



สำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรี N125610308
 ปฏิบัติหน้าที่
 สำนักงานเลขาธิการสภาวิชาชีพยุติธรรม
 เลขรับ 24
 วันที่ 3 ม.ค. 2561
 เวลา 15.19 น.

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
 ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ มกราคม ๒๕๖๑

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
 ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๙๐๕/๒๐๒๖๔ ลงวันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐
 และรายงานในเรื่องนี้

ด้วยกระทรวงการคลังได้เสนอรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติ
 การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตาม
 สิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๑ รับทราบรายงานผลการดำเนินการตาม
 มาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐
 ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้นำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อขอได้โปรดนำรายงานในเรื่องนี้เสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติทราบต่อไป
 ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงการคลังส่งรายงานในเรื่องนี้ จำนวน ๗๕๐ ชุด ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
 ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นายธีระพงษ์ วงศ์ศิระวิลาส)

เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
 รับที่ ๕ / ๒๕๖๑ ส.ค. ๒๕.๖.๒
 เวลา ๑๕.๐๐ น. ชม
 ลำดับการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๓๒๒

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (wa1014/D/ส/วค)

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ

รับที่ ๓/๒๕๖๑

วันที่ ๓ / ม.ค. / ๖๑

เวลา ๑๖.๐๖ น.

ด่วนที่สุด
ที่ กค ๐๙๐๕/๒๐๒๖๐



กระทรวงการคลัง
ถนนพระรามที่ ๒ กทม. ๑๐๔๐๐

๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะรัฐมนตรี จำนวน ๑ แผ่น
๒. รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๔๑ แผ่น

ด้วยกระทรวงการคลังขอเสนอเรื่องรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติ
การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบต่อไป โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามพระราชกฤษฎีกา
ว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๔ (๓) เรื่องที่ต้องเสนอให้สภาผู้แทนราษฎร
วุฒิสภา หรือรัฐสภาอนุมัติหรือให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับ
การบริหารราชการกระทรวงการคลัง ได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีด้วยแล้ว (รายละเอียด
ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑)

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๑๗ กำหนดว่า
ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำ
ในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้วให้รัฐสภาทราบ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงิน
และการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

๑.๒ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๑๖
กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ติดตามประเมินผลโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ
และจัดทำรายงานผลสำเร็จของโครงการนั้น ประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ
ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการเพื่อเสนอต่อกระทรวงการคลังพร้อมกับ
รายงานการกู้เงินและการค้าประกันตามนัยมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘

๒. ข้อเท็จจริง

กระทรวงการคลังได้จัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติ
การบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เรียบร้อยแล้ว
(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒) ทั้งนี้ รายงานดังกล่าวประกอบด้วย ๒ ส่วน ดังนี้

รับรองสำเนาถูกต้อง

/ ๒.๑ ผล...

๑๗ ๒
ร.ต.ท. พินิจ ฉารุณี เลขาธิการสภาผู้
ผู้ช่วยราชการสำนักงานฯ และ ๑๕๖

๒.๑ ผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ซึ่งประกอบด้วย รายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำ ในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว และรายงานสถานะหนี้สาธารณะ

๒.๒ รายงานผลการประเมินความสำเร็จของโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ซึ่งประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการ โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ สบ. ได้พิจารณาคัดเลือกโครงการจากส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วอย่างน้อย ๒ - ๕ ปี รวมทั้งมีความพร้อมของข้อมูลมาประเมินผล รวม ๓ โครงการ ได้แก่

๒.๒.๑ โครงการจากส่วนราชการ (เงินกู้บาททดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศ) จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ ของกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และกรมชลประทาน

๒.๒.๒ โครงการจากรัฐวิสาหกิจ (เงินกู้ในประเทศ) จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ - หอนกคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

การรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ มีกำหนดว่า ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลัง รายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้วให้รัฐสภาทราบ โดยรายงานดังกล่าว อย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

๔. ข้อเสนอของกระทรวงการคลัง

กระทรวงการคลังเห็นควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ ก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายอภิศักดิ์ ตันติวรวงศ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

สำนักนโยบายและแผน

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๘๐๕๐ ต่อ ๕๕๑๗

โทรสาร ๐ ๒๒๗๓ ๙๑๔๔

รับรองสำเนาถูกต้อง

๑๗/๗

ดร.ท.ท.หญิงจาวุณี เลิศดำรงศักดิ์
ผู้อำนวยการสำนักงาน ๒๗๕ ถนนพหลโยธิน



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร. ๐ ๒๒๘๘ ๔๐๔๙

ที่ นร.๑๔๐๓(กร.๕)/๑๒๗๓๓ วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๐

เรื่อง รายงานผลการดำเนินงานการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงการคลังขอเสนอเรื่องรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบ ทั้งนี้ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี

รับรองสำเนาถูกต้อง

๘.๓๓๓ น.วิมลจางสี เลิกตำแหน่ง
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน



รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ

พ.ศ. ๒๕๕๘

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ส.ท.ท.หญิง สุรณี เลิศอรรถกวี)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

จัดทำโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง

ส่วนที่ ๑

ผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิง อรุณี เล็กอังกะสี)
ผู้อำนวยการสำนักงานโยธาและแผน

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๑๗ กำหนดว่า ภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ให้รัฐสภาพิจารณ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะในแต่ละปีงบประมาณ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธานได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้องกับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้

โครงสร้างของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติและรับทราบ มีวงเงินรวม ๑,๗๓๙,๐๐๗.๔๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ๔ แผนงานย่อย ได้แก่

๑.๑ แผนการก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๖๘๘,๔๗๙.๕๗ ล้านบาท

๑.๒ แผนการบริหารหนี้เดิม วงเงินรวม ๙๐๐,๗๘๖.๑๓ ล้านบาท

๑.๓ แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑๔๗,๒๓๒.๐๓ ล้านบาท

๑.๔ แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๒,๕๐๙.๗๑ ล้านบาท

ทั้งนี้ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะได้มีมติในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๔ เห็นชอบแนวทางการชำระหนี้ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ด้วยเงินรายได้หรืออื่นๆ เพื่อประหยัดภาระดอกเบี้ยโดยไม่ต้องบรรจุอยู่ในแผนการบริหารความเสี่ยงภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ ทั้งนี้ จึงนับรวมวงเงินการชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนดอยู่ในวงเงินของแผนการบริหารความเสี่ยงภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ (แผนการบริหารหนี้เดิม) ที่ได้รับการอนุมัติแล้ว

๒. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๐ รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ (แผนฯ) รวมทั้งสิ้น ๑,๖๙๕,๘๖๕.๔๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๗.๕๒ ของแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/ ตารางที่ ๑...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิง ฉาภาณี เล็กอ้างศิริ) ผู้บริหารฝ่ายสื่อสารนโยบายและแผน

๒.๑ ผลการก่อหนี้ใหม่ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล วงเงินรวม ๖๐๑,๑๘๙.๖๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๖๕ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๑.๑ รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง วงเงินรวม ๕๕๙,๕๒๑.๖๙ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินกู้ในประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงินรวม ๕๕๒,๙๒๑.๖๙ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๓๙๕,๘๑๑ ล้านบาท พันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน ๓๒,๕๗๐.๓๕๑ ล้านบาท ตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๓๑,๑๓๙.๒๖๙ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒) เงินกู้ต่างประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินบาทแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม วงเงินรวม ๖,๕๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL)

กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากธนาคารโลก วงเงินรวม ๑,๕๐๐ ล้านบาท

(๒) เงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

และระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศ วงเงินรวม ๕,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๑.๑.๒ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ (เงินกู้ในประเทศ) กระทรวงการคลังได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อนำมาให้รัฐวิสาหกิจ ๓ แห่ง กู้ต่อ วงเงินรวม ๕๑,๗๖๘ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๒๔,๘๙๓ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) กู้ต่อเพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๖ โครงการ

๒) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๖,๕๒๕ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ต่อ จำนวน ๕ โครงการ

๓) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๕๕๐ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การเคหะแห่งชาติ (กคช.) กู้ต่อ เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๑ โครงการ

๒.๑.๒ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๖,๒๗๙.๑๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๖๘ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๒.๑ เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการ รัฐวิสาหกิจ ๗ แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุนในโครงการ วงเงินรวม ๓๒,๗๕๔.๕๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๘.๐๖ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๙,๔๕๔.๕๕ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน ๒๓,๓๐๐ ล้านบาท ได้แก่

รับรองสำเนาถูกต้อง ๑) กคช. ...

(ร.ต.ท. ทวีป สุภาภิณี เลขาธิการ กคช.)
ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผน

๑) กคช. ฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๔,๓๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๔ โครงการ

๒) การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๑๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๒ โครงการ

๓) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ฎั้เงินรวม ๑๘,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) การฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๒,๐๐๐ ล้านบาท และ (๒) การออกพันธบัตร วงเงิน ๖,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๔ โครงการ

๔) การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๓,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๑ โครงการ

๕) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๒,๓๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๑๐ โครงการ

๖) รพท. ฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๓,๓๑๙ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๒ โครงการ

๗) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑,๗๓๕.๕๕ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการลงทุน จำนวน ๑ โครงการ

๒.๑.๒.๒ เงินฎั้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ รัฐวิสาหกิจ ๓ แห่ง ฎั้เงิน เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงินรวม ๒๓,๕๒๔.๖๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๖ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๒๒,๕๒๔.๖๔ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ได้แก่

๑) กฟภ. ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน

๒) รพท. ฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๒,๙๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน

๓) ขสมก. ฎั้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๙,๖๒๔.๖๔ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน

๒.๒ ผลการบริหารหนี้เดิม ประกอบด้วย

๒.๒.๑ การบริหารหนี้เดิมของรัฐบาล วงเงินรวม ๖๖๘,๐๐๙.๔๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐๒.๓๒ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๒.๑.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๘๖,๐๕๘.๐๒ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๕๔ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๑) หนี้เงินฎั้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงิน ๒๔๖,๙๙๖.๔๙ ล้านบาท ประกอบด้วย

รับรองสำเนาถูกต้อง / (๑) ตัวเงินคลัง : ...

ร.ร. ๓.๓. หนุ้งการุณี เลี้กดำรงศักรวิ้ว
ผู้อำนวยการ ส่วนนโยบายและแผน

(๑) ตัวเงินคลัง : ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มียอดตัวเงินคลังหมุนเวียน อยู่ในตลาดรวม ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังได้ Roll-over ตัวเงินคลังเพื่อบริหารดุลเงินสด วงเงิน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้ ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๐ มีตัวเงินคลังคงเหลือเพื่อใช้สำหรับบริหารสภาพคล่องของรัฐบาลในปีงบประมาณถัดไป วงเงิน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท

(๒) พันธบัตรรัฐบาล/ตราสารหนี้อื่นๆ : กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้อื่นๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๑๖๖,๙๙๖.๔๙ ล้านบาท ดังนี้

(๒.๑) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรออมทรัพย์ของกระทรวงการคลัง ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ จำนวน ๒ รุ่น ที่ครบกำหนดชำระในวันที่ ๒ ธันวาคม ๒๕๕๙ และวันที่ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๘,๐๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๔,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินจากบัญชีเงินฝากจากเงินกู้เพื่อการบริหารหนี้ (Premium) วงเงิน ๔,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้

(๒.๒) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ จำนวน ๓ รุ่น ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ (และต่อมากกระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้นดังกล่าว โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะยาวทั้งจำนวน)

(๒.๓) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล และพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ จำนวน ๒ รุ่น ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๓๗,๙๖๓.๘๐ ล้านบาท โดยการกู้เงินระยะสั้น (Bridge Financing) จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๓๔,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ รวมกับการใช้เงินงบประมาณ วงเงิน ๓,๙๖๓.๘๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด (และต่อมากกระทรวงการคลังได้ออกพันธบัตรรัฐบาล จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๓๔,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นดังกล่าว)

(๒.๔) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๐ - พ.ศ. ๒๕๕๗ ที่ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๑ วันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๒ โดยการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) วงเงินรวม ๗๕,๖๘๒ ล้านบาท

(๒.๕) การนำเงินงบประมาณชำระคืนหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗ จำนวน ๒ รุ่น ที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๑๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑ วงเงินรวม ๕,๓๕๐.๖๙ ล้านบาท ก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทดแทนการกู้เงินเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๘๒.๗๑ ล้านบาท

๒) หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ วงเงิน ๑๔,๓๑๘ ล้านบาท

กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ ครั้งที่ ๔ และครั้งที่ ๕ ที่ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ โดยการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) วงเงินรวม ๑๔,๓๑๘ ล้านบาท

๓) หนี้เงินกู้เพื่อขอใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา
ระบบสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund: FIDF) วงเงิน ๓๑๐,๑๑๙.๐๔ ล้านบาท

รับรองสำเนาถูกต้อง / (๑) FIDF ๑ : ...

