากที่สุด	๑. มีการตั้งงบประมาณซ่อมบำรุงรักษาตั้งแต่ปี ๒๕๕๒ – ๒๕๖๒ โดยแบ่งแผนการซ่อมบำรุงออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ งานตรวจสอบโครงสร้างและงานซ่อมบำรุงรักษาสายทาง ๒. มีการกำหนดแผนบุคลากรเพื่อรับผิดชอบและดูแลโครงการในการซ่อมบำรุงแต่ละตำแหน่งอย่างเพียงพอและชัดเจน

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : เพื่อลดปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการในขั้นตอนเตรียมโครงการ เห็นควรให้ กทพ. กำหนดขอบเขตของงาน ปริมาณงาน และค่าใช้จ่ายให้ชัดเจนก่อนดำเนินกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง และประสานงานกับผู้รับจ้างงานระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง และผู้ดูแลระบบของ กทพ. อย่างใกล้ชิดและสม่ำเสมอ เพื่อลดปัญหา Interface ข้อมูลที่ใช้สำหรับเชื่อมต่อกับระบบงานเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

๒.๔ โครงการเร่งรัดขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อขยายเขตไฟฟ้าครัวเรือนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ทั่วประเทศ ให้มีไฟฟ้าใช้ทุกครัวเรือน โดยวิธีปักเสาพาดสาย จำนวน ๙๑,๕๒๗ ครัวเรือน

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๒,๐๔๕.๐๐ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๒,๐๒๒.๑๘ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินกู้ในประเทศ ๑,๕๓๐.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้) และเงินรายได้ กฟภ. ๔๙๒.๑๘ ล้านบาท

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ A หมายถึง พึงพอใจมากที่สุด โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
<p>๑. ความสอดคล้องของ วัตถุประสงค์โครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ (ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน โดยการกระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาคอย่างสมดุล และเป็นธรรม ให้ราษฎรเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่)</p> <p>๒. สอดคล้องกับการพัฒนาระบบไฟฟ้าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ จัดหาพลังงานไฟฟ้าที่มีคุณภาพ และเพียงพอต่อความต้องการ และขยายการบริการกระแสไฟฟ้าให้ทั่วถึง</p>
<p>๒. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก</p>	<p>๑. การก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้</p> <p>๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๑,๔๖๐ วัน เนื่องจาก กฟผ. ไม่สามารถเข้าพื้นที่ก่อสร้างในช่วงฤดูฝนหรือช่วงที่เกิดมรสุมได้ และการปรับปรุงคุณสมบัติเฉพาะและราคากลางของหม้อแปลงไฟฟ้า ทำให้เกิดความล่าช้าในการจัดซื้อหม้อแปลงไฟฟ้าคืนคลัง</p> <p>๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้</p>
<p>๓. ประสิทธิภาพ a - พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>๑. สามารถขยายเขตระบบจำหน่ายไฟฟ้าครอบคลุมครัวเรือนที่ยังไม่มีไฟฟ้าใช้ จำนวน ๙๗,๖๓๓ ครัวเรือน ซึ่งสูงกว่าแผนร้อยละ ๖.๗๐ ทำให้ราษฎรมีไฟฟ้าใช้ได้ทั่วถึง</p> <p>๒. มีกำไรจากการขายไฟฟ้าเฉลี่ยต่อหน่วยสูงกว่าประมาณการ จำนวน ๐.๓๕๒๙ บาท คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๘๒</p>
<p>๔. ผลกระทบ a - พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>ราษฎรมีไฟฟ้าใช้มากขึ้น มีความเป็นอยู่ในด้านต่างๆ ดีขึ้น ได้แก้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เพิ่มโอกาสในการศึกษา มีคุณภาพชีวิตและสุขอนามัยที่ดีขึ้น กระจายรายได้ ลดการโยกย้ายของประชากรรวมทั้งราษฎรในพื้นที่มีความรู้สึกว่าได้รับการดูแลเอาใจใส่จากรัฐบาล</p>
<p>๕. ความยั่งยืนของโครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>๑. มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและงบประมาณเพียงพอในการบำรุงรักษาระบบจำหน่าย</p> <p>๒. มีแผนการปฏิบัติงานประจำปี ในการบำรุงรักษาระบบจำหน่ายแบ่งตามระดับความสำคัญของอุปกรณ์ โดยกำหนดกิจกรรมในการบำรุงรักษาและความถี่ในการทำกิจกรรม</p> <p>๓. นำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารและบำรุงรักษาระบบจำหน่าย เช่น ระบบ Patrol ระบบ SCADA และระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) เป็นต้น</p>

