



รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ
พ.ศ. ๒๕๔๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

จัดทำโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง

ส่วนที่ ๑

ผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗

แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๑๗ กำหนดให้กระทรวงการคลัง รายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่แล้วมาแล้ว ให้รัฐสภาทราบภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะในแต่ละปีงบประมาณ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธานได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้องกับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้

โครงสร้างของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติและรับทราบ มีวงเงินรวม ๑,๔๖๕,๒๐๐.๔๓ ล้านบาท ประกอบด้วย ๕ แผนงานย่อย ได้แก่

๑.๑ แผนการก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๓๗๕,๖๓๘.๕๒ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๑.๑ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล วงเงินรวม ๓๒๖,๖๑๖.๔๓ ล้านบาท

๑.๑.๑.๑ รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง วงเงิน ๒๗๘,๒๐๐ ล้านบาท

๑) หนี้ในประเทศ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงิน ดังนี้

(๑) การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดคลงงบประมาณ ปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีวงเงิน ๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังจะดำเนินการออกพันธบัตรรัฐบาลและตราสารหนี้อื่น เช่น ตั๋วสัญญาใช้เงิน ตั๋วเงินคลัง หรือการทำสัญญาเงินกู้ ทั้งนี้ การกู้เงินขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการใช้จ่ายของรัฐบาล

(๒) การกู้เงินเพื่อการนำส่งเข้ากองทุนส่งเสริมประกันภัยพิบัติ เป็นการกู้เงินใหม่ภายใต้พระราชกำหนดกองทุนส่งเสริมการประกันภัยพิบัติ พ.ศ. ๒๕๕๕ เพื่อดำเนินการรับประกันภัยและการทำประกันภัยต่อและให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ผู้ประกอบการธุรกิจประกันวินาศภัย ตามวัตถุประสงค์ของกองทุน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ กระทรวงการคลังได้ประมาณความต้องการกู้เงินเพื่อนำส่งเข้ากองทุนฯ วงเงิน ๒,๕๐๐ ล้านบาท จึงยังมีกรอบวงเงินกู้ตาม พ.ร.ก. คงเหลือเท่ากับ ๔๗,๐๐๐ ล้านบาท (กรอบวงเงินกู้ตาม พ.ร.ก. เท่ากับ ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท)

๒) หนี้ต่างประเทศ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงิน ดังนี้

(๑) โครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) เป็นการกู้เงินใหม่เพื่อดำเนินโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยกระทรวงการคลังประมาณความต้องการใช้เงินกู้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ วงเงิน ๕,๗๐๐ ล้านบาท

(๒) โครงการเงินกู้เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ เป็นการกู้เงินใหม่เป็นเงินตราต่างประเทศตามมาตรา ๒๒ ทั้งนี้ หากภาวะตลาดการเงินในประเทศเอื้ออำนวยและจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการเงิน การคลัง และตลาดทุน กระทรวงการคลังสามารถกู้เงินบาทแทนการกู้เงินต่างประเทศได้

/ ตามมาตรา...

ตามมาตรา ๒๓ เพื่อดำเนินโครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ ในกรอบวงเงินไม่เกิน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังประมาณความต้องการใช้เงินกู้ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ วงเงิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท

๑.๑.๑.๒ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ วงเงินรวม ๔๘,๔๑๖.๔๓ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) หนี้ในประเทศ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงิน ดังนี้

(๑) การกู้เงินเพื่อให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กู้ต่อ วงเงิน ๒๔,๔๖๗.๑๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

(๒) การกู้เงินเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ต่อ วงเงิน ๔,๗๔๑.๗๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย

๒) หนี้ต่างประเทศ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงิน ดังนี้

(๑) การกู้เงินเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อ วงเงิน ๑๐,๖๙๖.๘๔ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต

(๒) การกู้เงินเพื่อให้บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) กู้ต่อ วงเงิน ๒๗๓.๒๕ ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือเทียบเท่า ๘,๔๗๐.๗๙ ล้านบาท เพื่อซื้อเครื่องบิน A๓๒๐ - ๒๐๐ ลำที่ ๔ - ๕ และซื้อคืนเครื่องบิน A๓๔๐ - ๖๐๐ ลำที่ ๑ - ๖

๑.๑.๒ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๔๙,๐๒๒.๐๙ ล้านบาท โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงินได้ ดังนี้

๑) เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการ เป็นการกู้เงินจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการลงทุนที่มีความต้องการเป็นเงินบาท โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีรัฐวิสาหกิจ ๖ แห่ง ขอเงินวงเงินรวม ๒๐,๐๘๐.๐๙ ล้านบาท สำหรับดำเนินโครงการ จำนวน ๓๔ โครงการ ซึ่งเป็นโครงการที่ขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน ๖,๗๘๓.๐๙ ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน ๑๓,๒๙๗ ล้านบาท

๒) เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ เป็นการกู้เงินเพื่อใช้ในการเสริมสภาพคล่อง บล่อยสินเชื่อ และการดำเนินงานปกติของหน่วยงาน โดยในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มีรัฐวิสาหกิจ ๕ แห่ง ขอเงินวงเงินรวม ๒๘,๙๔๒ ล้านบาท ซึ่งขอให้กระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๒๖,๙๔๒ ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน ๒,๐๐๐ ล้านบาท

๑.๒ แผนการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงินรวม ๘๒๓,๙๖๑.๔๗ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๖๒,๐๖๖.๖๓ ล้านบาท โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ของการกู้เงินได้ ดังนี้

๑) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ/เมื่อรายจ่ายสูงกว่ารายได้ วงเงิน ๕๕๖,๕๒๒ ล้านบาท ซึ่งเป็นการบริหารจัดการหนี้ในประเทศของรัฐบาลโดยกระทรวงการคลัง Roll-over

/ ตัวเงิน...

ตัวเงินคลังเพื่อบริหารดุลเงินสดของรัฐบาลและตัวเงินคลังเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ การ Roll-over พันธบัตรรัฐบาลที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เนื่องจากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณในการชำระต้นเงิน และการ Refinance พันธบัตรรัฐบาล เพื่อลดการกระจุกตัวของหนี้ที่จะครบกำหนดในช่วงเดือนธันวาคม ๒๕๕๘

๒) หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund: FIDF) วงเงิน ๘๕,๕๔๔.๖๓ ล้านบาท ซึ่งเป็นการบริหารจัดการหนี้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ และพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๕

๓) หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ วงเงิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งเป็นการบริหารจัดการหนี้ภายใต้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม

๑.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงิน ๒๖๑,๘๙๔.๘๔ ล้านบาท เป็นการบริหารจัดการหนี้ของรัฐวิสาหกิจ จำนวน ๘ แห่ง โดยการ Roll-over หนี้ที่ครบกำหนดชำระคืนในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เพื่อขยายระยะเวลาเงินกู้ให้สอดคล้องกับระยะคืนทุนของโครงการและขยายอายุหนี้ออกไป

๑.๓ แผนการบริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๗๖,๐๔๘.๑๐ ล้านบาท โดยมีเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนและความเสี่ยงของหนี้ในประเทศและหนี้ต่างประเทศให้อยู่ในระดับเหมาะสม แบ่งเป็น

๑.๓.๑ Refinance ซึ่งเป็นการเปลี่ยนเงื่อนไขการกู้โดยการกู้เงินใหม่เพื่อชำระหนี้เดิม โดยจะดำเนินการเมื่ออัตราดอกเบี้ยเดิมสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยตลาดของเงินสกุลเดียวกัน หรืออาจดำเนินการกู้เงินบาทเพื่อชำระหนี้ต่างประเทศ เพื่อปิดความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน โดยจะดำเนินการเมื่อต้นทุนการกู้เงินบาทในประเทศต่ำกว่าต้นทุนการทำ Cross Currency Swap ที่มีอายุเฉลี่ยเท่ากัน

๑.๓.๒ Swap Arrangement ซึ่งประกอบด้วย

๑.๓.๒.๑ Cross Currency Swap (CCS) ซึ่งเป็นการแปลงภาระหนี้ต่างประเทศเป็นหนี้เงินบาทเพื่อปิดความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน โดยจะดำเนินการเมื่อต้นทุนการทำ CCS ต่ำกว่าต้นทุนการกู้เงินบาทในประเทศที่มีอายุเฉลี่ยเท่ากัน

๑.๓.๒.๒ Interest Rate Swap (IRS) แบบ Floating Rate เป็น Fixed Rate หรือ Fixed Rate เป็น Floating Rate เพื่อประหยัดต้นทุนและลดความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

๑.๓.๓ Prepayment ซึ่งเป็นการชำระหนี้ก่อนครบกำหนดด้วยเงินรายได้หรืออื่นๆ เพื่อลดภาระดอกเบี้ย

๑.๔ แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑๔๒,๕๙๘.๘๙ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๔.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๕๖,๒๒๘.๓๙ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย เงินกู้ของรัฐวิสาหกิจที่มีสถานะเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูป Credit line ที่มีการใช้เงินต่อเนื่องทุกปี

๑.๔.๒ การบริหารหนี้ วงเงินรวม ๘๖,๓๗๐.๕๐ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย การปรับโครงสร้างหนี้โดยการ Roll-over หนี้ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ และการบริหารความเสี่ยงโดยการทำ Swap Arrangement

๑.๕ แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๔๖,๙๕๓.๔๕ ล้านบาท ซึ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่ของหน่วยงานอื่นของรัฐ จำนวน ๒ แห่ง เพื่อใช้เป็นวงเงินกู้หมุนเวียน และใช้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาล

โดยสามารถสรุปภาพรวมของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ ได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการแผน	วงเงิน
๑. แผนการก่อหนี้ใหม่	๓๗๕,๖๓๘.๕๒
๑.๑ รัฐบาล	๓๒๖,๖๑๖.๔๓
๑.๒ รัฐวิสาหกิจ	๔๙,๐๒๒.๐๙
๒. แผนการปรับโครงสร้างหนี้	๘๒๓,๙๖๑.๔๗
๒.๑ รัฐบาล	๕๖๒,๐๖๖.๖๓
๒.๒ รัฐวิสาหกิจ	๒๖๑,๘๙๔.๘๔
๓. แผนการบริหารความเสี่ยง	๗๖,๐๔๘.๑๐
๓.๑ รัฐบาล	๓๑,๗๒๖.๕๐
๓.๒ รัฐวิสาหกิจ	๔๔,๓๒๑.๖๐
๔. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๑๔๒,๕๙๘.๘๙
๔.๑ การก่อหนี้ใหม่	๕๖,๒๒๘.๓๙
๔.๒ การบริหารหนี้	๘๖,๓๗๐.๕๐
๕. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๔๖,๙๕๓.๔๕
๕.๑ การก่อหนี้ใหม่	๔๖,๙๕๓.๔๕
รวม (๑ - ๕)	๑,๔๖๕,๒๐๐.๔๓

/ ๒. ผล...

๒. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๘ รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ รวมทั้งสิ้น ๑,๒๙๕,๕๘๔.๓๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๘.๔๓ ของแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แผน	แผน (ล้านบาท)	ผลดำเนินงาน (ล้านบาท)	ร้อยละ ของแผน
๑. แผนการก่อหนี้ใหม่	๓๗๕,๖๓๘.๕๒	๓๖๗,๙๗๗.๕๖	๙๗.๙๖
๑.๑ รัฐบาล	๓๒๖,๖๑๖.๔๓	๓๒๐,๘๑๗.๑๒	๙๘.๒๓
๑.๒ รัฐวิสาหกิจ	๔๙,๐๒๒.๐๙	๔๗,๑๖๐.๔๔	๙๖.๒๑
๒. แผนการปรับโครงสร้างหนี้	๘๒๓,๙๖๑.๔๗	๗๗๙,๖๐๐.๔๙	๙๔.๖๒
๒.๑ รัฐบาล	๕๖๒,๐๖๖.๖๓	๕๑๗,๘๐๕.๖๕	๙๒.๑๓
๒.๒ รัฐวิสาหกิจ	๒๖๑,๘๙๔.๘๔	๒๖๑,๗๙๔.๘๔	๙๙.๙๗
๓. แผนการบริหารความเสี่ยง	๗๖,๐๔๘.๑๐	๔๗,๖๕๘.๘๒	๖๒.๖๗
๓.๑ รัฐบาล	๓๑,๗๒๖.๕๐	๗,๙๑๖.๖๖	๒๔.๙๖
๓.๒ รัฐวิสาหกิจ	๔๔,๓๒๑.๖๐	๓๙,๗๔๒.๑๖	๘๙.๖๗
๔. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจ ที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๑๔๒,๕๙๘.๘๙	๘๓,๓๙๔.๐๑	๕๘.๔๙
๔.๑ การก่อหนี้ใหม่	๕๖,๒๒๘.๓๙	๖๑,๕๒๒.๗๑*	๑๐๙.๔๒*
๔.๒ การบริหารหนี้	๘๖,๓๗๐.๕๐	๒๑,๘๗๑.๓๐**	๒๕.๓๓**
๕. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๔๖,๙๕๓.๔๕	๑๖,๙๕๓.๔๕	๓๖.๑๑
๕.๑ การก่อหนี้ใหม่	๔๖,๙๕๓.๔๕	๑๖,๙๕๓.๔๕	๓๖.๑๑
รวม (๑ - ๓)	๑,๒๗๕,๖๔๘.๐๙	๑,๑๙๕,๒๓๖.๘๗	๙๓.๗๐
รวม (๑ - ๕)	๑,๔๑๘,๒๐๖.๕๓	๑,๒๗๙,๕๘๔.๓๓	๘๘.๔๓

หมายเหตุ *รวมผลการกู้เงินของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในรูปหุ้นกู้สกุลเงินบาท วงเงินรวม ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่ง ปตท. ไม่ได้ระบุงเงินไว้ในแผนฯ

**รวมผลการบริหารความเสี่ยงของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ที่ไม่ได้ระบุงเงินไว้ในแผนฯ

๒.๑ ผลการก่อหนี้ใหม่ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล วงเงินรวม ๓๒๐,๘๑๗.๑๒ ล้านบาท

คิดเป็นร้อยละ ๙๘.๒๓ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๑.๑ รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง วงเงินรวม ๒๗๕,๗๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

/ ๑) หนี้ใน...