(ร.ต.ท.หญิง เจริญใจ เสืออึ้งสงัด)
ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน

โดยการออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ วงเงิน ๔๕,๔๕๐ ล้านบาท และออกตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงิน ๔๕,๐๐๐ ล้านบาท และ (๒) การกู้เงินในวันที่หนี้ครบกำหนดชำระ (Back-to-Back) วงเงิน ๓๗,๕๕๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) (และต่อมากระทรวงการคลังได้ดำเนินการ ดังนี้ (๑) ปรับโครงสร้างหนี้ R-bill โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น วงเงิน ๔๕,๐๐๐ ล้านบาท และภายหลังได้ออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน ๒ รุ่น วงเงินรวม ๔๕,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ระยะสั้น และ (๒) นำเงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชุดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน - ๒ วงเงินรวม ๖,๙๔๘.๔๕ ล้านบาท มาชำระคืนหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ก่อนวันครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒๗๔.๗๓ ล้านบาท)

(๒.๓) การกู้เงินล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding)

พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ ครั้งที่ ๑ ที่จะครบกำหนดในวันที่ ๑๐ ตุลาคม ๒๕๖๐ วงเงินรวม ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill)

๔) **หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ** วงเงิน ๑๔,๖๒๔.๔๙ ล้านบาท

กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้มาให้กู้ต่อแก่ รฟม. รพท. และ วงเงินรวม ๑๔,๖๒๔.๔๙ ล้านบาท แบ่งเป็น

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้มาให้กู้ต่อแก่ รฟม. : โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๑๐,๐๓๓.๘๒ ล้านบาท เพื่อ Roll-over และ Refinance หนี้ที่ครบกำหนด ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒.๕๕ ล้านบาท

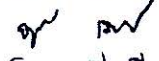
(๒) การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้มาให้กู้ต่อแก่ รพท. : โดยการใช้งบประมาณของ รพท. วงเงิน ๒,๒๐๙.๕๙ ล้านบาท ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) รวมกับการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) วงเงิน ๒,๓๘๑.๐๘ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๒.๓๗ ล้านบาท (และต่อมาได้นำงบประมาณของ รพท. วงเงิน ๖๑๓.๔๓ ล้านบาท มาชำระคืนหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน (PN) ก่อนวันครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒๘.๕๘ ล้านบาท)

๒.๒.๑.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ) วงเงินรวม ๕,๒๙๗.๑๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อ Roll-over หนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังกู้มาให้กู้ต่อแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ภายใต้ Euro Commercial Paper (ECP Programme) ที่ครบกำหนดในช่วง ๖ เดือนแรกของปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๓ รุ่น วงเงินรวม ๑๕๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๕,๒๙๗.๑๘ ล้านบาท (และต่อมากระทรวงการคลังได้กู้เงินภายใต้ ECP Programme วงเงินรวม ๑๓๐ ล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๓๕๐.๔๓ ล้านบาท) และใช้เงินรายได้ของ บกท. วงเงิน ๒๐ ล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๖๖๗.๐๓ ล้านบาท) เพื่อชำระคืนหนี้ดังกล่าวที่ครบกำหนดในช่วง ๖ เดือนหลังของปีงบประมาณ ๒๕๖๐)

/๒.๒.๑.๓ การบริหาร...

รับรองสำเนาถูกต้อง


(ร.ต.ท. พญิง คำฟูณี ลีภักดิ์)
ผู้อำนวยการสำนักงานป้องกันและปราบปราม

๒.๒.๑.๓ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๖๔,๗๑๓.๗๕ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังได้ใช้เงินงบประมาณ เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนเงินกู้ ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน และเงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน - ๒ ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนดชำระ (Prepayment) แบ่งเป็น

๑) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ (ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๗) วงเงิน ๓๓,๓๒๕ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๗๔๕.๗๖ ล้านบาท

๒) หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) (เงินกู้สถาบันการเงินในประเทศ) วงเงิน ๔,๒๑๖ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒๓.๑๔ ล้านบาท

๓) หนี้เงินกู้เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำ (เงินกู้สถาบันการเงินในประเทศ) วงเงิน ๙,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๕๑.๑๖ ล้านบาท

๔) หนี้เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน (FIDF ๓) (ตัวสัญญาใช้เงิน (PN) ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๑ จำนวน ๒ รุ่น ที่ครบกำหนดวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑) วงเงิน ๑๘,๑๗๒.๗๕ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๓๔๒.๑๘ ล้านบาท

๒.๒.๑.๔ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ) กระทรวงการคลังได้แปลงหนี้เงินกู้สกุลเงินต่างประเทศของรัฐบาลเป็นหนี้สกุลเงินบาท (Cross Currency Swap : CCS) จำนวน ๒ สัญญา วงเงินรวม ๓๕๒.๙๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๑๑,๙๔๐.๔๖ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินกู้โครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Public Sector Reform Development Policy Loan : PSRDPL) จากธนาคารโลก (World Bank : WB) วงเงิน ๓๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๑๐,๑๙๐ ล้านบาท

๒) เงินกู้โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) (Greater Mekong Sub-region Highway Expansion Project) จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) วงเงิน ๕๒.๙๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๑,๗๕๐.๔๖ ล้านบาท

๒.๒.๒ การบริหารหนี้เดิมของรัฐวิสาหกิจ วงเงินรวม ๒๖๕,๐๐๙.๔๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐๖.๘๙ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๒.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๘ แห่ง ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ในประเทศ วงเงินรวม ๒๒๕,๖๕๗.๗๙ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กคช. ออกพันธบัตร วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒.๗๑ ล้านบาท

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ใช้เงินรายได้ ๑,๐๐๐ ล้านบาท ทดรองจ่ายเพื่อชำระคืนพันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๖,๔๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Roll-over หนี้เงินกู้และพันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ (และต่อมา

รับรองสำเนาถูกต้อง / ได้ออก...

(ร.ต.ท. นกัณฐ์ ชวรัตน์ สีลาธำรงสิทธิ์)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

ได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๕,๗๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนเงินรายได้ที่ทรงจ่าย ๑,๐๐๐ ล้านบาท และ Refinance เงินกู้จากสถาบันการเงินในประเทศ ๔,๗๐๐ ล้านบาท)

๓) กปภ. ออกพันธบัตร วงเงิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ

๔) การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ขยายระยะเวลาการชำระหนี้เงินกู้โครงการสร้างมูลภัณฑ์กันชนรักษาเสถียรภาพราคายาง (โครงการสร้างมูลภัณฑ์กันชนฯ) วงเงิน ๙,๖๐๐ ล้านบาท และโครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรเพื่อรักษาเสถียรภาพราคายาง (โครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรฯ) วงเงิน ๒๐,๕๓๒.๙๓ ล้านบาท จากเดิมวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๙ และวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ตามลำดับ เป็นวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ ทั้งสองโครงการ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ และใช้เงินรายได้จากการระบายนางชำระคืนหนี้ทั้งสองโครงการก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑,๔๓๓.๔๐ และ ๕,๙๐๕.๓๓ ล้านบาท ตามลำดับ (และต่อมา กยท. ได้ขยายระยะเวลาการชำระหนี้เงินกู้โครงการสร้างมูลภัณฑ์กันชนฯ วงเงิน ๗,๘๓๑.๑๗ ล้านบาท และโครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรฯ วงเงิน ๑๔,๖๒๗.๖๐ ล้านบาท อีกครั้งจากเดิมวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐ เป็นวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ มิถุนายน ๒๕๖๐ และใช้เงินรายได้จากการระบายนางชำระคืนหนี้ทั้งสองโครงการก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงิน ๑,๘๐๘.๓๖ และ ๒,๒๘๐.๐๓ ล้านบาท ตามลำดับ)

๕) รพท. กู้เงินรวม ๒๒,๗๐๙ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) การออกพันธบัตร วงเงิน ๖,๒๐๐ ล้านบาท (๒) การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๔,๕๐๙ ล้านบาท และ (๓) การกู้เงินระยะสั้น (Bridge Financing) จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ รวมกับการใช้เงินรายได้ที่ทรงจ่าย ๘๓๖.๒๙ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด (และต่อมา รพท. ได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๘๓๖ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและเงินรายได้ที่ทรงจ่ายดังกล่าว)

๖) สำนักงานธนาคุณุเคราะห์ (สธค.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Refinance หนี้เงินกู้

๗) ขสมก. กู้เงินรวม ๑๘,๕๒๔.๓๔ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) การออกพันธบัตร วงเงิน ๑๐,๘๖๓.๖๖ ล้านบาท (๒) การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๖,๖๘๘.๓๘ ล้านบาท และ (๓) การกู้เงินระยะสั้น (Bridge Financing) จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๙๖๒.๓๐ ล้านบาท เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ (และต่อมา ขสมก. ได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๙๖๒.๓๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นดังกล่าว)

๘) ธ.ก.ส. กู้เงินรวม ๑๔๐,๕๕๕.๒๓ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) การออกพันธบัตร วงเงิน ๔๒,๐๐๐ ล้านบาท (๒) การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๗๘,๕๕๕.๒๓ ล้านบาท และ (๓) การกู้เงินระยะสั้น (Bridge Financing) จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้โครงการ

รับรองสำเนาถูกต้อง / รับจํานำ...

(รศ.๓. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

รับจำหน่ายผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต ๒๕๕๔/๕๕ และโครงการรับจำหน่ายข้าวเปลือก ปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ – ๒๕๕๖/๖๗ ที่ครบกำหนดชำระ (และต่อมา ธ.ก.ส. ได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง คำประกัน เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และนำเงินจากการระดมผลิตผลทางการเกษตรวงเงิน ๙,๔๙๙.๐๓ ล้านบาท ชำระหนี้เงินกู้สถาบันการเงินก่อนครบกำหนด (Prepayment) ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒๕๕.๓๕ ล้านบาท)

๒.๒.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ) ไม่มี

๒.๒.๒.๓ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) มีรัฐวิสาหกิจ

๖ แห่ง ได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนดชำระ (Prepayment) วงเงินรวม ๓๙,๓๕๑.๖๖ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กคช. ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนดชำระ วงเงิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๔.๕๖ ล้านบาท

๒) กทพ. ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนดชำระ วงเงิน ๔๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๑๑.๘๒ ล้านบาท

๓) ธ.ก.ส. ได้ใช้เงินงบประมาณและเงินระดมผลิตผลชำระคืนหนี้เงินกู้โครงการรับจำหน่ายผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต ๒๕๕๑/๕๒ ปีการผลิต ๒๕๕๔/๕๕ ปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ และปีการผลิต ๒๕๕๖/๕๗ ก่อนครบกำหนดชำระ วงเงินรวม ๓๖,๐๕๖.๖๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวม ๗๖๑.๕๔ ล้านบาท

๔) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนดชำระ วงเงิน ๑,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๙๒.๓๙ ล้านบาท

๕) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกร ได้ใช้เงินงบประมาณชำระคืนหนี้เงินกู้โครงการรับซื้อลำไยสดเพื่อแปรรูปและการตลาดลำไยอบแห้ง ปี ๒๕๔๗ ก่อนครบกำหนดชำระ วงเงิน ๘๘๓.๐๖ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๒.๐๕ ล้านบาท

๖) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ระยะสั้นก่อนครบกำหนดชำระ วงเงิน ๑๒ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้ ๐.๑๓ ล้านบาท

๒.๒.๒.๔ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ต่างประเทศ) ไม่มี

๒.๓ ผลการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๕๓,๗๒๒.๖๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๖.๐๓ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑.๑ การก่อหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด

บกท. กู้เงินรวมทั้งสิ้นประมาณ ๑๙,๙๗๖.๘๕ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) การกู้เงินต่างประเทศ สกุดเงินเขยวงเงิน ๑๓,๐๖๕.๐๙ ล้านเขย (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๐๕๒.๙๒ ล้านบาท) และสกุดเงินเหรียญสหรัฐ ๑๑๙.๒๐ ล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๑๒๓.๙๓ ล้านบาท) เพื่อจัดซื้อเครื่องบินรุ่น Am๕๐ – ๙๐๐ จำนวน ๒ ลำ และ (๒) การกู้เงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๑,๘๑๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการทั่วไป

รับรองสำเนาถูกต้อง / ๒.๓.๑.๒ เงินกู้...

(ร.ต.ท.หญิงกานทิ์ เล็กอักษรศิริ)
ผู้อำนวยการ ส่วนงานนโยบายและแผน

๒.๓.๒.๔ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ต่างประเทศ) วงเงินรวม ๑๗,๖๑๕.๑๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ปตท. บริหารความเสี่ยงหนี้สกุลเงินต่างประเทศ วงเงินรวม ๔,๙๓๑.๑๒ ล้านบาท โดยการทำให้ Cross Currency Swap (CCS) โดยการแปลงหนี้จากสกุลเงินเยนให้เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ วงเงิน ๑๕,๓๘๕.๑๔ ล้านเยน (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๙๓๑.๑๒ ล้านบาท)

๒) บกท. บริหารความเสี่ยงหนี้สกุลเงินต่างประเทศ วงเงินประมาณ ๑๒,๖๘๔.๐๖ ล้านบาท แบ่งเป็น

(๑) การทำให้ Cross Currency Swap (CCS) เงินกู้เพื่อจัดซื้อเครื่องบิน รุ่น B๗๗๗ - ๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ แบ่งเป็น การแปลงหนี้สกุลเงินยูโรเป็นสกุลเงินเยน วงเงิน ๑๓.๑๖ ล้านยูโร (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๕๑๐.๐๔ ล้านบาท) และการแปลงหนี้สกุลเงินเหรียญสหรัฐเป็นสกุลเงินฟรังก์สวิส วงเงิน ๒๘๓.๕๑ ล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๑๐,๑๐๙.๙๖ ล้านบาท) และ

(๒) การทำให้ Cross Currency Swap (CCS) เงินกู้เพื่อจัดซื้อเครื่องบิน รุ่น A๓๒๐ - ๒๐๐ จำนวน ๒ ลำ โดยการแปลงหนี้สกุลเงินเหรียญสหรัฐเป็นสกุลเงินฟรังก์สวิส วงเงิน ๕๗.๘๘ ล้านเหรียญสหรัฐ (เทียบเท่าวงเงินประมาณ ๒,๐๖๔.๐๖ ล้านบาท)

๒.๔ ผลการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๔.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๑,๕๘๑.๖๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๖๓.๐๒ ของแผนฯ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศวงเงินรวม ๑,๕๘๑.๖๐ ล้านบาท

๒.๔.๒ การบริหารหนี้เดิม (การบริหารความเสี่ยง : หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๑๔.๘๐ ล้านบาท สพพ. ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข ๓ ช่วงห้วยทราย - บ้านสอด สปป. ลาว และโครงการปรับปรุงถนนและระบบระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงินรวม ๑๔.๘๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑.๔๐ ล้านบาท

๓. สรุปผลการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

๓.๑ จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมา กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้บริหารและจัดการหนี้สาธารณะตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นจำนวน ๑,๕๙๐,๔๘๗.๗๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐.๐๘ ของแผนฯ และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน ๑๐๕,๓๗๗.๗๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๐.๓๗ ของแผนฯ กระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐได้กู้เงินและบริหารหนี้รวมทั้งสิ้น ๑,๖๙๕,๘๖๕.๔๙ ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่จำนวน ๗๑๒,๗๗๓.๐๘ ล้านบาท และการบริหารหนี้เดิม จำนวน ๙๘๓,๐๙๒.๔๑ ล้านบาท

รับรองสำเนาถูกต้อง / ๓.๒ การกู้...