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : การสำรวจและจัดทำฐานข้อมูลจำนวนครัวเรือนที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ให้เป็นปัจจุบัน จะมีส่วนช่วยให้ กฟผ. สามารถวางแผนการขยายเขตไฟฟ้าในอนาคต และจัดหาพลังงานไฟฟ้าให้สอดคล้องกับลักษณะพื้นที่ต่อไป เพื่อให้จำนวนครัวเรือนมีไฟฟ้าใช้เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินโครงการอย่างเหมาะสม

๒.๕ โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ ที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว (เกาะล้าน และเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี)

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อพัฒนาศักยภาพและความมั่นคงในการจ่ายไฟฟ้าในการรองรับความต้องการใช้กระแสไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นในบริเวณเกาะล้านและเกาะสีชัง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญสำหรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๓๒๒.๐๐ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๓๑๘.๘๔ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินกู้ในประเทศ ๒๖๙.๐๐ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้) และเงินรายได้ของ กฟภ. ๕๓.๘๔ ล้านบาท

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ C หมายถึง พึงพอใจ แยกเป็น เกาะล้าน ระดับ A และเกาะสีชัง ระดับ D โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของ วัตถุประสงค์โครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ (ยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยโครงการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการ)
๒. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก	๑. ผลผลิตในการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำ สำหรับ เกาะล้านเป็นไปตามแผน แต่สำหรับเกาะสีชังปัจจุบันไม่สามารถจำหน่ายไฟฟ้าด้วยสายเคเบิลใต้น้ำได้ ๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๑,๒๕๕ วัน เนื่องจาก (๑) มีการปรับตำแหน่งการวางเสา Riser Pole บนเกาะสีชัง (๒) ไม่สามารถขออนุญาตเทศบาลเมืองพัทยาในการปักเสาและพาดสายไฟฟ้าได้ และ (๓) ไม่สามารถขออนุญาตกรมเจ้าท่าในการติดตั้งทุ่นลอยบอกแนวบริเวณเกาะสีชังได้ครบทุกจุดตามที่ระบุไว้ในสัญญาจ้าง ๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้
๓. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก	๑. ต้นทุนการผลิตไฟฟ้าสูงกว่าแผน (เกาะล้านสูงกว่าแผน ร้อยละ ๔๔.๒๐ และเกาะสีชังสูงกว่าแผน ร้อยละ ๒๘๗.๘๕) ๒. ค่าบำรุงรักษา เกาะล้านมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อยกว่าแผน ร้อยละ ๒๔.๖๘ และเกาะสีชังมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษามากกว่าแผน ร้อยละ ๖๗.๐๒ ๓. รายได้จากการจำหน่ายไฟฟ้าของเกาะล้านมีรายได้มากกว่าแผน ร้อยละ ๓๙๘.๖๗ และเกาะสีชังมีรายได้น้อยกว่าแผน ร้อยละ ๒๘.๐๑

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๔. ผลกระทบ b - พึงพอใจมาก	บรรลุเป้าหมายตามแผนการดำเนินงานได้ทั้งด้านปริมาณการใช้ไฟฟ้าและจำนวนครัวเรือนผู้ใช้ไฟฟ้าทั้งในภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจ อย่างไรก็ตาม สำหรับเกาะสี่ซึ่งเกิดเหตุสายเคเบิลชำรุด จำนวน ๔ ครั้ง จึงยังคงใช้โรงจักรดีเซลในการจ่ายไฟฟ้า
๕. ความยั่งยืนของโครงการ b - พึงพอใจมาก	<ol style="list-style-type: none"> ๑. เกาะสี่ซึ่งเกิดเหตุสายเคเบิลใต้น้ำชำรุดถึง ๔ ครั้ง ซึ่งต้องใช้เวลาในการซ่อมแซม ส่งผลให้เกาะสี่ซึ่งยังคงต้องใช้ไฟฟ้าที่ผลิตจากโรงจักรดีเซล ๒. มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและงบประมาณเพียงพอในการบำรุงรักษาระบบจำหน่าย ๓. มีการตรวจและสำรวจหัวจ่ายไฟฟ้าและหัวรับที่อยู่บนเกาะแต่ละเกาะ