๑) หนี้ในประเทศ

การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงินรวม

๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาท กระทรวงการคลังกู้เงินโดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๑๗๑,๑๖๘ ล้านบาท พันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน ๒๐,๑๔๑.๔๗ ล้านบาท พันธบัตรทยอยชำระคืนต้นเงิน วงเงิน ๒๓,๔๗๐ ล้านบาท พันธบัตรอัตราดอกเบี้ยแปรผันตามเงินเฟ้อ วงเงิน ๒๔,๓๓๘ ล้านบาท และตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๕,๓๘๒.๕๓ ล้านบาท

๒) หนี้ต่างประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินบาทแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ

ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม วงเงินรวม ๒๕,๗๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

(DPL) กระทรวงการคลังได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากธนาคารโลก เพื่อนำไปใช้ในโครงการดังกล่าว วงเงินรวมทั้งสิ้น ๕,๗๐๐ ล้านบาท

(๒) เงินกู้เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

และระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ กระทรวงการคลังได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศ เพื่อนำไปใช้ในโครงการดังกล่าว วงเงินรวม ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๑.๑.๒ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ กระทรวงการคลังได้กู้เงินเพื่อนำมาให้

รัฐวิสาหกิจกู้ต่อ วงเงินรวม ๔๕,๑๑๗.๑๒ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินกู้ในประเทศเพื่อให้กู้ต่อ

(๑) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงิน

ในประเทศและออกตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงินรวม ๒๔,๔๕๒.๐๙ ล้านบาท เพื่อนำไปให้ รฟม. กู้ต่อ แบ่งเป็น โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ จำนวน ๒,๘๒๒.๐๙ ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ จำนวน ๑๔,๕๙๐ ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ จำนวน ๓,๘๔๐ ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต จำนวน ๓,๒๐๐ ล้านบาท

(๒) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงิน

ในประเทศ วงเงินรวม ๔,๗๗๔ ล้านบาท เพื่อนำไปให้ รฟท. กู้ต่อ แบ่งเป็น โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต จำนวน ๑,๒๘๔ ล้านบาท และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย จำนวน ๓,๔๙๐ ล้านบาท

/ ๒) เงินกู้...

๒) เงินกู้ต่างประเทศเพื่อให้กู้ต่อ

(๑) กระทรวงการคลังกู้เงินจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เพื่อให้ รฟท. กู้ต่อ ๓๘,๒๐๓ ล้านบาท หรือเทียบเท่า ๑๐,๖๙๖.๘๔ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต

(๒) กระทรวงการคลังกู้เงินในรูปแบบ Euro Commercial Paper (ECP) เพื่อให้ บกท. กู้ต่อ ๑๕๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า ๕,๑๙๔.๑๙ ล้านบาท เพื่อซื้อคืนเครื่องบิน Am๔๐ - ๖๐๐ ลำที่ ๑ - ๖

๒.๑.๒ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๔๗,๑๖๐.๔๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๖.๒๑ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๒.๑ เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการ รัฐวิสาหกิจ ๕ แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุนในโครงการ รวมวงเงิน ๑๘,๒๙๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๑.๐๙ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๔,๙๙๔ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน ๑๓,๒๙๗ ล้านบาท ได้แก่

๑) การเคหะแห่งชาติ (กคช.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑,๓๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทรระยะที่ ๓ - ๔ จำนวน ๔๐๐ ล้านบาท และโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุดที่ ๑ จำนวน ๙๐๐ ล้านบาท

๒) การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) กู้เงินโดยการออกพันธบัตรในประเทศ วงเงินรวม ๒,๔๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ๑,๑๐๓ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ๑,๒๙๗ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการงานก่อสร้างปรับปรุงขยายการประปาส่วนภูมิภาคในพื้นที่ต่างๆ

๓) การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) กู้เงินโดยการออกพันธบัตรในประเทศ วงเงินรวม ๔,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ ๑๑ ปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

๔) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๘,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๗ ส่วนที่ ๒ จำนวน ๐.๘๔๘ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๘ ส่วนที่ ๒ จำนวน ๕๗.๓๑๖ ล้านบาท โครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่ายระยะที่ ๗ จำนวน ๑,๗๗๙.๑๖๐ ล้านบาท โครงการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพระบบจำหน่าย จำนวน ๔๙๖.๑๑๘ ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ (เกาะมะพร้าว เกาะนาคาใหญ่ จ.ภูเก็ต เกาะพระทอง จ.พังงา) จำนวน ๒๒.๑๔๐ ล้านบาท โครงการก่อสร้างสายส่งเคเบิลใต้น้ำ ๑๑๕ เครือ (วงจรที่ ๓) ไปยังเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๔๐.๓๐๖ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๑ จำนวน ๔๗๙.๖๒๑ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๒ จำนวน ๒๔๕.๒๐๑ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๓ จำนวน ๘๕๕.๗๖๖ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๔ จำนวน ๓๖๘.๓๒๗ ล้านบาท โครงการพัฒนา

การอ่านหน่วยด้วยระบบอัตโนมัติ (AMR) ระยะที่ ๒ จำนวน ๑๘๕.๘๐๙ ล้านบาท โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าระยะที่ ๓ จำนวน ๑,๖๒๘.๔๖๕ ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ (เกาะกูด เกาะหมาก) จำนวน ๓๕๖.๓๐๑ ล้านบาท โครงการก่อสร้างสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๖๔๕.๕๕๐ ล้านบาท โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้บ้านเรือนราษฎรรายใหม่ จำนวน ๕๗๓.๓๖๐ ล้านบาท โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบศูนย์สั่งการจ่ายไฟ จำนวน ๑๕ ล้านบาท และโครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ห่างไกล จำนวน ๑๕๐.๗๑๐ ล้านบาท

๕) รพท. กู้เงินรวม ๒,๕๙๑ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน โดยออกพันธบัตรในประเทศ จำนวน ๗๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการจัดการถาวรโดยสาธารณูปโภคสำหรับเชิงพาณิชย์ และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อดำเนินโครงการจัดการถาวรโรงผลิตไฟฟ้า ๒๐ คัน (๒๐ คัน) จำนวน ๑,๗๙๒ ล้านบาท และเพื่อดำเนินโครงการจัดการถาวรโถกเก็บรกรทุกสินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน จำนวน ๙๙ ล้านบาท

๒.๑.๒.๒ เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ รัฐวิสาหกิจ ๕ แห่ง กู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงินรวม ๒๘,๘๖๙.๔๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๗๕ ของแผนฯ โดยเป็นหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน ๒๖,๘๖๙.๔๔ ล้านบาท และหนี้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกันจำนวน ๒,๐๐๐ ล้านบาท ได้แก่

๑) กคช. กู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูป Credit Line จากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน ๕๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน

๒) กฟผ. ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานปกติ

๓) การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) (ชื่อเดิม องค์การสวนยาง (อ.ส.ย.)) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่เกษตรกรผู้ปลูกยางพารา

๔) รพท. กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๙,๕๑๑ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง จำนวน ๘,๗๑๑ ล้านบาท และ (๒) เงินกู้ระยะสั้น/วงเงินเบิกเกินบัญชีเพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง จำนวน ๘๐๐ ล้านบาท

๕) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ออกพันธบัตรและกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๔,๘๕๘.๔๔ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อเป็นค่าเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๑,๘๕๔.๒๕ ล้านบาท และเพื่อเป็นเงินกู้ค่าดอกเบี้ยที่ครบกำหนดในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวน ๓,๐๐๔.๑๙ ล้านบาท

๒.๒ ผลการปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วย

๒.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕๑๗,๘๐๕.๖๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๒.๑๓ ของแผนฯ ประกอบด้วย

/ ๒.๒.๑.๑ หนี้...

๒.๒.๑.๑ หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงิน

๔๑๒,๒๖๑.๐๒ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ตัวเงินคลัง : ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ มียอดตัวเงินคลังหมุนเวียนอยู่ในตลาดรวม ๔๐,๕๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังได้แปลงตัวเงินคลังเป็นตั๋วสัญญาใช้เงิน จำนวน ๑๐,๑๑๕ ล้านบาท รวมทั้ง Roll-over ตัวเงินคลังในส่วนที่เหลือ ทำให้ ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๘ มีตัวเงินคลังคงเหลือเพื่อใช้สำหรับบริหารสภาพคล่องของรัฐบาลในปีงบประมาณถัดไป จำนวน ๘๐,๓๘๕ ล้านบาท (แบ่งเป็น (๑) ตัวเงินคลังเพื่อใช้ในการบริหารดุลเงินสด จำนวน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท และ (๒) ตัวเงินคลังที่นำมาเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ จำนวน ๓๘๕ ล้านบาท)

๒) พันธบัตรรัฐบาล/ตราสารหนี้อื่นๆ : กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลและตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ จำนวนรวม ๓๒๑,๗๖๑.๐๒ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ และพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว ปีงบประมาณ ๒๕๕๔ ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๗ จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๓๐,๗๘๘ ล้านบาท และใช้เงินคงเหลือในบัญชีเงินฝากจากการกู้เงินเพื่อการบริหารหนี้ชำระหนี้ จำนวน ๕,๒๑๒ ล้านบาท

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในเดือนธันวาคม ๒๕๕๗ จำนวน ๓ รุ่น วงเงินรวม ๒๕,๘๐๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) จำนวน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท และตั๋วสัญญาใช้เงินจำนวน ๕,๘๐๐ ล้านบาท

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๖ รุ่น วงเงินรวม ๑๓๖,๒๗๒ ล้านบาท โดยการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) จำนวน ๗๖,๒๓๕.๒๐ ล้านบาท และการกู้เงินล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding) จำนวน ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท (ออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๒๓,๙๗๖ ล้านบาท และออกตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) จำนวน ๓๖,๐๒๔ ล้านบาท) รวมกับการใช้เงินจากบัญชีเงินฝากจากเงินกู้เพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๓๖.๘๐ ล้านบาท (และภายหลังได้ดำเนินการออกพันธบัตรรัฐบาลและตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) วงเงินรวม ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินจากบัญชีเงินฝากจากเงินกู้เพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๒๔ ล้านบาท เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) ดังกล่าว)

(๔) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๗ กรกฎาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๔ รุ่น วงเงินรวม ๓๕,๙๕๐ ล้านบาท โดยการกู้เงินระยะสั้น จำนวน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท และออกตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๕,๙๕๐ ล้านบาท (และภายหลังได้ออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ จำนวน ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ระยะสั้นทั้งจำนวน)

/ (๕) การปรับ...