(๕๓.๓.หญิงสาวที่ เลิกดำรงชีวิต)
ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ

๓.๒ การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ เป็นไปตามกรอบที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด ได้แก่

กรอบการกู้เงิน การค้ำประกัน และการให้กู้ต่อ	กรอบตามพระราชบัญญัติฯ	ผลการดำเนินงานตามแผนฯ ๒๕๖๐	กรอบคงเหลือ
๑. การกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ + การกู้ปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน ^{๑)}	๖๔๙,๕๔๙.๔๘	๕๕๒,๙๒๑.๖๙	๙๖,๖๒๗.๗๙
๒. การกู้ต่างประเทศและการกู้มาให้กู้ต่อ (ต่างประเทศ) ^{๒)}	๒๗๓,๓๐๐.๐๐	๖,๕๐๐.๐๐	๒๖๖,๘๐๐.๐๐
๓. การค้ำประกันและการกู้มาให้กู้ต่อ (ในประเทศ) ^{๓)}	๕๘๔,๖๐๐.๐๐	๒๙๗,๒๐๔.๖๙	๒๘๗,๓๙๕.๓๑

หมายเหตุ: ^{๑)} การกู้เงินของรัฐบาลเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณหรือเมื่อมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ (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 ผลการบริหารหนี้ของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ทำให้ลดยอดหนี้คงค้างได้ ๑๘๔,๐๗๖.๙๔ ล้านบาท รวมทั้งประหยัดภาระดอกเบี้ย^{๑)} ได้ ๖,๑๘๖.๒๕ ล้านบาท นอกจากนี้ กระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ภาวะตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ ด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ระดับหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นปีงบประมาณ อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลังที่กำหนด (ไม่เกินร้อยละ ๖๐ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) รวมทั้งสามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำและอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม ดังนี้

/ ประเภท...

^{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)

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิงจารุณี เค็ชบั้งศรีกิจ)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน

ประเภทความเสี่ยง	ตัวชี้วัด	Benchmark	สถานะ ณ ๓๐ ก.ย. ๒๕๖๐
ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (Foreign Exchange Risk)	หนี้ต่างประเทศที่ยังไม่ได้บริหารความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	นโยบายการปิดความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน หากภาวะตลาดเอื้ออำนวย	๐.๘๙
ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Risk)	สัดส่วนของหนี้ที่จะต้องปรับอัตราดอกเบี้ย (Re-fixing) ใน ๑ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๑๕ - ๒๐	๑๙.๔๗
	อายุเฉลี่ยของหนี้ที่จะต้องปรับอัตราดอกเบี้ย (Average time to re-fixing: ATR) (ปี)	๘ - ๑๒	๑๐.๕๔
	สัดส่วนหนี้อัตราดอกเบี้ยคงที่ (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๘๕ - ๙๐	๘๘.๕๖
ความเสี่ยงด้านการปรับโครงสร้างหนี้ (Refinancing Risk)	อายุเฉลี่ยของหนี้ (Average time to maturity: ATM) (ปี)	๙ - ๑๐	๑๐.๙๙
	สัดส่วนหนี้ที่จะครบกำหนดใน ๑ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๘ - ๑๒	๙.๕๒
	สัดส่วนหนี้ที่จะครบกำหนดใน ๓ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๓๐ - ๓๕	๒๘.๐๐
	สัดส่วนหนี้ที่จะครบกำหนดใน ๕ ปี (ร้อยละของหนี้ทั้งหมด)	๔๕ - ๕๐	๔๔.๔๓

๓.๔ การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายในการบริหารประเทศ เพื่อการวางรากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ขยายโอกาสให้แก่ประชาชน ยกย่องคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการแผนงานลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่สำคัญด้านต่างๆ ดังนี้

๑) ด้านการวางรากฐานการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศ เช่น โครงการของกลุ่มจังหวัดตามแนวทางการสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ เป็นต้น

๒) ด้านการฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น (๑) โครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ (๒) โครงการรถไฟฟ้า จำนวน ๖ โครงการ ของ รฟม. และ (๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ จำนวน ๒ โครงการ ของ รฟท. เป็นต้น

๓) ด้านการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ขยายโอกาสให้แก่ประชาชน และยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เช่น (๑) โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย และโครงการอาคารพักอาศัยแปลง G ตามแผนแม่บทโครงการฟื้นฟูเมืองชุมชนดินแดง (พ.ศ. ๒๕๕๙ - ๒๕๖๗) ของ กคช. และ (๒) โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้บ้านเรือนราษฎรรายใหม่ โครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ห่างไกล โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ และโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ของ กฟภ. เป็นต้น

๓.๕ การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตรทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอในการสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

๓.๖ ยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐ มีจำนวน ๖,๓๖๙,๓๓๑.๓๑ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๔๒.๒๙ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยเป็นหนี้ของรัฐบาล จำนวน ๔,๙๕๙,๑๖๔.๔๑ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน จำนวน

รับรองสำเนาถูกต้อง ๙๗๐,๒๑๖.๓๑...

(รตท.หญิง) ๙๗๐,๒๑๖.๓๑...
ผู้ช่วยฯ การส่งหนังสือและแผน

๙๗๐,๒๑๖.๓๑ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน) จำนวน ๔๒๖,๓๒๑.๐๔ ล้านบาท และหนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ จำนวน ๑๓,๖๒๙.๕๕ ล้านบาท ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ หนี้สาธารณะคงค้างเพิ่มขึ้นสุทธิ ๓๘๐,๙๔๔.๗๘ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๖.๓๖

โดยหนี้สาธารณะดังกล่าวสามารถจำแนกตามแหล่งที่มา เป็นหนี้ต่างประเทศ ๓๐๑,๕๔๐.๖๓ ล้านบาท และหนี้ในประเทศ ๖,๐๖๗,๗๙๐.๖๘ ล้านบาท หรือร้อยละ ๔.๗๓ และร้อยละ ๙๕.๒๗ ตามลำดับ และจำแนกตามอายุหนี้คงเหลือ แบ่งเป็นหนี้ระยะยาว ๕,๖๑๒,๐๓๙.๖๒ ล้านบาท และหนี้ระยะสั้น ๗๕๗,๒๙๑.๐๖ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๘.๑๑ และร้อยละ ๑๑.๘๙ ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๓๐ ก.ย. ๒๕๕๙	๓๐ ก.ย. ๒๕๖๐	% GDP	%การเปลี่ยนแปลง เพิ่ม/ (ลด)
๑. หนี้ของรัฐบาล	๔,๔๗๑,๒๒๐.๒๒	๔,๙๕๙,๑๖๔.๔๑	๓๓.๐๑	๑๐.๙๑
๑.๑ หนี้ต่างประเทศ	๙๘,๗๓๕.๙๑	๙๖,๑๖๖.๑๗		(๒.๖๐)
๑.๒ หนี้ในประเทศ	๔,๓๗๒,๔๘๔.๓๑	๔,๘๖๒,๙๙๘.๒๔		๑๑.๒๒
๒. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	๙๙๔,๗๙๔.๒๙	๙๗๐,๒๑๖.๓๑	๖.๔๕	(๒.๔๗)
๒.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	๔๒๓,๕๙๓.๗๘	๔๑๘,๑๓๙.๙๑		(๑.๒๙)
- หนี้ต่างประเทศ	๙๕,๘๑๒.๒๘	๘๓,๓๘๒.๖๕		(๑๒.๙๗)
- หนี้ในประเทศ	๓๒๗,๗๘๑.๕๐	๓๓๔,๗๕๗.๒๖		(๒.๑๓)
๒.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๕๗๑,๒๐๐.๕๑	๕๕๒,๐๗๖.๔๐		(๓.๓๕)
- หนี้ต่างประเทศ	๑๕๑,๑๒๕.๐๙	๑๒๑,๖๐๓.๕๕		(๑๙.๕๓)
- หนี้ในประเทศ	๔๒๐,๐๗๖.๔๒	๔๓๐,๔๗๒.๘๕		๒.๔๗
๓. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	๕๐๐,๐๕๔.๓๓	๔๒๖,๓๒๑.๐๔	๒.๘๔	(๑๔.๗๕)
๓.๑ หนี้ต่างประเทศ	๗๖๕.๙๒	๓๘๘.๒๖		(๔๙.๓๑)
๓.๒ หนี้ในประเทศ	๔๙๙,๒๘๘.๔๑	๔๒๕,๙๓๒.๗๘		(๑๔.๖๙)
๔. หนี้หน่วยงานของรัฐ	๒๒,๓๑๗.๖๙	๑๓,๖๒๙.๕๕	๐.๐๙	(๓๘.๙๓)
๔.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-	-		-
๔.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๒๒,๓๑๗.๖๙	๑๓,๖๒๙.๕๕		(๓๘.๙๓)
๕. รวม ๑.+ ๒.+ ๓.+ ๔.	๕,๙๘๘,๓๘๖.๕๓	๖,๓๖๙,๓๓๑.๓๑	๔๒.๓๙	๖.๓๖

หมายเหตุ: ๑. GDP ปี ๒๕๕๙ เท่ากับ ๑๔,๓๖๖.๖๐ พันล้านบาท และประมาณการ GDP ปี ๒๕๖๐ เท่ากับ ๑๕,๒๕๗.๓๐ พันล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ณ วันที่ ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๐)
๒. สบง. ได้ปรับวิธีการคำนวณ GDP ในแต่ละเดือน เพื่อให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP สอดคล้องกับค่าที่ใกล้เคียงความเป็นจริง โดย GDP ในรอบ ๑๒ เดือนที่ผ่านมาสิ้นสุด ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๐ จำนวน ดังนี้ GDP ไตรมาส ๔ ปี ๕๙ + GDP ไตรมาส ๑ - ๓ ปี ๖๐ เท่ากับ ๑๕,๐๒๓.๗๙ พันล้านบาท


รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิง) จารุณี เชื้อกั๋งรังศ์กัฎ์
ผู้อำนวยการ ส่วนนโยบายและแผน

ส่วนที่ ๒

รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๐

รับรองสำเนาถูกต้อง


รศ.ดร.หญิงอรุณี ลิขิตดำรงศักดิ์
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน

๒. รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้

๒.๑ โครงการจากส่วนราชการ

๒.๑.๑ โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนา ระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบ ขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม และกรมชลประทาน กระทรวง
เกษตรและสหกรณ์

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินกู้

- วงเงินลงทุนโครงการ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๗ มีนาคม ๒๕๕๘ อนุมัติให้ดำเนิน
โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนา ระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน :
มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ โดยมีกรอบวงเงิน ๗๘,๒๙๔.๘๕ ล้านบาท ประกอบด้วย โครงการ
บริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะเร่งด่วน วงเงินรวม ๓๗,๖๐๒.๘๔ ล้านบาท และโครงการพัฒนาระบบขนส่ง
ทางถนนระยะเร่งด่วน วงเงินรวม ๔๐,๖๙๒.๐๑ ล้านบาท

- แหล่งเงินกู้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๑ สิงหาคม ๒๕๕๘ อนุมัติแหล่งเงินลงทุน
สำหรับโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนา ระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน
: มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ ประกอบด้วย เงินยืมจากกองทุนวิจัยและพัฒนาโครงการกระจายเสียง
กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมเพื่อประโยชน์สาธารณะ ของสำนักงานคณะกรรมการกระจายเสียง
กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (สำนักงาน กสทช.) วงเงิน ๑๔,๓๐๐ ล้านบาท และเงินกู้
เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในกรอบวงเงินไม่เกิน ๖๕,๗๐๐ ล้านบาท (๘๐,๐๐๐ - ๑๔,๓๐๐ ล้านบาท)
และถ้าภาวะตลาดการเงินในประเทศเอื้ออำนวยและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการเงิน การคลัง
และตลาดทุน ให้กระทรวงการคลังสามารถกู้เป็นเงินบาทแทนการกู้เงินตราต่างประเทศได้ ตามนัยมาตรา ๒๒
และมาตรา ๒๓ ภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

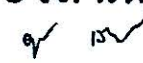
วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. โครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะเร่งด่วน : เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำ
โดยการจัดทำระบบประปาหมู่บ้านและระบบชลประทานเพื่อกักเก็บน้ำและการป้องกันและบรรเทาอุทกภัย
โดยการจัดทำระบบป้องกันน้ำท่วม พัฒนาระบบการระบายน้ำ ระบบผันน้ำ และระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการน้ำ
รวมถึงการศึกษาสำรวจและออกแบบโครงการขนาดใหญ่ที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

๒. โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนระยะเร่งด่วน : เพื่อปรับปรุงบูรณะทางหลวง การปรับปรุง
ทางจักรยาน การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและป้ายจำกัดความเร็ว แก้ไขจุดเสี่ยง การเพิ่มช่องจราจร การขยาย
เส้นทางปรับปรุงถนนทางแยกและทางกลับรถ

/ โดย...

รับรองสำเนาถูกต้อง


(ร.ต.ต.หญิง จารุณี เลิศดำรงศักดิ์)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับความ พึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
๑.๓) โครงการก่อสร้างฝายบ้านขุนไกรพร้อมระบบส่งน้ำ ระยะที่ ๒ จังหวัดชุมพร	๒๗.๐๐	สอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการในการแก้ไขปัญหาคาดแคลนน้ำ โดยการจัดทำระบบประปาหมู่บ้าน และระบบชลประทาน เพื่อกักเก็บน้ำและการป้องกันและบรรเทาอุทกภัยโดยการจัดทำระบบป้องกันน้ำท่วม พัฒนาระบบการระบายน้ำ ระบบผันน้ำ และระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการน้ำ	เนื่องด้วยพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่เพื่อทำสวนผลไม้ ภูมิภาคบริเวณดังกล่าวไม่เป็นพื้นที่ราบ แต่เป็นพื้นที่บริเวณชายเขา อีกทั้งเกษตรกรอาศัยอยู่ห่างไกลกัน การสัญจรและการกระจายน้ำ เพื่อทำสวนผลไม้ไม่เป็นไปด้วยความยากลำบาก ซึ่งการก่อสร้างฝายบ้านขุนไกร	ทำให้พื้นที่เกษตรกรรมกว่า ๓๐๐ ไร่ และเกษตรกรกว่า ๓๐ ครัวเรือนได้ใช้น้ำอย่างทั่วถึง	เนื่องจากโครงการได้รับจัดสรรเงินกู้ตามภารกิจปกติของหน่วยงานที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังนั้น วงเงินที่จัดสรรให้แต่ละโครงการจึงไม่สามารถสนับสนุนค่าใช้จ่ายโครงการได้ครบถ้วน ส่งผลให้ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการเกิดขึ้นเฉพาะขอบเขตการดำเนินงานที่ได้รับจัดสรรเงินกู้ ซึ่งเป็นการดำเนินงาน	สามารถควบคุมปริมาณการใช้น้ำเพื่อการเกษตรได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถกระจายน้ำไปสู่พื้นที่การเกษตรแห่งใหม่ได้เพิ่มขึ้น	พึงพอใจมากที่สุด (A)	เนื่องจากสภาพพื้นที่อยู่ในบริเวณเชิงเขา การดำเนินโครงการอาจจะต้องพิจารณาช่วงเวลาในการวางระบบและก่อสร้างเป็นพิเศษ อีกทั้งเป็นพื้นที่เข้าถึงได้ยาก การขนส่ง อาจจะต้องเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ เพื่อให้การก่อสร้างเป็นไปตามแผน
๑.๔) โครงการปรับปรุงสายทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ เกษตรวิสัย – สุวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด	๒๔.๔๐	สอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการในการปรับปรุงบูรณะทางหลวง การปรับปรุงทางจักรยาน การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างและป้ายจำกัดความเร็ว แก๊ซจุดเสียง การเพิ่มช่องจราจร	ได้ดำเนินการปรับปรุงเป็น ๔ ช่องจราจรไปแล้ว ๑๘ กม.	ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนนและประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าได้ในระดับหนึ่ง	เพียงบางส่วนและยังต้องเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปีถัดไปเพื่อดำเนินโครงการให้ครบถ้วนตามเป้าประสงค์ของโครงการ ดังนั้นจึงส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนของโครงการและประโยชน์ที่ได้รับ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะส่วนที่สามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จเท่านั้น	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและโครงข่ายถนนในระดับจังหวัด โดยสามารถก่อสร้างและบูรณะทางหลวงสายหลักและสายรองในระดับภูมิภาคได้ตามแผน ส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถเพิ่มความปลอดภัยให้การใช้ถนนในการขนส่งสินค้าได้	พึงพอใจมากที่สุด (A)	ประชาชนในพื้นที่มีความพึงพอใจมาก เนื่องจากได้รับความสะดวกในการเดินทาง รวมถึงการขนส่งสินค้าการเกษตร อย่างไรก็ตามสายทางดังกล่าวยังไม่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืน จึงเสนอขอให้ช่วยจัดหาระบบไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติมด้วย
๑.๕) โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย สายทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ ตอน โดกกลอย – หมากปึก และสายทางหลวงหมายเลข ๔๓๐๒ ตอน หาดทรายแก้ว – ท่าปูน จังหวัดภูเก็ต	๔๔.๘๐	การขยายเส้นทาง การปรับปรุงถนนทางแยกและทางกลับรถ	สามารถดำเนินการแยกทางจักรยานระยะทาง ๔ กม. ออกจากถนนทางหลวงสาย ๔๐๒	เพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้จักรยานได้ตามเป้าหมาย		การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและโครงข่ายถนนในระดับจังหวัด โดยสามารถก่อสร้างและบูรณะทางหลวงสายหลักและสายรองในระดับภูมิภาคได้ตามแผน ส่งผลให้ผู้ใช้งานสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถเพิ่มความปลอดภัยให้การใช้ถนนในการขนส่งสินค้าได้	พึงพอใจมาก (B)	โดยที่ทางจักรยานดังกล่าวใช้ระบบไฟฟ้าส่องสว่างร่วมกับถนนสาย ๔๐๒ ดังนั้น ในเวลากลางคืนจึงเสนอให้จัดหาระบบไฟฟ้าส่องสว่างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุให้แก่ผู้ใช้จักรยานเพิ่มเติมด้วย รวมทั้งควรมิกิจกรรมส่งเสริมผู้ใช้จักรยาน โดยใช้สายทางดังกล่าวเป็นทางจักรยานของจังหวัดอีกด้วย

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.๑.๓๖)หญิงสาวรุธิ์ เลิศดำรงศักดิ์
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

/ ตารางสรุป...

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับความ พึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
๑.๖) โครงการงานบูรณะ ทางหลวงสายหลัก สายทางหลวง หมายเลข ๔๑ ตอน เขาบ่อ - ท่าทอง จังหวัดชุมพร ตอนที่ ๑ - ๔ ตอนที่ ๑ วงเงิน ๔๗ ลบ. ตอนที่ ๒ วงเงิน ๔๘ ลบ. ตอนที่ ๓ วงเงิน ๒๗ ลบ. ตอนที่ ๔ วงเงิน ๔๘ ลบ.	๑๗๐.๐๐	สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์โครงการ ในการปรับปรุงบูรณะ ทางหลวง การปรับปรุง ทางจักรยาน การติดตั้ง ไฟฟ้าส่องสว่าง และป้าย จำกัดความเร็ว แกไข จุดเสี่ยง การเพิ่มช่อง จราจร การขยาย	ดำเนินการบูรณะทาง ผิวแอสฟัลต์ โดยวิธี PAVEMENT IN - PLACE RECYCLING นี้ ทำให้ถนนรวม ระยะทางทั้งสิ้น ๒๒.๖๔ กม.	เพิ่มความปลอดภัย ในการเดินทาง มากยิ่งขึ้น	เนื่องจากโครงการได้รับ จัดสรรเงินกู้ตามภารกิจ ปกติของหน่วยงานที่ กระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังนั้น วงเงินที่จัดสรรให้ แต่ละโครงการจึงไม่ สามารถสนับสนุนค่าใช้จ่าย โครงการได้ครบถ้วน ส่งผล ให้ประโยชน์ที่ได้รับจาก โครงการเกิดขึ้นเฉพาะ ขอบเขตการดำเนินงาน ที่ได้รับจัดสรรเงินกู้ซึ่งเป็น การดำเนินงานเพียง บางส่วนและยังต้องเสนอ ขอรับจัดสรรงบประมาณ ในปีถัดไปเพื่อดำเนิน โครงการให้ครบถ้วน ตามเป้าประสงค์ของ โครงการ ดังนั้น จึงส่งผล กระทบต่อความยั่งยืนของ โครงการและประโยชน์ ที่ได้รับ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะ ส่วนที่สามารถดำเนินงาน ได้แล้วเสร็จเท่านั้น	การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานของระบบขนส่ง ทางถนนเพื่อเชื่อมโยง ระหว่างภูมิภาคและ โครงข่ายถนนในระดับ จังหวัด โดยสามารถ ก่อสร้างและบูรณะ ทางหลวงสายหลัก สายรอง ในระดับภูมิภาคได้ ตามแผน ส่งผลให้ผู้ใช้ เส้นทางสามารถเดินทาง ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มากยิ่งขึ้น รวมทั้ง สามารถเพิ่มความปลอดภัย ให้การใช้ถนนตลอดจน เพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าได้	พึงพอใจมาก (B)	-
๑.๗) โครงการซ่อมบำรุง ถนนสายแยก ทล ๒๐๒- บ้านคิมใหญ่ อำเภอมือง จังหวัดอำนาจเจริญ	๑๒.๓๘	เส้นทางการปรับปรุง ถนนทางแยกและ ทางกลับรถ	การดำเนินการ ปรับปรุงถนนลูกรัง เป็นลาดยางภายใต้ โครงการดังกล่าว อีก ๓.๙๒ กม. ส่งผล ให้เส้นทางดังกล่าว มีระยะทางรวม ๑๕.๑๙ กม. มีความกว้าง ๖ ม. ไหล่ทาง ๑ ม. ตลอดทั้งเส้น	เพิ่มความปลอดภัย ในการใช้ถนนของ ประชาชนในพื้นที่ ได้ นอกจากนี้ ทางจังหวัด อำนาจเจริญ ยังส่งเสริม กิจกรรมการขี่ จักรยาน โดยใช้ สายทางดังกล่าว เป็นทางจักรยาน ของจังหวัดอีกด้วย	โครงการให้ครบถ้วน ตามเป้าประสงค์ของ โครงการ ดังนั้น จึงส่งผล กระทบต่อความยั่งยืนของ โครงการและประโยชน์ ที่ได้รับ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะ ส่วนที่สามารถดำเนินงาน ได้แล้วเสร็จเท่านั้น	ประชาชนในพื้นที่มีความพึงพอใจ มาก เนื่องจากได้รับความสะดวก ในการเดินทาง รวมถึงการขนส่ง สินค้าการเกษตร อย่างไรก็ตาม สายทาง ดังกล่าวยังไม่มีระบบ ไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืน จึงเสนอขอให้ช่วยจัดหาระบบ ไฟฟ้าส่องสว่างเพิ่มเติมด้วย	พึงพอใจมากที่สุด (A)	

/ ตารางสรุป...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิง เจริญ ด้งอึ้ง สักอี่)
ผู้อำนวยการ ส.สน.โอบายและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับความ พึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
๑.๘) โครงการปรับปรุงถนน สาย ทง.๕๐๑๒ เชื่อม ถนนเทศบาล - ชายทะเล ท้ายเหมือง (ตอนที่ ๑ - ๒) จังหวัดพังงา ตอนที่ ๑ วงเงิน ๑๔.๙๖ ลบ. ตอนที่ ๒ วงเงิน ๑๔.๙๓ ลบ.	๒๙.๘๙	สอดคล้องกับ วัตถุประสงค์โครงการ ในการปรับปรุงบูรณะ ทางหลวง การปรับปรุง ทางจักรยาน การติดตั้ง ไฟฟ้าส่องสว่าง และป้าย จำกัดความเร็ว แก๊โซ จุดเสี่ยง การเพิ่ม ช่องจราจร การขยาย เส้นทางการปรับปรุง ถนนทางแยกและ ทางกลับรถ	สามารถใช้ ถนนสาย ทง. ๕๐๑๒ ระยะทาง ๒.๕ กม. เป็นสายทาง ที่เข้าสู่แหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ชายทะเล ท้ายเหมือง อุทยาน แห่งชาติลำปี - หาดท้ายเหมืองได้ อย่างสะดวกและ ปลอดภัย	เพิ่มความปลอดภัย ในการใช้ถนนของ ประชาชนในพื้นที่ได้ นอกจากนี้ ทาง จังหวัดอำนาจเจริญ ยังส่งเสริมกิจกรรม การขี่จักรยาน โดยใช้สายทาง ดังกล่าวเป็นทาง จักรยานของ จังหวัดอีกด้วย	เนื่องจากโครงการได้รับ จัดสรรเงินกู้ตามภารกิจ ปกติของหน่วยงานที่ กระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังนั้น วงเงินที่จัดสรรให้ แต่ละโครงการจึงไม่ สามารถสนับสนุนค่าใช้จ่าย โครงการได้ครบถ้วน ส่งผล ให้ประโยชน์ที่ได้รับจาก โครงการเกิดขึ้นเฉพาะ ขอบเขตการดำเนินงานที่ ได้รับจัดสรรเงินกู้ ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพียง บางส่วนและยังต้องเสนอ ขอรับจัดสรรงบประมาณ ในปีถัดไปเพื่อดำเนิน โครงการให้ครบถ้วนตาม เป้าประสงค์ของโครงการ ดังนั้น จึงส่งผลกระทบต่อ ความยั่งยืนของโครงการ และประโยชน์ที่ได้รับ ซึ่งเกิดขึ้นเฉพาะส่วนที่ สามารถดำเนินงานได้แล้ว เสร็จเท่านั้น	การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานของระบบขนส่ง ทางถนนเพื่อเชื่อมโยง ระหว่างภูมิภาคและ โครงข่ายถนนในระดับ จังหวัด โดยสามารถ ก่อสร้างและบูรณะ ทางหลวงสายหลัก สายรอง ในระดับภูมิภาคได้ ตามแผน ส่งผลให้ผู้ใช้ เส้นทางสามารถเดินทาง ได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถ เพิ่มความปลอดภัยให้ การใช้ถนน ตลอดจน เพิ่มประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าได้	พึงพอใจมาก (B)	การปรับปรุงสายทางดังกล่าว ยังไม่เชื่อมต่อกับทางเข้า อุทยานแห่งชาติลำปี - ท้ายเหมือง เนื่องจากถนนเชื่อมทางเข้า อุทยานฯ ประมาณ ๑.๓ กม. ซึ่งอยู่ในเขตรับผิดชอบของ กรมอุทยานฯ การจัดทำจักรยาน ที่มีความปลอดภัยให้แก่ผู้ขี่ จักรยานก็มีส่วนช่วยส่งเสริม การออกกำลังกายและท่องเที่ยว อย่างไรก็ดี <u>ควรมีการจัดกิจกรรม</u> <u>เพื่อส่งเสริมการใช้ประโยชน์</u> <u>ทางจักรยานอย่างต่อเนื่องด้วย</u>
๑.๙) โครงการก่อสร้างถนน สายแยก ทล.๔๐๐๑ (กม.ที่ ๗+๐๐๐) - บ.โพธิ์มะ (ตอนที่ ๑ - ๔) จังหวัดชุมพร	๕๖.๓๔		ดำเนินการซ่อมสร้าง ผิวทางแอสฟัลท์ติก คอนกรีตโดยวิธี Pavement In - Place Recycling นี้ ทำให้ถนนรวม ระยะทางทั้งสิ้น ๖.๗๐๕ กม.	เส้นทางมีความ ปลอดภัยในการ เดินทางมากยิ่งขึ้น			พึงพอใจ (C)	เนื่องด้วยเส้นทางดังกล่าวยังไม่มี ไฟฟ้าส่องสว่างที่เพียงพอ ทำให้ การสัญจรมีอุปสรรคอยู่บ้าง เนื่องจากมีที่อยู่อาศัยตลอด เส้นทาง การเดินทางในเวลา กลางคืนอาจต้องระมัดระวัง เพิ่มมากยิ่งขึ้น ในขณะที่เส้นทาง มีความราบเรียบจากการบูรณะ

/ ผลประโยชน์...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.๓๓.หญิงสาวณี ปลีกตำรวจเจ้า
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

- โครงการลงทุนด้านระบบชลประทาน สามารถควบคุมปริมาณการใช้น้ำเพื่อการเกษตรได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถกระจายน้ำไปสู่พื้นที่การเกษตรแห่งใหม่ได้เพิ่มขึ้น ยกตัวอย่างเช่น โครงการปรับปรุงสถานีสูบน้ำและระบบชลประทาน โครงการ โขง - ซี - มูล จังหวัดร้อยเอ็ด และโครงการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำด้านการเกษตร/อุตสาหกรรม ระบบส่งน้ำฝาย คลองกะปง พร้อมระบบส่งน้ำอันเนื่องมาจากพระราชดำริ ตำบลกะปง อำเภอกะปง จังหวัดพังงา

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งทางถนนเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและโครงข่ายถนนในระดับจังหวัด สามารถก่อสร้างและบูรณะทางหลวงสายหลัก สายรองในระดับภูมิภาคได้ตามแผน ส่งผลให้ผู้ใช้เส้นทางสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถเพิ่มความปลอดภัยให้การใช้ถนน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าได้ ยกตัวอย่างเช่น โครงการก่อสร้างสายทางหลวงหมายเลข ๔๑ ตอน เขาบ่อ - ท่าทอง จังหวัดชุมพร โครงการซ่อมบำรุงถนนสายแยก ทล.๒๐๒ - บ้านคิมใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดอำนาจเจริญ และโครงการปรับปรุงสายทางหลวงหมายเลข ๒๐๒ ตอน เกษตรวิสัย - สุวรรณภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด เป็นต้น ทำให้ความพึงพอใจของผลสัมฤทธิ์โครงการอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด - พึงพอใจมาก

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

- ประโยชน์จากโครงการลงทุนในบางโครงการประชาชนอาจจะไม่ได้ใช้ประโยชน์ได้สูงสุด อันเนื่องมาจากข้อจำกัดด้านสถานที่ตั้งของโครงการและสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่โครงการ อาทิ โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย สายทางหลวงหมายเลข ๔๐๒ จังหวัดภูเก็ต เนื่องจากพื้นที่โครงการอยู่ห่างจากตัวเมือง ประกอบกับมีการก่อสร้างเส้นทางคู่ขนานไปกับถนนทางหลวงสายหลักที่เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างจังหวัดพังงาและจังหวัดภูเก็ต ดังนั้นจึงมีรถยนต์และรถบรรทุกใช้เส้นทางเป็นจำนวนมากและใช้ความเร็วสูง จึงอาจจะไม่ปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่จักรยาน ทำให้มีประชาชนมาใช้ประโยชน์จากโครงการค่อนข้างน้อย และโครงการก่อสร้างฝายบ้านขุนไกรพร้อมระบบส่งน้ำ ระยะที่ ๒ จังหวัดชุมพร เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นบริเวณเชิงเขา (เขาทะเล) และพื้นที่การเกษตรแต่ละแห่งอยู่ห่างไกลกัน ทำให้การกระจายน้ำทางท่อเพื่อการเกษตรจึงกระจุกตัวอยู่ตามแนวท่อส่งน้ำ โดยพื้นที่การเกษตรที่ไกลออกไปอาจจะได้รับน้ำไม่เพียงพอ เกษตรกรต้องขุดสระน้ำเพื่อกักเก็บน้ำไว้ใช้เพิ่มเติม

- การจัดการเงินกู้ให้แก่โครงการย่อยภายใต้โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ จำเป็นจะต้องจัดสรรให้แก่โครงการตามภารกิจปกติของหน่วยงานเจ้าของโครงการที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังนั้น วงเงินที่จัดสรรให้แต่ละโครงการจึงไม่สามารถสนับสนุนค่าใช้จ่ายโครงการได้ครบถ้วน ส่งผลให้ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการเกิดขึ้นเฉพาะขอบเขตการดำเนินงานที่ได้รับจัดสรรเงินกู้ ดังนั้นระดับความพึงพอใจของผลสัมฤทธิ์จึงมีความแตกต่างกัน โดยโครงการย่อยที่ได้รับจัดสรรเงินกู้และสามารถดำเนินการได้ครบถ้วนตามเป้าประสงค์ที่ต้องการก็จะมี ความพึงพอใจในระดับมาก และโครงการย่อยที่ได้รับจัดสรรเงินกู้เพื่อใช้ดำเนินงานเพียงบางส่วน และยังคงเสนอขอรับ

/ จัดสรร...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิงเจษฎี สีกอรรถศักดิ์)
ผู้อำนวยการ ส่วนนโยบาย เลขที่ ๑๕๔

จัดสรรงบประมาณในปีถัดไป เพื่อดำเนินโครงการให้ครบถ้วนตามเป้าประสงค์ของโครงการย่อมส่งผลต่อประโยชน์ที่ได้รับ โดยโครงการที่เกิดขึ้นเฉพาะส่วนที่สามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จตั้งนั้นความพึงพอใจต่อผลสัมฤทธิ์จึงอยู่ในระดับพอใจ

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

- การจัดสรรเงินกู้และการกระจายตัวได้ทั่วประเทศตามเป้าหมายของการกระตุ้นเศรษฐกิจ
- ขนาดโครงการมีขนาดเล็ก/วงเงินลงทุนไม่สูง รวมทั้งไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จในปีงบประมาณเดียว ทำให้ผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์โครงการในระดับพึงพอใจมากไม่สูงเท่าที่ควร
- หากมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์จากโครงการอย่างแท้จริง ควรจัดทำเป็นโครงการเงินกู้ที่สามารถกำหนดขอบเขตและวงเงินกู้ได้ตามต้องการ
- นอกจากนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับภาพรวมการจัดสรรเงินให้แก่โครงการย่อยภายใต้โครงการน้ำ - ถนน ซึ่งจำเป็นจะต้องจัดสรรให้โครงการต่างๆ ของส่วนราชการที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังนั้น วงเงินจัดสรรของแต่ละโครงการอาจไม่เพียงพอที่จะดำเนินโครงการได้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ ส่งผลให้หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องเสนอขอรับจัดสรรงบประมาณในปีต่อไป เพื่อดำเนินโครงการในพื้นที่ส่วนที่เหลือให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่และประชาชนได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการได้อย่างทั่วถึงต่อไป

/ ๒.๒ โครงการ...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ต.หญิงลาวัลย์ ลีภักดีวงศ์)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

๒.๒ โครงการจากรัฐวิสาหกิจ

๒.๒.๑ โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค กระทรวงมหาดไทย

ความเป็นมาของโครงการ

จากการสำรวจของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) พบว่า ประชากรที่ประกอบอาชีพการเกษตรทั่วประเทศมีมากกว่า ๓๗ ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ ๖๐ ของประชากรทั้งประเทศ โดยประชากรที่อาศัยในพื้นที่ชนบทและประกอบอาชีพการเกษตรที่ยังไม่มีไฟฟ้าใช้ประสบความยากลำบากทั้งในการประกอบอาชีพและดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งไฟฟ้าเป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่และพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้น การขยายไฟฟ้าไปยังพื้นที่ชนบทจึงมีความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตของเกษตรกร ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ กฟภ. จึงได้ดำเนินโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร (คชก.) เพื่อรองรับความต้องการใช้พลังงานไฟฟ้าในพื้นที่ทำกินทางการเกษตรให้กับเกษตรกรที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการและวัตถุประสงค์ของ กฟภ. ในการที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ทำกินทางการเกษตร รวมทั้งยกระดับมาตรฐานชีวิตและความเป็นอยู่ของสังคมชนบท โดย กฟภ. ได้ดำเนินโครงการฯ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของ กฟภ. ทั่วประเทศรวม ๑๒ การไฟฟ้าเขต โดยมีกรอบวงเงินลงทุนรวม ๑,๖๕๕ ล้านบาท แบ่งเป็น เงินรายได้ของ กฟภ. ๔๑๕ ล้านบาท และเงินกู้ในประเทศ ๑,๒๔๐ ล้านบาท และมีเป้าหมายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น ๓๐,๐๐๐ ครัวเรือน

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินกู้

- วงเงินลงทุนโครงการ ๑,๖๕๕ ล้านบาท
- แหล่งเงินกู้ เงินกู้ในประเทศ โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ๑,๒๔๐ ล้านบาท (ส่วนที่เหลือใช้เงินรายได้ของ กฟภ. ๔๑๕ ล้านบาท)

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อจัดหาบริการไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร
๒. เป็นการสนับสนุนการประกอบอาชีพของเกษตรกรให้สามารถใช้ไฟฟ้าเป็นปัจจัยการผลิตทางการเกษตร
๓. ช่วยลดต้นทุนการผลิต
๔. เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจแบบพอเพียงของครัวเรือนเกษตรกรพื้นที่ ก่อให้เกิดความยั่งยืนในการพัฒนาชนบท

/ พื้นที่...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.๓.๓ จริญญาภาณี สีภังกรสงัด)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายแผน

พื้นที่ดำเนินการโครงการ

ดำเนินการในเขตพื้นที่รับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ (๑๒ การไฟฟ้าเขต)

ขอบเขตการดำเนินโครงการภายใต้สัญญาเงินกู้

๑. ก่อสร้างระบบจำหน่ายแรงสูง ๒๒ กิโลโวลต์ และ ๓๓ กิโลโวลต์
๒. ติดตั้งหม้อแปลงระบบจำหน่ายขนาด ๓๐ กิโลโวลต์ - แอมป์ และ ๕๐ กิโลโวลต์ - แอมป์ ตามความเหมาะสมกับความต้องการใช้ไฟฟ้าในแต่ละพื้นที่
๓. ก่อสร้างระบบจำหน่ายแรงต่ำ ๑ เฟส หรือ ๓ เฟส
๔. ติดตั้งมิเตอร์ให้กับเกษตรกรที่ขอขยายเขตไฟฟ้า เพื่อใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ทำกินทางการเกษตร

ผลการประเมินโครงการ

การประเมินผลโครงการโดยพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ ๕ ประการ ได้แก่ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Effectiveness) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) สรุปได้ ดังนี้

/ ตารางสรุป...