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : เพื่อให้โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะสี่ซึ่งสามารถจำหน่ายไฟฟ้าด้วยสายเคเบิลใต้น้ำเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการ เห็นควรให้ กฟภ. เร่งรัดซ่อมแซมสายเคเบิลใต้น้ำให้สามารถจ่ายไฟได้เต็มประสิทธิภาพ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าของโรงจักรไฟฟ้าดีเซลซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าระบบเคเบิลใต้น้ำและค่าใช้จ่ายในการผลิตไฟฟ้าด้วยโรงจักรไฟฟ้าซึ่งมีต้นทุนสูงกว่าการซื้อไฟจากการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

๒.๖ โครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ระยะที่ ๑

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อเพิ่มกำลังผลิตน้ำประปา ๒,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร/ชั่วโมง รองรับความต้องการใช้น้ำประปาที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายน้ำทั้งในพื้นที่เดิมและจากการขยายเขตจำหน่ายน้ำประปาออกไปยังพื้นที่โดยรอบ

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๑,๓๙๐.๖๗ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๑,๓๖๑.๗๐ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินกู้ในประเทศ ๑,๑๑๘.๐๒ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้) และเงินรายได้ของ กปภ. ๒๗๓.๖๘ ล้านบาท

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ B หมายถึง พึงพอใจมาก โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
<p>๑. ความสอดคล้องของ วัตถุประสงค์โครงการ a – พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทย รวมถึงการจัดบริการทางสังคมให้ทุกคนตามสิทธิพึงมีพึงได้)</p> <p>๒. สอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๘ (การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง ประปา และระบบไฟฟ้าให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ)</p> <p>๓. สอดคล้องกับยุทธศาสตร์พัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ (การแก้ไขปัญหาความยากจนซึ่งเกิดจากการเข้าไม่ถึงการให้บริการพื้นฐานของรัฐ)</p>
<p>๒. ประสิทธิภาพ b – พึงพอใจมาก</p>	<p>๑. การก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้</p> <p>๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผนในส่วนที่ ๑ จำนวน ๑๕๙ วัน และส่วนที่ ๒ จำนวน ๑,๓๓๔ วัน เนื่องจากมีการปรับแบบแนวการวางท่อของระบบส่ง-จ่ายน้ำประปา</p> <p>๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้</p>
<p>๓. ประสิทธิภาพ b – พึงพอใจมาก</p>	<p>๑. สามารถเพิ่มกำลังผลิตน้ำประปาได้ตามแผนที่กำหนด</p> <p>๒. มีจำนวนผู้ใช้น้ำประปาของ กปภ. สาขาเชียงใหม่ มากกว่าแผนที่วางไว้ร้อยละ ๖.๗๘</p> <p>๓. กปภ. สาขาเชียงใหม่ มีอัตราการสูญเสียร้อยละ ๓๖.๘๐ ซึ่งสูงกว่าแผนร้อยละ ๑๑.๘๐ โดยมีสาเหตุมาจากการที่ท่อประปาบางส่วนเป็นท่อเก่าซึ่งใช้งานมานาน และระบบการส่ง-จ่ายน้ำที่ต้องใช้ความดันสูงทำให้มีอัตราการสูญเสียสูง</p>
<p>๔. ผลกระทบ a – พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>สามารถแก้ไขปัญหาการให้บริการน้ำประปาทั้งในเชิงปริมาณที่ให้เกิดความทั่วถึงของการให้บริการและเชิงคุณภาพเพื่อให้ประชาชนมีน้ำสะอาดใช้ในการอุปโภคบริโภค ซึ่งเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน</p>
<p>๕. ความยั่งยืนของโครงการ a – พึงพอใจมากที่สุด</p>	<p>๑. มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและมีงบประมาณเพียงพอในการบำรุงรักษาระบบสูบน้ำดิบ ระบบผลิตน้ำ และระบบจ่ายน้ำ</p> <p>๒. มีแผนการบำรุงรักษาระบบเป็นประจำแบบรายวัน รายเดือน และรายปี ตามความเหมาะสมของประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์</p> <p>๓. มีการใช้โปรแกรมฐานข้อมูลเครื่องจักรและอุปกรณ์ระบบผลิต (Preventive Maintenance: PM) ในการวัดค่าพารามิเตอร์ต่างๆ เพื่อนำมาประกอบกรวิเคราะห์และประเมินสภาพเครื่องจักรที่ใช้งาน</p>

/๕) บทเรียน...

