



วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566

เรื่องที่ 1 : การขยายระยะเวลาปรับลดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ พ.ศ. ตามที่กระทรวงการคลัง (กค.) เสนอ และให้ดำเนินการต่อไปได้

ทั้งนี้ กค. เสนอว่า

1. สืบเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ส่งผลต่อกลุ่มลูกค้าของสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ผู้ประกอบการรายย่อย และประชาชนทั่วไปที่เป็นกลุ่มเปราะบาง หรือกลุ่มเศรษฐกิจฐานราก ทำให้ยังไม่สามารถกลับมาชำระหนี้ได้ตามปกติ ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้และราคาสินค้าอุปโภคบริโภคมีการปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อภาระค่าใช้จ่ายและค่าครองชีพของประชาชน สถาบันการเงินเฉพาะกิจเห็นถึงความจำเป็นต้องดำเนินมาตรการช่วยเหลือลูกหนี้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งผ่อนปรนภาระให้กับลูกหนี้ผ่านการปรับโครงสร้างหนี้ที่ยั่งยืนด้วย ดังนั้น เพื่อให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจสามารถดำเนินมาตรการเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการและประชาชนได้อย่างต่อเนื่อง กค. พิจารณาแล้วเห็นควรขยายระยะเวลาการปรับลดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ¹ ของสถาบันการเงินเฉพาะกิจ 4 แห่ง ได้แก่ ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) ธนาคารออมสิน ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) และธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย (ธอท.) จากเดิมอัตราร้อยละ 0.25 ต่อปี เป็นอัตราร้อยละ 0.125 ต่อปี (เนื่องจากประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ พ.ศ. 2565 สำหรับการนำส่งเงินในปี 2565 (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565-31 ธันวาคม 2565) สิ้นอายุการใช้บังคับแล้วทำให้การนำส่งเงินเข้ากองทุนฯ อยู่ที่อัตราร้อยละ 0.25 ต่อปี) ของยอดเงินที่ได้รับจากประชาชน ออกไปอีก 1 ปี สำหรับรอบการนำส่งเงินในปี 2566 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566-31 ธันวาคม 2566 และกลับมาใช้อัตราร้อยละ 0.25 ต่อปี สำหรับรอบการนำส่งเงินตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป

2. คณะกรรมการกองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2565 ได้พิจารณาทบทวนอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ และมีมติ ดังนี้

2.1 เห็นชอบการขยายระยะเวลาปรับลดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ของสถาบันการเงินเฉพาะกิจทั้ง 4 แห่ง ได้แก่ ธ.ก.ส. ธนาคารออมสิน ธอส. และ ธอท. โดยปรับลดอัตราเงินนำส่งลงกึ่งหนึ่งจากร้อยละ 0.25 ต่อปี เป็นร้อยละ 0.125 ต่อปีของยอดเงินที่ได้รับจากประชาชนออกไปอีก 1 ปี สำหรับรอบการนำส่งเงินในปี 2566 (แต่ละปีแบ่งการนำส่งเงินออกเป็น 2 งวด โดยนำส่งเงินร้อยละ 0.0625 ต่องวด โดยงวดเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 จะส่งเงินเข้ากองทุนฯ เดือนสิงหาคม และงวดเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566 จะส่งเงินเข้ากองทุนฯ เดือนกุมภาพันธ์ของปีถัดไป)

2.2 มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการกองทุนฯ ยกร่างประกาศ กค. เรื่อง กำหนดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ พ.ศ. โดยใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2566 เป็นต้นไป

สาระสำคัญของร่างประกาศ

1. ยกเลิกประกาศ กค. เรื่อง กำหนดอัตราเงินนำส่งเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจ พ.ศ. 2565 ลงวันที่ 10 มกราคม พ.ศ. 2565

2. กำหนดให้สถาบันการเงินเฉพาะกิจนำส่งเงินเข้ากองทุนพัฒนาระบบสถาบันการเงินเฉพาะกิจในอัตรา ดังต่อไปนี้