รับรองสำเนาถูกต้อง

ดร. อนุชิต อนุชิต (ช.ต.ต. อนุชิต อนุชิต)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ															
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ																	
รัฐวิสาหกิจ																							
๑) โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร (การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค)	๑,๒๕๐.๐๐	๑. นโยบายระดับประเทศ : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐ (ปี ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔) การสร้างระบบภูมิคุ้มกันให้กับคนเพื่อพร้อมรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง ๒. นโยบายระดับสาขา : แผนการดำเนินงานตามภารกิจของ กฟภ. ๓. นโยบายระดับโครงการ : สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่กำหนดไว้	๑. ด้านผลผลิต : เกษตรกรมีความต้องการให้ กฟภ. ขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตรจำนวนมาก เนื่องจากการประชาสัมพันธ์ผ่านตัวแทนของกลุ่มเกษตรกรในชุมชน และการประชาสัมพันธ์ต่อโดยเกษตรกรที่เข้าร่วมโครงการ ซึ่งการรวมกลุ่มของเกษตรกรเพื่อขอเข้าร่วมโครงการส่งผลให้สามารถประหยัดค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการขยายเขตต่อครัวเรือนเกษตรกรได้ (ต่ำกว่า ๕๐,๐๐๐ บาท/ราย) ประกอบกับ พื้นที่บางแห่งมีระบบจำหน่ายแรงสูงรองรับอยู่แล้ว กฟภ. จึงสามารถเข้าไปดำเนินการโครงการได้โดยไม่ต้องดำเนินการก่อสร้างระบบจำหน่ายแรงสูง ดังนั้น กฟภ. จึงสามารถลดค่าใช้จ่ายในการลงทุนของโครงการในภาพรวมและสามารถดำเนินการขยายเขตไฟฟ้าแก่เกษตรกรได้สูงกว่าเป้าหมาย	๑. การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ : การดำเนินโครงการมีต้นทุนการก่อสร้างระบบจำหน่ายไฟฟ้าและอุปกรณ์ จำนวน ๑,๖๒๕.๐๘ ล้านบาท และมีผลตอบแทนของโครงการ ดังนี้ <table border="1" data-bbox="902 614 1176 769"> <thead> <tr> <th>รายการ</th> <th>แผน</th> <th>ผล</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FIRR</td> <td>-๔.๖๐</td> <td>-๒.๘๐</td> </tr> <tr> <td>NPV</td> <td>-๑,๑๑๓.๐๐</td> <td>-๑๕๘.๘๓</td> </tr> <tr> <td>EIRR</td> <td>๒๔.๗๑</td> <td>๓๓.๗๑</td> </tr> <tr> <td>ENPV</td> <td>๒,๒๘๔.๐๐</td> <td>๔,๒๔๐.๕๗</td> </tr> </tbody> </table> โดยการวิเคราะห์ผลตอบแทนโครงการหลังสิ้นสุดโครงการ พบว่าตัวชี้วัดความคุ้มค่าทางการเงินและทางเศรษฐกิจให้ผลตอบแทนดีขึ้นกว่าที่ประมาณการไว้ตามแผน ๒. จำนวนการจัดหาบริการไฟฟ้าให้เกษตรกร : มีเกษตรกรที่ได้รับการขยายเขต จำนวน ๗๓,๓๐๘ ครัวเรือน จากแผนงาน ๓๐,๐๐๐ ครัวเรือน (คิดเป็นร้อยละ ๒๔๔.๓๖ ของแผนงาน)	รายการ	แผน	ผล	FIRR	-๔.๖๐	-๒.๘๐	NPV	-๑,๑๑๓.๐๐	-๑๕๘.๘๓	EIRR	๒๔.๗๑	๓๓.๗๑	ENPV	๒,๒๘๔.๐๐	๔,๒๔๐.๕๗	๑. ด้านความมั่นคงขององค์กร : กฟภ. ได้จัดทำแผนพัฒนาระบบไฟฟ้าให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตามนโยบายรัฐบาล และได้พิจารณาการลงทุนให้มีความเหมาะสมกับสถานะการเงินของ กฟภ. เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อองค์กรน้อยที่สุด ดังนั้น ความมั่นคงขององค์กรจึงมีค่อนข้างสูง นอกจากนี้ การใช้เงินกู้เพื่อดำเนินโครงการ กฟภ. ได้พิจารณาจากแหล่งเงินกู้ในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายของโครงการ และคำนึงถึงความสามารถในการบริหารจัดการหนี้ขององค์กร ๒. ด้านเทคโนโลยี : งานด้านระบบจ่ายไฟดำเนินการโดยใช้ระบบไฟฟ้าตามมาตรฐาน การก่อสร้างระบบไฟฟ้าของ กฟภ. โดยเลือกใช้วัสดุอุปกรณ์แต่ละชนิด ได้แก่ เสาไฟฟ้าสายไฟฟ้า หม้อแปลงจำหน่าย ระบบอุปกรณ์ป้องกัน และสวิตซ์ตัดตอนที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความแม่นยำและรวดเร็ว	๑. ผลกระทบด้านความปลอดภัย : กฟภ. ได้ทำการติดตั้งบักเสาและพาดสายไฟฟ้าตามมาตรฐาน และได้มีการให้คำแนะนำการใช้อุปกรณ์แก่เกษตรกรเพื่อที่จะได้ใช้ไฟฟ้าอย่างปลอดภัย แต่จากการสำรวจพบว่า มีเกษตรกรเพียงบางส่วนที่ได้รับอุบัติเหตุจากการใช้ไฟฟ้าเกษตร ซึ่งเกิดจากตัวของเกษตรกรเองในการดูแลรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์ทางเกษตร ๒. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม : เนื่องจากโครงการนี้เป็นการลงทุนขยายเขตไฟฟ้าที่ต่อจากระบบจำหน่ายเดิม โดยส่วนใหญ่งานก่อสร้างจะมีระยะทางในการขยายเขตไฟฟ้าประมาณ ๑ - ๒ กิโลเมตร ซึ่งเป็นการก่อสร้างที่ไม่ซับซ้อน และใช้เวลาในการขยายเขตไฟฟ้าไม่มากนัก โดยที่การขยายเขตไฟฟ้าในโครงการฯ ส่วนใหญ่จะเป็นการปักเสาไฟฟ้า และพาดสายไฟฟ้า	พึงพอใจมากที่สุด (A)	กฟภ. ควรให้ความสำคัญกับการติดตามและจัดทำข้อมูลจำนวนเกษตรกรที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ในพื้นที่ชนบทห่างไกลให้เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการวางแผนการขยายเขตไฟฟ้าให้กับเกษตรกร และการจัดทำโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตรในอนาคต รวมทั้งการวางแผนการจัดหาพลังงานไฟฟ้าให้สอดคล้องกันต่อไป
รายการ	แผน	ผล																					
FIRR	-๔.๖๐	-๒.๘๐																					
NPV	-๑,๑๑๓.๐๐	-๑๕๘.๘๓																					
EIRR	๒๔.๗๑	๓๓.๗๑																					
ENPV	๒,๒๘๔.๐๐	๔,๒๔๐.๕๗																					

รับรองสำเนาถูกต้อง ตารางสรุป...

(ร. ๓๑, ๒๕๖๑) (๒๕๖๑) (๒๕๖๑) (๒๕๖๑)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ															
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ																	
			<p>๒. ด้านต้นทุน : มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ตามแผนงาน จำนวน ๓๐.๙๓ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๑.๘๗ ของวงเงินที่ประมาณการ เนื่องจาก กฟภ. ได้กำหนดเงื่อนไขในการเข้าร่วมโครงการต้องมีค่าใช้จ่ายในการขยายเขตไฟฟ้าให้กับเกษตรกรรายย่อย ผู้ขอใช้ไฟฟ้าเพื่อการเกษตร กำหนดไว้เฉลี่ยไม่เกิน ๕๐,๐๐๐ บาท ต่อราย แต่จากการดำเนินโครงการมีเกษตรกรที่สนใจเข้าร่วมโครงการจำนวนมาก และเกษตรกรสามารถรวมกลุ่มกันเพื่อยื่นคำขอเข้าร่วมโครงการได้ ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขยายเขตไฟฟ้าต่อครัวเรือนเกษตรกรต่ำกว่า ๕๐,๐๐๐ บาทต่อราย ดังนั้น จึงสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในภาพรวมของโครงการได้</p>	<p>๓. คุณภาพชีวิต : การดำเนินโครงการส่งผลให้คุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของเกษตรกรมีแนวโน้มที่ดีขึ้น เนื่องจากได้รับประโยชน์จากโครงการในด้านต่างๆ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรมทางการเกษตร โดยเกษตรกรใช้มอเตอร์ไฟฟ้า (โครงการแล้วเสร็จ) สำหรับการสูบน้ำแทนเครื่องยนต์ (ก่อนมีโครงการ) ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการผลิตทางการเกษตรได้ - ประหยัดแรงงานของเกษตรกร โดยก่อนมีโครงการเกษตรกรที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการสูบน้ำต้องเสียเวลาดูแลและบำรุงเครื่องยนต์เติมน้ำมันเชื้อเพลิง และการจัดการให้เครื่องยนต์ทำงานอย่างต่อเนื่องตามเวลาที่ต้องการ ภายหลังมีโครงการเกษตรกรมีไฟฟ้าใช้ในการสูบน้ำ จึงสามารถประหยัดเวลาในการดูแลให้เครื่องยนต์ทำงาน โดยมีเครื่องสูบน้ำ สปริงเกอร์หลอดไฟ และเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ช่วยอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทำให้มีเวลายากขึ้นในการดูแลผลผลิตทางการเกษตรให้มีคุณภาพเพิ่มขึ้น และมีเวลาให้กับครอบครัวมากขึ้น 	<p>๓. ด้านการบำรุงรักษา : มีการกำหนดผู้รับผิดชอบตามพื้นที่รับผิดชอบของการไฟฟ้าแต่ละจังหวัด โดย กฟภ. มีแผนในการบำรุงรักษา และซ่อมบำรุงประจำปี ได้แก่ การบำรุงและซ่อมแซมระบบไฟฟ้า และแผนลิตรอนกิ้งไม้</p> <p>๔. สถานะทางการเงิน : กฟภ. มีความมั่นคงทางการเงิน โดยมีความสามารถในการทำกำไรและมีโครงสร้างทางการเงินที่เข้มแข็ง โดยมีข้อมูลสถานะทางการเงินของ กฟภ. ในปี ๒๕๕๘ และ ปี ๒๕๕๙ ดังนี้</p> <table border="1" data-bbox="1209 798 1512 989"> <thead> <tr> <th>รายการ</th> <th>ปี ๒๕๕๘</th> <th>ปี ๒๕๕๙</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>อัตราผลตอบแทนทุน (ROE)</td> <td>๕.๙๕</td> <td>๗.๗๕</td> </tr> <tr> <td>อัตราผลตอบแทนส่วนผู้ถือหุ้น (ROE)</td> <td>๙๔.๙๖</td> <td>๑๑๖.๖๖</td> </tr> <tr> <td>อัตราส่วนการครอบคลุมการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio: DSCR)</td> <td>๒.๕๘</td> <td>๓.๒๗</td> </tr> <tr> <td>อัตราหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio: D/E Ratio)</td> <td>๐.๖๒</td> <td>๐.๕๓</td> </tr> </tbody> </table>	รายการ	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙	อัตราผลตอบแทนทุน (ROE)	๕.๙๕	๗.๗๕	อัตราผลตอบแทนส่วนผู้ถือหุ้น (ROE)	๙๔.๙๖	๑๑๖.๖๖	อัตราส่วนการครอบคลุมการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio: DSCR)	๒.๕๘	๓.๒๗	อัตราหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio: D/E Ratio)	๐.๖๒	๐.๕๓	<p>ตามทางสาธารณะพื้นที่ทางการเกษตรเท่านั้น จึงไม่มีการขยายเขตไฟฟ้าเข้าไปในพื้นที่ป่าสงวนหรือป่าอนุรักษ์ในเขตพื้นที่ลุ่มน้ำ ทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยอาจจะมีผลกระทบจากการลิตรอนกิ้งไม้ตามทางสาธารณะที่อยู่แนวสายไฟฟ้า ผู้ดูแลและเสี่ยงที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างแต่ไม่สูงจนถึงระดับที่ยอมรับไม่ได้ และมีช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้างที่จำกัดระหว่าง ๘.๐๐ - ๑๗.๐๐ น.</p>		
รายการ	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙																					
อัตราผลตอบแทนทุน (ROE)	๕.๙๕	๗.๗๕																					
อัตราผลตอบแทนส่วนผู้ถือหุ้น (ROE)	๙๔.๙๖	๑๑๖.๖๖																					
อัตราส่วนการครอบคลุมการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio: DSCR)	๒.๕๘	๓.๒๗																					
อัตราหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio: D/E Ratio)	๐.๖๒	๐.๕๓																					

รับรองสำเนาถูกต้อง ตารางสรุป...
 (วิ.๓๓.๑๓) วิ.๓๓.๑๓
 ผู้อำนวยการส่วนงานขยายเขตฯ

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
			<p>๓. ด้านเวลา : การดำเนินโครงการมีกรอบระยะเวลา ๔ ปี ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๕๒ ซึ่งผลการดำเนินโครงการ กฟภ. ใช้เวลาดำเนินการทั้งหมด ๘๓ เดือน (๖ ปี ๑๑ เดือน) มากกว่าแผนการดำเนินงานอยู่ ๓๕ เดือน เนื่องจากยังมีเกษตรกรที่ต้องการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตรอีกจำนวนมากเกินกว่าที่ประมาณการไว้ และโครงการมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อรายน้อยกว่าที่ประมาณการไว้ กฟภ. จึงสามารถดำเนินการขยายเขตไฟฟ้าให้กับเกษตรกรได้ ๗๓,๓๐๘ ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ ๒๔๔.๓๖ ของแผนการดำเนินงาน</p>	<p>- ยกระดับขีดความสามารถในการดำเนินกิจกรรมทางการเกษตร จากการสำรวจพบว่า ก่อนมีโครงการเกษตรกรทำการเกษตรโดยใช้เครื่องยนต์ดีเซลสูบน้ำ เครื่องยนต์เบนซิน เครื่องพ่นยาสะพ่ายหลังรถไถเดินตามพร้อมอุปกรณ์ และอุปกรณ์ที่ใช้ในพื้นที่ทำกินทางการเกษตรอื่นๆ โดยหลังจากมีไฟฟ้าใช้เพื่อทำการเกษตรแล้ว เกษตรกรมีทางเลือกในการใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่หลากหลายมากขึ้น มีรูปแบบการผลิตที่ทันสมัยเพิ่มขึ้น ทั้งระบบสูบน้ำ ระบบรดน้ำ ระบบแสงสว่างที่ติดตั้ง ซึ่งเป็นการวางรากฐานและยกระดับขีดความสามารถจากเกษตรแบบดั้งเดิมเป็นเกษตรสมัยใหม่ จากการทำมากได้น้อยเป็นการทำน้อยได้มาก ตามนโยบาย Thailand ๔.๐ ของรัฐบาลในอนาคต</p>				

/ ผลประโยชน์...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท.หญิง กาญจน์ สีลาธรรมศักดิ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานขยายเขตฯ กฟภ.

ผลประโยชน์ทางตรง

๑. เกษตรกรได้รับประโยชน์จากโครงการ จำนวน ๓๐,๐๐๐ ครัวเรือน
๒. ลดต้นทุนพลังงาน เนื่องจากเกษตรกรหันมาใช้ไฟฟ้าแทนน้ำมัน
๓. การใช้ไฟฟ้าแทนเครื่องจักรเบนซิน/ดีเซล ช่วยประหยัดแรงงานจากการใช้แรงคน และลดระยะเวลาในการบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์การเกษตรประเภทต่างๆ
๔. กฟผ. จะมีรายได้ค่าไฟฟ้าเพิ่มขึ้น
๕. มูลค่าซากที่เหลือเป็นทรัพยากร ประเภททุน เมื่อโครงการมีอายุครบ ๓๐ ปี

ผลประโยชน์ทางอ้อม

๑. มูลค่าของทุนที่ประหยัดได้ในระยะยาวจากค่าเสื่อมของราคาเครื่องยนต์และอุปกรณ์การเกษตร
๒. มูลค่าของทุนที่เกษตรกรสามารถประหยัดได้จากค่าเสียโอกาสของดอกเบี้ยของการลงทุนในเครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตรที่ใช้อยู่เดิม
๓. รายได้ของเกษตรกรที่มากขึ้น จากการประหยัดของต้นทุน
๔. ลดการเคลื่อนย้ายแรงงานเข้าสู่ชุมชนเมือง เนื่องจากเกษตรกรจะมีศักยภาพในการจัดการกับผลผลิตทั้งในและนอกฤดู
๕. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและหน่วยงานราชการ
๖. ลดมลพิษจากการทำงานของเครื่องจักร เครื่องยนต์ทางการเกษตร

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

กฟผ. ควรให้ความสำคัญกับการติดตามและจัดทำข้อมูลจำนวนเกษตรกรที่ไม่มีไฟฟ้าใช้ในพื้นที่ชนบทห่างไกลให้เป็นปัจจุบัน เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการวางแผนการขยายเขตไฟฟ้าให้กับเกษตรกร และการจัดทำโครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตรในอนาคต รวมทั้งการวางแผนการจัดหาพลังงานไฟฟ้าให้สอดคล้องกันต่อไป

/ ๒.๒.๒ โครงการ...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร. ๓๓. หญิงสาวฤดี เล็กธำรงศักดิ์)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน

๒.๒.๒ โครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๒ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

ศูนย์โครงการปรับปรุงทาง ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงคมนาคมได้สนับสนุนการพัฒนาในโลจิสติกส์ โดยเมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๓ ตามมติคณะรัฐมนตรีอนุมัติเห็นชอบในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาล ด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลัก การบริหารจัดการการขนส่งสินค้า (Logistics) เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ต่อการเดินทาง ลดการบาดเจ็บ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๒ โดยใช้เงินกู้ภายในประเทศ กระทรวงการคลังค้าประกันเงินกู้และรัฐบาลรับประกันชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย เริ่มต้นจากชุมทางบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี สิ้นสุดที่สถานีหนองคาย จังหวัดหนองคาย รวมระยะทางกว่า ๒๗๘ กิโลเมตร สภาพโครงสร้างเป็นทางเดี่ยวใช้รางขนาด ๗๐ ปอนด์ หมอนรองราง เป็นหมอนไม้ยึดด้วยตะปูแบบธรรมดา หินโรยทางเสื่อมคุณภาพ สะพานเดิมเริ่มชำรุดไม่แข็งแรงเพียงพอที่จะ รับน้ำหนักกวดเพลลา ๒๐ ตันต่อเพลลา ที่ความเร็วสูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิด อุบัติเหตุ ดังนั้น การบำรุงรักษาทางรถไฟให้สามารถรองรับการเดินรถได้อย่างปลอดภัยตลอดเวลานั้น รางและ หมอนรองจะต้องอยู่ในสภาพแข็งแรงเพียงพอ อีกทั้งมีขนาดและคุณสมบัติเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพการ เดินรถ รฟท. จึงได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟโดยเปลี่ยนมาใช้รางที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและใช้หมอน คอนกรีตแทนหมอนไม้เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนขบวนรถ น้ำหนักกวดเพลลาและความเร็วของขบวนรถที่เพิ่มขึ้น

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินกู้

- วงเงินลงทุนโครงการ วงเงินตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๓ จำนวน ๖,๗๖๙ ล้านบาท และวงเงินตามสัญญาจ้าง จำนวน ๖,๕๔๙ ล้านบาท
- แหล่งเงินกู้ เงินกู้ภายในประเทศ โดยกระทรวงการคลังค้าประกันเงินกู้ และรัฐบาลรับประกันชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๑) เพื่อปรับปรุงสภาพทาง และองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องที่มีสภาพชำรุด และมีอายุการใช้งานยาวนาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานทางวิศวกรรมทางรถไฟ
- ๒) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟ ตกราง อันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของทางรถไฟ
- ๓) เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่ง เนื่องจากรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ ที่ปรับปรุงใหม่ สามารถรองรับการขนส่งที่มีน้ำหนักกวดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา และรองรับความเร็วได้สูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น (Surface) ในการเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาลด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

รับรองสำเนาถูกต้อง / ลักษณะ...

(ร.ต.ต. ชญิง คำพิณี ปลัดจังหวัดบุรีรัมย์)
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน

ลักษณะโครงการ

ดำเนินการเปลี่ยนหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยววางแบบสปริงครบชุด เปลี่ยนรางขนาด ๗๐ ปอนด์ เป็นรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ ดำเนินการเปลี่ยนประแจขนาด ๗๐ ปอนด์ เป็นประแจขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนทางผ่านแอสฟัลท์ เป็นทางผ่านคอนกรีตอัดกำลังสูง พร้อมเปลี่ยนประแจเข้าทาง และอื่นๆ เป็นระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร

ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่จาก กม.๓๔๖+๙๗๖.๐๐ - กม.๖๒๓+๗๕๖.๗๕๖ ระยะทางประมาณ ๒๗๘ กิโลเมตร ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ - หนองคาย

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๔ - ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๗

ผลการประเมินโครงการ

การประเมินผลโครงการโดยพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ ๕ ประการ ได้แก่ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Effectiveness) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) สรุปได้ ดังนี้

/ ตารางสรุป...

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท. นพ.อ. (การพิ. สังกัดตำรวจตระเวนชายแดน)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๒ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ												
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ														
รัฐวิสาหกิจ																				
๒) โครงการปรับปรุงทางรถไฟระยะที่ ๒ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	๖,๕๕๙.๐๐	สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้ - การปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทางเพื่อมีความแข็งแรงมากขึ้น การเดินรถมีความปลอดภัยสูงขึ้น โครงสร้างสามารถรองรับน้ำหนักได้สูงขึ้น และความเร็วในการเดินรถเร็วขึ้น - เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาลด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลัก ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทางคมนาคมด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้นในการเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางรถไฟ	๑. ด้านขอบเขตการดำเนินโครงการ : <table border="1" data-bbox="660 446 952 805"> <tr> <td>ขอบเขตงานโครงการ</td> <td>แผน</td> <td>ผล</td> </tr> <tr> <td>เตรียมโครงการและขออนุมัติโครงการ</td> <td>จัดเตรียมรายละเอียดและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ</td> <td>มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๕๔</td> </tr> <tr> <td>การถือผู้รับจ้าง</td> <td>จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอนการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทำอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction)</td> <td>กิจการร่วมค้า เอ เอส เอช ที</td> </tr> <tr> <td>การก่อสร้าง</td> <td>ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร</td> <td>ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร</td> </tr> </table> ๒. ด้านกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ : ๒.๑ งานโยธา ประกอบด้วย - ปรับเปลี่ยนแนวทางโค้งแคบให้มีรัศมีอย่างต่ำ ๑,๐๐๐ เมตร เพื่อรองรับความเร็วขบวนรถที่เพิ่มขึ้น - ปรับปรุงคันทาง (Sub grade) และวางระบายน้ำในส่วนที่จำเป็น เพื่อให้การระบายน้ำดีขึ้น - เสริมความมั่นคงไหล่ทางและลาดตัดทางในส่วนที่จำเป็น - ปรับปรุงขบวนขาลาสถานีและหลังคาคลุม ขานขาลาที่กำหนด เพื่อให้สอดคล้องกับการปรับยกระดับรางใหม่	ขอบเขตงานโครงการ	แผน	ผล	เตรียมโครงการและขออนุมัติโครงการ	จัดเตรียมรายละเอียดและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ	มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๕๔	การถือผู้รับจ้าง	จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอนการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทำอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction)	กิจการร่วมค้า เอ เอส เอช ที	การก่อสร้าง	ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร	ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร	เมื่อพิจารณาจากการบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดผลผลิตของโครงการที่กำหนดไว้ การดำเนินโครงการสามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายคือ เปลี่ยนหมอนรถไฟจาก Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด เปลี่ยนรางรถไฟจากรางขนาด ๗๐ ปอนด์ เป็นรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนประแจ ขนาด ๗๐ ปอนด์ เป็นประแจขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนทางแอสฟัลท์สำหรับทางผ่านเสมอระดับรางรถไฟเป็นคอนกรีตอัดแรงกำลังสูงเป็นระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร ซึ่งการปรับปรุงทางรถไฟดังกล่าวช่วยให้การเดินรถมีความปลอดภัยสูงขึ้น ความเร็วเฉลี่ย และระยะเวลาในการเดินรถดีขึ้น รวมถึงการลดอุบัติเหตุจากขบวนรถไฟตกรางอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงทางรถไฟ	ระยะที่ ๑ ช่วงประกันผลงานจากผู้รับจ้าง : โครงการได้มีการจัดเตรียมการบริหารและจัดการตามแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานให้บริการภายหลังโครงการเสร็จสิ้น โดยกำหนดการให้บริการและการบำรุงรักษาจากผู้รับจ้างซึ่งเป็นเงื่อนไขการประกันผลงานเป็นในส่วนของงาน ๒ ปี โดยผู้รับจ้างกิจการร่วมค้า เอ เอส เอช ที ทั้งนี้ รฟท. จะเป็นผู้ตรวจสอบและประสานผู้รับจ้าง เพื่อดำเนินการปรับปรุงดูแลทางรางให้มีสภาพตามมาตรฐานที่ดีต่อไป ระยะที่ ๒ ช่วงหลังประกันผลงานเป็นต้นไป : อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบศูนย์บำรุงทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กองบำรุงทางเขตขอนแก่น ฝ่ายการช่างโยธา รฟท.	เมื่อพิจารณาจากการเกิดผลลัพธ์ทางอ้อมจากการดำเนินโครงการที่จะส่งผลกระทบต่อเชิงบวกและเชิงลบ โดยการปฏิบัติงานระหว่างปรับปรุงทางรถไฟในการเดินรถเป็นการปฏิบัติงานช่วงนอกเหนือจากการเดินรถของรถไฟ และการดำเนินการในพื้นที่ของ รฟท. จึงไม่กระทบต่อการเดินทางและดำเนินชีวิตของประชาชน เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ประกอบด้วยเปลี่ยนหมอนรถไฟ รางรถไฟ เครื่องยึดเหนี่ยวและแผ่นปูทางผ่านสามารถเพิ่มความแข็งแรงของโครงสร้างรางรถไฟ เพิ่มความปลอดภัยให้กับ การเดินรถโดยสารและการขนส่ง และความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการรถไฟ ประชาชนและผู้สัญจรโดยรอบ รวมถึงช่วยลดระยะเวลาการเดินรถ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเชิงบวกให้กับ	พึงพอใจมากที่สุด (A)	๑. เนื่องจากไม่สามารถดำเนินงานในพื้นที่ได้ตลอดเวลา ต้องรอช่วงเวลาที่ไม่มีการเดินรถจึงทำให้การลงพื้นที่ดำเนินงานได้ไม่ต่อเนื่อง อาจต้องวางแผนเส้นทางดำเนินงานกับตารางการเดินรถให้เหมาะสมและใช้เวลาให้คุ้มค่าที่สุด ๒. ควรมีการจัดเตรียมหัวรถจักรและตู้ขบวนวัสดุเข้าหน้างานสำหรับโครงการได้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ๓. เนื่องจากโครงการมีการจัดหาเครื่องจักรบำรุงทางทั้ง ๕ รายการเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ เมื่อโครงการแล้วเสร็จได้มีการโอนให้ฝ่ายการช่างโยธา
ขอบเขตงานโครงการ	แผน	ผล																		
เตรียมโครงการและขออนุมัติโครงการ	จัดเตรียมรายละเอียดและนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ	มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พ.ค. ๒๕๕๔																		
การถือผู้รับจ้าง	จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอนการประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการทำอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction)	กิจการร่วมค้า เอ เอส เอช ที																		
การก่อสร้าง	ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร	ระยะทาง ๒๗๘ กิโลเมตร																		

รับรองสำเนาถูกต้อง / ตารางสรุป...

(ร.ต.ท.หญิงจารุณี ดิฉ่างพงษ์)
ผู้อำนวยการส่วนนโยบายและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๒ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
			<p>๒.๒ งานทางรถไฟ ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำ และเปลี่ยนรางขนาด น้ำหนัก ๑๐๐ ปอนด์/หลา แทนรางเดิม ขนาดน้ำหนัก ๗๐ ปอนด์/หลา - จัดทำ และเปลี่ยนหมอน คอนกรีตอัดแรงพร้อมเครื่องยึดเหนี่ยว ราง แบบสปริงแทนหมอนไม้เดิม - จัดทำ และเปลี่ยนประแจทาง หลีกให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อให้สัมพันธ์กับ รางที่เปลี่ยนใหม่ - ทำความสะอาดหินโรยทาง (Ballast) และเปลี่ยน / เพิ่มความหนา หินโรยทางใหม่ให้ได้ตามมาตรฐานทาง สายใหม่ - ปรับปรุงทางหลีกในย่านสถานี ให้สัมพันธ์กับระดับทางประธานใหม่ ปรับปรุงทางผ่านเสมอระดับให้ได้ตาม มาตรฐานใหม่ <p>๒.๓ งานสะพาน ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - เสริมความมั่นคงแข็งแรง สะพานเหล็ก เพื่อรองรับน้ำหนักดเคลา ๒๐ ตันต่อเพลลา - เสริมขอบกระบะสะพาน คอนกรีต - ยกกระตบสะพานให้เสมอระดับ ทางใหม่ 		<p>จะเป็นผู้เข้ามาดูแลและ บำรุงรักษาต่อเนื่องตลอด อายุการใช้งานให้ผลลัพธ์ ของโครงการบรรลุ วัตถุประสงค์ต่อไป โดยได้รับการ จัดสรรเงินบำรุงรักษา จากงบประมาณประจำปี ของ รฟท. ซึ่งมีการวางแผน งานบำรุงรักษาและแหล่งเงิน อย่างชัดเจน ดังนั้น โครงการ จึงมีความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งทำให้โครงการได้ใช้ ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ ต่อไป</p>	สังคมและประชาชนทั้งด้าน สังคมและระบบเศรษฐกิจ		<p>เป็นผู้มีหน้าที่ในการ บำรุงรักษาและใช้ใน ภารกิจซ่อมแซมทาง รถไฟ ประกอบกับ ภารกิจที่มีจำนวนมาก จึงไม่เพียงพอต่อการ บำรุงทางในปัจจุบัน จำเป็นอย่างยิ่งที่ รฟท. ควรมีแผนการจัดการ เครื่องจักรบำรุงทาง ที่ชัดเจน เพื่อให้ เพียงพอกับภารกิจ ที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งควรมีการตั้ง งบประมาณในการ บำรุงรักษาที่ชัดเจน เพื่อให้การใช้งานเกิด ประสิทธิภาพสูงสุด</p>


รับรองสำเนาถูกต้อง / ตารางสรุป...

(ร.๓๓.จณิง กานูณี เลขาธิการรังสีกัฏ)
ผู้อำนวยการส่วนวิทยุและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๒ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	เกณฑ์การประเมิน					ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ
		ความสอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ		
			<p>๒.๔ งานจัดหาเครื่องจักรบำรุงทาง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plain Line Tamping Machine (รถอัดหินในทาง) จำนวน ๑ คัน - Switch & Crossing Tamping Machine (รถอัดหินประแจ) จำนวน ๑ คัน - Ballast Regulator Machine (รถเกลี่ยหิน) จำนวน ๑ คัน - Track Stabilizer Machine (รถสั่นหิน) จำนวน ๑ คัน - Ballast Hopper Wagon (รถบรรทุกหินโรยทาง) จำนวน ๔๐ คัน <p>๓. ด้านระยะเวลาการดำเนินโครงการ : ดำเนินโครงการแล้วเสร็จเป็นไปตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ในสัญญา อย่างไรก็ดี การดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้รวม ๓๓๐ วัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๔.๕ ของแผนที่กำหนดไว้ โดยหน่วยงานได้มีการขยายระยะเวลา ดำเนินโครงการถึง ๒ ครั้ง</p> <p>๔. ด้านค่าใช้จ่ายโครงการ : กรอบวงเงินรวมของโครงการ จำนวน ๖,๕๔๙ ล้านบาท จากการดำเนินโครงการได้มีการก่อสร้าง แล้วเสร็จและมีการเบิกจ่ายทั้งสิ้น จำนวน ๖,๕๒๙.๙๒ ล้านบาท หรือคิด เป็นร้อยละ ๙๙.๗๑</p>					

รับรองสำเนาถูกต้อง / ตารางสรุป...


 (ร.ต.ท.หญิงจารุณี เล็กดำรงศักดิ์)
 ผู้อำนวยการส่วนฝึกอบรมและแผน

ตารางสรุปผลการประเมินโครงการปรับปรุงทางรถไฟ ระยะที่ ๖ ระหว่างสถานีชุมทางบัวใหญ่ – หนองคาย ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	ความสอดคล้อง	เกณฑ์การประเมิน				ระดับ ความพึงพอใจรวม	ข้อเสนอแนะ																																												
			ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ความยั่งยืน	ผลกระทบ																																														
			๕. แผนและผลการเบิกจ่ายเงิน <table border="1"> <thead> <tr> <th>ไตรมาส</th> <th>แผน (ล้านบาท)</th> <th>ผล (ล้านบาท)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๓/๒๕๕๔</td> <td>๓๔๙.๑๙๐</td> <td>๕๙.๑๙๖</td> </tr> <tr> <td>๔/๒๕๕๔</td> <td>๙๒๒.๙๙๐</td> <td>๘๒๒.๕๐๓</td> </tr> <tr> <td>๑/๒๕๕๕</td> <td>๑,๑๓๖.๘๒๐</td> <td>๕๕๙.๐๔๔</td> </tr> <tr> <td>๒/๒๕๕๕</td> <td>๑,๕๒๕.๒๕๐</td> <td>๕๕๓.๘๑๑</td> </tr> <tr> <td>๓/๒๕๕๕</td> <td>๑,๘๖๕.๕๘๐</td> <td>๘๕๖.๓๕๙</td> </tr> <tr> <td>๔/๒๕๕๕</td> <td>๙๒๐.๐๘๐</td> <td>๘๕๙.๒๒๖</td> </tr> <tr> <td>๑/๒๕๕๖</td> <td>๕๔๖.๙๘๐</td> <td>๑,๐๖๒.๖๖๓</td> </tr> <tr> <td>๒/๒๕๕๖</td> <td>๕๓.๕๕๐</td> <td>๙๒๖.๕๘๓</td> </tr> <tr> <td>๓/๒๕๕๖</td> <td>-</td> <td>๓๕๕.๒๓๓</td> </tr> <tr> <td>๔/๒๕๕๖</td> <td>-</td> <td>๒๑๖.๕๙๓</td> </tr> <tr> <td>๑/๒๕๕๗</td> <td>-</td> <td>๑๓๙.๙๒๘</td> </tr> <tr> <td>๒/๒๕๕๗</td> <td>-</td> <td>๒๒๔.๓๐๖</td> </tr> <tr> <td>รวม</td> <td>๖,๕๔๙.๐๐๐</td> <td>๖,๕๒๙.๙๒๓</td> </tr> </tbody> </table>				ไตรมาส	แผน (ล้านบาท)	ผล (ล้านบาท)	๓/๒๕๕๔	๓๔๙.๑๙๐	๕๙.๑๙๖	๔/๒๕๕๔	๙๒๒.๙๙๐	๘๒๒.๕๐๓	๑/๒๕๕๕	๑,๑๓๖.๘๒๐	๕๕๙.๐๔๔	๒/๒๕๕๕	๑,๕๒๕.๒๕๐	๕๕๓.๘๑๑	๓/๒๕๕๕	๑,๘๖๕.๕๘๐	๘๕๖.๓๕๙	๔/๒๕๕๕	๙๒๐.๐๘๐	๘๕๙.๒๒๖	๑/๒๕๕๖	๕๔๖.๙๘๐	๑,๐๖๒.๖๖๓	๒/๒๕๕๖	๕๓.๕๕๐	๙๒๖.๕๘๓	๓/๒๕๕๖	-	๓๕๕.๒๓๓	๔/๒๕๕๖	-	๒๑๖.๕๙๓	๑/๒๕๕๗	-	๑๓๙.๙๒๘	๒/๒๕๕๗	-	๒๒๔.๓๐๖	รวม	๖,๕๔๙.๐๐๐	๖,๕๒๙.๙๒๓				
ไตรมาส	แผน (ล้านบาท)	ผล (ล้านบาท)																																																		
๓/๒๕๕๔	๓๔๙.๑๙๐	๕๙.๑๙๖																																																		
๔/๒๕๕๔	๙๒๒.๙๙๐	๘๒๒.๕๐๓																																																		
๑/๒๕๕๕	๑,๑๓๖.๘๒๐	๕๕๙.๐๔๔																																																		
๒/๒๕๕๕	๑,๕๒๕.๒๕๐	๕๕๓.๘๑๑																																																		
๓/๒๕๕๕	๑,๘๖๕.๕๘๐	๘๕๖.๓๕๙																																																		
๔/๒๕๕๕	๙๒๐.๐๘๐	๘๕๙.๒๒๖																																																		
๑/๒๕๕๖	๕๔๖.๙๘๐	๑,๐๖๒.๖๖๓																																																		
๒/๒๕๕๖	๕๓.๕๕๐	๙๒๖.๕๘๓																																																		
๓/๒๕๕๖	-	๓๕๕.๒๓๓																																																		
๔/๒๕๕๖	-	๒๑๖.๕๙๓																																																		
๑/๒๕๕๗	-	๑๓๙.๙๒๘																																																		
๒/๒๕๕๗	-	๒๒๔.๓๐๖																																																		
รวม	๖,๕๔๙.๐๐๐	๖,๕๒๙.๙๒๓																																																		

/ ผลประโยชน์...

รับรองสำเนาถูกต้อง

ดร. ชัย ชัยภูมิ (ร.ต.ต. ชัยภูมิ ชัยภูมิ เลขาธิการสถานี)
ผู้อำนวยการสำนักงานโยธาและแผน

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

เมื่อดำเนินโครงการแล้วเสร็จจะช่วยให้การบริการเดินรถมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเปลี่ยนไม้หมอนที่มีอายุการใช้งานมานานและมีสภาพชำรุด เป็นไม้หมอนคอนกรีตแบบ Mono Block รวมทั้งการเชื่อมราง ทำให้การเดินรถราบเรียบมากขึ้น สามารถช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถไฟตกราง ด้านระยะเวลาการเดินทาง ช่วยให้การเดินทางตรงเวลามากขึ้นและเดินรถได้ตามความเร็วที่กำหนด โดยหลังจากการดำเนินโครงการจะสามารถเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง และเมื่อเปลี่ยนรางเป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์ ความสามารถในการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนัก ๒๐ ตัน/เพลา

โดยสามารถแยกผลประโยชน์ที่ได้รับต่อโครงการ ในแต่ละด้าน ดังนี้

๑. โครงสร้างรางรถไฟมีความแข็งแรงยิ่งขึ้น โดยการเปลี่ยนหมอนรถไฟจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต เพิ่มขนาดราง ประแจพร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด
๒. การเดินรถของรถไฟมีความปลอดภัยสูงขึ้นถึงจุดหมายปลายทางไม่ล่าช้ากว่ากำหนด และสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินรถ และลดเวลาในการเดินทางลงได้
๓. การสูญเสียทรัพย์สิน บาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนจากการตกรางของรถไฟลดน้อยลง
๔. ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายในการโดยสาร และมีความเชื่อมั่นในความปลอดภัยมากขึ้น โดยพิจารณาจากประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการดังนี้
 ๑. ผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางราง พบว่าเมื่อดำเนินโครงการสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางราง สะดวก เพิ่มความปลอดภัย รวมถึงสามารถเพิ่มน้ำหนักในการบรรทุกได้มากขึ้น โดยสามารถเพิ่มยอดการขนส่งได้มากกว่าเดิมถึงร้อยละ ๒๐ ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งได้สูงสุด ๑๑ เทียบต่อเดือน ทำให้สามารถเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังช่วยให้การขนส่งตรงเวลาเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้กับผู้ประกอบการ
 ๒. ด้านโรงแรมที่พักบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟหนองคาย พบว่า ช่วยสร้างรายได้จากการที่มือนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้เข้าพักที่มาจากการโดยสารรถไฟเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๐ - ๒๐

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

โครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น เพื่อเพิ่มความแข็งแรงของโครงสร้างรางและความปลอดภัยในการเดินรถ รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียทรัพย์สิน การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุทางรถไฟ โดยการดำเนินงานได้ผลลัพธ์บรรลุตามวัตถุประสงค์ ระยะเวลาดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดตามสัญญาจ้างและได้รับการขยายระยะเวลาดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี แต่การเบิกจ่ายเงินช่วงแรกเบิกจ่ายช้ากว่าแผนการเบิกจ่าย ส่วนการบำรุงรักษาได้มีการจัดหาแหล่งเงินในการบำรุงรักษาเรียบร้อยแล้ว การประเมินผลของโครงการจึงอยู่ในระดับ A พอใจมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวัสดุก่อสร้างบางอย่างต้องสั่งจากต่างประเทศ ซึ่งมีระยะเวลาในการผลิตและการขนส่งที่ค่อนข้างนาน ประกอบกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานจากการปรับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำเป็น ๓๐๐ บาท และการก่อสร้างแต่ละเส้นทาง รถไฟ. ไม่ได้สั่งปิดทาง นอกจากนี้ โครงการขาดหัวรถจักรและตู้เพื่อใช้ขนส่งวัสดุเข้าหน้างาน การขนส่งแต่ละครั้งจึงต้องรอหัวรถจักรและตู้ที่ว่างจึงทำให้โครงการดำเนินการช้ากว่ากำหนดการเดิม

รับรองสำเนาถูกต้อง / บทเรียน...

(ร.ต.ต.หญิงจรัสณี ด้กักรังสีศรี)
ผู้อำนวยการสนทนโงายและ๖๖๖๖

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

๑. เนื่องจากไม่สามารถดำเนินงานในพื้นที่ได้ตลอดเวลา ต้องรอช่วงเวลาที่ไม่มีรถเดินรถ จึงทำให้การลงพื้นที่ดำเนินงานได้ไม่ต่อเนื่อง อาจต้องวางแผนเส้นทางดำเนินงานกับตารางการเดินรถ ให้เหมาะสม และใช้เวลาให้คุ้มค่าที่สุด

๒. ควรมีการจัดเตรียมหัวรถจักรและตู้ขนส่งวัสดุเข้าหน้างานสำหรับโครงการได้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความรวดเร็ว

๓. เนื่องจากโครงการดังกล่าวมีการจัดหาเครื่องจักรบำรุงทางทั้ง ๕ รายการ เพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ เมื่อโครงการแล้วเสร็จได้มีการโอนให้ฝ่ายการช่างโยธาเป็นผู้มีหน้าที่ในการบำรุงรักษาและใช้ในภารกิจซ่อมแซมทางรถไฟ ประกอบกับภารกิจที่มีจำนวนมาก จึงไม่เพียงพอต่อการบำรุงทางในปัจจุบัน จำเป็นอย่างยิ่งที่ รฟท. ควรมีแผนการจัดหาเครื่องจักรบำรุงทางที่ชัดเจน เพื่อให้เพียงพอกับภารกิจที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต อีกทั้งควรมีการตั้งงบประมาณในการบำรุงรักษาที่ชัดเจน เพื่อให้การใช้งานเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

รับรองสำเนาถูกต้อง

(ร.ต.ท. พิชิต สารุณี เลิศดำรงศักดิ์)
ผู้อำนวยการส่วนวิทยุและโทรคมนาคม