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : กปภ. ได้มีการจัดทำแผนการบริหารจัดการลดน้ำสูญเสียโดยใช้รายได้ของ กปภ. ควบคู่ไปกับดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายระบบประปาของ กปภ. สำหรับโครงการในอนาคตแล้ว ซึ่งรวมถึงโครงการของ กปภ. สาขาเชียงใหม่ในระยะต่อไป (ปีงบประมาณ ๒๕๖๓) ที่ กปภ. มีการลงทุนบริหารจัดการลดน้ำสูญเสียวงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท (ระหว่างปี ๒๕๖๔ - ๒๕๖๘) โดยมีเป้าหมายอัตราน้ำสูญเสียรวม ของ กปภ. สาขาเชียงใหม่ ไม่เกินร้อยละ ๒๐

๒.๗ โครงการปรับปรุงขยายประปาสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตให้เพียงพอต่อความต้องการใช้น้ำและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบผลิต ระบบส่งน้ำ และระบบจ่ายน้ำในพื้นที่เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม จำนวน ๙๒๖.๒๐๘ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๘๐๖.๙๔๙ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินกู้ในประเทศ ๔๘๙.๕๑๙ ล้านบาท (กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้) และเงินรายได้ของ กปภ. จำนวน ๓๑๗.๔๓๐ ล้านบาท

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ C หมายถึง พึงพอใจ โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	๑. สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทย รวมถึงการจัดบริการทางสังคมให้ทุกคนตามสิทธิพึงมีพึงได้) ๒. สอดคล้องกับแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๘ (การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งประปาและระบบไฟฟ้าให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ)
๒. ประสิทธิภาพ c - พึงพอใจ	๑. การก่อสร้างได้ตามแผนที่วางไว้ ๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๗๒๐ วัน เนื่องจากประสบปัญหาจากการขาดแคลนแรงงานจากการปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำเป็น ๓๐๐ บาทต่อวัน และการปรับแผนงานวางท่อส่งน้ำดิบและงานอื่นๆ ๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้
๓. ประสิทธิผล b - พึงพอใจมาก	๑. สามารถเพิ่มกำลังการผลิตน้ำประปาและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบส่ง - จ่ายน้ำในพื้นที่ของโครงการได้ตามแผน ๒. มีจำนวนผู้ใช้น้ำประปาในปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑ ต่ำกว่าแผนร้อยละ ๓๓.๓๓ ๓. กปภ. สาขาสุราษฎร์ธานีมีอัตราน้ำสูญเสียร้อยละ ๔๕.๖๘ ซึ่งสูงกว่าแผนถึงร้อยละ ๒๐.๖๘ โดยมีสาเหตุมาจากการที่ท่อส่งน้ำและจ่ายน้ำผ่านการใช้งานมาเป็นระยะเวลาานาน มีจำนวนท่อแตกรั่ว ๔๐๐ - ๕๐๐ จุดต่อเดือน

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๔. ผลกระทบ a - พึงพอใจมากที่สุด	เพิ่มประสิทธิภาพของระบบผลิต ระบบส่ง - จ่ายน้ำไปในพื้นที่รอบนอก ให้บริการน้ำประปาให้แก่ประชาชนอย่างเพียงพอ ซึ่งเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
๕. ความยั่งยืนของโครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	๑. มีหน่วยงานรับผิดชอบและมีงบประมาณเพียงพอในการดูแลบำรุงรักษาระบบ ๒. มีการจัดสรรบุคลากรเพื่อดูแลรักษาระบบการผลิตและระบบจำหน่ายน้ำประปาอย่างเพียงพอ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการผลิตน้ำประปาเป็นไปตามมาตรฐานของ กปภ.