2.1 ร้อยละ 0.125 ต่อปี ของยอดเงินที่ได้รับจากประชาชนสำหรับการนำส่งเงินในปี 2566

2.2 ร้อยละ 0.25 ต่อปี ของยอดเงินที่ได้รับจากประชาชนสำหรับการนำส่งเงินในปี 2567

เป็นต้นไป

3. กำหนดให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป

¹ กองทุนสถาบันการเงินเฉพาะกิจมีวัตถุประสงค์ในการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินให้มั่นคงและมีเสถียรภาพ ช่วยเหลือหรือสนับสนุนทางการเงินแก่สถาบันการเงินเฉพาะกิจรวม 4 แห่ง ได้แก่ ธ.ก.ส. ธนาคารออมสิน ธอส. และ ธอท. โดยดำเนินงานภายใต้การกำกับดูแลของ กค. ซึ่งกองทุนฯ มีหน้าที่หลักในการเรียกเก็บเงินนำส่งเข้ากองทุนฯ จากสถาบันการเงินเฉพาะกิจทั้ง 4 แห่ง

เรื่องที่ 2 : การดำเนินงานโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถาของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติโครงการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (โครงการฯ) วงเงินลงทุน 1,256 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ และอนุมัติการจัดหาแหล่งลงทุนโครงการฯ โดยจัดหาเงินกู้ระยะยาว วงเงิน 1,256 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลัง (กค.) ไม่ค้ำประกันเงินกู้

สาระสำคัญของเรื่อง

คค. รายงานว่า การดำเนินโครงการฯ จะเป็นการจัดเตรียมความพร้อมในการให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอุตะเถา¹ ให้สามารถเปิดให้บริการการเดินอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานภายในปี 2568 และให้สอดคล้องตามกรอบระยะเวลาการดำเนินโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งคณะกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ในคราวประชุมครั้งที่ 14/2564 เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน 2564 และครั้งที่ 3/2565 เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2565 เห็นชอบด้วยแล้ว โดยมีสาระสำคัญของโครงการ สรุปได้ ดังนี้

สาระสำคัญของโครงการฯ

หัวข้อ	สาระสำคัญ
1. วัตถุประสงค์	เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินงาน 3 ด้านดังนี้ (1) ด้านบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) ที่ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพสามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่สนามบินอุตะเถาได้ตามเป้าหมาย (2) ด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องให้ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่สนามบินอุตะเถาได้ตามเป้าหมาย (3) ด้านบุคลากรให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อการให้บริการการเดินอากาศในส่วนที่เกี่ยวข้องที่สนามบินอุตะเถา
2. เป้าหมาย	สนามบินอุตะเถาสามารถเปิดให้บริการการเดินอากาศโดย บวท. ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ภายในปี พ.ศ. 2568 ทั้งนี้ คาดว่าจะมีปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ สนามบินอุตะเถาอยู่ที่ประมาณ 241,100 เที่ยวบิน ในปี พ.ศ. 2591
3. ขอบเขตการดำเนินโครงการ	ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ (1) ด้านก่อสร้าง - ก่อสร้างอาคารหอบคลุมการจราจรทางอากาศและพื้นที่สนับสนุน ความสูงประมาณ 59 เมตร จากระดับพื้นดิน - ก่อสร้างอาคารสำหรับติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ (Communication, Navigation, and Surveillance Services :

	CNS) ประกอบด้วย อาคาร 3 กลุ่ม ได้แก่ อาคารระบบวิทยุสื่อสาร (Communication) เป็นอาคารสำหรับติดตั้งระบบ/อุปกรณ์เครื่องรับ – ส่งวิทยุสื่อสาร อาคารระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation) เป็นอาคารสำหรับติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ช่วยการเดินอากาศและอาคารระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance) สำหรับติดตั้งระบบ/อุปกรณ์ติดตามอากาศยานรองรับการใช้งานเป็นหอควบคุมการจราจรทางอากาศสำรองของสนามบินอู่ตะเภา (2) ด้านการจัดหาและติดตั้งระบบและอุปกรณ์ - ระบบการสื่อสาร (Communication System) ระบบวิทยุสื่อสาร แบบคลื่นวิทยุย่านความถี่สูงและคลื่นวิทยุย่านความถี่สูงมาก (VHF/UHF) - ระบบช่วยการเดินอากาศ (Navigation System) ประกอบด้วย ระบบช่วยการเดินอากาศแบบ ILS/DME CAT II (เครื่องช่วยการเดินอากาศในการนำอากาศยานและลงจอด) พร้อมอุปกรณ์สนับสนุนและระบบช่วยการเดินอากาศแบบ DVOR/DME (เครื่องช่วยเดินอากาศระบุตำแหน่งและระยะห่าง) เตรียมการสำหรับสนามบิน ซึ่งต่อไปจะต้องมีการกำหนดแนวทางการติดตั้ง/ใช้งานระบบช่วยการเดินอากาศดังกล่าวนี้ร่วมกัน เนื่องจากสนามบินจะไม่สามารถติดตั้งระบบซ้ำซ้อนกันได้ - ระบบติดตามอากาศยาน (Surveillance System) - ระบบจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management System : ATMS) ได้แก่ ระบบจัดการจราจรทางอากาศสำหรับ Aerodrome Control Service - ระบบสนับสนุนอื่น ๆ สำหรับบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services : ATS) เช่น CCTV สำหรับบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ (3) ด้านบุคลากร ประกอบด้วย - สรรหาบุคลากร ประกอบด้วย พนักงานประจำ รวม 79 อัตรา เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน ปฏิบัติงาน U-Tapao Aerodrome Control ณ หอควบคุมการจราจรทางอากาศอู่ตะเภา จำนวน 35 อัตรา และเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพมหานครปฏิบัติงาน Bangkok Approach Control ณ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศเขตประชิดสนามบินกรุงเทพมหานคร จำนวน 28 อัตรา และวิศวกร จำนวน 16 อัตราและพนักงานชั่วคราว (Outsource) จำนวน 30 อัตรา สนับสนุนงานศูนย์ปฏิบัติการ (ไฟฟ้า/โยธา/แม่บ้าน/คนสวน/รักษาความปลอดภัย)² - พัฒนาบุคลากร โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาบุคลากร ได้แก่ บุคลากรสำหรับการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศและการใช้เทคโนโลยี และระบบอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง บุคลากรสำหรับการนำเทคโนโลยี ระบบอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการควบคุมการจราจรทางอากาศเข้าใช้งาน และบุคลากรสนับสนุนอื่น ๆ (4) ด้านการเตรียมความพร้อมเปิดให้บริการ เช่น การกำหนดขั้นตอนและแนวทางการปฏิบัติ (Procedure) การฝึกอบรมการใช้อุปกรณ์ (Human Machine Interface : HMI) และฝึกอบรมทำความเข้าใจแนวทางวิธีปฏิบัติ และการดำเนินการด้านระบบการจัดการด้านนิรภัย (Safety Management System : SMS)
4. ประมาณการรายได้	ประกอบด้วย 1) รายได้หลัก จากการให้บริการบริเวณสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Terminal Charge) ณ สนามบินอู่ตะเภา

	2) รายได้เพิ่มเติม จากการให้บริการตามเส้นทางบิน (En – route Charge) ที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการ ณ สนามบินอุตะเถา และจากการให้บริการบริเวณสนามบินและเขตประชิดสนามบิน (Terminal Charge) ณ สนามบินภูมิภาคอื่นที่เป็นคู่สนามบินกับสนามบินอุตะเถาที่จะเพิ่มขึ้นเมื่อเปิดให้บริการ สำหรับประมาณการโครงสร้างและอัตราค่าบริการที่เรียกเก็บ ณ สนามบินอุตะเถา มีการคาดว่าจะมีการปรับอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นจากอัตราที่เรียกเก็บปัจจุบันตั้งแต่ปี 2566 ภายใต้อัตราค่าบริการขั้นสูง (Ceiling) อัตรา En – route Charge 3,500 บาทต่อหน่วย Terminal Charge 600 บาทต่อหน่วย จนถึงปี 2574 และหลังจากนั้นเรียกเก็บค่าบริการตามอัตราต้นทุนค่าบริการตามคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินในแต่ละประเภทการทำการบินและตามประมาณการของประเภทอากาศยานที่ใช้ในการทำการบินในอนาคต																																	
5. กรอบวงเงินลงทุน	มีกรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,256 ล้านบาท โดยมีแผนการเบิกจ่ายลงทุนตั้งแต่ปี 2566 – 2568 <table><tr><th rowspan="2">แผนการเบิกจ่ายลงทุน</th><th rowspan="2">วงเงิน (ล้านบาท)</th><th colspan="3">ปีงบประมาณ (ล้านบาท)</th></tr><tr><th>2566</th><th>2567</th><th>2568</th></tr><tr><td>(1) การก่อสร้างอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสนับสนุน สำหรับรองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน</td><td>337</td><td>-</td><td>106.80</td><td>230.20</td></tr><tr><td>(2) การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน</td><td>775</td><td>67.95</td><td>264.36</td><td>442.69</td></tr><tr><td>(3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น เช่น ค่าใช้จ่ายในการสำรวจพื้นที่ติดตั้งและควบคุมงาน</td><td>36.96</td><td>-</td><td>23.50</td><td>13.46</td></tr><tr><td>(4) งบสำรองโครงการ</td><td>107.04</td><td>6</td><td>37</td><td>64.04</td></tr><tr><td>รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น</td><td>1,256</td><td>73.95</td><td>431.66</td><td>750.39</td></tr></table>	แผนการเบิกจ่ายลงทุน	วงเงิน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ (ล้านบาท)			2566	2567	2568	(1) การก่อสร้างอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสนับสนุน สำหรับรองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน	337	-	106.80	230.20	(2) การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน	775	67.95	264.36	442.69	(3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น เช่น ค่าใช้จ่ายในการสำรวจพื้นที่ติดตั้งและควบคุมงาน	36.96	-	23.50	13.46	(4) งบสำรองโครงการ	107.04	6	37	64.04	รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น	1,256	73.95	431.66	750.39
แผนการเบิกจ่ายลงทุน	วงเงิน (ล้านบาท)			ปีงบประมาณ (ล้านบาท)																														
		2566	2567	2568																														
(1) การก่อสร้างอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสนับสนุน สำหรับรองรับการติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน	337	-	106.80	230.20																														
(2) การจัดหาและติดตั้งระบบ/อุปกรณ์สนับสนุน	775	67.95	264.36	442.69																														
(3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น เช่น ค่าใช้จ่ายในการสำรวจพื้นที่ติดตั้งและควบคุมงาน	36.96	-	23.50	13.46																														
(4) งบสำรองโครงการ	107.04	6	37	64.04																														
รวมวงเงินลงทุนทั้งสิ้น	1,256	73.95	431.66	750.39																														
6. แหล่งที่มาเงินลงทุน	ใช้เงินกู้ในการดำเนินโครงการฯ กรอบวงเงินไม่เกิน 1,256 ล้านบาท ซึ่ง คค. ได้เสนอสํานักงานบริหารหนี้สาธารณะเพื่อบรรจุแผนจัดหาเงินกู้ระยะยาวปีงบประมาณ 2566 แล้ว																																	
7. ผลตอบแทนทางการเงิน	โครงการฯ มีความคุ้มค่าในการลงทุน³ โดยมีผลตอบแทนทางการเงิน ดังนี้ - มีอัตราผลตอบแทนทางการเงิน (Financial Internal Rate of Return : FIRR) อยู่ที่ร้อยละ 4.26 - มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value : NPV) ณ อัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ 2.75 อยู่ที่ 68.59 ล้านบาท - มีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) 19 ปี 7 เดือน																																	
8. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ	- มีอัตราผลตอบแทนทางการเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) อยู่ที่ร้อยละ 56.96 - มีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ณ อัตราคิดลดเท่ากับร้อยละ 12 อยู่ที่ 2,575.05 ล้านบาท																																	
9. การจัดทำรายงานการ	พื้นที่ดำเนินโครงการฯ อยู่ภายในบริเวณพื้นที่โครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับสนามบินอุตะเถา ซึ่งโครงการดังกล่าว เป็นโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของ																																	

ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ทร. ที่มีความจำเป็นต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ [Environmental and Health Impact Assessment (EHIA)] (ปัจจุบันคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 มีมติเห็นชอบรายงาน EHIA ของโครงการก่อสร้างทางวิ่งที่ 2 และทางขับสนามบินอู่ตะเภาแล้ว)
10. ประโยชน์ที่จะได้รับ	(1) สร้างโอกาสในการจ้างงาน การท่องเที่ยว และเพิ่มการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (2) การเพิ่มความปลอดภัยทางการบิน (Safety) ในพื้นที่ (3) เพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบินในบริเวณกรุงเทพมหานคร โดยการปรับปรุงพัฒนาเส้นทางการบินเพื่อช่วยลดภาระงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน (4) ลดการกระจุกตัวของเที่ยวบินและลดความล่าช้าให้กับเที่ยวบินโดยเฉพาะเส้นทางบินที่สะดวกนอกที่ทำการบินไปสู่กรุงเทพมหานคร

¹ ปัจจุบันกองทัพเรือ (ทร.) เป็นผู้ให้บริการการเดินอากาศ ณ สนามอู่ตะเภา โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 สนามบินอู่ตะเภามีเที่ยวบินเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 65 เที่ยวบินต่อวัน หรือประมาณ 24,000 เที่ยวบินต่อปี

² ตัวเลขอัตราค่าคลังข้างต้นเป็นตัวเลขประมาณการจากการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นเท่านั้น ทั้งนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงในอนาคตหากมีการศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดเพิ่มเติม หรืออาจมีการเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากนโยบายด้านการบริหารอัตราค่าคลังในอนาคต

³ คู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการ พ.ศ. 2555 (ฉบับปรับปรุง) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) แนะนำว่า สำหรับการวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการ (Financial Internal Rate of Return : FIRR) ควรมากกว่าอัตราเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักต้นทุนเงินลงทุนของโครงการ (Weighted Cost of Capital : WACC) ในขณะที่การวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ ที่ผ่านมา สศช. ได้กำหนดเกณฑ์อัตราผลตอบแทนด้านเศรษฐศาสตร์ของโครงการ (Economic Internal Rate of Return : EIRR) ที่เหมาะสมอยู่ระหว่าง ร้อยละ 9 – 12 แล้วแต่ลักษณะของโครงการ

เรื่องที่ 3 : รายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย เดือนธันวาคม 2565 และทั้งปี 2565

คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบรายงานสถานการณ์การส่งออกของไทย เดือนธันวาคม 2565 และทั้งปี 2565 ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ ดังนี้

สาระสำคัญ

1. สรุปสถานการณ์การส่งออกของไทย เดือนธันวาคม 2565 และทั้งปี 2565

การส่งออกของไทยในเดือนธันวาคม 2565 มีมูลค่า 21,718.8 ล้านเหรียญสหรัฐ (776,324 ล้านบาท) หดตัวร้อยละ 14.6 หากหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย หดตัวร้อยละ 12.5 การส่งออกไทยเดือนนี้หดตัวจากฐานที่สูงในปีที่ผ่านมา แต่เมื่อพิจารณาในแง่ของมูลค่าการส่งออกยังทำได้มากกว่าค่าเฉลี่ยห้าปีย้อนหลัง (20,759.5 ล้านเหรียญสหรัฐ) เป็นผลจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และกำลังซื้อของผู้บริโภคที่อ่อนแอ ซึ่งหลายประเทศในเอเชียต่างได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน แต่ยังมีปัจจัยหนุนจากค่าระวางเรือที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ภาคการท่องเที่ยวทั่วโลกที่ฟื้นตัวส่งผลให้การส่งออกสินค้าที่เกี่ยวข้องเพิ่มสูงขึ้น และการดำเนินงานของกระทรวงพาณิชย์ ทั้งนี้ การส่งออกไทย ทั้งปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) มีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 287,067.9 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 5.5 และเมื่อหักสินค้าเกี่ยวเนื่องกับน้ำมัน ทองคำ และยุทธปัจจัย ขยายตัวร้อยละ 4.7

มูลค่าการค้ารวม

มูลค่าการค้าในรูปเงินเหรียญสหรัฐ เดือนธันวาคม 2565 การส่งออก มีมูลค่า 21,718.8 ล้านเหรียญสหรัฐ หดตัวร้อยละ 14.6 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน การนำเข้า มีมูลค่า 22,752.7 ล้านเหรียญสหรัฐ

หดตัวร้อยละ 12.0 **ดุลการค้า** ขาดดุล 1,033.9 ล้านเหรียญสหรัฐ ขณะที่ภาพรวมทั้งปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) **การส่งออก** มีมูลค่า 287,067.9 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 5.5 **การนำเข้า** มีมูลค่า 303,190.7 ล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวร้อยละ 13.6 **ดุลการค้า** ขาดดุล 16,122.8 ล้านเหรียญสหรัฐ

มูลค่าการค้าในรูปเงินบาท เดือนธันวาคม 2565 **การส่งออก** มีมูลค่า 776,324 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 6.1 เทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน **การนำเข้า** มีมูลค่า 823,082 ล้านบาท หดตัวร้อยละ 3.3 **ดุลการค้า** ขาดดุล 46,758 ล้านบาท ขณะที่ภาพรวมทั้งปี 2565 (มกราคม-ธันวาคม) **การส่งออก** มีมูลค่า 9,944,317 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 16.1 **การนำเข้า** มีมูลค่า 10,646,953 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 24.9 **ดุลการค้า** ขาดดุล 702,636 ล้านบาท

การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร หดตัวร้อยละ 11.2 แต่ยังมีสินค้าที่ **ขยายตัวดี** ได้แก่ **ผลไม้สด** **แช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง** ขยายตัวร้อยละ 21.6 (ขยายตัวในตลาดจีน อินโดนีเซีย และเกาหลีใต้) **อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป** ขยายตัวร้อยละ 1.5 (ขยายตัวในตลาดซาอุดีอาระเบีย อิสราเอล แคนาดา สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และแอฟริกาใต้) **ไขมันและน้ำมันจากพืชและสัตว์** ขยายตัวร้อยละ 35.5 (ขยายตัวในตลาดอินเดีย เนเธอร์แลนด์ เวียดนาม เมียนมา และกัมพูชา) **ไก่สด แช่เย็น แช่แข็ง** ขยายตัวร้อยละ 22.8 (ขยายตัวในตลาดจีน มาเลเซีย เกาหลีใต้ เนเธอร์แลนด์ และสิงคโปร์) **นมและผลิตภัณฑ์จากนม** ขยายตัวร้อยละ 2.7 (ขยายตัวในตลาดฟิลิปปินส์ ฮังการี และลาว) **สินค้าสำคัญที่หดตัว** อาทิ ข้าว หดตัวร้อยละ 4.1 (หดตัวในตลาดจีน สหรัฐฯ ฮังการี ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์) **ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง** หดตัวร้อยละ 12.4 (หดตัวในตลาดจีน ไต้หวัน สหรัฐฯ อินโดนีเซีย และเวียดนาม) **ยางพารา** หดตัวร้อยละ 47.7 (หดตัวในตลาดจีน มาเลเซีย สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้) **ผลไม้กระป๋องและแปรรูป** หดตัวร้อยละ 20.5 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย เนเธอร์แลนด์ และกัมพูชา) **น้ำตาลทราย** หดตัวร้อยละ 45.4 (หดตัวในตลาดอินโดนีเซีย ไต้หวัน จีน ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม) ทั้งนี้ ปี 2565 **การส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร ขยายตัวร้อยละ 8.8**

การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม

มูลค่าการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม หดตัวร้อยละ 15.7 แต่ยังมีสินค้าสำคัญที่ **ขยายตัวดี** อาทิ **เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ** ขยายตัวร้อยละ 65.6 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เม็กซิโก สหราชอาณาจักร และสิงคโปร์) **อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ทรานซิสเตอร์ และไดโอด** ขยายตัวร้อยละ 83.7 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ เวียดนาม อินเดีย ตุรกี และแคนาดา) **รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ** ขยายตัวร้อยละ 8.1 (ขยายตัวในตลาดเบลเยียม ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ เวียดนาม และอิตาลี) **เครื่องใช้สำหรับเดินทาง** ขยายตัวร้อยละ 56.6 (ขยายตัวในตลาดสหรัฐฯ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น และฮ่องกง) **ขณะที่สินค้าสำคัญที่หดตัว** อาทิ **รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ** หดตัวร้อยละ 17.1 (หดตัวในตลาดออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และเม็กซิโก) **สินค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมัน** หดตัวร้อยละ 25.7 (หดตัวในตลาดจีน เวียดนาม กัมพูชา อินเดีย และญี่ปุ่น) **เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์** หดตัวร้อยละ 24.3 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ ฮ่องกง จีน เนเธอร์แลนด์ และญี่ปุ่น) **อัญมณีและเครื่องประดับ (ไม่รวมทองคำ)** หดตัวร้อยละ 12.4 (หดตัวในตลาดสหรัฐฯ ฮ่องกง เยอรมนี อินเดีย และสหราชอาณาจักร) ทั้งนี้ ทั้งปี 2565 **การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม ขยายตัวร้อยละ 4.4**

ตลาดส่งออกสำคัญ

การส่งออกไปยังตลาดสำคัญในภาพรวมยังหดตัวต่อเนื่อง ตามการลดลงของอุปสงค์จากประเทศคู่ค้าซึ่งสอดคล้องกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจการค้าโลก ทั้งนี้ ภาพรวมการส่งออกไปยังกลุ่มตลาดต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้ (1) **ตลาดหลัก** หดตัวร้อยละ 13.6 หดตัวในทุกตลาด ได้แก่ **สหรัฐฯ** ร้อยละ 3.9 **จีน** ร้อยละ 20.8 **ญี่ปุ่น** ร้อยละ 13.7 **อาเซียน** (5) ร้อยละ 24.2 **CLMV** ร้อยละ 11.8 **สหภาพยุโรป** (27) ร้อยละ 4.9 (2) **ตลาดรอง** หดตัวร้อยละ 16.5 โดยหดตัวในเอเชียใต้ ร้อยละ 11.6 **ทวีปออสเตรเลีย** ร้อยละ 18.0 **ทวีปแอฟริกา** ร้อยละ 26.7 **ลาตินอเมริกา** ร้อยละ 9.4 **รัสเซียและกลุ่มประเทศ CIS** ร้อยละ 47.7 ขณะที่ **ตะวันออกกลาง** และ **สหราชอาณาจักร** ขยายตัวร้อยละ 4.7 และร้อยละ 23.7 ตามลำดับ (3) **ตลาดอื่น ๆ** หดตัวร้อยละ 29.0 อาทิ **สวิตเซอร์แลนด์** หดตัวร้อยละ 10.4

2. มาตรการส่งเสริมการส่งออกและแนวโน้มการส่งออกระยะต่อไป

การส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ดำเนินการเชิงรุกและลึก เพื่อผลักดันและอำนวยความสะดวกทางการส่งออก โดยการดำเนินงานที่สำคัญในรอบเดือนที่ผ่านมา อาทิ (1) **การแก้ไขอุปสรรคการค้าชายแดน** กระทรวงพาณิชย์เดินทางเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน และได้ลงพื้นที่ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง ทำให้ในเดือนธันวาคม 2565 มีจุดผ่านแดนฝั่งไทยเปิดทำการแล้วทั้งสิ้น 72 แห่ง จากทั้งหมด 97 แห่ง ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านเปิดทำการแล้ว 65 แห่ง (2) **การผลักดันความสัมพันธ์ทางการค้า** โดยเดินทางจัดทำยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ (SECA) กับออสเตรเลีย ใน 8 สาขาสำคัญ เช่น เกษตร ท่องเที่ยว สุขภาพ การศึกษา การค้าดิจิทัล เศรษฐกิจสร้างสรรค์ การลงทุน พลังงานสีเขียว และช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า เจริญปรับปรุงกฎถิ่นกำเนิดและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง FTA 2 ฉบับสำคัญ ได้แก่ ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (AANZFTA) และความตกลงการค้าเสรีของอาเซียน (ATIGA) ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทย ลดอุปสรรคการใช้สิทธิพิเศษทางภาษีและผ่อนคลายกฎเกณฑ์ให้สอดคล้องกับประเด็นการค้าใหม่ ๆ (3) **ศึกษาพฤติกรรมผู้บริโภค เพื่อวางแผนเจาะตลาดให้ตรงเป้าหมายเพิ่มโอกาสในการค้าและการส่งออก** อาทิ ผลักดันสินค้ากลุ่ม BCG ไปยังผู้บริโภคกลุ่ม Gen Z ในแคนาดา ที่ปัจจุบันให้ความสำคัญกับสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ศึกษาไลฟ์สไตล์ของชาวอเมริกันแต่ละ Gen เพื่อเป็นข้อมูลให้กับผู้ประกอบการไทยนำไปใช้ในการวางแผนการผลิต ทำการตลาด และส่งออกสินค้าให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคแต่ละ Gen อย่างเหมาะสม (4) **การเดินทางโครงการประกันรายได้** ผ่านโครงการประกันรายได้ วงที่ 11 ในเดือนธันวาคม 2565 ช่วยเหลือเกษตรกร โดยเฉพาะยางพาราที่ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของตลาดโลก และปาล์มน้ำมันที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากอินโดนีเซียเร่งรัดการส่งออก และยกเลิกการเก็บภาษีชั่วคราว ทำให้ราคาลดลง ซึ่งกระทรวงพาณิชย์ได้ช่วยจ่ายเงินชดเชยให้เกษตรกรมีความมั่นคงทางรายได้มากขึ้น และพร้อมที่จะผลักดันการส่งออกไปยังตลาดอื่นที่มีความต้องการต่อไปในอนาคต

แนวโน้มการส่งออกระยะถัดไป แนวโน้มการส่งออกระยะถัดไป กระทรวงพาณิชย์ ประเมินว่า การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก เป็นปัจจัยหลักที่จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการส่งออกของไทยในปี 2566 โดยเฉพาะเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก อาทิ สหรัฐฯ ญี่ปุ่น และกลุ่มประเทศยูโรโซน ที่ชะลอตัวลงจากกำลังซื้อที่อ่อนแอ อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของตลาดเป้าหมายการส่งออกยังคงเติบโตได้ดี อาทิ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และอาเซียน รวมถึงการเปิดประเทศและผ่อนคลายมาตรการโควิดเป็นศูนย์ของจีน จะเป็นปัจจัยที่ส่งผลดีต่อการส่งออกของไทย อย่างไรก็ตาม มีปัจจัยที่ต้องติดตาม อาทิ ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงตึงเครียด (สหรัฐฯ-จีน-ไต้หวัน หรือรัสเซีย-ยูเครน) สร้างอุปสรรคด้านการค้าและความเสี่ยงต่อปัญหาห่วงโซ่อุปทาน แนวโน้มการแข็งค่าของเงินบาท และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศคู่ค้ากับความสามารถในการปรับตัวของผู้ส่งออกไทยเพื่อรับมือระเบียบการค้าใหม่ ๆ เป็นต้น โดยกระทรวงพาณิชย์ได้ทำงานใกล้ชิดกับภาคเอกชนเตรียมรับมือกับสถานการณ์เศรษฐกิจที่ผันผวน โดยมีแผนผลักดันการส่งออกใน 3 ตลาดใหญ่ที่มีศักยภาพ ได้แก่ ตะวันออกกลาง เอเชียใต้ และ CLMV ซึ่งคาดว่าจะทำรายได้เข้าสู่ประเทศชดเชยตลาดหลักที่ชะลอตัว