(๕) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลที่จะครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๑๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ จำนวน ๖ รุ่น วงเงินรวม ๘๗,๗๓๙.๐๒ ล้านบาท โดยการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) จำนวน ๖๓,๙๖๐.๐๒ ล้านบาท และกู้เงินล่วงหน้าเพื่อปรับโครงสร้างหนี้ (Pre-funding) จำนวน ๒๓,๗๗๙ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้

๒.๒.๑.๒ หนี้เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund: FIDF) วงเงิน ๘๕,๕๔๔.๖๓ ล้านบาท

๑) FIDF ๑ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ FIDF ๑ วงเงินรวม ๕๘,๔๔๐ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงิน จำนวน ๔๓,๔๔๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงิน ๒ จำนวน ๕,๐๐๐ ล้านบาท และการใช้เงินทรองจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง (บัญชี Premium) จำนวน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด (และภายหลังกระทรวงการคลังได้ดำเนินการ ดังนี้ (๑) ออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน ๓๙,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน จำนวน ๒๙,๐๐๐ ล้านบาท และคืนเงินทรองจ่ายทั้งจำนวน และ (๒) ใช้เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงิน ๒ จำนวน ๑๔,๔๔๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงินในส่วนที่เหลือ)

๒) FIDF ๓ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ FIDF ๓ วงเงินรวม ๒๗,๑๐๔.๖๓ ล้านบาท โดยการออกตั๋วสัญญาใช้เงินระยะยาว จำนวน ๔,๓๗๓.๖๑ ล้านบาท และพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน ๑๖,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงิน ๒ จำนวน ๘,๕๓๓.๐๒ ล้านบาท

๒.๒.๑.๓ หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ วงเงิน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท

กระทรวงการคลังดำเนินการออกพันธบัตรรัฐบาล จำนวน ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๗ เพื่อนำไป Refinance สัญญาเงินกู้ที่ครบกำหนดในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ - ตุลาคม ๒๕๕๘

๒.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๘ แห่ง ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ในประเทศ วงเงินรวม ๒๖๑,๗๙๔.๘๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๙๗ ของแผนฯ ได้แก่

๑) กคช. ออกพันธบัตรและกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน ๗,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน รวมกับการใช้เงินรายได้ จำนวน ๖๐๐ ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนพันธบัตรและหนี้เงินกู้ในวันครบกำหนดชำระ

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ใช้เงินรายได้ จำนวน ๒,๘๐๐ ล้านบาท ทรองจ่ายหนี้พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ และภายหลังได้กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อชำระคืนเงินทรองจ่ายดังกล่าวแล้วทั้งจำนวน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน

/ ๓) รฟท. ...

๓) รพท. กู้เงินรวม ๑๔,๔๑๔.๐๘ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน โดยออกพันธบัตร วงเงิน ๑๓,๔๑๔.๐๘ ล้านบาท และกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน ๑,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนพันธบัตรและหนี้เงินกู้ (และภายหลังได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๙๑๒.๙๒ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้เงินระยะสั้นดังกล่าว)

๔) ขสมก. กู้เงินรวม ๑๐,๖๑๒.๕๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน โดยออกพันธบัตร วงเงิน ๓,๑๙๗.๕๐ ล้านบาท กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน ๕,๙๘๕ ล้านบาท และกู้เงินระยะสั้น จำนวน ๑,๔๓๐ ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนพันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ (และภายหลังได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๑,๔๓๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ระยะสั้นดังกล่าว)

๕) กยท. ขยายระยะเวลาชำระคืนหนี้โครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกร เพื่อรักษาเสถียรภาพราคาขาย จำนวน ๒๒,๐๐๐ ล้านบาท ออกไปจากเดิมวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗ เป็นวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๕๙ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน (และภายหลังได้ใช้เงินรายได้จากการระบาย ยางพารา จำนวน ๗๖๘.๓๒ ล้านบาท ชำระคืนหนี้โครงการดังกล่าวก่อนครบกำหนดชำระ)

๖) บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) ใช้เงินรายได้ จำนวน ๒๐๐ ล้านบาท ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนดชำระ ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้ ๒.๔๖ ล้านบาท

๗) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) กู้เงินรวม ๑๙๒,๕๖๘.๒๗ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ แบ่งเป็น (๑) การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน ๘๔,๖๕๙.๙๙ ล้านบาท (๒) การออกพันธบัตร จำนวน ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท และ (๓) การออกพันธบัตรออมทรัพย์พิเศษ จำนวน ๓๗,๙๐๘.๒๘ ล้านบาท เพื่อ Refinance หนี้ก่อนครบกำหนดชำระ และภายหลังได้นำเงินงบประมาณและเงินที่ได้รับจากการระบายข้าว จำนวนรวม ๑๕,๐๙๑ ล้านบาท ทดรองชำระคืนหนี้เงินกู้ดังกล่าว ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้รวม ๑,๓๔๙.๐๑ ล้านบาท

๘) ธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) ใช้เงินรายได้ จำนวน ๘๐๐ ล้านบาท รวมกับการออกพันธบัตร จำนวน ๑๐,๘๐๐ ล้านบาท (โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน) เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนดชำระ

๒.๓ ผลการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

๒.๓.๑ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล วงเงินรวม ๗,๙๑๖.๖๖ ล้านบาท

คิดเป็นร้อยละ ๒๔.๙๖ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑.๑ หนี้ในประเทศ วงเงินรวม ๗,๙๐๙ ล้านบาท

กระทรวงการคลังใช้งบชำระหนี้เพื่อจ่ายชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด (Prepayment) วงเงินรวม ๗,๙๐๙ ล้านบาท แบ่งเป็น ๑) เงินกู้ภายใต้โครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจ และโครงสร้างพื้นฐาน ๓,๐๐๐ ล้านบาท และ ๒) เงินกู้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน

/ เพื่อการ...

เพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ จำนวน ๔,๙๐๙ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑๖๗.๙๒ ล้านบาท

๒.๓.๑.๒ หนี้ต่างประเทศ วงเงินรวม ๗.๖๖ ล้านบาท

กระทรวงการคลังใช้งบชำระหนี้เหลือจ่ายชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนดโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ของธนาคารโลก จำนวน ๒๑๒,๔๐๒.๔๕ เหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า ๗.๖๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๐.๕๕ ล้านบาท

๒.๓.๒ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม

๓๙,๗๔๒.๑๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๖๗ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๑) ธ.ก.ส. ใช้เงินงบประมาณและเงินที่ได้รับจากการระบายข้าวชำระคืนหนี้โครงการรับจำนำผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต ๒๕๕๑/๕๒ ปีการผลิต ๒๕๕๔/๕๕ ปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ และปีการผลิต ๒๕๕๖/๕๗ ก่อนครบกำหนด วงเงินรวม ๓๙,๔๐๖.๑๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้ ๑,๐๗๒.๒๒ ล้านบาท

๒) สำนักงานธนาคุณุเคราะห์ (สธค.) ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด วงเงินรวม ๓๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้ ๙๑.๗๘ ล้านบาท

๓) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้ตัวสัญญาใช้เงินก่อนครบกำหนดวงเงินรวม ๓๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้ ๐.๔๔ ล้านบาท

๒.๔ ผลการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๔.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๖๑,๕๒๒.๗๑ ล้านบาท ประกอบด้วย

๒.๔.๑.๑ การก่อหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด

๑) บกท. กู้เงินรวมทั้งสิ้น ๓๐,๙๙๒.๗๑ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) การกู้เงินต่างประเทศ วงเงิน ๓๘๘.๒๐ ล้านเหรียญสหรัฐ และ ๑๖๔.๙๓ ล้านยูโร หรือเทียบเท่ารวม ๑๗,๙๙๒.๗๑ ล้านบาท เพื่อจัดซื้อเครื่องบินรุ่น A๓๒๐ - ๒๐๐ จำนวน ๓ ลำ และรุ่น B๗๗๗ - ๓๐๐ER จำนวน ๓ ลำ และ (๒) การกู้เงินในประเทศ วงเงินรวม ๑๓,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินกิจการทั่วไป

๒) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ออกหุ้นกู้ในประเทศ วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๔.๑.๒ เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line

รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๔ แห่ง กู้เงินระยะสั้นในรูปแบบ Credit Line วงเงินรวมทั้งสิ้น ๒๐,๕๓๐ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) จำนวน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (๒) กฟภ. จำนวน ๔,๕๐๐ ล้านบาท (๓) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) จำนวน ๖,๐๐๐ ล้านบาท และ (๔) ธพส. จำนวน ๓๐ ล้านบาท

/ ๒.๔.๒ การบริหาร...

๒.๔.๒ การบริหารหนี้ วงเงินรวม ๒๑,๘๗๑.๓๐ ล้านบาท

๒.๔.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ วงเงินรวม ๖,๐๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

บกท. ใช้เงินรายได้ตรงจ่าย จำนวน ๖,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด และภายหลังได้ดำเนินการออกหุ้นกู้ในประเทศ เพื่อทดแทนรายได้ดังกล่าว

๒.๔.๒.๒ การบริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๑๕,๘๗๑.๓๐ ล้านบาท

๑) หนี้ในประเทศ

บกท. บริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๗,๗๓๘.๕๐ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) การทำ Cross Currency Swap (CCS) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินเยน วงเงินรวม ๒๕,๒๔๙.๙๑ ล้านเยน หรือเทียบเท่า ๖,๙๒๖ ล้านบาท และ (๒) การทำ Unwind Cross Currency Swap (Unwind CCS) โดยการยกเลิกการแปลงหนี้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินยูโร พร้อมกับดำเนินการทำ Interest Rate Swap (IRS) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินยูโรที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเป็นสกุลเงินบาทที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ วงเงินรวม ๑๘.๖๓ ล้านยูโร หรือเทียบเท่า ๘๑๒.๕๐ ล้านบาท

๒) หนี้ต่างประเทศ มีรัฐวิสาหกิจ ๒ แห่ง บริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๘,๑๓๒.๘๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) บกท. ดำเนินการทำ Cross Currency Swap (CCS) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินยูโรเป็นสกุลเงินเยน วงเงินรวม ๑๑๒.๗๙ ล้านยูโร หรือเทียบเท่า ๔,๗๓๒.๗๘ ล้านบาท

(๒) ปตท. ดำเนินการทำ Interest Rate Swap (IRS) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินเหรียญสหรัฐที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว วงเงิน ๑๐๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่า ๓,๔๐๐.๐๒ ล้านบาท

๒.๕ ผลการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๕.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๑๖,๙๕๓.๔๕ ล้านบาท ประกอบด้วย

กองทุนอ้อยและน้ำตาลทราย กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศวงเงินรวม ๑๖,๙๕๓.๔๕ ล้านบาท เพื่อให้ความช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของชาวไร่อ้อยในฤดูกาลผลิต ปี ๒๕๕๗/๒๕๕๘

๓. สรุปผลการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๓.๑ จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมา กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้บริหารและจัดการหนี้สาธารณะตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เป็นจำนวน ๑,๑๙๕,๒๓๖.๘๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๗๐ ของแผนฯ และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน ๑๐๐,๓๔๗.๔๖ ล้านบาท กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม ๑,๒๙๕,๕๘๔.๓๓ ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่ จำนวน ๔๔๖,๔๕๓.๗๒ ล้านบาท และการบริหารหนี้ จำนวน ๘๔๙,๑๓๐.๖๑ ล้านบาท

/ ๓.๒ การกู้...

๓.๒ การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เป็นไปตามกรอบที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด ได้แก่

๓.๒.๑ การกู้เงินของรัฐบาลเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณหรือเมื่อมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ (มาตรา ๒๑) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี และงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม และร้อยละ ๘๐ ของงบประมาณรายจ่ายสำหรับชำระคืนเงินต้น ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เท่ากับ ๕๕๙,๕๖๐ ล้านบาท ดังนั้น การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ จำนวน ๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

๓.๒.๒ การกู้เงินจากต่างประเทศของรัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม (มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๕) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เท่ากับ ๒๕๗,๕๐๐ ล้านบาท ดังนั้น การกู้เงินบาทแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ จำนวน ๒๕,๗๐๐ ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

๓.๒.๓ การค้ำประกันเงินกู้และการให้หน่วยงานอื่นกู้ต่อเป็นเงินบาท (มาตรา ๒๘ และ ๒๕(๒)) กำหนดกรอบการค้ำประกันเงินกู้และการให้กู้ต่อไว้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ซึ่งในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ เท่ากับ ๕๑๕,๐๐๐ ล้านบาท ดังนั้น การค้ำประกันเงินกู้และให้กู้ต่อเป็นเงินบาทของกระทรวงการคลัง จำนวน ๓๑๐,๔๘๔.๓๘ ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

๓.๓ ผลการบริหารหนี้ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ ทำให้ลดยอดหนี้คงค้างได้ ๙๘,๓๖๓.๙๗ ล้านบาท รวมทั้งประหยัดดอกเบี้ยได้ ๒,๖๘๔.๓๘ ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ภาวะตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ ด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ กระทรวงการคลังสามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำและอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งอยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลังที่กำหนด

๓.๔ การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายในการบริหารประเทศ และการฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการและแผนงานลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยของ รฟท. เป็นต้น

๓.๕ การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตรทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอในการสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

๓.๖ ยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘ มีจำนวน ๕,๗๘๓,๓๖๓.๑๙ ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ ๔๒.๙๙ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยเป็นหนี้ของรัฐบาล จำนวน ๔,๑๕๗,๓๙๔.๗๘ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน จำนวน

๑,๐๖๕,๑๙๙.๑๘ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน) จำนวน ๕๔๒,๒๙๖.๓๕ ล้านบาท และหนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ จำนวน ๑๘,๔๓๒.๘๘ ล้านบาท

โดยหนี้สาธารณะดังกล่าวสามารถจำแนกตามแหล่งที่มา เป็นหนี้ต่างประเทศ ๓๖๐,๒๘๓.๐๗ ล้านบาท และหนี้ในประเทศ ๕,๔๒๓,๐๔๐.๑๒ ล้านบาท หรือร้อยละ ๖.๒๓ และร้อยละ ๙๓.๗๗ ตามลำดับ และจำแนกตามอายุหนี้คงเหลือ แบ่งเป็นหนี้ระยะยาว ๕,๐๓๓,๒๓๑.๙๔ ล้านบาท และหนี้ระยะสั้น ๗๕๐,๐๙๑.๒๕ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๗.๐๓ และร้อยละ ๑๒.๙๗ ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๘

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๓๐ ก.ย. ๒๕๕๗	๓๐ ก.ย. ๒๕๕๘	% GDP
๑. หนี้ของรัฐบาล	๓,๙๖๕,๔๕๕.๐๔	๔,๑๕๗,๓๙๔.๗๘	๓๐.๙๐
๑.๑ หนี้ต่างประเทศ	๗๕,๑๘๔.๖๖	๘๔,๖๓๖.๗๐	
๑.๒ หนี้ในประเทศ	๓,๘๙๐,๒๗๐.๓๘	๔,๐๗๒,๗๕๘.๐๘	
๒. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	๑,๐๘๗,๓๙๓.๙๑	๑,๐๖๕,๑๙๙.๑๘	๗.๙๒
๒.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	๔๒๕,๘๙๖.๘๕	๔๒๕,๑๑๙.๗๒	
- หนี้ต่างประเทศ	๑๐๗,๕๑๑.๗๙	๑๐๐,๕๕๑.๘๔	
- หนี้ในประเทศ	๓๑๘,๓๘๕.๐๖	๓๒๔,๕๖๗.๘๘	
๒.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๖๖๑,๔๙๗.๐๖	๖๔๐,๐๗๙.๔๖	
- หนี้ต่างประเทศ	๑๗๒,๕๘๖.๔๘	๑๗๒,๗๐๐.๓๙	
- หนี้ในประเทศ	๔๘๘,๙๑๐.๕๘	๔๖๗,๓๗๙.๐๗	
๓. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	๖๒๖,๕๐๘.๑๘	๕๔๒,๒๙๖.๓๕	๔.๐๓
๓.๑ หนี้ต่างประเทศ	๒,๘๙๔.๗๘	๒,๓๕๔.๑๔	
๓.๒ หนี้ในประเทศ	๖๒๓,๖๑๓.๔๐	๕๓๙,๙๔๒.๒๑	
๔. หนี้หน่วยงานของรัฐ	๑๑,๔๕๗.๐๒	๑๘,๔๓๒.๘๘	๐.๑๔
๔.๑ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๑๑,๔๕๗.๐๒	๑๘,๔๓๒.๘๘	
๔.๒ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-	-	
๕. รวม ๑.+ ๒.+ ๓.+ ๔.	๕,๖๙๐,๘๑๔.๑๕	๕,๗๘๓,๓๒๓.๑๙	๔๒.๙๙

หมายเหตุ: ๑. GDP ปี ๒๕๕๗ เท่ากับ ๑๓,๑๔๘.๖ พันล้านบาท และประมาณการ GDP ปี ๒๕๕๘ เท่ากับ ๑๓,๕๗๐.๗ พันล้านบาท (สศช. ณ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๘)

๒. สบ. ได้ปรับวิธีการคำนวณ GDP ในแต่ละเดือน เพื่อให้สัดส่วน Debt/GDP สะท้อนค่าที่ใกล้เคียงความเป็นจริงที่สุด โดย GDP ของเดือนสิงหาคม ๒๕๕๘ เท่ากับ ๑๓,๓๘๘.๙๗ พันล้านบาท และ GDP ของเดือนกันยายน ๒๕๕๘ คำนวณ ดังนี้ $(\text{GDP ไตรมาส ๔ ปี ๕๗}) + (\text{GDP ไตรมาส ๑ - ๒ ปี ๕๘}) + [(\text{ประมาณการ GDP ปี ๕๘} - \text{GDP ไตรมาส ๑ - ๒ ปี ๕๘})/๖] \times ๓$ เท่ากับ ๑๓,๔๕๓.๐๖ พันล้านบาท

ส่วนที่ ๒

รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘

๑. รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๙ ข้อ ๑๖ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะติดตามประเมินผลโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจัดทำรายงานผลสำเร็จของโครงการนั้น ประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการเพื่อเสนอต่อกระทรวงการคลังพร้อมกับรายงานการกู้เงินและการค้ำประกันตามนัยมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๘ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ดำเนินการติดตามประเมินผลโครงการเงินกู้ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๒ โครงการ คือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ของกรมทางหลวงชนบท (ทช.) และโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

๑.๑ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ (Chao Phraya River Crossing Bridge at Nonthaburi ๑ Road Construction Project)

ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงการคลังได้ลงนามสัญญากู้เงินเลขที่ TXXXII-๒ กับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) เมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๕๓ วงเงิน ๗,๓๐๗ ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ทั้งนี้ เพื่อช่วยในการแบ่งเบาการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการเดินทางในพื้นที่ พร้อมทั้ง เป็นการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนและจังหวัดนนทบุรีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อพัฒนาโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ช่วยแบ่งเบาการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๒. เพื่ออำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการเดินทางในจังหวัดนนทบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๓. ปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนและจังหวัดนนทบุรีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

/ ผลการประเมิน...

ผลการประเมินโครงการ

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	พึงพอใจมาก	(ระดับนโยบาย) ๑. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้มีการขยายตัวไปในระดับพื้นที่ ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างทั่วถึง เพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ของกรมทางหลวงชนบทเป็นโครงการที่พัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐาน เพื่อรองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นในบริเวณกรุงเทพมหานครตอนบน และจังหวัดนนทบุรีให้เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลาเดินทางและขนส่ง	(ระดับนโยบาย) ๑. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (๒๕๕๕ - ๒๕๕๙) ดังนั้น ต้องการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทยควบคู่กับการมุ่งพัฒนาระบบบริการสาธารณะให้มีคุณภาพซึ่งโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ มีวัตถุประสงค์ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและแบ่งเบาภาระจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังนั้น การดำเนินโครงการดังกล่าวยังคงสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๑๑ เนื่องจากเป็นการพัฒนาระบบบริการสาธารณะให้มีคุณภาพ รวมทั้ง เป็นโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของประเทศ	

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																				
๒.ประสิทธิภาพโครงการ	พึงพอใจมาก	๒.๑ ขอบเขตการดำเนินโครงการ (Scope)	<u>เปรียบเทียบผลการดำเนินงาน</u>																					
		<u>กิจกรรมโครงการ</u>																						
		๑) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา	<table><tr><th>แผน</th><th>ผล</th></tr><tr><td>มีการเตรียมแผนงาน</td><td>๑. บริษัท เอพีจิลอน จำกัด ๒. บริษัท วิซชากร จำกัด ๓ บริษัท ปัญญา คอนสตรัคท์ จำกัด ๔. Wiecon Co.,Ltd</td></tr><tr><td>มีการเตรียมแผนงาน</td><td>ITD-SMCC Joint Venture</td></tr><tr><td> </td><td> </td></tr><tr><td>๑ แห่ง</td><td>๑ แห่ง</td></tr><tr><td>ความยาว ๔๖๐ เมตร</td><td>ความยาว ๔๖๐ เมตร</td></tr><tr><td>ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร</td><td>ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร</td></tr><tr><td>ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร</td><td>ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร</td></tr><tr><td>๑ แห่ง</td><td>๑ แห่ง</td></tr><tr><td>มีการเตรียมแผนงาน</td><td>ตามแผน</td></tr></table>	แผน	ผล	มีการเตรียมแผนงาน	๑. บริษัท เอพีจิลอน จำกัด ๒. บริษัท วิซชากร จำกัด ๓ บริษัท ปัญญา คอนสตรัคท์ จำกัด ๔. Wiecon Co.,Ltd	มีการเตรียมแผนงาน	ITD-SMCC Joint Venture			๑ แห่ง	๑ แห่ง	ความยาว ๔๖๐ เมตร	ความยาว ๔๖๐ เมตร	ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร	ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร	ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร	ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร	๑ แห่ง	๑ แห่ง	มีการเตรียมแผนงาน	ตามแผน	
แผน	ผล																							
มีการเตรียมแผนงาน	๑. บริษัท เอพีจิลอน จำกัด ๒. บริษัท วิซชากร จำกัด ๓ บริษัท ปัญญา คอนสตรัคท์ จำกัด ๔. Wiecon Co.,Ltd																							
มีการเตรียมแผนงาน	ITD-SMCC Joint Venture																							
๑ แห่ง	๑ แห่ง																							
ความยาว ๔๖๐ เมตร	ความยาว ๔๖๐ เมตร																							
ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร	ความยาว ๑,๐๔๐ เมตร																							
ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร	ความยาว ๒,๔๒๕ เมตร																							
๑ แห่ง	๑ แห่ง																							
มีการเตรียมแผนงาน	ตามแผน																							
		๒) การเลือกผู้รับเหมา																						
		๓) การก่อสร้าง																						
		- งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับบนถนนนพบุรี ๑																						
		- งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา																						
		-งานก่อสร้างทางยกระดับ																						
		- งานก่อสร้างถนน ขนาด ๖ ช่องจราจร																						
		- งานก่อสร้างทางแยกต่างระดับบนถนนราชพฤกษ์																						
		๔) การเวนคืนที่ดิน																						

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																						
๒.ประสิทธิภาพโครงการ (ต่อ)	๒.๒ ระยะเวลาดำเนินโครงการ (Schedule) กิจกรรมโครงการ ๑) การเวนคืนที่ดิน ๒) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา ๓) การเลือกผู้รับเหมา ๔) การก่อสร้าง ๒.๓ ค่าใช้จ่ายโครงการ (Project Cost) (๑) วงเงินลงทุนของโครงการ เงินกู้ JICA ๑. ค่างานก่อสร้าง เงินงบประมาณ ๑. ค่าเวนคืนที่ดิน ๒. ค่างานก่อสร้าง - รวมเงินลงทุนทั้งหมด		เปรียบเทียบผลการดำเนินงาน <table><tr><th>แผน (เริ่ม/เสร็จ)</th><th>ผล (เริ่ม/เสร็จ)</th></tr><tr><td>ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑</td><td>ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑</td></tr><tr><td>มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔</td><td>มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔</td></tr><tr><td>ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔</td><td>ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔</td></tr><tr><td>พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖</td><td>พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖</td></tr></table> <table><tr><th>แผน</th><th>ผล</th></tr><tr><td>๗,๓๐๗ ล้านบาท (เทียบเท่า ๒,๖๗๕ ล้านบาท)</td><td>๗,๓๐๖.๔๕ ล้านบาท (๒,๔๘๘.๔๕ ล้านบาท)</td></tr><tr><th>แผน</th><th>ผล</th></tr><tr><td></td><td>๓๐,๗๕๗ ล้านบาท</td></tr><tr><td>๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท</td><td>๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท</td></tr><tr><td>เทียบเท่า ๓,๘๒๔.๓๓ ล้านบาท</td><td>๓,๕๙๒.๖๑ ล้านบาท</td></tr></table>	แผน (เริ่ม/เสร็จ)	ผล (เริ่ม/เสร็จ)	ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑	ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑	มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔	มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔	ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔	ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔	พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖	พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖	แผน	ผล	๗,๓๐๗ ล้านบาท (เทียบเท่า ๒,๖๗๕ ล้านบาท)	๗,๓๐๖.๔๕ ล้านบาท (๒,๔๘๘.๔๕ ล้านบาท)	แผน	ผล		๓๐,๗๕๗ ล้านบาท	๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท	๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท	เทียบเท่า ๓,๘๒๔.๓๓ ล้านบาท	๓,๕๙๒.๖๑ ล้านบาท	
	แผน (เริ่ม/เสร็จ)	ผล (เริ่ม/เสร็จ)																								
ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑	ม.ค. ๕๐ – มี.ค. ๕๑																									
มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔	มี.ย. ๕๓ – ม.ค. ๕๔																									
ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔	ธ.ค. ๕๓ – พ.ย. ๕๔																									
พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖	พ.ค. ๕๕ – มี.ค. ๕๖																									
แผน	ผล																									
๗,๓๐๗ ล้านบาท (เทียบเท่า ๒,๖๗๕ ล้านบาท)	๗,๓๐๖.๔๕ ล้านบาท (๒,๔๘๘.๔๕ ล้านบาท)																									
แผน	ผล																									
	๓๐,๗๕๗ ล้านบาท																									
๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท	๑,๑๔๑.๓๓ ล้านบาท																									
เทียบเท่า ๓,๘๒๔.๓๓ ล้านบาท	๓,๕๙๒.๖๑ ล้านบาท																									

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																					
๒.ประสิทธิภาพโครงการ (ต่อ)	(๒) ผลการเบิกจ่ายเงินในของหมวดค่างานก่อสร้างแยกตามปีงบประมาณ - ๒๕๕๕ - ๒๕๕๖ - ๒๕๕๗ - ๒๕๕๘ - ๒๕๕๙ รวมทั้งหมด	(๒) ผลการเบิกจ่ายเงินในของหมวดค่างานก่อสร้างแยกตามปีงบประมาณ	<table><tr><th>เงินกู้ JICA</th><th>เงินงบประมาณ (ล้านบาท)</th><th>รวม (ล้านบาท)</th></tr><tr><td>๑,๑๗๑.๕๒ ล้านบาท (ประมาณ ๔๗๗.๒๐ ล้านบาท)</td><td>๒๐๖.๘๔</td><td>๖๘๔.๐๔</td></tr><tr><td>๒,๓๓๒.๒๐ ล้านบาท (ประมาณ ๗๖๙.๗๙ ล้านบาท)</td><td>๓๑๔.๘๑</td><td>๑,๐๘๔.๖๐</td></tr><tr><td>๒,๗๒๓.๒๕ ล้านบาท (ประมาณ ๘๖๔.๕๔ ล้านบาท)</td><td>๓๘๙.๕๘</td><td>๑,๒๕๔.๑๒</td></tr><tr><td>๑,๐๖๓.๖๔ ล้านบาท (ประมาณ ๓๐๑.๑๖ ล้านบาท)</td><td>๒๓๐.๑๐</td><td>๕๓๑.๒๖</td></tr><tr><td>๑๖.๔๘ ล้านบาท (ประมาณ ๖.๘๐ ล้านบาท)</td><td>-</td><td>๖.๘๐</td></tr><tr><td>๗,๓๐๖.๙๙ ล้านบาท (ประมาณ ๒,๔๑๙.๔๙ ล้านบาท)</td><td>๑,๑๔๑.๓๓</td><td>๓,๕๖๐.๘๒</td></tr></table>	เงินกู้ JICA	เงินงบประมาณ (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)	๑,๑๗๑.๕๒ ล้านบาท (ประมาณ ๔๗๗.๒๐ ล้านบาท)	๒๐๖.๘๔	๖๘๔.๐๔	๒,๓๓๒.๒๐ ล้านบาท (ประมาณ ๗๖๙.๗๙ ล้านบาท)	๓๑๔.๘๑	๑,๐๘๔.๖๐	๒,๗๒๓.๒๕ ล้านบาท (ประมาณ ๘๖๔.๕๔ ล้านบาท)	๓๘๙.๕๘	๑,๒๕๔.๑๒	๑,๐๖๓.๖๔ ล้านบาท (ประมาณ ๓๐๑.๑๖ ล้านบาท)	๒๓๐.๑๐	๕๓๑.๒๖	๑๖.๔๘ ล้านบาท (ประมาณ ๖.๘๐ ล้านบาท)	-	๖.๘๐	๗,๓๐๖.๙๙ ล้านบาท (ประมาณ ๒,๔๑๙.๔๙ ล้านบาท)	๑,๑๔๑.๓๓	๓,๕๖๐.๘๒	
เงินกู้ JICA	เงินงบประมาณ (ล้านบาท)	รวม (ล้านบาท)																							
๑,๑๗๑.๕๒ ล้านบาท (ประมาณ ๔๗๗.๒๐ ล้านบาท)	๒๐๖.๘๔	๖๘๔.๐๔																							
๒,๓๓๒.๒๐ ล้านบาท (ประมาณ ๗๖๙.๗๙ ล้านบาท)	๓๑๔.๘๑	๑,๐๘๔.๖๐																							
๒,๗๒๓.๒๕ ล้านบาท (ประมาณ ๘๖๔.๕๔ ล้านบาท)	๓๘๙.๕๘	๑,๒๕๔.๑๒																							
๑,๐๖๓.๖๔ ล้านบาท (ประมาณ ๓๐๑.๑๖ ล้านบาท)	๒๓๐.๑๐	๕๓๑.๒๖																							
๑๖.๔๘ ล้านบาท (ประมาณ ๖.๘๐ ล้านบาท)	-	๖.๘๐																							
๗,๓๐๖.๙๙ ล้านบาท (ประมาณ ๒,๔๑๙.๔๙ ล้านบาท)	๑,๑๔๑.๓๓	๓,๕๖๐.๘๒																							

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																																
๓.ประสิทธิผลโครงการ	พึงพอใจมาก	เพื่อช่วยแบ่งเบาการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพฯและปริมณฑล การอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการเดินทางในจังหวัดนนทบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง การปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพฯตอนบนและจังหวัดนนทบุรีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ๓.๑. การแบ่งเบาปริมาณการจราจรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเปรียบเทียบ ความหนาแน่นการจราจรบริเวณโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี ๑ และพื้นที่ใกล้เคียง (ระหว่างดำเนินการ/หลังโครงการเสร็จสิ้น) จำนวน ๔ สายทาง ดังนี้ ๑. สะพานพระราม ๕ ๒. สะพานพระนั่งเกล้า (เก่า) ๓. สะพานพระนั่งเกล้า (ใหม่) ๔. สะพานนนทบุรี ๑ รวม	<table><tr><th colspan="4">ความหนาแน่นการจราจร</th></tr><tr><th colspan="2">ระหว่างดำเนินการโครงการ</th><th colspan="2">หลังโครงการเสร็จสิ้น</th></tr><tr><th>ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)</th><th>ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)</th><th>ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)</th><th>ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)</th></tr><tr><td>๑๔๕,๗๑๘</td><td>๖,๐๗๑</td><td>๘๔,๔๒๗</td><td>๕,๗๑๔</td></tr><tr><td>๙๒,๐๙๙</td><td>๓,๘๓๘</td><td>๔๕,๕๒๗</td><td>๓,๖๘๑</td></tr><tr><td>๑๐๓,๐๕๗</td><td>๔,๒๙๕</td><td>๘๑,๒๗๘</td><td>๔,๖๐๓</td></tr><tr><td>-</td><td>-</td><td>๒๗,๓๑๓</td><td>๒,๒๑๕</td></tr><tr><td>๓๔๐,๘๗๔</td><td>๑๔,๒๐๔</td><td>๒๓๘,๕๔๕</td><td>๑๖,๒๑๓</td></tr></table>	ความหนาแน่นการจราจร				ระหว่างดำเนินการโครงการ		หลังโครงการเสร็จสิ้น		ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)	ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)	๑๔๕,๗๑๘	๖,๐๗๑	๘๔,๔๒๗	๕,๗๑๔	๙๒,๐๙๙	๓,๘๓๘	๔๕,๕๒๗	๓,๖๘๑	๑๐๓,๐๕๗	๔,๒๙๕	๘๑,๒๗๘	๔,๖๐๓	-	-	๒๗,๓๑๓	๒,๒๑๕	๓๔๐,๘๗๔	๑๔,๒๐๔	๒๓๘,๕๔๕	๑๖,๒๑๓	
ความหนาแน่นการจราจร																																				
ระหว่างดำเนินการโครงการ		หลังโครงการเสร็จสิ้น																																		
ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)	ปริมาณการจราจร (PCU/วัน)	ปริมาณจราจรช่วงเร่งด่วน (PCU/ชม.)																																	
๑๔๕,๗๑๘	๖,๐๗๑	๘๔,๔๒๗	๕,๗๑๔																																	
๙๒,๐๙๙	๓,๘๓๘	๔๕,๕๒๗	๓,๖๘๑																																	
๑๐๓,๐๕๗	๔,๒๙๕	๘๑,๒๗๘	๔,๖๐๓																																	
-	-	๒๗,๓๑๓	๒,๒๑๕																																	
๓๔๐,๘๗๔	๑๔,๒๐๔	๒๓๘,๕๔๕	๑๖,๒๑๓																																	

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																																																					
๓. ประสิทธิภาพโครงการ (ต่อ)		๓.๒ จำนวนความสะดวกการเดินทางในจังหวัดนนทบุรี จำนวน ๔ สายทาง ดังนี้ ๑. สะพานพระราม ๕ ๒. สะพานพระนั่งเกล้า (เก่า) ๓. สะพานพระนั่งเกล้า (ใหม่) ๔. สะพานนนทบุรี ๑	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">ทิศทาง</th><th colspan="4">อัตราความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)</th></tr> <tr> <th colspan="2">ระหว่างดำเนินโครงการ</th><th colspan="2">หลังดำเนินโครงการ</th></tr> <tr> <th>เร่งด่วน ช่วงเช้า</th><th>เร่งด่วน ช่วงเย็น</th><th>เร่งด่วน ช่วงเช้า</th><th>เร่งด่วน ช่วงเย็น</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>เข้าเมือง</td><td>LOS F</td><td>LOS F</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> <tr> <td>ออกเมือง</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> <tr> <td>เข้าเมือง</td><td>LOS E</td><td>LOS F</td><td>LOS E</td><td>LOS F</td></tr> <tr> <td>ออกเมือง</td><td>LOS E</td><td>LOS F</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> <tr> <td>เข้าเมือง</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS F</td></tr> <tr> <td>ออกเมือง</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> <tr> <td>เข้าเมือง</td><td>-</td><td>-</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> <tr> <td>ออกเมือง</td><td>-</td><td>-</td><td>LOS E</td><td>LOS E</td></tr> </tbody> </table>	ทิศทาง	อัตราความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)				ระหว่างดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ		เร่งด่วน ช่วงเช้า	เร่งด่วน ช่วงเย็น	เร่งด่วน ช่วงเช้า	เร่งด่วน ช่วงเย็น	เข้าเมือง	LOS F	LOS F	LOS E	LOS E	ออกเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	เข้าเมือง	LOS E	LOS F	LOS E	LOS F	ออกเมือง	LOS E	LOS F	LOS E	LOS E	เข้าเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS F	ออกเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E	เข้าเมือง	-	-	LOS E	LOS E	ออกเมือง	-	-	LOS E	LOS E	
ทิศทาง	อัตราความเร็วในการเดินทาง (กม./ชม.)																																																								
	ระหว่างดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ																																																						
	เร่งด่วน ช่วงเช้า	เร่งด่วน ช่วงเย็น	เร่งด่วน ช่วงเช้า	เร่งด่วน ช่วงเย็น																																																					
เข้าเมือง	LOS F	LOS F	LOS E	LOS E																																																					
ออกเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E																																																					
เข้าเมือง	LOS E	LOS F	LOS E	LOS F																																																					
ออกเมือง	LOS E	LOS F	LOS E	LOS E																																																					
เข้าเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS F																																																					
ออกเมือง	LOS E	LOS E	LOS E	LOS E																																																					
เข้าเมือง	-	-	LOS E	LOS E																																																					
ออกเมือง	-	-	LOS E	LOS E																																																					

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ																													
๓.ประสิทธิผลโครงการ (ต่อ)		๓.๓ ปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคม ๑. สะพานพระราม ๕ ๒. สะพานพระนั่งเกล้า (เก่า) ๓. สะพานพระนั่งเกล้า (ใหม่) ๔. สะพานนนทบุรี ๑	<table><tr><th rowspan="2">ทิศทาง</th><th colspan="2">ปริมาณการจราจรต่อความจุถนน (V/C)</th></tr><tr><th>ระหว่างดำเนินโครงการ</th><th>หลังดำเนินโครงการ</th></tr><tr><td>เข้าเมือง</td><td>๐.๖๐</td><td>๐.๖๒</td></tr><tr><td>ออกเมือง</td><td>๐.๗๖</td><td>๐.๔๖</td></tr><tr><td>เข้าเมือง</td><td>๐.๘๘</td><td>๐.๔๓</td></tr><tr><td>ออกเมือง</td><td>๐.๗๕</td><td>๐.๖๗</td></tr><tr><td>เข้าเมือง</td><td>๐.๕๕</td><td>๐.๓๔</td></tr><tr><td>ออกเมือง</td><td>๐.๔๓</td><td>๐.๕๓</td></tr><tr><td>เข้าเมือง</td><td>-</td><td>๐.๑๓</td></tr><tr><td>ออกเมือง</td><td>-</td><td>๐.๒๙</td></tr></table>	ทิศทาง	ปริมาณการจราจรต่อความจุถนน (V/C)		ระหว่างดำเนินโครงการ	หลังดำเนินโครงการ	เข้าเมือง	๐.๖๐	๐.๖๒	ออกเมือง	๐.๗๖	๐.๔๖	เข้าเมือง	๐.๘๘	๐.๔๓	ออกเมือง	๐.๗๕	๐.๖๗	เข้าเมือง	๐.๕๕	๐.๓๔	ออกเมือง	๐.๔๓	๐.๕๓	เข้าเมือง	-	๐.๑๓	ออกเมือง	-	๐.๒๙	
			ทิศทาง		ปริมาณการจราจรต่อความจุถนน (V/C)																												
				ระหว่างดำเนินโครงการ	หลังดำเนินโครงการ																												
			เข้าเมือง	๐.๖๐	๐.๖๒																												
			ออกเมือง	๐.๗๖	๐.๔๖																												
			เข้าเมือง	๐.๘๘	๐.๔๓																												
			ออกเมือง	๐.๗๕	๐.๖๗																												
			เข้าเมือง	๐.๕๕	๐.๓๔																												
			ออกเมือง	๐.๔๓	๐.๕๓																												
			เข้าเมือง	-	๐.๑๓																												
ออกเมือง	-	๐.๒๙																															

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ												
๔. ผลกระทบของโครงการ	พึงพอใจมาก	เพื่อประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและภายหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ซึ่งโครงการเงินกู้ได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้ ๔.๑ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ๑. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ๒. ระดับเสียงโดยทั่วไป ๓. ความสั่นสะเทือน ๔. สภาพการจราจร ๕. คุณภาพน้ำ	<table><tr><th>ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ</th><th>ผลการตรวจสอบ</th></tr><tr><td>- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (ไมครอน) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์</td><td>อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด</td></tr><tr><td>ระดับเสียง</td><td>อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด</td></tr><tr><td>- ความเร็วของอนุภาค - ความถี่</td><td>อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด</td></tr><tr><td>- ปริมาณการจราจร</td><td>อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด</td></tr><tr><td>- อุณหภูมิ - ความเป็นกรดเป็นด่าง - การนำไฟฟ้า - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - ออกซิเจนละลาย - บีโอดี - แบคทีเรีย - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน</td><td>ไม่อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด</td></tr></table>	ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบ	- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (ไมครอน) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด	ระดับเสียง	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด	- ความเร็วของอนุภาค - ความถี่	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด	- ปริมาณการจราจร	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด	- อุณหภูมิ - ความเป็นกรดเป็นด่าง - การนำไฟฟ้า - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - ออกซิเจนละลาย - บีโอดี - แบคทีเรีย - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน	ไม่อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด	
ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบ															
- ปริมาณฝุ่นละอองรวม (ไมครอน) - ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด															
ระดับเสียง	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด															
- ความเร็วของอนุภาค - ความถี่	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด															
- ปริมาณการจราจร	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด															
- อุณหภูมิ - ความเป็นกรดเป็นด่าง - การนำไฟฟ้า - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน - ออกซิเจนละลาย - บีโอดี - แบคทีเรีย - สายแขวนลอย - น้ำมันและไขมัน	ไม่อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด															

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ						
๔. ผลกระทบของโครงการ (ต่อ)		๔.๒ การป้องกันโรคเอดส์ (HIV/AIDS)	<table><thead><tr><th>แผน</th><th>ผล</th></tr></thead><tbody><tr><td>แผนสำรวจความรู้ความเข้าใจของแรงงานช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๕ จำนวนแบบสอบถาม ๕๐๐ ชุด</td><td>จากการสำรวจของแบบสอบถาม ๓๖๔ ชุด พบว่า - ๘๗.๔% เป็นพนักงาน - ๑๒.๑% เป็นแรงงาน - ๙๕% เคยใช้ถุงยางอนามัย - มีความรู้เกี่ยวกับการติดต่อของเชื้อ HIV/AIDS จากแม่สู่ลูก - แรงงานไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ชีวิตร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS</td></tr><tr><td>- จัดทำหนังสือ การป้องกัน HIV/AIDS - จัดนิทรรศการเรื่อง HIV/AIDS - จัดทำสื่อแผ่นพับเกี่ยวกับเรื่องโรค HIV/AIDS - จัดทำแผ่นพับความเสี่ยงของโรค HIV/AIDS - จัดกิจกรรมเล่นเกมเกี่ยวกับโรค HIV/AIDS - แจกถุงยางอนามัย</td><td>- ๒,๐๐๐ เล่ม - จัดทำบอร์ด ๙ บอร์ด ๙ จุด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๘ บอร์ด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๔ บอร์ด - ๙,๐๐๐ ชิ้น</td></tr></tbody></table>	แผน	ผล	แผนสำรวจความรู้ความเข้าใจของแรงงานช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๕ จำนวนแบบสอบถาม ๕๐๐ ชุด	จากการสำรวจของแบบสอบถาม ๓๖๔ ชุด พบว่า - ๘๗.๔% เป็นพนักงาน - ๑๒.๑% เป็นแรงงาน - ๙๕% เคยใช้ถุงยางอนามัย - มีความรู้เกี่ยวกับการติดต่อของเชื้อ HIV/AIDS จากแม่สู่ลูก - แรงงานไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ชีวิตร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS	- จัดทำหนังสือ การป้องกัน HIV/AIDS - จัดนิทรรศการเรื่อง HIV/AIDS - จัดทำสื่อแผ่นพับเกี่ยวกับเรื่องโรค HIV/AIDS - จัดทำแผ่นพับความเสี่ยงของโรค HIV/AIDS - จัดกิจกรรมเล่นเกมเกี่ยวกับโรค HIV/AIDS - แจกถุงยางอนามัย	- ๒,๐๐๐ เล่ม - จัดทำบอร์ด ๙ บอร์ด ๙ จุด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๘ บอร์ด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๔ บอร์ด - ๙,๐๐๐ ชิ้น	
		แผน	ผล							
แผนสำรวจความรู้ความเข้าใจของแรงงานช่วงเดือนพฤษภาคม ๒๕๕๕ จำนวนแบบสอบถาม ๕๐๐ ชุด	จากการสำรวจของแบบสอบถาม ๓๖๔ ชุด พบว่า - ๘๗.๔% เป็นพนักงาน - ๑๒.๑% เป็นแรงงาน - ๙๕% เคยใช้ถุงยางอนามัย - มีความรู้เกี่ยวกับการติดต่อของเชื้อ HIV/AIDS จากแม่สู่ลูก - แรงงานไม่มีความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ชีวิตร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS									
- จัดทำหนังสือ การป้องกัน HIV/AIDS - จัดนิทรรศการเรื่อง HIV/AIDS - จัดทำสื่อแผ่นพับเกี่ยวกับเรื่องโรค HIV/AIDS - จัดทำแผ่นพับความเสี่ยงของโรค HIV/AIDS - จัดกิจกรรมเล่นเกมเกี่ยวกับโรค HIV/AIDS - แจกถุงยางอนามัย	- ๒,๐๐๐ เล่ม - จัดทำบอร์ด ๙ บอร์ด ๙ จุด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๘ บอร์ด - จัดทำแผ่นพับ ๑ ชุด จำนวน ๔ บอร์ด - ๙,๐๐๐ ชิ้น									
		๒. ส่งเสริมการรณรงค์								

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ										
๔. ผลกระทบของโครงการ (ต่อ)	๓. การสร้างขีดความสามารถของหน่วยงาน และพัฒนานโยบายการทำงาน ๔. การอบรมให้ความรู้ ๕. การสนับสนุนการใช้ถุงยางอนามัย ๖. การติดตามตรวจสอบและการประเมินความรู้		<table><tr><th>แผน</th><th>ผล</th></tr><tr><td>ระดมความคิด เพื่อร่าง “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” ในสถานที่ทำงาน</td><td>มีการประชุมร่วมกัน ๔ ครั้ง เพื่อกำหนด “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” และได้เริ่มนำไปใช้กับแรงงาน เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๖</td></tr><tr><td>จัดอบรมให้ความรู้เรื่อง HIV/AIDS ๒๓ ครั้ง</td><td>จากแบบสอบถามก่อนและหลังอบรม แรงงานมีความรู้เรื่อง HIV/AIDS เพิ่มขึ้น</td></tr><tr><td>แจกถุงยางอนามัย</td><td>แจกถุงยางอนามัย ๙,๐๐๐ ชิ้น</td></tr><tr><td>- แผนการติดตามตรวจสอบ ตั้งแต่ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๖ ถึง มกราคม ๒๕๕๗ โดยใช้แบบสอบถาม ๒๐๐ ชุด - แผนการประเมินความรู้ กรกฎาคม ๒๕๕๗</td><td>- แรงงานมีความรู้เกี่ยวกับการติดเชื้อจากแม่สู่ลูก, มีความรู้ของการใช้ถุงยางอนามัย, รู้จักวิธีการอยู่ร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS มากขึ้น</td></tr></table>	แผน	ผล	ระดมความคิด เพื่อร่าง “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” ในสถานที่ทำงาน	มีการประชุมร่วมกัน ๔ ครั้ง เพื่อกำหนด “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” และได้เริ่มนำไปใช้กับแรงงาน เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๖	จัดอบรมให้ความรู้เรื่อง HIV/AIDS ๒๓ ครั้ง	จากแบบสอบถามก่อนและหลังอบรม แรงงานมีความรู้เรื่อง HIV/AIDS เพิ่มขึ้น	แจกถุงยางอนามัย	แจกถุงยางอนามัย ๙,๐๐๐ ชิ้น	- แผนการติดตามตรวจสอบ ตั้งแต่ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๖ ถึง มกราคม ๒๕๕๗ โดยใช้แบบสอบถาม ๒๐๐ ชุด - แผนการประเมินความรู้ กรกฎาคม ๒๕๕๗	- แรงงานมีความรู้เกี่ยวกับการติดเชื้อจากแม่สู่ลูก, มีความรู้ของการใช้ถุงยางอนามัย, รู้จักวิธีการอยู่ร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS มากขึ้น	
แผน	ผล													
ระดมความคิด เพื่อร่าง “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” ในสถานที่ทำงาน	มีการประชุมร่วมกัน ๔ ครั้ง เพื่อกำหนด “Workplace Policy on HIV/AIDS prevention and management” และได้เริ่มนำไปใช้กับแรงงาน เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๖													
จัดอบรมให้ความรู้เรื่อง HIV/AIDS ๒๓ ครั้ง	จากแบบสอบถามก่อนและหลังอบรม แรงงานมีความรู้เรื่อง HIV/AIDS เพิ่มขึ้น													
แจกถุงยางอนามัย	แจกถุงยางอนามัย ๙,๐๐๐ ชิ้น													
- แผนการติดตามตรวจสอบ ตั้งแต่ เดือนพฤศจิกายน ๒๕๕๖ ถึง มกราคม ๒๕๕๗ โดยใช้แบบสอบถาม ๒๐๐ ชุด - แผนการประเมินความรู้ กรกฎาคม ๒๕๕๗	- แรงงานมีความรู้เกี่ยวกับการติดเชื้อจากแม่สู่ลูก, มีความรู้ของการใช้ถุงยางอนามัย, รู้จักวิธีการอยู่ร่วมกับผู้เป็นโรค HIV/AIDS มากขึ้น													

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ
๕.ความยั่งยืน ของโครงการ	พึงพอใจมาก	เพื่อประเมินหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษา และความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการแล้วเสร็จ ๕.๑ การดำเนินงานให้บริการและการบำรุงรักษา ๕.๒ แผนการดำเนินการตรวจสอบและบำรุงรักษา โดยที่โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ได้มีการจัดทำคู่มือการบำรุงรักษาสะพาน (Maintenance Manual) ซึ่งกำหนดแผนการบำรุงรักษาสะพานเป็นรายสัปดาห์ รายเดือน และการบำรุงรักษาพิเศษ ดังนี้	หลังจากโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ แล้วเสร็จ ระยะที่ ๑ ภายหลัง ๒ ปี จากโครงการเสร็จสิ้น การดำเนินงานให้บริการ และการบำรุงรักษาผู้รับจ้างค่าประกันผลงานเป็นผู้รับผิดชอบ โดยกรมทางหลวงชนบท (ทช.) จะเป็นผู้ตรวจสอบ และประสานผู้รับจ้าง เพื่อดำเนินการปรับปรุงดูแลเส้นทางให้พร้อมใช้งาน อย่งไรก็ดี ทช.จะเป็นผู้ดำเนินการดูแลทำความสะอาดเส้นทาง ระยะที่ ๒ ตั้งแต่ปีที่ ๓ เป็นต้นไป ทช.จะเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษา และทำความสะอาดเส้นทางต่อเนื่องตลอดอายุการใช้งานต่อไป	

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	ผลการประเมิน	การประเมินก่อนเริ่มโครงการ	การประเมินหลังสิ้นสุดโครงการ	หมายเหตุ
๕.ความยั่งยืน ของโครงการ (ต่อ)		รายการที่มีการตรวจสอบ ๑. อุปกรณ์บนถนน ๒. ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ๓. โครงสร้างสะพานช่วงข้ามแม่น้ำ ๔. โครงสร้างสะพานช่วงยี่ดิ่ง ๕. การเคลื่อนที่/ทรุดตัว	ความถี่ในการตรวจสอบ ทุกวัน ทุก ๖ เดือน ทุกปี ทุกปี และ ๖ ปี ทุกปี และ ๖ ปี	

/ สรุปผล...

สรุปผลการประเมินโครงการ

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
๑.ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ นโยบาย และการจัดลำดับความสำคัญของประเทศ	พึงพอใจมาก	สอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑
๒.ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินผลการจัดการทรัพยากรของโครงการเพื่อให้การดำเนินโครงการแล้วเสร็จ ใน ๓ ด้าน ได้แก่ ขอบเขต/ระยะเวลา/ต้นทุน	พึงพอใจมาก	สามารถดำเนินกิจกรรมโครงการได้ครบถ้วนตามแผนงานที่กำหนดไว้ รวมทั้ง ดำเนินงานได้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด
๓.ประสิทธิผล	เพื่อประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการโดยการเปรียบเทียบผลลัพธ์ที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	พึงพอใจมาก	โครงการเงินกู้ดังกล่าวสามารถช่วยการบรรลุวัตถุประสงค์ในการช่วยแบ่งเบาภาระจากรบนสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพฯและปริมณฑล การอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการเดินทางในจังหวัดนนทบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้ง การปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
๔.ผลกระทบ	เพื่อประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและภายหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว	พึงพอใจมาก	โครงการเงินกู้ดังกล่าวมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ มลภาวะทางเสียง ทางอากาศ ทั้งระหว่างดำเนินโครงการและภายหลังโครงการเสร็จสิ้น นอกจากนี้ ยังมีการเผยแพร่รณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันโรค AIDS ให้แก่แรงงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง
๕.ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการแล้วเสร็จ	พึงพอใจมาก	กรมทางหลวงชนบทได้มีการมอบหมายหน่วยงานภายใน เพื่อทำหน้าที่ดำเนินการบำรุงรักษาสะพานตามแผนงานที่กำหนดไว้

สรุปผลการประเมินโครงการ : พึงพอใจมาก

/ ปัญหา...

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

-

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ รูปแบบสะพานคานซิง (extradosed bridge) แห่งแรกของประเทศไทย อยู่บริเวณจังหวัดนนทบุรี และพื้นที่ปริมณฑลทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากในปัจจุบันประชากรที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลโดยเฉพาะในพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีอัตราการเพิ่มขึ้นของหมู่บ้านจัดสรรที่ค่อนข้างมากทำให้การคมนาคมขนส่งในถนนราชพฤกษ์ รวมทั้งการจราจรสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณกรุงเทพมหานครตอนบน ตลอดจนถึงจังหวัดนนทบุรีมีสภาพหนาแน่นมาก

ผลการสำรวจปริมาณการจราจรครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ช่วยแบ่งเบาการจราจรและช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนที่จะเดินทางสัญจรไปมาระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตจังหวัดนนทบุรี นอกจากนี้ยังช่วยระบายความหนาแน่นของจราจรในพื้นที่ใกล้เคียงโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นสะพานพระราม ๕ สะพานพระนั่งเกล้า (เก่า/ใหม่) นอกจากนี้ โครงการยังสามารถสนับสนุนให้โครงข่ายของเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบนและจังหวัดนนทบุรีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จากผลการวัดปริมาณจราจร ความหนาแน่นการจราจร ระดับคุณภาพให้บริการ และปริมาณจราจรต่อความจุบนโครงข่ายถนน

อย่างไรก็ดี โดยที่รายงานการสำรวจปริมาณการจราจร (มีนาคม ๒๕๕๘) ได้จัดทำขึ้นภายหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นเมื่อเดือนธันวาคม ปี ๒๕๕๗ ดังนั้น การสำรวจปริมาณจราจรและสภาพการจราจรในพื้นที่โครงการและสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่อยู่ใกล้เคียง ควรมีการสำรวจอย่างต่อเนื่องเพื่อสามารถนำข้อมูลมาศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการจราจร วิเคราะห์เปรียบเทียบสภาพการจราจรบริเวณโครงข่ายถนนโดยรอบ การอำนวยความสะดวกต่อประชาชนในการเดินทางในจังหวัดนนทบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครตอนบน จังหวัดนนทบุรีและจังหวัดปทุมธานีให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

๑.๒ โครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เป็นโครงการหนึ่งของกรมทางหลวง ซึ่งได้ทำการศึกษาเพื่อวางแผนการก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๑๘ โดยได้สรุปผลการศึกษาว่าควรแบ่งการก่อสร้างเป็น ๓ ช่วง และทำการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ ตามลำดับดังนี้

ช่วงที่ ๑ : วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานคร (บางปะอิน - บางขุนเทียน) ระยะทางประมาณ ๗๐ กิโลเมตร ซึ่งก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้งานแล้ว โดยไม่มีการเก็บค่าผ่านทาง

ช่วงที่ ๒ : วงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกของกรุงเทพมหานคร (บางปะอิน-บางนา) ระยะทางประมาณ ๖๕ กิโลเมตร ซึ่งก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้งานแล้ว โดยมีการเก็บค่าผ่านทาง

/ ช่วงที่ ๓...

ช่วงที่ ๓ : วงแหวนรอบนอกด้านใต้ของกรุงเทพมหานคร ระยะทางประมาณ ๓๕ กิโลเมตร ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายที่จะทำให้ทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครสมบูรณ์

โดยเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ใช้ชื่อทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครว่า “ถนนกาญจนาภิเษก”

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ สิงหาคม ๒๕๔๖ อนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการว่าจ้างเอกชนทำการก่อสร้างทางหลวงวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ช่วงบางพลี - สุขสวัสดิ์ ระยะทาง ๒๒.๔๙ กิโลเมตร ตามรูปแบบก่อสร้างของกรมทางหลวง โดยเอกชนจะได้รับค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยมีกำหนดระยะเวลา ๒ ปี ๖ เดือน และอนุมัติให้ กทพ. ดำเนินการหาเอกชนผู้เข้าร่วมลงทุนตามขั้นตอนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ไปพร้อมกันในระหว่างทำการก่อสร้างด้วย โดยมีเงื่อนไขให้ผู้ร่วมลงทุนรับภาระค่าใช้จ่ายด้านการก่อสร้างและค่าใช้จ่ายด้านการเงินทั้งหมดที่ กทพ. ได้ว่าจ้างเอกชนทำการก่อสร้างดังกล่าวและผู้ร่วมลงทุนจะได้รับสิทธิการบริหารจัดการผลประโยชน์จากการเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านใต้เป็นระยะเวลาหนึ่ง อย่างไรก็ตาม กทพ. ยังไม่สามารถหาผู้เข้าร่วมลงทุนโครงการได้ จึงให้ กทพ. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินและบริหารโครงการเอง โดยเมื่อวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๕๐ คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการสนับสนุนทางการเงินเพื่อบริหารโครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ วงเงิน ๑๘,๓๙๗ ล้านบาท และอนุมัติให้ กทพ. เร่งรัดการก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจรของทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ และทางหลวงหมายเลข ๓๗ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ตอนบางพลี - บางขุนเทียน ช่วงสุขสวัสดิ์ - บางขุนเทียน) และทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนอุตสาหกรรมและทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๑ ได้อนุมัติให้ขยายวงเงินค่าก่อสร้าง ทั้ง ๓ โครงการ รวมวงเงิน ๗,๘๘๑.๘๗๓ ล้านบาท โดยได้เปิดบริการประชาชน เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๒

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อเป็นโครงข่ายเส้นทางที่เชื่อมโยงฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ทำให้ทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครครบวงอย่างสมบูรณ์
๒. เพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและภาคตะวันออกและเป็นเส้นทางทางเชื่อมกับพื้นที่อุตสาหกรรมในจังหวัดสมุทรปราการ
๓. เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๔. เพื่อเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์ทั้งด้านการผลิตสินค้าและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
๕. เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตในการคมนาคมให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว

/ ผลการ...

ผลการดำเนินงาน

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)

คู่สัญญา :

๑) งานก่อสร้างก่อสร้างทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ กทพ. ได้ว่าจ้าง บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง

๒) งานก่อสร้างระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร กทพ. ได้ว่าจ้าง บริษัท CKLX JOINT VENTURE ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) และบริษัท ล็อกเซเล่ย์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างและติดตั้งระบบ

๓) ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง กทพ. ได้ว่าจ้าง บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท ฮาลโครว์ (ไทยแลนด์) จำกัด และบริษัท เข้าทีอีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด

ผลการประเมินโครงการ

การประเมินผลโครงการโดยพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ ๕ ประการ ดังนี้

หลักเกณฑ์ ระดับความพึงพอใจ	พึงพอใจมาก	พึงพอใจ	ค่อนข้างพึงพอใจ	ไม่พึงพอใจ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)	✓			
๒. ประสิทธิภาพ (Efficiency)		✓		
๓. ประสิทธิผล (Effectiveness)	✓			
๔. ผลกระทบ (Impact)	✓			
๕. ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)	✓			

๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)

วัตถุประสงค์ของโครงการฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศ ระดับสาขา และวัตถุประสงค์ระดับโครงการ โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับต่างๆ ดังนี้

๑.๑ นโยบายระดับประเทศ : โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ ยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อบังคับด้านความสามารถ ด้านการบริหารจัดการและบริการโครงสร้างพื้นฐาน

๑.๒ นโยบายระดับสาขา : โครงการสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคม ในการส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน เครือข่ายคมนาคมขนส่งให้เป็นระบบเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการเกื้อหนุนการผลิตและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ยกกระดับคุณภาพชีวิต มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

๑.๓ นโยบายระดับโครงการ : โครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการตามที่ได้กำหนดไว้

/ ๒. ประสิทธิภาพ...

๒. ประสิทธิภาพ (Efficiency)

๒.๑ ด้านผลผลิต :

การก่อสร้างโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ประกอบด้วย

๕ รายการ ดังนี้

รายการ	(ตามแผนงาน)
๑. ทางแยกต่างระดับ ๖ ทางแยก ๑.๑ ทางแยกต่างระดับบางขุนเทียนที่ถนนพระราม ๒ (กม. ๓๑ + ๖๗๒) จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๕ ๑.๒ ทางแยกต่างระดับที่ถนนสุขสวัสดิ์ (กม. ๔๗ + ๐๐๐) จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๐๓ ๑.๓ ทางแยกต่างระดับที่ถนนสุขุมวิท (กม. ๕๒ + ๕๐๐) จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓ ๑.๔ ทางแยกต่างระดับที่ถนนศรีนครินทร์ (กม. ๕๖ + ๓๔๐) จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๓๓๔๔ ๑.๕ ทางแยกต่างระดับที่ถนนเทพารักษ์ (กม. ๖๑ + ๙๑๐) ๑.๖ ทางแยกต่างระดับวัดสลุดที่ทางหลวงหมายเลข ๓๔ (กม. ๖๖ + ๕๔๐) ทางหลวงสายบางนา - บางปะกง	๑ จุด ๑ จุด ๑ จุด ๑ จุด ๑ จุด ๑ จุด
๒. สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสะพานซึง (Cable Stayed Bridge)	- ความยาว ๙๔๑ เมตร - เติร์ด ๒ ทิศทาง - ทิศทางละ ๔ ช่องจราจร รวม ๘ ช่องจราจร - ช่วงความยาวหลักของสะพาน (Main Span Length) ๕๐๐ เมตร - หอสูงจำนวน ๒ หอ - ตอม่อ (Anchor Piers) จำนวน ๓ แห่ง - ระบบสายเคเบิลแบบ ๒ ระบาย
๓. โครงสร้างถนนยกระดับ	๒๒.๔๙ กิโลเมตร
๔. ด้านเก็บค่าผ่านทาง ระบบเก็บค่าผ่านทาง	๒๔ ด้าน

/ รายการ...

รายการ	(ตามแผนงาน)
๕. ระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร (Toll Buildings, Toll Collection System, Traffic Control and Surveillance System)	- ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด - ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ - ระบบควบคุมความปลอดภัยประกอบด้วยระบบทั้งสิ้น ๑๔ ระบบ ๑. Vms ๒. Matrix Sign ๓. ระบบแสดงแผนที่ภาพ (Graphic Display panel) ๔. ระบบนาฬิกา ๕. ระบบวิทยุสื่อสาร ๖. ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน ๗. ระบบโทรศัพท์ ๘. ระบบเครือข่ายข้อมูล ๙. ระบบบันทึกภาพรักษาความปลอดภัย ๑๐. ระบบขังน้ำหนักรถแบบรถหยุดนิ่ง ๑๑. ระบบสัญญาณแจ้งเหตุเพลิงไหม้ ๑๒. ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดสำหรับตรวจสอบการจราจร ๑๓. ระบบตรวจนับจำนวนยานพาหนะและวัดความเร็ว ๑๔. ระบบตรวจสอบด่านขังน้ำหนัก

โดยผลการดำเนินโครงการเป็นตามแผนงานครบทั้ง ๕ รายการ

๒.๒ ด้านต้นทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เงินกู้ในประเทศ		เงินงบประมาณ		รวม	
	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
๑. ค่าก่อสร้าง	๑๘,๓๙๗.๐๐	๑๕,๒๙๕.๐๐	-	๒,๐๐๐.๐๐	๑๘,๓๙๗.๐๐	๑๗,๒๙๕.๐๐
๒. ค่าระบบเก็บค่าผ่านทางและระบบควบคุมความปลอดภัยด้านการจราจร	๓,๐๓๙.๘๐	๓,๐๓๙.๘๐	-	-	๓,๐๓๙.๘๐	๓,๐๓๙.๘๐
๓. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	๙,๔๐๘.๙๗	๘,๓๐๖.๙๘	๙,๔๐๘.๙๗	๘,๓๐๖.๙๘
รวมค่าลงทุน	๒๑,๔๓๖.๘๐	๑๘,๓๓๔.๘๐	๙,๔๐๘.๙๗	๑๐,๓๐๖.๙๘	๓๐,๘๔๕.๗๗	๒๘,๖๔๑.๗๘

การก่อสร้างโครงการทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) กทพ. ได้เบิกจ่ายค่าก่อสร้างน้อยกว่าวงเงินตามแผนงาน จำนวน ๑,๑๐๒ ล้านบาท เนื่องจากการปรับแบบก่อสร้างตามพื้นที่จริงซึ่งทำให้ใช้จ่ายน้อยกว่าวงเงินตามแผนงาน รวมทั้งได้เบิกจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินน้อยกว่าวงเงินตามแผนงานจำนวน ๑,๑๐๑.๙๙ ล้านบาท เนื่องจากการใช้พื้นที่น้อยกว่าประมาณการพื้นที่ที่ใช้ดำเนินโครงการ จึงส่งผลให้

/ กทพ. ...

กทพ. จ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินน้อยลง เมื่อพิจารณาในภาพรวม กทพ. ใช้จ่ายเงินในการดำเนินงานน้อยกว่าวงเงินตามแผนงาน จำนวน ๒,๒๐๓.๙๙ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๓ ของวงเงินตามแผนงาน

๒.๓ ด้านเวลา

การก่อสร้างโครงการทางพิเศษกาญจนภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) มีระยะเวลาดำเนินการตามแผนงาน ๙๑๓ วัน (๒ ปี ๖ เดือน) โดยเริ่มดำเนินการวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๔๗ และมีกำหนดแล้วเสร็จในวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ แต่ กทพ. ได้ขยายเวลาก่อสร้างออกไปอีก ๑๔๓ วัน เป็นแล้วเสร็จในวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ใช้เวลาดำเนินการทั้งหมด ๑,๐๕๖ วัน (๒ ปี ๑๐ เดือน ๒๓ วัน) มากกว่าแผนการดำเนินงานอยู่ ๑๔๓ วัน หรือคิดเป็นร้อยละ ๑๖ ของแผนการดำเนินงาน เนื่องจากระหว่างการก่อสร้างโครงการประสบอุทกภัย จึงทำให้การดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผนงาน จึงได้ขอขยายเวลาก่อสร้างออกไป ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้าง ให้ผู้ประกอบการที่ประสบอุทกภัยขยายอายุสัญญาออกไปได้ เฉพาะในเขตจังหวัดที่มีการประกาศพื้นที่ประสบภัยพิบัติ

๓. ประสิทธิภาพ (Effectiveness)

๓.๑ จำนวนผู้ใช้บริการต่อปี

หน่วย: PCU/วัน

ปริมาณจราจร	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙
ประมาณการ		๑๓๕,๕๒๑					๑๕๐,๕๕๔
เกิดจริง	๑๖๐,๖๑๙	๑๗๙,๑๕๒	๒๑๒,๔๑๘	๒๒๘,๖๒๐	๒๓๙,๔๒๕		

จากการวิเคราะห์จำนวนผู้ใช้บริการ กทพ. มีการประมาณการปริมาณจราจรของโครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ทุก ๕ ปี โดยได้ประมาณการปริมาณจราจรปี ๒๕๕๔ มีจำนวน ๑๓๕,๕๒๑ PCU/วัน ในขณะที่ปริมาณจราจรที่เกิดจริงมีสูงถึง ๑๗๙,๑๕๒ PCU/วัน หรือสูงกว่าประมาณการร้อยละ ๓๒ อย่างไรก็ตาม ปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นจริงในปี ๒๕๕๗ มีปริมาณจราจรมากกว่าประมาณการปริมาณจราจรปี ๒๕๕๙ อยู่ร้อยละ ๕๙ แล้ว ดังนั้น กทพ. ควรดำเนินการทบทวนประมาณการใหม่ให้เป็นปัจจุบัน

๓.๒ จำนวนรายได้

หน่วย : ล้านบาท /ปี

รายได้	ปี ๒๕๕๓	ปี ๒๕๕๔	ปี ๒๕๕๕	ปี ๒๕๕๖	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘	ปี ๒๕๕๙
ประมาณการ		๑,๗๘๘					๒,๕๓๙
เกิดจริง	๑,๗๖๘	๑,๙๕๘	๒,๑๕๕	๒,๔๘๐	๒,๖๐๘	๒,๖๐๗	

จากการวิเคราะห์รายได้ กทพ. มีการประมาณการรายได้ของโครงการทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ ทุก ๕ ปี โดยได้ประมาณการรายได้อายุปี ๒๕๕๔ มีจำนวน ๑,๗๘๘ ล้านบาท ในขณะที่รายได้ที่เกิดจริงมีจำนวน ๑,๙๕๘ ล้านบาท หรือสูงกว่าประมาณการร้อยละ ๑๐

/ ๔. ผลกระทบ...

๔. ผลกระทบ (Impact)

๔.๑ การบรรเทาปัญหาการจราจร :

- โครงการทางพิเศษนี้ช่วยให้สภาพการจราจรในพื้นที่อิทธิพลของโครงการดีขึ้น

โดยส่งผลให้ระยะการเดินทางรวม (PCU-Kilometer : PCU-Km) และเวลาการเดินทางรวม (PCU-hour : PCU-hr) ลดลง ซึ่งจะเป็นประโยชน์โดยตรงต่อผู้เดินทาง (User Benefit) นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงค่าความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ที่คำนวณจากค่า PCU-Km หากด้วย ค่า PCU-hr ก็จะพบว่าความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ในพื้นที่อิทธิพลของโครงการดีขึ้น ผู้เดินทางใช้เวลาเดินทางเฉลี่ยลดลง

- โครงการทางพิเศษนี้มีส่วนช่วยให้สภาพการจราจรในภาพรวมดีขึ้น โดยพิจารณาที่ค่าความเร็วเฉลี่ยรถยนต์ในพื้นที่อิทธิพลของโครงการ พบว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ กรณีที่ไม่มีโครงการทางพิเศษ ค่าความเร็วเฉลี่ยรถยนต์มีค่าประมาณ ๑๔ กม./ชม. และเมื่อมีโครงการทางพิเศษ ค่าความเร็วเฉลี่ยจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๘ กม./ชม.

๔.๒ การย้ายถิ่นฐาน : เมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทำให้มีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาอยู่ในอสังหาริมทรัพย์ที่ได้มีการพัฒนาตามแนวเส้นทางโครงการเพิ่มมากขึ้น เช่น หมู่บ้านจัดสรร อพาร์ทเมนต์ ศูนย์การค้า ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ซึ่งส่งผลให้การขยายตัวด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ดังกล่าวดีขึ้น

๔.๓ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม : กทพ. ได้ดำเนินการตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและเมื่อดำเนินโครงการสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว

๕. ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)

๕.๑ ด้านบุคลากร :

- กทพ. ได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ จำนวน ๑๒ คน ภายใต้แผนตรวจสอบและบำรุงรักษาสายทาง ๑ กองบำรุงรักษาทาง ฝ่ายบำรุงรักษา รับผิดชอบตรวจสอบสภาพผิวจราจรตามแผนการตรวจสอบประจำวัน เมื่อพบผิวจราจรเป็นหลุมเป็นบ่อที่มีผลกระทบต่อผู้ใช้ทาง จะต้องดำเนินการซ่อมแซมความเสียหายในกรณีเร่งด่วน รวมทั้งตรวจสอบและซ่อมแซมผิวจราจรด้วยวัสดุแอสฟัลต์คอนกรีตตามคู่มือการตรวจสอบและบำรุงรักษาโครงสร้างทางพิเศษประจำเดือน และประจำปี

- กทพ. มีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทางพิเศษที่มีต่อการให้บริการและภาพลักษณ์ของ กทพ. เป็นประจำทุกปี เพื่อนำผลการสำรวจมาใช้ในการปรับปรุงวิธี คุณภาพ และประสิทธิภาพในการให้บริการของ กทพ. พร้อมทั้งใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนธุรกิจของ กทพ. ต่อไป

๕.๒ ด้านการเงิน : กทพ. ได้จัดสรรงบประมาณบำรุงรักษาตามแผนการบำรุงรักษาผิวทางจราจรที่เสื่อมสภาพจากการใช้งานเป็นประจำทุกปี

๕.๓ ความมั่นคงขององค์กร :

- สัดส่วนผู้ถือหุ้น : กทพ. เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ดังนั้น ก่อนดำเนินโครงการฯ กทพ. ได้จัดทำแผนการลงทุนให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแต่ละฉบับ ตามนโยบายของรัฐบาล ตลอดจนเป็นไปตามแผนการลงทุนของ กทพ. เอง

/ นอกจากนี้...

นอกจากนี้ แหล่งเงินทุนเพื่อดำเนินโครงการฯ กทพ. ได้พิจารณาหาแหล่งเงินทุนในประเทศ ซึ่งกระทรวงการคลังได้คำประกันการกู้เงิน เพื่อให้ กทพ. สามารถกู้เงินได้ในอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค่อนข้างต่ำ ประกอบกับ กทพ. ได้บริหารจัดการเงินกู้โดยการกู้เงินระยะปานกลาง (อายุประมาณ ๕ - ๗ ปี) เพื่อให้ได้รับอัตราดอกเบี้ยที่เหมาะสมเพื่อให้สามารถบริหารต้นทุนของโครงการ ซึ่งปัจจุบัน กทพ. มีผลประกอบการที่มีกำไรเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยในปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๗ กทพ. มีผลกำไร ดังนี้

ปีงบประมาณ	ผลกำไร (ล้านบาท)
๒๕๕๔	๕,๕๒๑.๒๑
๒๕๕๕	๕,๘๔๒.๒๖
๒๕๕๖	๖,๕๘๙.๐๙
๒๕๕๗	๗,๕๕๕.๕๑

- การสนับสนุนจากนโยบายรัฐบาล : มีข้อบังคับเจ้าพนักงานตำรวจอาณัติจักรว่าด้วยการห้ามเดินรถและการห้ามจอดรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป และรถพ่วงในเขตกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๕๖ ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป รถบรรทุกที่มีเพลาดังแต่ ๓ เพลาลงไป และรถพ่วงเดินรถในถนนหรือทางทุกสายในเขตพื้นที่ภายในของถนนวงรอบพื้นที่ชั้นในกรุงเทพมหานคร ๑๑๓ ตารางกิโลเมตร ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ น. - ๒๑.๐๐ น. เว้นวันหยุดราชการ จึงเป็นผลให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๑๐ ล้อขึ้นไป และรถพ่วงทั้งหมดที่ต้องเดินทางจากฝั่งตะวันออกมุ่งหน้าฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันตกมุ่งหน้าฝั่งตะวันออก ในช่วงเวลาดังกล่าวจำเป็นต้องใช้ทางพิเศษนี้

๕.๔ สถานะทางการเงิน

รายการ	ปี ๒๕๕๗	ปี ๒๕๕๘
อัตราผลตอบแทนต่อเงินทุน: ROIC (ร้อยละ)	๕.๑๖	๕.๓๙
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้น: ROE (ร้อยละ)	๗.๒๔	๗.๖๓
อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้: DSCR (เท่า)	๐.๙๘	๐.๙๕

จากอัตราผลตอบแทนต่อเงินลงทุนและอัตราผลตอบแทนต่อส่วนผู้ถือหุ้นเป็นบวก ซึ่งถือว่าอยู่เกณฑ์ที่ดี และเมื่อพิจารณาถึงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ กทพ. แม้ว่าจะมีอัตราที่ต่ำกว่าหลักเกณฑ์ที่สามารถก่อหนี้ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ซึ่งต้องไม่ต่ำกว่า ๑.๕ เท่า เนื่องจากโครงสร้างเงินทุนของ กทพ. มาจากการกู้เงินระยะปานกลาง จึงทำให้ภาระหนี้กระจุกตัวในช่วงเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม กทพ. คาดว่า ปี ๒๕๖๑ จะมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้เท่ากับ ๑.๘๑

/ ผลประโยชน์...

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

๑. ทำให้โครงข่ายทางหลวงวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ครบสมบูรณ์
๒. สามารถผ่อนคลายเป็นลดปริมาณการจราจรในเขตปริมณฑลและเขตกรุงเทพฯ เมืองชั้นใน ลดระยะเวลาในการเดินทางให้ผู้ใช้งานโดยรวม
๓. ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่มีศักยภาพในการขนส่งผู้โดยสารและเครื่องอุปโภคบริโภค จากชุมชนต่างๆ โดยไม่ต้องขนส่งผ่านในบริเวณเขตกรุงเทพฯ ชั้นใน
๔. เชื่อมโยงการเดินทางของกรุงเทพฯ ด้านตะวันตกกับด้านตะวันออกเข้าด้วยกัน และเพื่อ ศักยภาพให้การคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมกับสนามบินสุวรรณภูมิ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

-

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

กทพ. ควรปรับปรุงประมาณการปริมาณจราจรและประมาณการรายได้ของโครงการทาง พิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) ให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ เพื่อให้การประเมินผลการดำเนินการ ของโครงการมีประสิทธิภาพและสะท้อนให้เกิดการสร้างรายได้ที่เหมาะสมต่อไป