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ :

(๑) กปภ. สาขาสุราษฎร์ธานีได้จัดทำแผนกลยุทธ์และการสื่อสารทางการตลาดเพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้น้ำและปริมาณน้ำจำหน่ายให้ครอบคลุมความต้องการใช้น้ำประปาในพื้นที่และรักษาฐานผู้ใช้น้ำเดิม

(๒) เพื่อลดน้ำสูญเสียให้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ได้จัดทำแผนเพิ่มจำนวนบุคลากรด้านการควบคุมน้ำสูญเสีย จัดสรรงบประมาณในการปรับปรุงท่อที่เสื่อมสภาพให้เพียงพอ และบริหารแรงดันน้ำในแต่ละพื้นที่ไม่ให้สูงเกินประสิทธิภาพที่ท่อจะรับได้ พร้อมทั้งได้จ้างเอกชนบริหารจัดการลดน้ำสูญเสีย วงเงิน ๒๑๐.๒๖๐ ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพื่อติดตั้งระบบเฝ้าระวังน้ำสูญเสียแบบ real-time ผ่านอินเทอร์เน็ต ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๒

๒.๘ โครงการสินเชื่อกู้พัฒนาระบบป้องกันอุทกภัยในนิคมอุตสาหกรรม

๑) หน่วยงานเจ้าของโครงการ : การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)

๒) วัตถุประสงค์ของโครงการ : เพื่อป้องกันความเสียหายและผลกระทบจากอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นกับนิคมอุตสาหกรรมของ กนอ. และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้กับผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม และนักลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๓) วงเงินลงทุนโครงการ : วงเงินลงทุนรวม ๓,๕๔๖.๒๔ ล้านบาท เบิกจ่ายทั้งสิ้น ๒,๐๑๘.๔๒ ล้านบาท (กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันเงินกู้)

๔) ผลการประเมินโครงการ : ผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ B หมายถึง พึงพอใจมาก โดยมีรายละเอียดการประเมินผลในแต่ละด้าน ดังนี้

/หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ นโยบายรัฐบาล และนโยบายของคณะกรรมการนโยบายน้ำและอุทกภัยแห่งชาติ
๒. ประสิทธิภาพ b - พึงพอใจมาก	๑. การก่อสร้างเชื่อมตามแบบที่กำหนดได้ครบทุกพื้นที่ ๒. ดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน ๑,๒๐๗ วัน โดยเกิดจากสาเหตุหลัก ได้แก่ การกำหนดขอบเขตที่ดิน การขออนุญาตเข้าพื้นที่ดำเนินการก่อสร้าง และความล่าช้าในการก่อสร้างของผู้รับเหมา ๓. มีค่าใช้จ่ายของโครงการน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจาก ก.นอ. มีการปรับรูปแบบของเชื่อมให้เหมาะสมกับพื้นที่และมีความปลอดภัยตามมาตรฐาน จึงสามารถประหยัดต้นทุนการก่อสร้างได้
๓. ประสิทธิภาพ a - พึงพอใจมากที่สุด	ดำเนินการจัดทำระบบป้องกันอุทกภัยได้ตามวัตถุประสงค์ในการป้องกันความเสียหายและผลกระทบจากอุทกภัยที่อาจเกิดขึ้นกับนิคมอุตสาหกรรมของ ก.นอ.
๔. ผลกระทบ b - พึงพอใจมาก	ผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่อง โครงการสร้างความมั่นใจในการผลิตสินค้า เกิดการจ้างงานในพื้นที่ และมีการก่อสร้างตามมาตรฐานสากลภายใต้ระบบการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมขององค์กร อย่างไรก็ตาม ก.นอ. อาจพิจารณาปรับค่าบริการส่วนกลางได้ตามความจำเป็นและความเหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางอ้อมในเชิงลบต่อผู้ประกอบการ
๕. ความยั่งยืนของโครงการ a - พึงพอใจมากที่สุด	๑. มีผู้รับผิดชอบเพื่อดูแลสาธารณูปโภคที่ชัดเจนและมีงบประมาณในการบำรุงรักษาภายหลังการก่อสร้างเชื่อม ๒. มีการอบรมและการซ้อมแผนการป้องกันอุทกภัยเป็นประจำทุกปี

๕) บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ : เพื่อลดปัญหาความล่าช้าในการดำเนินโครงการ เห็นควรให้ ก.นอ. ศึกษาและจัดทำแผนทั้งในเรื่องการเข้าพื้นที่ก่อสร้างโครงการและการกำกับติดตามและเร่งรัดการดำเนินงานของผู้รับเหมาให้สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด