



ด่วนที่สุด บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ .. รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) โทร. ๐-๒๒๘๘-๕๐๔๙

ที่ .. นร.๐๔๐๓(กร.๕)/ ๑๖๙๐๓ .. วันที่ ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

เรื่อง .. รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงการคลังขอเสนอเรื่องรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบ ทั้งนี้ ได้พิจารณาแล้วเห็นควรให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอรัฐสภาเพื่อทราบต่อไป

(นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์)

รองนายกรัฐมนตรี



รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ
พ.ศ. ๒๕๔๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

จัดทำโดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ

กระทรวงการคลัง

ส่วนที่ ๑

ผลการดำเนินการตามมาตรา ๑๗
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๑๗ กำหนดว่าภายใน ๖๐ วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ ให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณ ที่ล่วงมาแล้ว ให้รัฐสภาทราบ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะในแต่ละปีงบประมาณ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธานได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี งบประมาณและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้อง กับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้

โครงสร้างของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติ อนุมัติและรับทราบ มีวงเงินรวม ๑,๕๔๕,๖๐๐.๐๔ ล้านบาท ประกอบด้วย ๕ แผนงานย่อย ได้แก่

๑.๑ แผนการก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๕๓๘,๓๐๙.๙๖ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๒ แผนการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงินรวม ๗๐๙,๓๗๘.๓๖ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๓ แผนการบริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๑๖๕,๑๕๖.๖๔ ล้านบาท โดยมีเป้าหมาย เพื่อลดต้นทุนและความเสี่ยงของหนี้ในประเทศและหนี้ต่างประเทศให้อยู่ในระดับเหมาะสม แบ่งเป็น

๑.๔ แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑๑๕,๗๑๒.๕๘ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๕ แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ วงเงินรวม ๑๗,๐๔๒.๕๐ ล้านบาท

๒. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๙ รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ (แผนฯ) รวมทั้งสิ้น ๑,๓๔๓,๐๘๕.๒๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๖.๙๐ ของแผน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

แผน	แผน (ล้านบาท)	ผลดำเนินงาน (ล้านบาท)	ร้อยละ ของแผน
๑. แผนการก่อหนี้ใหม่	๕๓๘,๓๐๙.๙๖	๕๒๖,๙๙๒.๖๓	๙๗.๙๐
๑.๑ รัฐบาล	๕๐๓,๘๘๕.๑๓	๕๐๑,๘๑๓.๖๓	๙๙.๕๙
๑.๒ รัฐวิสาหกิจ	๓๔,๔๒๔.๘๓	๒๕,๑๗๙.๐๐	๗๓.๑๔
๒. แผนการปรับโครงสร้างหนี้	๗๐๙,๓๗๘.๓๖	๖๔๖,๒๑๐.๓๖	๙๑.๑๐
๒.๑ รัฐบาล	๔๔๗,๕๖๒.๑๒	๔๑๗,๒๗๘.๕๑	๙๓.๒๓
๒.๒ รัฐวิสาหกิจ	๒๖๑,๘๑๖.๒๔	๒๒๘,๙๓๑.๘๕	๘๗.๔๔
๓. แผนการบริหารความเสี่ยง	๑๖๕,๑๕๖.๖๔	๑๓๐,๑๓๒.๕๒	๗๘.๗๙
๓.๑ รัฐบาล	๑๓๖,๗๐๖.๕๙	๑๐๑,๘๒๓.๔๕	๗๔.๕๘
๓.๒ รัฐวิสาหกิจ	๒๘,๔๕๐.๐๕	๒๘,๓๐๙.๐๗	๙๙.๕๐

/ แผน...

แผน	แผน (ล้านบาท)	ผลดำเนินงาน (ล้านบาท)	ร้อยละ ของแผน
๔. แผนการบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจ ที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๑๑๕,๗๑๒.๕๘	๒๔,๒๘๘.๘๘	๒๐.๙๙
๔.๑ การก่อหนี้ใหม่	๓๕,๘๔๘.๔๑	๑๖,๑๒๐.๔๑*	๔๔.๙๗*
๔.๒ การบริหารหนี้	๗๙,๘๖๔.๑๗	๘,๑๖๘.๔๗**	๑๐.๒๓**
๕. แผนการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐ ที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ	๑๗,๐๔๒.๕๐	๑๕,๔๖๐.๙๐	๙๐.๗๒
๕.๑ การก่อหนี้ใหม่	๑๗,๐๔๒.๕๐	๑๕,๔๖๐.๙๐	๙๐.๗๒
รวม (๑ - ๓)	๑,๔๑๒,๘๔๔.๙๖	๑,๓๐๓,๓๓๕.๕๑	๙๒.๒๕
รวม (๑ - ๕)	๑,๕๔๕,๖๐๐.๐๔	๑,๓๔๓,๐๘๕.๒๙	๘๖.๙๐

หมายเหตุ *รวมผลการกู้เงินของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในรูปหุ้นกู้สกุลเงินบาท วงเงินรวม ๔,๒๐๐ ล้านบาท ซึ่งบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ระบุงเงินไว้ในแผนฯ

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

๒.๑ ผลการก่อหนี้ใหม่ ประกอบด้วย

๒.๑.๑ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐบาล วงเงินรวม ๕๐๑,๘๑๓.๖๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๙ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๑.๑ รัฐบาลกู้มาใช้โดยตรง วงเงินรวม ๔๒๑,๗๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) หนี้ในประเทศ

การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงินรวม ๓๙๐,๐๐๐ ล้านบาท กระทรวงการคลังกู้เงินโดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๒๒๘,๐๕๗ ล้านบาท พันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน ๖๙,๐๗๒.๕๗ ล้านบาท ตั๋วเงินคลัง วงเงิน ๙๐,๖๓๒ ล้านบาท และตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๒,๒๓๘.๕๓ ล้านบาท

๒) หนี้ต่างประเทศ

กระทรวงการคลังกู้เงินบาทแทนการกู้เงินตราต่างประเทศ ตามมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม วงเงินรวม ๓๑,๗๐๐ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(๑) เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL)

กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากธนาคารโลก วงเงินรวม ๑,๗๐๐ ล้านบาท

(๒) เงินกู้เพื่อการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

และระบบขนส่งทางถนน ระยะเร่งด่วน : มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศทดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศ วงเงินรวม ๓๐,๐๐๐ ล้านบาท

/ ๒.๑.๑.๒ รัฐบาล...

๒.๑.๑.๒ รัฐบาลกู้มาให้กู้ต่อ กระทรวงการคลังได้กู้เงินเพื่อนำมาให้ รัฐวิสาหกิจกู้ต่อ วงเงินรวม ๘๐,๑๑๓.๖๓ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) เงินกู้ในประเทศเพื่อให้กู้ต่อ

(๑) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงิน ในประเทศ วงเงินรวม ๑๕,๙๐๙ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) กู้ต่อ แบ่งเป็น โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ วงเงิน ๑,๒๒๖ ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ วงเงิน ๗,๘๐๐ ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ วงเงิน ๔,๘๘๓ ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท

(๒) กระทรวงการคลังลงนามในสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงิน ในประเทศ วงเงินรวม ๑๐,๗๒๖ ล้านบาท เพื่อนำไปให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้ต่อ แบ่งเป็น โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต วงเงิน ๘๐๐ ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย พร้อมทางคู่เลี้ยวเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น วงเงิน ๔,๕๐๐ ล้านบาท งานปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ วงเงิน ๒,๗๐๐ ล้านบาท และโครงการจัดการไฟฟ้าธรรมดา (City Line Airport Rail Link) จำนวน ๗ ขบวน วงเงิน ๗๒๖ ล้านบาท

๒) เงินกู้ต่างประเทศเพื่อให้กู้ต่อ

กระทรวงการคลังกู้เงิน ๑๖๖,๘๖๐ ล้านเยน หรือเทียบเท่า วงเงินประมาณ ๕๓,๔๗๘.๖๓ ล้านบาท เพื่อนำไปให้ รฟท. กู้ต่อเพื่อดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) บางซื่อ - รังสิต (งานโยธาและที่ปรึกษา VAT และค่าปรับแบบ) โดยการกู้เงินในรูปแบบ Euro Commercial Paper หรือ ECP Programme วงเงิน ๑๒,๓๔๔.๐๙ ล้านเยน หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๑๕๒.๔๓ ล้านบาทเพื่อใช้เป็น Bridge Financing ในช่วงที่เจรจากับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) และภายหลัง กระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญาเงินกู้กับ JICA วงเงิน ๑๖๖,๘๖๐ ล้านเยน หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๕๓,๔๗๘.๖๓ ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนหนี้เงินกู้ ECP ทั้งจำนวน และเพื่อใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ

๒.๑.๒ การก่อหนี้ใหม่ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๒๕,๑๗๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๑๔ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๑.๒.๑ เงินกู้เพื่อลงทุนในโครงการ รัฐวิสาหกิจ ๔ แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุนในโครงการ วงเงินรวม ๑๐,๕๘๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๓.๔๗ ของแผนฯ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน วงเงิน ๕,๙๙๙ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน วงเงิน ๔,๕๙๐ ล้านบาท ได้แก่

/ ๑) การเคหะ...

๑) การเคหะแห่งชาติ (กคช.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒,๖๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุดที่ ๑ ปี ๒๕๕๗ วงเงิน ๑,๘๐๐ ล้านบาท และโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยชุดที่ ๑ ปี ๒๕๕๘ วงเงิน ๘๐๐ ล้านบาท

๒) การประปาส่วนภูมิภาค (กปภ.) กู้เงิน วงเงินรวม ๒,๒๔๖ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ๑,๖๕๖ ล้านบาท และกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ๕๙๐ ล้านบาท โดยออกพันธบัตรในประเทศ วงเงิน ๗๖๐ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการงานก่อสร้างปรับปรุงขยายการประปาส่วนภูมิภาคในพื้นที่ต่างๆ และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑,๔๘๖ ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำระยะเร่งด่วน ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๘ (เพิ่มเติม)

๓) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (กฟภ.) ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๔,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ ๗ ส่วนที่ ๑ จำนวน ๖.๕๑ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๘ ส่วนที่ ๑ วงเงิน ๖๓๗.๐๗ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๘ ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๒๓.๘๘ ล้านบาท โครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่ายระยะที่ ๗ วงเงิน ๓๙๖.๑๗ ล้านบาท โครงการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพระบบจำหน่าย วงเงิน ๔๐๓.๘๓ ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิล ได้นำไปยังเกาะต่างๆ (เกาะมะพร้าว เกาะนาคาใหญ่ จ.ภูเก็ต เกาะพระทอง จ.พังงา) วงเงิน ๓๙.๖๘ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๑ วงเงิน ๘๐.๔๖ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๒ วงเงิน ๒๑๕.๕๒ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๓ วงเงิน ๖๙๑.๒๔ ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ ๙ ส่วนที่ ๔ วงเงิน ๒๔๒.๐๑ ล้านบาท โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าระยะที่ ๓ วงเงิน ๓๔๒.๔๙ ล้านบาท โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้บ้านเรือนราษฎรรายใหม่ วงเงิน ๒๘๙.๕๑ ล้านบาท โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบศูนย์สั่งการจ่ายไฟ วงเงิน ๒๒๐.๓๓ ล้านบาท โครงการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ (Smart Grid) ในพื้นที่เมืองพัทยา จ. ชลบุรี วงเงิน ๑๘.๑๒ ล้านบาท และโครงการขยายเขตระบบไฟฟ้าให้ครัวเรือนที่ห่างไกล วงเงิน ๓๙๓.๑๘ ล้านบาท

๔) รฟท. กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๑,๗๔๓ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อดำเนินโครงการจัดการโดยสารรุ่นใหม่สำหรับการบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน ๑๑๕ คัน วงเงิน ๓๙๕ ล้านบาท โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ ปริมาณ ๗ ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน (ระบบไฟฟ้า เครื่องกล และตู้รถไฟฟ้า) วงเงิน ๑,๑๐๐ ล้านบาท และโครงการจัดการโบกี้บรรทุกสินค้า จำนวน ๓๐๘ คัน วงเงิน ๒๔๘ ล้านบาท

๒.๑.๒.๒ เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ รัฐวิสาหกิจ ๒ แห่ง กู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงินรวม ๑๔,๕๙๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๒.๙๐ ของแผนฯ โดยเป็นหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน ได้แก่

/ ๑) รฟท. ...

๑) รพท. กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๙,๗๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน แบ่งเป็น (๑) เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง วงเงิน ๘,๙๐๐ ล้านบาท และ (๒) เงินกู้ระยะสั้น/วงเงินเบิกเกินบัญชีเพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่อง วงเงิน ๘๐๐ ล้านบาท

๒) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวม ๔,๘๙๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) ค่าเชื้อเพลิง และค่าเหมาซ่อม ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ วงเงิน ๑,๖๗๒.๘๓ ล้านบาท และ (๒) ค่าดอกเบี้ยที่ครบกำหนด ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ วงเงิน ๓,๒๑๗.๑๗ ล้านบาท

๒.๒ ผลการปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วย

๒.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๔๑๒,๔๗๘.๕๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๓.๑๖ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๒.๑.๑ หนี้เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ วงเงิน ๒๐๙,๑๒๘.๙๓ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ตัวเงินคลัง : ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ มียอดตัวเงินคลังหมุนเวียนอยู่ในตลาดรวม ๘๐,๓๘๕ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังได้แปลงตัวเงินคลังเป็นพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๓๘๕ ล้านบาท รวมทั้ง Roll-over ตัวเงินคลังในส่วนที่เหลือ ทำให้ ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๕๙ มีตัวเงินคลังคงเหลือเพื่อใช้สำหรับบริหารสภาพคล่องของรัฐบาลในปีงบประมาณถัดไป วงเงิน ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท

๒) พันธบัตรรัฐบาล/ตราสารหนี้อื่นๆ : กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้อื่นๆ ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ วงเงินรวม ๑๒๘,๗๔๓.๙๔ ล้านบาท ดังนี้

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-Bill) และตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ วงเงินรวม ๘๕,๒๖๐.๙๘ ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๖๔,๐๐๐ ล้านบาท ตัวสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๑๑,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงินส่วนเพิ่มจากการประมูล (Premium) วงเงิน ๒๖๐.๙๘ ล้านบาท เงินจากบัญชีเงินฝากจากเงินกู้เพื่อการบริหารหนี้ (Premium) วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาล ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ วงเงิน ๔๐,๖๘๒.๙๕ ล้านบาท โดยการดำเนินธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตรรัฐบาล (Bond Switching)

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ของ กฟผ. (กระทรวงการคลังค้ำประกัน) ที่ครบกำหนดชำระในวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖ วงเงิน ๒,๘๐๐ ล้านบาท โดยการใช้เงินรายได้ของ กฟผ. ชำระคืนเงินกู้แทนการกู้เงินทั้งจำนวน แบ่งเป็น การชำระคืนหนี้ในวันครบงวดชำระต้น วงเงิน ๒๕๐ ล้านบาท และการชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด วงเงิน ๒,๕๕๐ ล้านบาท ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้ ๔๗๗.๕๔ ล้านบาท

**๒.๒.๑.๒ หนี้เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา
ระบบสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund: FIDF) วงเงิน ๘๘,๐๐๒.๗๐ ล้านบาท**

๑) FIDF ๑ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้
ตัวสัญญาใช้เงิน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ ครั้งที่ ๒ ที่ครบกำหนดชำระในวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๕๔ วงเงินรวม
๒๓,๒๓๒ ล้านบาท โดยการกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๕,๗๓๒ ล้านบาท รวมกับการใช้
เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบ
สถาบันการเงิน - ๒ วงเงิน ๗,๕๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด (ภายหลังกระทรวงการคลังได้
ออกตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงินรวม ๑๕,๗๓๒ ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้เงินระยะสั้น
จากสถาบันการเงินในประเทศดังกล่าว)

๒) FIDF ๓ : กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ FIDF ๓
ที่ครบกำหนดชำระในปีงบประมาณ ๒๕๕๔ วงเงินรวม ๖๔,๗๗๐.๗๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

(๑) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้
ประเภทอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๔ วงเงินรวม ๒๔,๔๕๐ ล้านบาท โดยการออกออกตัวสัญญาใช้เงิน
เพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงิน ๑๗,๙๐๐ ล้านบาท และตัวสัญญาใช้เงินระยะสั้น วงเงิน ๓๗๗.๔๘ ล้านบาท
รวมกับการใช้เงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบ
สถาบันการเงิน - ๒ วงเงิน ๖,๑๗๒.๕๒ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด (ภายหลังกระทรวงการคลัง
ได้นำเงินจากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบ
สถาบันการเงิน - ๒ และบัญชีผลประโยชน์ วงเงินรวม ๓๗๗.๔๘ ล้านบาท เพื่อชำระคืนตัวสัญญาใช้เงินระยะสั้น)

(๒) การปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลกรณีพิเศษ
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๔๙ วงเงินรวม ๓๖,๐๐๐ ล้านบาท โดยการออกตัวสัญญาใช้เงินระยะยาว วงเงิน
๑๘,๗๐๘.๖๒ ล้านบาท ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงิน ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้เงิน
จากบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบัน
การเงิน - ๒ วงเงิน ๗,๒๙๑.๓๘ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด

(๓) การปรับโครงสร้างหนี้ตัวสัญญาใช้เงิน ปีงบประมาณ
พ.ศ. ๒๕๕๓ วงเงิน ๔,๓๒๐.๗๐ ล้านบาท โดยให้นำเงินจากบัญชีผลประโยชน์ เพื่อชำระหนี้ทั้งจำนวนก่อนครบกำหนด

**๒.๒.๑.๓ หนี้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ วงเงิน
๙๖,๙๗๒.๓๘ ล้านบาท**

๑) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรออมทรัพย์ไทยเข้มแข็ง
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๓ ครั้งที่ ๑ ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในวันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๔ วงเงิน ๘๐,๙๗๒.๓๘ ล้านบาท
โดยการกู้เงินล่วงหน้า (Pre-funding) ด้วยการออกตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) วงเงิน ๓๐,๐๐๐
ล้านบาท การออกตัวสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท การกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ
วงเงิน ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท รวมกับการใช้บชำระหนี้ที่ได้รับจัดสรรและงบชำระหนี้เหลือจ่าย วงเงิน ๗,๙๗๒.๓๘ ล้านบาท

/ เพื่อ...

เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด (ภายหลังกระทรวงการคลังได้ออกพันธบัตร วงเงินรวม ๗๐,๐๐๐ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ (R-bill) และเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดทั้งจำนวน)

๒) กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๕ ครั้งที่ ๓ ที่ครบกำหนดก่อนวันที่ ๑๖ มิถุนายน ๒๕๖๐ โดยการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนพันธบัตร (Bond Switching) วงเงิน ๑๖,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๒.๑.๔ หนี้เงินกู้มาเพื่อให้กู้ต่อ วงเงิน ๑๘,๓๗๔.๕๐ ล้านบาท

กระทรวงการคลังดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้มาให้กู้ต่อแก่ รพท. และ รฟม. วงเงินรวม ๑๘,๓๗๔.๕๐ ล้านบาท โดยการใช้งบประมาณของรัฐวิสาหกิจ วงเงิน ๒,๙๓๘.๖๐ ล้านบาท ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด รวมกับการออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๖,๖๘๐ ล้านบาท การออกตัวสัญญาใช้เงิน วงเงิน ๔๓๕.๕๐ ล้านบาท และการกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๘,๓๒๐ ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ในวันที่ครบกำหนด ทำให้สามารถประหยัดดอกเบี้ยได้รวม ๔๘.๕๒ ล้านบาท (ภายหลังกระทรวงการคลังได้ออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงิน ๘,๓๒๐ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด)

๒.๒.๒ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐบาล (หนี้ต่างประเทศ) วงเงินรวม ๔,๘๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ของแผนฯ ประกอบด้วย

กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อ Roll-over หนี้เงินกู้ที่กระทรวงการคลังกู้มาให้กู้ต่อแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ภายใต้ Euro Commercial Paper (ECP Programme) จำนวน ๖ ครั้ง วงเงินรวม ๑๕๐ ล้านเหรียญสหรัฐ หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๔,๘๐๐ ล้านบาท

๒.๒.๓ การปรับโครงสร้างหนี้ของรัฐวิสาหกิจ (หนี้ในประเทศ) รัฐวิสาหกิจ จำนวน ๘ แห่ง ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้ในประเทศ วงเงินรวม ๒๒๘,๙๓๑.๘๕ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) กคช. ออกพันธบัตร วงเงิน ๕,๓๐๐ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันทั้งจำนวน เพื่อ Roll-over พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ (ภายหลังได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Refinance เงินกู้จากสถาบันการเงินดังกล่าวทั้งจำนวน)

๒) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๕,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ (ภายหลังได้ออกพันธบัตร วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Refinance เงินกู้จากสถาบันการเงินในประเทศดังกล่าวบางส่วน)

๓) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยออกพันธบัตร วงเงิน ๔,๔๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดชำระ

๔) รพท. ใช้เงินรายได้ วงเงิน ๒๐ ล้านบาท รวมกับการกู้เงิน ๒๖,๒๐๗.๘๗ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน (ออกพันธบัตร วงเงิน ๑๓,๓๖๖ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๒,๘๔๑.๘๗ บาท) เพื่อนำไปชำระคืนพันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนด

/ ๕) ขสมก. ...

๕) ขสมก. กู้เงินรวม ๒๓,๔๘๘.๙๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน (ออกพันธบัตร วงเงิน ๑๑,๕๕๕.๕๐ ล้านบาท และกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๑๑,๘๙๓.๔๐ ล้านบาท) เพื่อนำไปชำระคืนพันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ

๖) การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ใช้เงินรายได้จากการระบายยางชำระคืนหนี้ โครงการพัฒนาศักยภาพสถาบันเกษตรกรเพื่อรักษาเสถียรภาพราคายางก่อนครบกำหนด วงเงิน ๖๙๘.๗๕ ล้านบาท และโครงการสร้างมูลค่าเพิ่มก้นขนรักษาเสถียรภาพราคายาง วงเงิน ๓๓๕.๔๓ ล้านบาท

๗) บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด (ธพส.) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๓๐๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Roll-over หนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ

๘) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) กู้เงินรวม ๑๕๒,๖๑๓.๙๐ ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน แบ่งเป็น (๑) การกู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงิน ๖๑,๘๑๓.๙๐ ล้านบาท และ (๒) การออกพันธบัตร วงเงิน ๙๐,๘๐๐ ล้านบาท เพื่อ Roll-over และ Refinance พันธบัตรและหนี้เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ และใช้เงินรายได้จากการระบายผลผลิต วงเงิน ๘,๕๖๗ ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้เงินกู้ก่อนครบกำหนดชำระ ทำให้ประหยัดดอกเบี้ยได้ ๗๔.๖๒ ล้านบาท

๒.๓ ผลการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย

๒.๓.๑ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐบาล วงเงินรวม ๑๐๑,๘๒๓.๔๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗๔.๔๘ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๑.๑ หนี้ในประเทศ กระทรวงการคลังบริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๙๙,๖๙๒ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) การ Refinance เงินกู้โครงการเงินกู้เพื่อการพัฒนาและบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนนระยะเร่งด่วน: มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะที่ ๒ จากสัญญาเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นพันธบัตรรัฐบาลระยะยาวที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ วงเงินรวม ๕๐,๐๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑,๐๙๑.๗๔ ล้านบาท

๒) การทำ Interest Rate Swap (IRS) หนี้โครงการปรับปรุงถนนในภูมิภาค ครั้งที่ ๓ (Regional Road Improvement Project III (TXXV-๑)) โดยการแปลงหนี้สกุลเงินบาท (ทำ CCS โดยการแปลงหนี้เงินกู้ JICA เป็นหนี้เงินบาทแล้ว) ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ วงเงิน ๒,๕๘๗.๒๔ ล้านบาท

๓) การใช้งบประมาณ หรือบชำระหนี้เพื่อใช้จ่าย หรือเงินบัญชีสะสม เพื่อการชำระคืนเงินกู้โดยใช้ความเสียหายของกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน ชำระคืนหนี้ก่อนครบกำหนด วงเงินรวม ๔๗,๑๐๔.๗๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๕๙๕.๕๑ ล้านบาท แบ่งเป็น

(๑) ตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้ ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ ครั้งที่ ๒ วงเงิน ๙,๐๐๐ ล้านบาท (ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙) ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๒๐.๔๐ ล้านบาท

/ (๒) ตัวสัญญา...

(๒) ตัวสัญญาใช้เงินภายใต้พระราชกำหนด FIDF๑ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ครั้งที่ ๒ จำนวน ๓ รุ่น (ครบกำหนดชำระวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๑) วงเงินรวม ๒๓,๔๙๓.๙๓ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๔๔๐.๓๖ ล้านบาท

(๓) ตัวสัญญาใช้เงิน ภายใต้ภายใต้พระราชกำหนด FIDF๓ ปีงบประมาณ ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๑ (ครบกำหนดชำระวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๖๑) วงเงินรวม ๕๓๕.๘๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑๗.๘๕ ล้านบาท

(๔) เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ (ครบกำหนดชำระวันที่ ๑๙ มีนาคม ๒๕๖๐) วงเงินรวม ๑,๑๒๗.๔๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑๓.๐๕ ล้านบาท

(๕) เงินกู้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการวางระบบบริหารจัดการน้ำและสร้างอนาคตประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ จำนวน ๔ รุ่น (ครบกำหนดชำระวันที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๙ และ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๐) วงเงิน ๙,๘๔๙.๑๑ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๘๕.๙๓ ล้านบาท

(๖) เงินกู้เพื่อให้ รฟท. กู้ต่อ ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ครั้งที่ ๑ และ ๕ (ครบกำหนดชำระวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๙ และ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๙) วงเงิน ๓,๐๙๘.๔๖ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑๗.๙๒ ล้านบาท

๒.๓.๑.๒ หนี้ต่างประเทศ กระทรวงการคลังทำ Cross Currency Swap (CCS) โดยการแปลงหนี้เงินกู้ JICA เพื่อโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณถนนนนทบุรี ๑ ของกรมทางหลวงชนบท จากสกุลเงินเยนเป็นสกุลเงินบาท วงเงิน ๗,๓๐๗ ล้านบาท หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ ๒,๑๓๑.๔๕ ล้านบาท

๒.๓.๒ การบริหารความเสี่ยงหนี้ของรัฐวิสาหกิจ วงเงินรวม ๒๘,๓๐๙.๐๗ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๐ ของแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๓.๒.๑ หนี้ในประเทศ มีรัฐวิสาหกิจ ๖ แห่ง บริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๒๗,๒๓๑.๔๘ ล้านบาท แบ่งเป็น การ Refinance วงเงิน ๒,๐๗๕.๔๓ ล้านบาท และการใช้เงินรายได้ชำระคืน หนี้ก่อนครบกำหนด วงเงิน ๒๕,๑๕๖.๐๕ ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อ Refinance สัญญาเงินกู้เดิม วงเงิน ๒,๐๗๕.๔๓ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๕๕.๐๑ ล้านบาท

๒) กคช. ได้ใช้เงินรายได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนครบกำหนดชำระวงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๓.๒๓ ล้านบาท

๓) กทพ. ใช้เงินรายได้ชำระคืนพันธบัตรก่อนครบกำหนดชำระวงเงิน ๒๐๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๑.๕๕ ล้านบาท

/ ๔) ธ.ก.ส. ...

๔) ธ.ก.ส. ใช้เงินที่ได้รับจากการระบายข้าวชำระคืนหนี้โครงการรับจำนำ
ผลิตผลทางการเกษตร ปีการผลิต ๒๕๕๑/๕๒ ปีการผลิต ๒๕๕๔/๕๕ และปีการผลิต ๒๕๕๕/๕๖ ก่อนครบ
กำหนด วงเงินรวม ๒๔,๑๑๖.๘๐ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้ ๔๓๓.๔๗ ล้านบาท

๕) บริษัท กรุงไทยคอมพิวเตอรส์เซอร์วิส จำกัด ใช้เงินรายได้ชำระ
คืนหนี้ก่อนครบกำหนด วงเงิน ๓๑๔.๒๕ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๔๓.๕๒ ล้านบาท

๖) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ (อ.อ.ป.) ใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้
ก่อนครบกำหนด วงเงิน ๒๕ ล้านบาท ทำให้สามารถลดภาระดอกเบี้ยได้รวมทั้งสิ้น ๐.๒๒ ล้านบาท

๒.๓.๒.๒ หนี้ต่างประเทศ ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
แห่งประเทศไทยใช้เงินรายได้ชำระคืนหนี้เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการบูรณะและพัฒนาแห่งสหพันธ์
สาธารณรัฐเยอรมนี (KfW) ก่อนครบกำหนดวงเงินรวม ๒๕.๓๙ ล้านยูโร หรือเทียบเท่าวงเงินประมาณ
๑,๐๗๗.๕๙ ล้านบาท

๒.๔ ผลการบริหารหนี้ของรัฐบาลกิจที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๔.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๑๖,๑๒๐.๔๑ ล้านบาท ประกอบด้วย

๒.๔.๑.๑ การก่อหนี้ของรัฐบาลกิจที่เป็นบริษัทมหาชนจำกัด

๑) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) ออกหุ้นกู้ในประเทศ วงเงิน
๔,๒๐๐ ล้านบาท

๒) บกท. กู้เงินรวมทั้งสิ้น ๒,๘๓๐.๑๒ ล้านบาท เพื่อจัดซื้อเครื่องบิน
รุ่น A๓๒๐ - ๒๐๐ จำนวน ๒ ลำ แบ่งเป็น (๑) การกู้เงินต่างประเทศ วงเงิน ๗,๙๔๐.๗๙ ล้านเยน หรือเทียบเท่า
วงเงินประมาณ ๒,๔๖๑.๖๕ ล้านบาท และ (๒) การกู้เงินในประเทศ วงเงินรวม ๓๖๘.๔๗ ล้านบาท และภายหลัง
ได้ดำเนินการทำ CCS จากเงินสกุลเงินบาทดังกล่าวให้เป็นสกุลเงินเยน วงเงิน ๓๖๘.๔๗ ล้านบาท หรือเทียบเท่า
วงเงินประมาณ ๑,๒๓๓.๘๒ ล้านเยน

๒.๔.๑.๒ เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูป Credit Line

รัฐบาลกิจ จำนวน ๖ แห่ง กู้เงินระยะสั้นในรูป Credit Line
จากสถาบันการเงินในประเทศ วงเงินรวมทั้งสิ้น ๙,๐๙๐.๒๙ ล้านบาท แบ่งเป็น (๑) บริษัท ทีโอที จำกัด
(มหาชน) วงเงิน ๓,๐๐๐ ล้านบาท (๒) ธพส. วงเงิน ๒,๖๓๐ ล้านบาท (๓) บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด วงเงิน
๑,๔๓๘.๒๙ ล้านบาท (๔) สำนักงานธนารักษ์ราชบุรี วงเงิน ๕๐๐ ล้านบาท (๕) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
วงเงิน ๑,๕๐๐ ล้านบาท และ (๖) อ.อ.ป. วงเงิน ๒๒ ล้านบาท

๒.๔.๒ การบริหารหนี้ วงเงินรวม ๘,๑๖๘.๔๗ ล้านบาท

๒.๔.๒.๑ การปรับโครงสร้างหนี้ (หนี้ในประเทศ) บกท. ใช้เงินรายได้ วงเงิน
๒,๓๐๐ ล้านบาท ชำระคืนหนี้หุ้นกู้ที่ครบกำหนด

๒.๔.๒.๒ การบริหารความเสี่ยง (หนี้ในประเทศ) วงเงินรวม ๕,๘๖๘.๔๗
ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) บกท. บริหารความเสี่ยง วงเงินรวม ๓,๘๖๘.๔๗ ล้านบาท โดยการทำ Cross Currency Swap (CCS) โดยแปลงหนี้สกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินเยน วงเงินรวม ๓,๘๖๘.๔๗ ล้านบาท (รวมการทำ CCS หนี้เงินกู้เพื่อจัดซื้อเครื่องบินรุ่น A๓๒๐ - ๒๐๐ จำนวน ๒ ลำ วงเงิน ๓๖๘.๔๗ ล้านบาท ในข้อ ๒.๔.๑.๑ จากเงินสกุลเงินบาทให้เป็นสกุลเงินเยน)

๒) ปตท. ดำเนินการทำ Interest Rate Swap (IRS) แบบมีเงื่อนไข วงเงิน ๒,๐๐๐ ล้านบาท

๒.๕ ผลการบริหารหนี้ของหน่วยงานอื่นของรัฐที่ไม่ต้องขออนุมัติภายใต้กรอบแผนฯ ประกอบด้วย

๒.๕.๑ การก่อหนี้ใหม่ วงเงินรวม ๑๕,๔๖๐.๙๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศวงเงินรวม ๔๑๓.๓๗ ล้านบาท เพื่อใช้สำหรับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป. ลาว สำหรับโครงการพัฒนาระบบประปา ๕ เมือง และโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว

๒) กองทุนอ้อยและน้ำตาลทราย กู้เงินจากสถาบันการเงินในประเทศวงเงินรวม ๑๕,๐๔๗.๕๓ ล้านบาท เพื่อให้ความช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของชาวไร่อ้อยในฤดูการผลิต ปี ๒๕๕๘/๒๕๕๙

๓. สรุปผลการดำเนินการบริหารจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

๓.๑ จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมา กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้บริหารจัดการหนี้สาธารณะตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เป็นจำนวน ๑,๓๐๓,๓๓๕.๕๑ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๙๒.๒๕ ของแผนฯ และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน ๓๙,๗๔๙.๗๘ ล้านบาท กระทรวงการคลัง รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่นของรัฐได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม ๑,๓๔๓,๐๘๕.๒๙ ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่ จำนวน ๕๕๘,๕๗๓.๙๔ ล้านบาท และการบริหารหนี้ จำนวน ๗๘๔,๕๑๑.๓๕ ล้านบาท

๓.๒ การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ เป็นไปตามกรอบที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด ได้แก่

กรอบการกู้เงิน การค้ำประกัน และการให้กู้ต่อ	กรอบตามพระราชบัญญัติฯ	ผลการดำเนินงานตามแผนฯ ๒๕๕๙	กรอบคงเหลือ
๑. การกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ + การกู้ปรับโครงสร้างหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน ^{๑)}	๖๐๔,๗๙๓.๓๙	๓๙๐,๐๐๐.๐๐	๒๑๔,๗๙๓.๓๙
๒. การกู้ต่างประเทศและการกู้มาให้กู้ต่อ (ต่างประเทศ) ^{๒)}	๒๗๒,๐๐๐.๐๐	๘๕,๑๗๘.๖๓	๑๘๖,๘๒๑.๓๗
๓. การค้ำประกันและการกู้มาให้กู้ต่อ (ในประเทศ) ^{๓)}	๕๕๕,๒๐๐.๐๐	๒๖๑,๘๓๔.๖๗	๒๙๓,๓๖๕.๓๓

/ หมายเหตุ: ...

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

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

^{๓)} การค้าประกันเงินกู้และการให้หน่วยงานอื่นกู้ต่อเป็นเงินบาท (มาตรา ๒๘ และ มาตรา ๒๕(๒)) กำหนดกรอบการค้าประกันเงินกู้และการให้กู้ต่อไว้ไม่เกินร้อยละ ๒๐ ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม

๓.๓ ผลการบริหารหนี้ของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ ทำให้ลดยอดหนี้คงค้างได้ ๑๓๔,๗๙๓.๖๒ ล้านบาท รวมทั้งประหยัดดอกเบี้ยได้ ๒,๘๒๔.๙๓ ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ภาวะตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ ด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ กระทรวงการคลังสามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำและอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งอยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลังที่กำหนด

๓.๔ การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายในการบริหารประเทศ การฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากรน้ำและระบบขนส่งทางถนน รวมทั้งรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการและแผนงานลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ในเส้นทางรถไฟ สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย พร้อมทางคู่เสี่ยงเมือง (Chord Line) จำนวน ๓ แห่ง และโครงการจัดการรถไฟฟ้าธรรมดา (City Line Airport Rail Link) จำนวน ๗ ขบวน ของ รฟท. เป็นต้น

๓.๕ การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตรทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอในการสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

๓.๖ ยอดหนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙ มีจำนวน ๕,๙๘๘,๓๘๖.๕๓ ล้านบาท หรือคิดเป็น ร้อยละ ๔๒.๗๗ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยเป็นหนี้ของรัฐบาล จำนวน ๔,๔๗๑,๒๒๐.๒๒ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน จำนวน ๙๙๔,๗๙๔.๒๙ ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้าประกัน) จำนวน ๕๐๐,๐๕๔.๓๓ ล้านบาท และหนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ จำนวน ๒๒,๓๑๗.๖๙ ล้านบาท

โดยหนี้สาธารณะดังกล่าวสามารถจำแนกตามแหล่งที่มา เป็นหนี้ต่างประเทศ ๓๔๖,๔๓๘.๒๐ ล้านบาท และหนี้ในประเทศ ๕,๖๔๑,๙๔๘.๓๓ ล้านบาท หรือร้อยละ ๕.๗๙ และร้อยละ ๙๔.๒๑ ตามลำดับ และจำแนกตามอายุหนี้คงเหลือ แบ่งเป็นหนี้ระยะยาว ๕,๑๗๗,๗๔๖.๒๗ ล้านบาท และหนี้ระยะสั้น ๘๑๐,๖๔๐.๒๖ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๘๖.๔๖ และร้อยละ ๑๓.๕๔ ตามลำดับ รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๙

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	๓๐ ก.ย. ๒๕๕๘	๓๐ ก.ย. ๒๕๕๙	% GDP
๑. หนี้ของรัฐบาล	๔,๑๕๗,๓๙๔.๗๘	๔,๔๗๑,๒๒๐.๒๒	๓๑.๙๓
๑.๑ หนี้ต่างประเทศ	๘๔,๖๗๖.๗๐	๙๘,๗๓๕.๙๑	
๑.๒ หนี้ในประเทศ	๔,๐๗๒,๗๑๘.๐๘	๔,๓๗๒,๔๘๔.๓๑	
๒. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	๑,๐๖๕,๑๙๙.๑๘	๙๙๔,๗๙๔.๒๙	๗.๑๐
๒.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	๔๒๕,๑๑๙.๗๒	๔๒๓,๕๙๓.๗๘	
- หนี้ต่างประเทศ	๑๐๐,๕๕๑.๘๔	๙๕,๘๑๒.๒๘	
- หนี้ในประเทศ	๓๒๔,๕๖๗.๘๘	๓๒๗,๗๘๑.๕๐	
๒.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๖๔๐,๐๗๙.๔๖	๕๗๑,๒๐๐.๕๑	
- หนี้ต่างประเทศ	๑๗๒,๗๐๐.๓๙	๑๕๑,๑๒๔.๐๙	
- หนี้ในประเทศ	๔๖๗,๓๗๙.๐๗	๔๒๐,๐๗๖.๔๒	
๓. หนี้ของรัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	๕๔๒,๒๙๖.๓๕	๕๐๐,๐๕๔.๓๓	๓.๕๗
๓.๑ หนี้ต่างประเทศ	๒,๓๕๔.๑๔	๗๖๕.๙๒	
๓.๒ หนี้ในประเทศ	๕๓๙,๙๔๒.๒๑	๔๙๙,๒๘๘.๔๑	
๔. หนี้หน่วยงานของรัฐ	๑๘,๔๓๒.๘๘	๒๒,๓๑๗.๖๙	๐.๑๖
๕.๑ หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-	-	
๕.๒ หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	๑๘,๔๓๒.๘๘	๒๒,๓๑๗.๖๙	
๕. รวม ๑.+ ๒.+ ๓.+ ๔.	๕,๗๘๓,๓๒๓.๑๙	๕,๙๘๘,๓๘๖.๕๓	๔๒.๗๗

หมายเหตุ: ๑. GDP ปี ๒๕๕๘ เท่ากับ ๑๓,๕๓๓.๖๐ พันล้านบาท และประมาณการ GDP ปี ๒๕๕๙ เท่ากับ ๑๔,๐๓๔.๓๐ พันล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ณ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๙)

๒. สบณ. ได้ปรับวิธีการคำนวณ GDP ในแต่ละเดือน เพื่อให้สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP สะท้อนค่าที่ใกล้เคียงความเป็นจริง โดย GDP ในรอบ ๑๒ เดือนที่ผ่านมา สิ้นสุด ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๕๙ เท่ากับ ๑๓,๙๔๕.๕๖ พันล้านบาท และ GDP ในรอบ ๑๒ เดือนที่ผ่านมา สิ้นสุด ณ เดือนกันยายน ๒๕๕๙ คำนวณดังนี้ $[GDP \text{ ไตรมาส } ๔ \text{ ปี } ๕๘] + [GDP \text{ ไตรมาส } ๑ - ๒ \text{ ปี } ๕๙] + [(ประมาณการ \text{ GDP ปี } ๕๙ - GDP \text{ ไตรมาส } ๑ - ๒ \text{ ปี } ๕๙)/๖] \times ๓$ เท่ากับ ๑๔,๐๐๒.๐๔ พันล้านบาท

ส่วนที่ ๒

รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้
ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๙

๑. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๑๖ กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ติดตามประเมินผลโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจัดทำรายงานผลสำเร็จของโครงการนั้น ประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการเพื่อเสนอต่อกระทรวงการคลังพร้อมทั้งรายงานการกู้เงินและการค้าประกัน ตามนัยมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๙ สบน. ได้ดำเนินการติดตามประเมินผลตามหลักเกณฑ์การพิจารณาผลการดำเนินโครงการ ๕ ประการ ได้แก่ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) สำหรับโครงการเงินกู้จากส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่

๑.๑ โครงการจากส่วนราชการ ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ของกรมทางหลวง

๑.๒ โครงการจากรัฐวิสาหกิจ ๒ โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ สายทางระหว่างสถานีพิษณุโลก – เชียงใหม่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และโครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) ของการเคหะแห่งชาติ ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวใช้เงินกู้ทั้งจากเงินกู้ในประเทศและเงินกู้ต่างประเทศ

โดยสรุปรายละเอียด ดังนี้

โครงการ	เจ้าของโครงการ	แหล่งเงินกู้
ส่วนราชการ		
๑) โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)	กรมทางหลวง	เงินกู้ต่างประเทศ จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)
รัฐวิสาหกิจ		
๑) โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ สายทางระหว่างสถานีพิษณุโลก – เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย	เงินกู้บาททดแทนการกู้เงินจากต่างประเทศ (โครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL))
๒) โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย)	การเคหะแห่งชาติ	เงินกู้ในประเทศ (กระทรวงการคลังค้าประกัน)

/ ๒. รายงาน...

๒. รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้

๒.๑ โครงการจากส่วนราชการ

- ๒.๑.๑ โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) (ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก – หล่มสัก ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินกู้

- วงเงินลงทุนโครงการ ๑๗๙.๔๐ ล้านบาทหรือเทียบเท่าประมาณ ๕,๘๔๖.๖๕ ล้านบาท (ส่วนที่เหลือใช้เงินงบประมาณ วงเงิน ๑๐๒.๓๐ ล้านบาทหรือเทียบเท่าประมาณ ๓,๓๓๓.๙๖ ล้านบาท)
- แหล่งเงินกู้ เงินกู้ต่างประเทศจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) วงเงิน ๗๗.๑๐ ล้านบาทหรือเทียบเท่าประมาณ ๒,๕๑๒.๖๙ ล้านบาท (ส่วนที่เหลือใช้เงินงบประมาณ วงเงิน ๑๐๒.๓๐ ล้านบาทหรือเทียบเท่าประมาณ ๓,๓๓๓.๙๖ ล้านบาท)

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อพัฒนาระบบทางหลวงให้มีประสิทธิภาพในการรองรับการจราจรให้เพิ่มมากขึ้น เป็นการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้เชื่อมต่อกันเป็นระบบ ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวกมากขึ้น
๒. เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและเป็นตัวชี้้นำการกระจายความเจริญไปสู่ชนบทและภูมิภาคต่างๆ อย่างทั่วถึง
๓. เพื่อพัฒนาส่งเสริมเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่เชื่อมกับต่างประเทศในเชิงรุก รวมทั้งการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

- ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก – หล่มสัก ตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๖ - เดือนธันวาคม ๒๕๕๘ (๓ ปี)
- ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ – เดือนสิงหาคม ๒๕๕๘ (๒ ปี ๗ เดือน)

ผลการประเมินโครงการ

๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)

การดำเนินโครงการส่งผลต่อการพัฒนาการคมนาคมใน ๒ สายทาง มีผลการประเมิน ดังนี้

- ๑) เพิ่มความสามารถในการรองรับการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทั้ง ๒ สายทาง ในปี ๒๕๕๘ ได้ถึง ๗๒,๔๔๔ คันต่อวัน เมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๔ ที่สามารถรองรับการจราจรได้เพียง ๔๖,๒๕๖ คันต่อวัน

/ ๒) เพิ่ม...

๒) เพิ่มประสิทธิภาพในขนส่งคนและสินค้าผ่านแดนส่งผลต่อเศรษฐกิจในด้านสินค้ามีการขยายตัว โดยปริมาณการค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ปี ๒๕๕๘ มีมูลค่าสินค้าส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๖๑,๘๗๗.๐๓ ล้านบาท จากปี ๒๕๕๔ มีมูลค่าสินค้าส่งออก จำนวน ๓๔,๐๖๙.๑๓ ล้านบาท

๓) เพิ่มการขยายตัวทางเศรษฐกิจในด้านการท่องเที่ยว พบว่า จังหวัดเพชรบูรณ์และจังหวัดพิษณุโลก มีปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น แนวทางและผลการดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ และ ๑๑

๒. ประสิทธิภาพ (Efficiency)

เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานในเชิงของปริมาณและคุณภาพ

๒.๑ ขอบเขตการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน	ผล
๑) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา (ก่อนการก่อสร้างและช่วงควบคุมงานก่อสร้าง)	จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอนการเลือกที่ปรึกษา	Asian Engineering Consultants Corp.,Ltd.
๒) การเลือกผู้รับเหมา	จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอนการเลือกผู้รับเหมา	๘ สัญญา
๓) การก่อสร้าง	ระยะทางรวม ๑๗๘ กม.	ระยะทางรวม ๑๗๘ กม.
- ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก – หล่มสัก (ระยะทาง ๑๐๕ กม.)		
Package A	ระยะทาง ๓๐ กม.	ระยะทาง ๓๐ กม.
Package B	ระยะทาง ๒๔ กม.	ระยะทาง ๒๔ กม.
Package C	ระยะทาง ๑๙ กม.	ระยะทาง ๑๙ กม.
Package D	ระยะทาง ๑๘ กม.	ระยะทาง ๑๘ กม.
Package E	ระยะทาง ๑๔ กม.	ระยะทาง ๑๔ กม.
- ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ พนมสารคาม – สระแก้ว (ระยะทาง ๗๓ กม.)		
Package F	ระยะทาง ๒๘ กม.	ระยะทาง ๒๘ กม.
Package G	ระยะทาง ๑๗ กม.	ระยะทาง ๑๗ กม.
Package H	ระยะทาง ๒๘ กม.	ระยะทาง ๒๘ กม.

ขอบเขตการดำเนินโครงการ แบ่งออกเป็น ๓ ขั้นตอน ประกอบด้วย

๑) การเตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา กรมทางหลวงได้ดำเนินการคัดเลือก Asian Engineering Consultants Corp., Ltd เป็นที่ปรึกษา โดยมีเงื่อนไขและรายละเอียดการพิจารณาเป็นไปตามระเบียบ Guidelines on the Use of Consultants by Asian Development Bank and Its Borrowers

๒) การเตรียมการคัดเลือกผู้รับเหมา โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการคัดเลือกผู้รับเหมาทั้งสิ้น ๘ สัญญา โดยมีเงื่อนไขและรายละเอียดการพิจารณาเป็นไปตามระเบียบของ Asian Development Bank

/ ๓) การ...

๓) การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละเส้นทางตาม Package ระยะทางรวม ๑๗๘ กิโลเมตร
เป็นไปตามแผนการก่อสร้างที่ได้กำหนดไว้

๒.๒ ระยะเวลาดำเนินโครงการ (Schedule)

๒.๒.๑ ตามขอบเขตงานโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน		ผล	
	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน
๑) เตรียมโครงการและงานคัดเลือก ที่ปรึกษา	๑ เม.ย. ๕๒ - ๙ ม.ค. ๕๔	๖๔๘	๒๗ มี.ค. ๕๒ - ๒๙ ธ.ค. ๕๓	๖๔๒
๒) การเลือกผู้รับเหมา	๓ เม.ย. ๕๓ - ๑๔ ก.ย. ๕๕	๘๔๔	๒๙ มี.ค. ๕๓ - ๗ ก.ย. ๕๕	๘๔๒
๓) การก่อสร้าง	๓๑ ม.ค. ๕๖ - ๑๘ ต.ค. ๕๘	๙๙๑ (+๖๐)	๓๑ ม.ค. ๕๖ - ๑๗ ธ.ค. ๕๘	๑,๐๕๑

หมายเหตุ : อนุมัติขยายอายุสัญญาการก่อสร้างออกไป ๖๐ วัน

๒.๒.๒ ตามกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ	แผน		ผล	
	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน
- ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก - หล่มสัก				
Package A	๓๑ ม.ค. ๕๖-๒๐ ม.ค. ๕๘	๗๒๐	๓๑ ม.ค. ๕๖-๑๙ ม.ค. ๕๘	๗๑๙
Package B	๒ พ.ค. ๕๖-๑๘ ต.ค. ๕๘	๙๐๐	๒ พ.ค. ๕๖-๒๑ เม.ย. ๕๘	๗๑๙
Package C	๑ ก.พ. ๕๖-๒๐ ก.ค. ๕๘	๙๐๐ (+๑๕๐)	๑ ก.พ. ๕๖-๑๗ ธ.ค. ๕๘	๑,๐๕๐
Package D	๑ ก.พ. ๕๖-๒๐ ก.ค. ๕๘	๙๐๐ (+๑๐๐+๔๖)	๑ ก.พ. ๕๖-๑๓ ธ.ค. ๕๘	๑,๐๔๖
Package E	๑ ก.พ. ๕๖-๒๑ ม.ค. ๕๘	๗๒๐ (+๑๕๐+๔๖)	๑ ก.พ. ๕๖-๕ ส.ค. ๕๘	๙๑๖
- ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม - สระแก้ว				
Package F	๕ ก.พ. ๕๖-๒๕ ม.ค. ๕๘	๗๒๐	๕ ก.พ. ๕๖-๒๕ ม.ค. ๕๘	๗๒๐
Package G	๕ ก.พ. ๕๖-๒๕ ม.ค. ๕๘	๗๒๐ (+๑๕๐+๔๔)	๕ ก.พ. ๕๖-๗ ส.ค. ๕๘	๙๑๔
Package H	๕ ก.พ. ๕๖-๒๕ ม.ค. ๕๘	๗๒๐+๑๕๐	๕ ก.พ. ๕๖-๒๔ มี.ย. ๕๘	๘๗๐

หมายเหตุ : อนุมัติขยายอายุสัญญา

+๑๕๐ วันเนื่องจาก ผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงานอันเนื่องมาจากการปรับขึ้นค่าจ้างขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท

+๑๐๐ วันเนื่องจาก มีปริมาณงานและค่างานเพิ่มขึ้นจากสัญญา

+๔๔, ๔๖ วันเนื่องจาก หยุดงานก่อสร้างในช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ และเทศกาลปีใหม่ พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๕๘

ระยะเวลาการดำเนินโครงการตามขอบเขตงานโครงการในส่วนของขั้นตอน
การดำเนินคัดเลือกที่ปรึกษาและการคัดเลือกผู้รับเหมาสามารถดำเนินการภายใต้กรอบระยะเวลาตามแผน
อย่างไรก็ดี ส่วนของขั้นตอนงานก่อสร้างเนื่องจากปัจจัยต่างๆ ได้ส่งผลกระทบ
เวลาการก่อสร้างจึงได้มีการปรับระยะเวลาการก่อสร้าง ดังนี้

๑) ปรับเพิ่ม ๑๕๐ วัน ใน Package C, E, G, และ H เนื่องจากผลกระทบ
จากการขาดแคลนแรงงานจากการปรับขึ้นค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท ของนโยบายรัฐบาล

/ ๒) ปรับเพิ่ม...

๒) ปรับเพิ่ม ๑๐๐ วัน ใน Package D เนื่องจากการปรับปริมาณและค่างานที่เพิ่มขึ้นจากสัญญา

๓) ปรับเพิ่ม ๔๔ และ ๔๖ วัน ใน Package D, E, และ G เนื่องจากหยุดงานก่อสร้างในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๖ – ๒๕๕๘ และเทศกาลปีใหม่ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๗ – ๒๕๕๘

ทั้งนี้ ในภาพรวมขั้นตอนการก่อสร้างโครงการสามารถดำเนินการ โดยมีระยะเวลาก่อสร้างเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่ได้มีการปรับระยะเวลาก่อสร้างแล้ว

๒.๓ ค่าใช้จ่ายโครงการ (Project Cost)

๒.๓.๑ วงเงินทั้งหมดและภาพรวมผลการเบิกจ่ายของโครงการ (ณ กรกฎาคม ๒๕๕๙)

เงินกู้ ADB	หน่วย	แผน*	ปรับแผน*	ผล**	% (ผล/ปรับแผน)
๑. ค่างานก่อสร้าง	USD	๖๘,๕๐๐,๐๐๐	๖๘,๓๕๐,๐๐๐	๖๘,๒๘๒,๐๖๙	๙๙.๙๐%
	บาท	๒,๒๓๒,๔๑๕,๐๐๐	๒,๒๒๗,๕๒๖,๕๐๐	๒,๒๓๑,๓๖๑,๘๙๔	๑๐๐.๑๗%
๒. ค่าที่ปรึกษา	USD	๑,๖๐๐,๐๐๐	๑,๑๗๐,๐๐๐	๑,๑๐๐,๕๖๖	๙๔.๐๗%
	บาท	๕๒,๑๔๔,๐๐๐	๓๘,๑๓๐,๓๐๐	๓๔,๘๙๓,๓๔๐	๙๑.๕๑%
๓. ค่าเชื้อเพลิงเชื้อขาด	USD	๗,๐๐๐,๐๐๐	-	-	-
	บาท	๒๒๘,๑๓๐,๐๐๐	-	-	-
รวม	USD	๗๖,๑๐๐,๐๐๐	๖๙,๕๒๐,๐๐๐	๖๙,๓๘๒,๖๓๕	๙๙.๘๐%
	บาท	๒,๔๑๒,๖๔๙,๐๐๐	๒,๒๖๕,๖๕๖,๘๐๐	๒,๒๖๖,๒๕๕,๒๓๔	๑๐๐.๐๓%
เงินงบประมาณ	หน่วย	แผน*	ปรับแผน*	ผล**	% (ผล/ปรับแผน)
๑. ค่างานก่อสร้าง	USD	๗๓,๒๙๕,๐๐๐	๗๓,๑๓๔,๕๐๐	๗๒,๘๕๓,๓๔๑	๙๙.๖๒%
	บาท	๒,๓๘๘,๖๘๔,๐๕๐	๒,๓๘๓,๔๕๓,๓๕๕	๒,๓๘๐,๑๒๕,๔๗๕	๙๙.๘๖%
๒. ค่าที่ปรึกษา	USD	๑,๗๑๒,๐๐๐	๑,๒๕๑,๙๐๐	๑,๑๗๖,๔๘๕	๙๓.๙๘%
	บาท	๕๕,๗๙๔,๐๘๐	๔๐,๗๙๙,๔๒๑	๓๗,๑๘๖,๙๒๕	๙๑.๑๕%
รวม	USD	๗๕,๐๐๗,๐๐๐	๗๔,๓๘๖,๔๐๐	๗๔,๐๒๙,๘๒๖	๙๙.๕๒%
	บาท	๒,๔๔๔,๔๗๘,๑๓๐	๒,๔๒๔,๒๕๒,๗๗๖	๒,๔๑๗,๓๑๒,๔๐๐	๙๙.๗๑%
รวมทั้งสิ้น	USD	๑๕๑,๑๐๗,๐๐๐	๑๔๓,๙๐๖,๔๐๐	๑๔๓,๔๑๒,๔๖๑	๙๙.๖๖%
	บาท	๔,๙๕๗,๑๖๗,๑๓๐	๔,๖๘๙,๙๐๙,๕๗๖	๔,๖๘๓,๕๖๗,๖๓๔	๙๙.๘๖%

หมายเหตุ: ยอดเบิกจ่ายเงินบาทเกินวงเงินเป็นผลมาจากอัตราแลกเปลี่ยน

* อัตราแลกเปลี่ยนขายถัวเฉลี่ย ณ วันลงนามในสัญญา ๑ เหรียญสหรัฐ ต่อ ๓๒.๕๙ บาท

** อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันเบิกจ่าย

โครงการได้มีการปรับแผนค่าใช้จ่ายในส่วนของเงินกู้ ADB โดยปรับลดค่าใช้จ่ายในหมวดค่างานก่อสร้างและหมวดค่าเชื้อเพลิงเชื้อขาดลง รวมทั้งสิ้น ๗.๕๘ ล้านบาทเหรียญสหรัฐ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินงานการก่อสร้าง และเมื่อพิจารณาผลการเบิกจ่ายเงินทั้งในส่วนเงินกู้จาก ADB และเงินงบประมาณแล้วพบว่า โครงการได้ดำเนินการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามกรอบการปรับแผนที่ได้ประมาณการค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้ โดย ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ มีการเบิกเงินกู้ จำนวน ๖๙.๓๘ ล้านบาทเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๘๐ ของผลการเบิกจ่ายเทียบปรับแผน และเงินงบประมาณมีการเบิก ๗๔.๐๓ ล้านบาทเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๙๙.๕๒ ของผลการเบิกจ่ายเทียบปรับแผน

/๒.๓.๒ ผล...

๒.๓.๒ ผลการเบิกจ่ายเงินหมวดค่างานก่อสร้างแยกตามปีงบประมาณ

ปีงบประมาณ	หน่วย	เงินกู้ ADB	เงินงบประมาณ	รวม
กรอบวงเงิน	USD	๖๙,๕๒๐,๐๐๐	๗๔,๓๘๖,๔๐๐	๑๔๓,๙๐๖,๔๐๐
	บาท	๒,๒๖๕,๖๕๖,๘๐๐	๒,๔๒๔,๒๕๒,๗๗๖	๔,๖๘๙,๙๐๙,๕๗๖
๒๕๕๕	USD	๑๕๐,๕๑๓	๑๖๑,๐๔๙	๓๑๑,๕๖๒
	บาท	๔,๗๐๘,๘๙๓	๕,๐๐๓,๕๕๑	๙,๗๑๒,๔๔๔
๒๕๕๖	USD	๑๐,๙๙๕,๑๘๙	๑๕,๑๕๕,๑๕๑	๒๖,๑๕๐,๓๔๐
	บาท	๓๓๖,๙๙๖,๙๐๕	๔๖๖,๙๐๔,๑๖๖	๘๐๓,๙๐๑,๐๗๑
๒๕๕๗	USD	๒๕,๒๐๗,๖๐๑	๒๒,๕๑๑,๓๔๖	๔๗,๗๑๘,๙๔๗
	บาท	๘๑๑,๒๓๘,๗๑๓	๗๒๗,๗๐๘,๒๓๗	๑,๕๓๘,๙๔๖,๙๕๐
๒๕๕๘	USD	๒๘,๕๕๒,๖๗๗	๓๑,๕๖๓,๑๓๘	๖๐,๑๑๕,๘๑๕
	บาท	๙๕๓,๗๙๔,๐๗๘	๑,๐๕๒,๓๘๕,๒๖๕	๒,๐๐๖,๑๗๙,๓๔๓
๒๕๕๙	USD	๔,๔๗๖,๖๕๕	๔,๖๔๐,๑๔๒	๙,๑๑๖,๗๙๗
	บาท	๑๕๙,๕๑๖,๖๔๕	๑๖๕,๓๑๑,๑๘๑	๓๒๔,๘๒๗,๘๒๖
รวม	USD	๖๙,๓๘๒,๖๓๕	๗๔,๐๒๙,๘๒๖	๑๔๓,๔๑๒,๔๖๑
	บาท	๒,๒๖๖,๒๕๕,๒๓๔	๒,๔๑๗,๓๑๒,๔๐๐	๔,๖๘๓,๕๖๗,๖๓๔

หมายเหตุ: อัตราแลกเปลี่ยนตามวันเบิกจ่ายจริง

เมื่อพิจารณาภาพรวมผลการเบิกจ่ายเงินหมวดค่างานก่อสร้างตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ ในส่วนของเงินกู้ ADB และเงินงบประมาณ พบว่า โครงการสามารถดำเนินการและเบิกจ่ายเงินได้เป็นไปตามแผนการใช้จ่ายเงินประจำปีและอยู่ภายใต้กรอบประมาณการวงเงินค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้

๒.๓.๓ ผลการเบิกจ่ายเงินแยกตามกิจกรรมโครงการ

กิจกรรมโครงการ	หน่วย	เงินกู้ ADB			เงินงบประมาณ		
		ปรับแผน	ผล	% (ผลเทียบกับปรับแผน)	ปรับแผน	ผล	% (ผลเทียบกับปรับแผน)
๑) งานบริการที่ปรึกษา	USD	๑,๑๗๐,๐๐๐	๑,๑๐๐,๕๖๖	๙๔.๐๗%	๑,๒๕๑,๙๐๐	๑,๑๗๖,๔๘๕	๙๓.๙๘%
(๑)	บาท	๓๘,๑๓๐,๓๐๐	๓๔,๘๙๓,๓๔๐	๙๑.๕๑%	๔๐,๗๙๙,๕๒๑	๓๗,๑๘๖,๙๒๕	๙๑.๑๕%
๒) งานก่อสร้าง							
- ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก – หล่มสัก							
Package A	USD	๙,๔๕๖,๑๗๖	๙,๔๕๖,๑๗๖	๑๐๐.๐๐%	๑๐,๑๑๘,๑๐๘	๑๐,๑๑๘,๑๐๘	๑๐๐.๐๐%
	บาท	๓๐๘,๑๗๖,๗๖๑	๓๐๘,๘๖๕,๔๕๓	๙๘.๒๘%	๓๒๙,๗๙๙,๑๓๔	๓๒๙,๐๖๖,๐๓๔	๙๘.๒๘%
Package B	USD	๑๐,๘๖๒,๒๕๘	๑๐,๘๖๒,๒๕๘	๑๐๐.๐๐%	๑๑,๖๒๒,๖๑๖	๑๑,๕๐๕,๐๗๓	๙๘.๙๙%
	บาท	๓๕๔,๐๐๐,๙๗๓	๓๕๑,๑๐๗,๗๖๗	๙๙.๑๘%	๓๗๘,๗๙๑,๐๔๑	๓๗๑,๔๖๗,๘๗๒	๙๘.๐๗%
Package C	USD	๙,๖๕๒,๓๔๐	๙,๖๕๒,๓๔๐	๑๐๐.๐๐%	๑๐,๓๒๘,๐๐๔	๑๐,๓๒๘,๒๙๒	๙๙.๘๗%
	บาท	๓๑๔,๕๖๘,๗๗๓	๓๑๘,๖๗๕,๗๐๒	๑๐๑.๓๑%	๓๓๖,๕๘๙,๖๕๗	๓๔๐,๕๐๓,๐๙๔	๑๐๑.๑๖%
Package D	USD	๑๐,๕๖๘,๕๕๗	๑๐,๕๖๘,๕๕๗	๑๐๐.๐๐%	๑๑,๓๐๘,๓๕๖	๑๑,๒๙๔,๐๓๒	๙๙.๘๗%
	บาท	๓๔๔,๔๒๙,๒๗๒	๓๔๒,๙๓๐,๓๖๐	๑๐๒.๔๗%	๓๖๘,๕๓๙,๓๒๑	๓๖๗,๑๓๒,๐๐๑	๑๐๒.๓๓%
Package E	USD	๙,๑๕๘,๑๗๐	๙,๑๕๘,๑๗๐	๑๐๐.๐๐%	๙,๗๙๙,๒๔๒	๙,๗๙๙,๐๔๙	๙๙.๙๖%
	บาท	๒๙๘,๔๖๔,๗๖๖	๓๐๑,๑๓๘,๙๔๒	๑๐๐.๙๐%	๓๑๙,๓๕๗,๓๐๐	๓๒๒,๐๖๙,๖๕๔	๑๐๐.๘๕%

/ กิจกรรม...

กิจกรรมโครงการ	หน่วย	เงินกู้ ADB			เงินงบประมาณ		
		ปรับแผน	ผล	% (ผลเทียบกับปรับแผน)	ปรับแผน	ผล	% (ผลเทียบกับปรับแผน)
- ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ พนมสารคาม – สระแก้ว							
Package F	USD	๖,๘๘๔,๒๙๖	๖,๘๘๔,๒๗๑	๑๐๐.๐๐%	๗,๓๖๖,๑๙๖	๗,๓๖๖,๑๗๐	๑๐๐.๐๐%
	บาท	๒๒๔,๓๕๙,๑๙๗	๒๒๑,๘๘๓,๓๓๑	๙๘.๙๐%	๒๔๐,๐๖๔,๓๔๑	๒๓๗,๔๓๕,๑๖๓	๙๘.๙๐%
Package G	USD	๕,๓๑๑,๓๕๘	๕,๓๑๑,๓๕๘	๑๐๐.๐๐%	๕,๖๘๓,๑๕๓	๕,๖๒๔,๔๕๒	๙๘.๙๓%
	บาท	๑๗๓,๐๙๗,๑๖๖	๑๗๗,๐๗๔,๙๐๔	๑๐๒.๓๐%	๑๘๕,๒๑๓,๙๖๘	๑๘๗,๓๘๘,๒๙๖	๑๐๑.๑๗%
Package H	USD	๖,๓๘๘,๙๓๙	๖,๓๘๘,๙๓๙	๑๐๐.๐๐%	๖,๘๓๖,๑๖๕	๖,๘๓๖,๑๖๕	๑๐๐.๐๐%
	บาท	๒๐๘,๒๑๕,๕๓๐	๒๐๕,๖๘๕,๓๘๕	๙๘.๗๘%	๒๒๒,๗๙๐,๖๑๗	๒๒๐,๐๘๓,๓๖๑	๙๘.๗๘%
รวม (๒)	USD	๖๘,๕๘๒,๐๙๔	๖๘,๕๘๒,๐๖๙	๑๐๐.๐๐%	๗๓,๐๖๑,๘๔๐	๗๒,๘๕๓,๓๔๑	๙๙.๗๑%
	บาท	๒,๒๒๕,๓๑๓,๕๓๘	๒,๒๓๑,๓๖๑,๘๙๙	๑๐๐.๒๗%	๒,๓๘๑,๐๘๕,๓๗๙	๒,๓๘๐,๑๒๕,๔๗๕	๙๙.๙๖%
รวมทั้งสิ้น (๑) + (๒)	USD	๖๙,๔๕๒,๐๙๔	๖๙,๓๘๒,๖๓๕	๙๙.๙๐%	๗๔,๓๑๓,๗๔๐	๗๔,๐๒๙,๘๒๖	๙๙.๖๒%
	บาท	๒,๒๖๓,๔๔๓,๗๓๘	๒,๒๖๖,๒๕๕,๒๓๔	๑๐๐.๑๒%	๒,๔๒๑,๘๘๔,๘๐๐	๒,๔๑๗,๓๑๒,๔๐๐	๙๙.๘๑%

หมายเหตุ: ยอดเบิกจ่ายเงินบาทเกินวงเงินเป็นผลมาจากอัตราแลกเปลี่ยน

๑) ค่าที่ปรึกษา : ผลการเบิกจ่ายค่าที่ปรึกษาของเงินกู้ ADB ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นจำนวน ๑.๑๐ ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๙๔.๐๗ ของปรับแผน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการเบิกจ่ายค่าที่ปรึกษาถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๙

๒) ค่าก่อสร้างแยกตาม Package ในแต่ละสายทาง : ผลการเบิกจ่ายของเงินกู้ ADB ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นจำนวน ๖๘.๒๘ ล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ ๑๐๐ ของปรับแผน โดยการเบิกจ่ายอยู่ภายใต้กรอบประมาณการค่าใช้จ่ายที่กำหนด

๒.๔ ปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไขปัญหาระหว่างการดำเนินงาน

๑) เนื่องจากบางพื้นที่ของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตั้งอยู่ในภูมิประเทศที่เป็นภูเขาและหน้าผา เหลือซึ่งจำเป็นต้องก่อสร้างและตัดผ่านภูเขาและใช้เทคนิคทางวิศวกรรมที่มีความพิเศษในการก่อสร้าง ดังนั้น โครงการจึงจำเป็นต้องมีการปรับแนวการก่อสร้างของถนนให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศที่มีความซับซ้อน โดยกรมทางหลวงได้ขอความเห็นชอบจากสำนักสำรวจและออกแบบ พร้อมทั้งมีการติดตามการก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง

๒) เนื่องจากการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนทำให้เกิดการเลื่อนไถลของคันทางและการกัดเซาะผิวหน้าของดินด้านเชิงเขา จึงทำให้มีอุปสรรคในการเข้าพื้นที่ของโครงการและภายหลังจากการเปิดใช้เส้นทางพบว่าปริมาณน้ำบนดินและใต้ดินอยู่ในระดับที่ส่งผลกระทบต่อกรยึดติดของหน้าดินและการทรุดตัวของพื้นถนน กรมทางหลวงจึงได้ติดตามและปรับปรุงพื้นถนนที่เกิดปัญหาอย่างใกล้ชิดและเร่งด่วน พร้อมกับจัดทำกรเสริมทางระบายน้ำและปลูกพืชคลุมดิน เพื่อลดปัญหาที่เกิดจากปริมาณน้ำบนดินและระดับน้ำใต้ดินตามความจำเป็นและเหมาะสม

๓) เนื่องจากพื้นที่โครงการบางส่วนของทางหลวงหมายเลข ๑๒ อยู่ในบริเวณเขตอุทยานแห่งชาติ กรมทางหลวงจึงได้บริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยได้จัดให้มีการประชุมติดตามความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างร่วมกับผู้แทนจากอุทยานแห่งชาติ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้

กรมทางหลวงได้ดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ดังนี้

๑) ขอบเขตการดำเนินโครงการ : โครงการดำเนินการจ้างที่ปรึกษาและผู้รับเหมา โดยมีเงื่อนไขและรายละเอียดเป็นไปตามระเบียบของ Asian Development Bank และในส่วนของก่อสร้างถนนโครงการได้ดำเนินการก่อสร้างได้ตามระยะทางรวม ๑๗๘ กิโลเมตร เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้

๒) การบริหารจัดการงานก่อสร้าง : โครงการสามารถบริหารจัดการงานก่อสร้างให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

๓) การเบิกจ่ายเงินกู้ต่างประเทศและเงินงบประมาณ : โครงการสามารถเบิกจ่ายเงินได้สอดคล้องและเป็นไปตามความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง โดยวงเงินค่าก่อสร้างที่เกิดขึ้นจริงอยู่ภายใต้กรอบประมาณการค่าใช้จ่ายตามแผนที่กำหนดไว้

๓. ประสิทธิภาพ (Effectiveness)

เพื่อประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ สามารถดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

๓.๑ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิษณุโลก – หล่มสัก

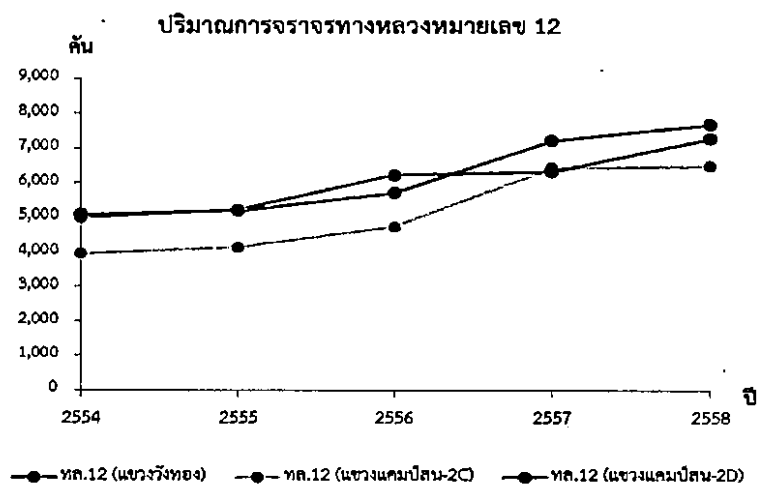
๑) ปริมาณการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ระหว่างดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ)

หน่วย : คัน : วัน

สายทาง	ปริมาณการจราจร (จำนวนยานพาหนะ)				
	ระหว่างดำเนินการ				ปีที่โครงการฯ แล้วเสร็จ
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	
ทางหลวงหมายเลข ๑๒					
- แขวงวังทอง จังหวัดพิษณุโลก	๕,๐๙๐	๕,๑๙๒	๕,๗๑๕	๗,๒๓๑	๗,๖๙๙
- แขวงแคมป์สน จังหวัดเพชรบูรณ์					
• จุดสำรวจ (๒C) ที่ กม.๓๒๕+๓๗๓	๓,๙๖๒	๔,๑๔๕	๔,๗๔๔	๖,๔๒๗	๖,๔๙๓
• จุดสำรวจ (๒D) ที่ กม.๓๔๓+๓๗๓	๕,๐๐๑	๕,๒๑๕	๖,๒๒๑	๖,๓๒๖	๗,๒๗๙
รวม	๑๔,๐๕๓	๑๔,๕๕๒	๑๖,๖๘๐	๑๙,๙๘๔	๒๑,๔๗๑

ที่มา : แขวงวังทอง จังหวัดพิษณุโลก และแขวงแคมป์สน จังหวัดเพชรบูรณ์

/ ปริมาณ...



เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ในส่วนของ แขวงวังทอง แขวงแคมป์สน จุด ๒C และจุด ๒D พบว่า มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘ แสดงถึงการดำเนินก่อสร้างขยายทางสายหลักให้เป็นสี่ช่องจราจรส่งผลต่อการพัฒนาระบบทางหลวงให้มีความสามารถรองรับปริมาณจราจรที่มีมากขึ้นได้และช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางในเส้นทางใกล้เคียง ดังนั้น โครงการฯ จึงส่งผลโดยตรงต่อระบบโครงข่ายทางหลวงในภาคเหนือและตะวันออกให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๒) ปริมาณการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๑๒ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ (เริ่มดำเนินโครงการฯ (๒๕๕๔) - ปีที่โครงการฯ แล้วเสร็จ (๒๕๕๘))

หน่วย : คัน/วัน

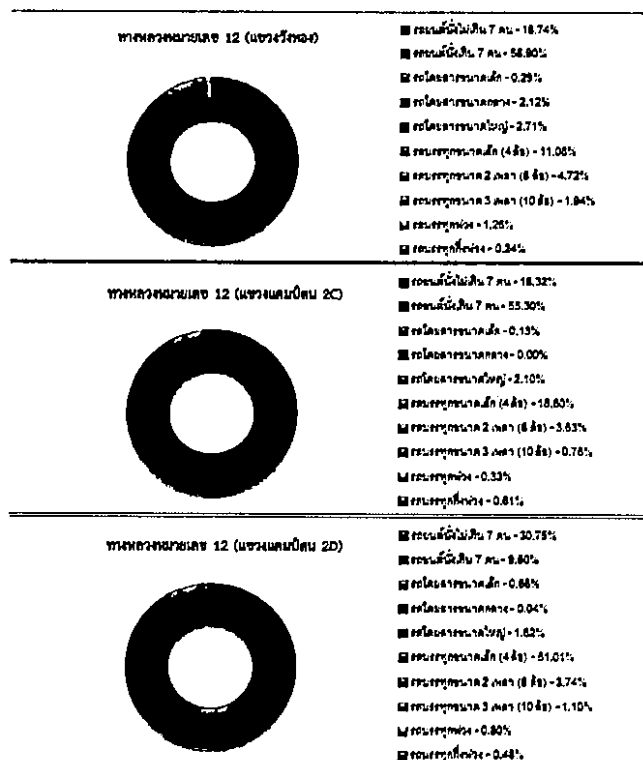
ประเภทยานพาหนะ	ทางหลวงหมายเลข ๑๒					
	แขวงวังทอง		แขวงแคมป์สน ๒C		แขวงแคมป์สน ๒D	
	๒๕๕๔	๒๕๕๘	๒๕๕๔	๒๕๕๘	๒๕๕๔	๒๕๕๘
รถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ คน	๙๕๔	๑,๗๕๓	๗๒๖	๔,๒๒๘	๑,๕๓๘	๑,๙๗๔
รถยนต์นั่งเกิน ๗ คน	๒,๘๙๖	๓,๙๐๐	๒,๑๙๑	๑,๔๒๘	๔๙๐	๘๙๐
รถโดยสารขนาดเล็ก	๑๕	๔๐	๕	๒๐	๓๓	๔๗
รถโดยสารขนาดกลาง	๑๐๘	๑๗๐	-	๓๔	๒	๒๒
รถโดยสารขนาดใหญ่	๑๓๘	๑๐๘	๘๓	๓๗	๘๑	๕๓
รถบรรทุกขนาดเล็ก (๔ ล้อ)	๕๖๔	๑,๑๐๕	๗๔๕	๓๗๖	๒,๕๕๑	๓,๗๘๑
รถบรรทุกขนาด ๒ เพลา (๖ ล้อ)	๒๔๐	๓๑๖	๑๔๔	๑๘๖	๒,๕๘๗	๒,๗๗๗
รถบรรทุกขนาด ๓ เพลา (๑๐ ล้อ)	๙๙	๑๔๖	๓๑	๙๘	๕๕	๑๒๔
รถบรรทุกพ่วง	๖๔	๑๐๖	๑๓	๔๔	๔๐	๕๙
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	๑๒	๕๕	๒๔	๔๒	๒๔	๕๒
รวม	๕,๐๙๐	๗,๖๙๙	๓,๙๖๒	๖,๔๙๓	๕,๐๐๑	๗,๒๗๙

วิธีสำรวจ : แขวงวังทองจัดเจ้าหน้าที่ ลงนับรถในวันพุธ เวลา ๐๗.๐๐ ถึง ๑๙.๐๐ น.

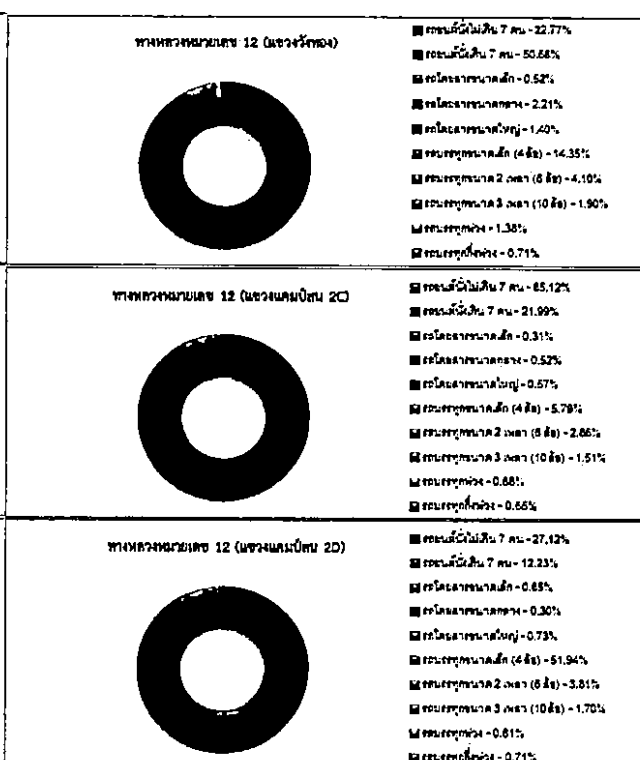
แขวงแคมป์สนเจ้าหน้าที่หมวดทางหลวงแคมป์สน แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๑ ทำการแจ้งนับยานพาหนะบนทางหลวง ตามวันสำรวจที่สำนักอำนวยความปลอดภัยกำหนด โดยแจ้งนับแยกประเภทตามแบบสำรวจปริมาณการจราจรรายชั่วโมง (แบบ ส.๑-๐๑) ตั้งแต่เวลา ๐๗.๐๐ - ๑๙.๐๐ น. รวมจำนวน ๑๒ ชั่วโมง และสรุปข้อมูลที่ได้ลงแบบสำรวจปริมาณการจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน (ส.๑-๐๒)

/ ก่อน...

ก่อนดำเนินโครงการ



ปีที่โครงการแล้วเสร็จ



เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรแยกประเภทยานพาหนะของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ในแขวงวังทองและแขวงแคมป์สนในปี ๒๕๕๕ ซึ่งเป็นปีที่โครงการแล้วเสร็จ พบว่า ปริมาณยานพาหนะในภาพรวมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากปี ๒๕๕๔ โดยยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดเล็ก (๔ ล้อ) เป็นประเภทที่มีปริมาณการจราจรในเส้นทางดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้นมากจากจำนวน ๓,๘๖๐ คัน ในปี ๒๕๕๔ เป็นจำนวน ๕,๒๖๒ คัน

๓) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ระหว่างดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ)

ปี	แขวงวังทอง			แขวงแคมป์สน		
	จำนวน (ครั้ง) (Accidents)	บาดเจ็บ (ราย) (Injuries)	เสียชีวิต (ราย) (Deaths)	จำนวน (ครั้ง) (Accidents)	บาดเจ็บ (ราย) (Injuries)	เสียชีวิต (ราย) (Deaths)
๒๕๕๔	๘	๔	๓	๕	๒	-
๒๕๕๕	๗	๖	๑	๒	๑	-
๒๕๕๖	๖	๑๓	๖	๑	๒	-
๒๕๕๗	๑๒	๔๗	๓	๓	๓	๑
๒๕๕๘	๘	๑๑	๓	๓	๓	๑

ที่มา : แขวงวังทองสถานีตำรวจภูธร

แขวงแคมป์สนระบบรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวง (Highway Accident Information Management System : HAIMS)

หมายเหตุ : วิธีสำรวจ

แขวงวังทองเก็บจากการเกิดอุบัติเหตุในเขตความรับผิดชอบ

แขวงแคมป์สน ๑. เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้าหมวดทางหลวงดำเนินการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและรายงานอุบัติเหตุตามแบบฟอร์ม HAIMS

เสนอผู้บังคับบัญชาตามสายงาน

๒. เจ้าหน้าที่งานสารสนเทศ บันทึกข้อมูลรายงานอุบัติเหตุผ่านระบบ HAIMS

/ แม้ว่า...

แม้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการมีปริมาณเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาสาเหตุหลักจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง เนื่องจากขนาดของถนนมีช่องจราจรที่กว้างและมีสภาพพื้นผิวถนนดีขึ้น ผู้ขับขี่จึงสามารถใช้ความเร็วสูงจนเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นได้

๔) ปริมาณร้านค้าในเส้นทางพื้นที่โครงการฯ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ระหว่างดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ)

หน่วย : ร้าน

ปี	จำนวน
๒๕๕๔	๙๙
๒๕๕๕	๘๐
๒๕๕๖	๑๐๐
๒๕๕๗	๑๑๒
๒๕๕๘	๑๖๑
รวม	๕๕๒

ผลจากการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่อง เป็น ๔ ช่อง และพัฒนาพื้นผิวถนนมีคุณภาพดีขึ้น จึงทำให้ปริมาณการจราจรในทางหลวงหมายเลข ๑๒ เพิ่มขึ้น ส่งผลต่อปริมาณร้านค้าในพื้นที่โครงการเพิ่มขึ้นตามการพัฒนาของเส้นทางด้วย

๕) ปริมาณนักท่องเที่ยวในเส้นทางพื้นที่โครงการฯ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (ระหว่างดำเนินโครงการฯ - ปีที่โครงการฯ แล้วเสร็จ)

หน่วย : คน : ปี

จังหวัด	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
จังหวัดพิษณุโลก	๑๑๑,๘๗๖	๑๔๙,๔๑๗	๑๓๔,๗๗๙	๑๒๕,๔๖๕	๑๐๙,๐๓๔
จังหวัดเพชรบูรณ์	๑,๓๐๓,๑๓๖	๑,๕๐๙,๖๓๒	๑,๗๙๒,๓๒๗	๑,๘๔๕,๘๒๑	๑,๙๑๕,๗๘๖
รวม	๑,๔๑๕,๐๑๒	๑,๖๕๙,๐๔๙	๑,๙๒๗,๑๐๖	๑,๙๗๑,๒๘๖	๒,๐๒๔,๘๒๐

ที่มา : จังหวัดพิษณุโลก : แหล่งท่องเที่ยว น้ำตกสกุณทยาน อำเภอวังทอง จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดเพชรบูรณ์ : เว็บไซต์ สำนักงานสถิติจังหวัดเพชรบูรณ์ และสารสนเทศจังหวัดเพชรบูรณ์

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเพชรบูรณ์ เช่น น้ำตกสกุณทยาน เขาค้อ ฯลฯ การดำเนินโครงการฯ สามารถทำให้การเดินทางมีความรวดเร็วและสะดวกมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวเดินทางมายังจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดเพชรบูรณ์เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

ประเมินประสิทธิผลของโครงการทางหลวงหมายเลข ๑๒ สามารถพิจารณาได้จาก ๑) ปริมาณการจราจรในทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่เพิ่มขึ้น ๒) ปริมาณร้านค้าเพิ่มขึ้น และ ๓) ปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม แม้จะสถิติอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้น แต่เป็นเหตุมาจากความประมาทของผู้ขับขี่โดยตรง ดังนั้น ผลผลิตของโครงการในส่วนทางหลวงหมายเลข ๑๒ จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

๓.๒ ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว

๑) ปริมาณการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ (ระหว่างดำเนินโครงการ – ปีที่โครงการแล้วเสร็จ) และเส้นทางหลวงข้างเคียงหมายเลข ๓๓ และ ๓๐๔

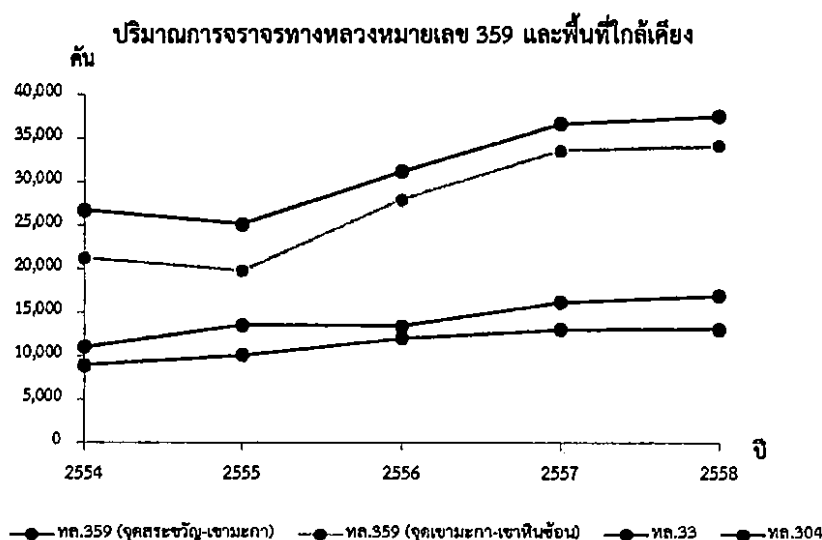
หน่วย : คัน : วัน

สายทาง	ปริมาณการจราจร (จำนวนยานพาหนะ)					ปีที่โครงการแล้วเสร็จ
	ระหว่างดำเนินโครงการ					
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	
๑. ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙						
- จุดสระขวัญ – เขามะกา	๑๑,๐๐๗	๑๓,๕๓๖	๑๓,๔๐๑	๑๖,๑๒๗	- ๑๖,๘๘๕	
- จุดเขามะกา – เขานินซอน	๒๑,๑๙๖	๑๙,๗๓๔	๒๗,๙๐๙	๓๓,๕๐๓	๓๔,๐๘๘	
รวมทางหลวงหมายเลข ๓๕๙	๓๒,๒๐๓	๓๓,๒๗๐	๔๑,๓๑๐	๔๙,๖๓๐	๕๐,๙๗๓	
๒. ทางหลวงหมายเลข ๓๓	๘,๘๘๓	๑๐,๐๕๓	๑๑,๙๘๘	๑๒,๙๘๐	๑๓,๐๑๖	
๓. ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔	๒๖,๖๖๔	๒๕,๐๘๔	๓๑,๑๖๐	๓๖,๖๔๒	๓๗,๔๖๗	
รวม	๖๗,๗๕๐	๖๘,๔๐๗	๘๔,๔๕๘	๙๙,๒๕๒	๑๐๑,๔๕๖	

ที่มา : แขวงทางหลวงปราจีนบุรี และแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนธรรม)

หมายเหตุ ทางหลวงหมายเลข ๓๓ พระปรัง – โนนจิก

ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ เขานินซอน – ลาดตะเคียน



เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรของทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ในส่วนของจุดสระขวัญ – เขามะกา และจุดเขามะกา – เขานินซอน พบว่า มีแนวโน้มปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาระบบทางหลวงให้มีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่มีมากขึ้นได้ นอกจากนี้โครงการมีส่วนสร้างความเชื่อมโยงในโครงข่ายระบบทางหลวงให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ดังนี้

- ทางหลวงหมายเลข ๓๓ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้เดินทางไปยังด้านสุทธการ อรัญประเทศ มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๘ ปริมาณการจราจรในทางหลวงหมายเลข ๓๓ เพิ่มขึ้นกว่าในปี ๒๕๕๓ เพียงร้อยละ ๐.๒๘ อันเป็นผลจากการเริ่มเปิดใช้ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ที่สามารถช่วยแบ่งเบาปริมาณจราจรจากทางหลวงหมายเลข ๓๓ ได้

/ - ทางหลวง...

- ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ซึ่งเป็นเส้นทางจากจังหวัดฉะเชิงเทราที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมมีจุดตัดเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ โดยจากการสำรวจ พบว่า ปริมาณจราจรทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ เพิ่มขึ้นสอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในทางหลวงหมายเลข ๓๕๙

๒) ปริมาณการจราจรบริเวณพื้นที่โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ (เริ่มดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ) และเส้นทางหลวงข้างเคียงหมายเลข ๓๓ และ ๓๐๔

หน่วย : คัน : วัน

ประเภทยานพาหนะ	๓๕๙				๓๓		๓๐๔	
	(จุดสระขวัญ - เขามะกา)		(จุดเขามะกา - เขาคินซอน)					
	๒๕๕๔	๒๕๕๘	๒๕๕๔	๒๕๕๘	๒๕๕๔	๒๕๕๘	๒๕๕๔	๒๕๕๘
รถยนต์นั่งไม่เกิน ๗ คน	๒,๗๗๐	๔,๓๘๕	๓,๘๑๒	๗,๐๒๙	๒,๘๗๒	๔,๙๓๑	๕,๘๓๔	๙,๔๑๙
รถยนต์นั่งเกิน ๗ คน	๒,๒๔๔	๓,๙๘๕	๓,๘๒๓	๕,๗๕๙	๖๔๖	๑,๕๒๘	๔,๓๑๒	๗,๑๖๐
รถโดยสารขนาดเล็ก	๑๗๓	๓๖๑	๗๘๐	๑,๘๑๐	๕๓	๑๒๘	๔๗๗	๔๐๒
รถโดยสารขนาดกลาง	๑	๕๘	๑๒๐	๓๖๐	๘	๓๗	๔๐๑	๔๑๔
รถโดยสารขนาดใหญ่	๒๑๗	๓๖๒	๙๕๐	๗๔๑	๑๕๗	๒๘๒	๕๗๗	๗๒๓
รถบรรทุกขนาดเล็ก (๔ ล้อ)	๔,๐๘๖	๕,๒๖๐	๓,๘๘๓	๙,๐๔๖	๓,๕๒๙	๔,๐๒๒	๖,๔๑๗	๙,๒๐๐
รถบรรทุกขนาด ๒ เพลา (๖ ล้อ)	๓๐๗	๔๗๗	๑,๙๒๔	๑,๘๒๗	๔๑๘	๕๐๐	๒,๒๘๙	๒,๗๓๒
รถบรรทุกขนาด ๓ เพลา (๑๐ ล้อ)	๓๖๓	๕๘๓	๒,๐๔๐	๒,๐๖๓	๓๙๗	๖๑๘	๒,๒๕๗	๒,๔๔๖
รถบรรทุกพ่วง	๔๕๒	๗๓๒	๒,๑๙๐	๒,๖๙๓	๔๒๕	๖๒๓	๑,๘๓๗	๒,๓๔๖
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	๓๙๔	๖๘๒	๑,๖๖๔	๒,๗๖๐	๓๗๘	๓๔๗	๒,๒๖๓	๒,๖๒๕
รวม	๑๑,๐๐๗	๑๖,๘๘๕	๒๑,๑๙๖	๓๔,๐๘๘	๘,๘๘๓	๑๓,๐๑๖	๒๖,๖๖๔	๓๗,๔๖๗

ก่อนดำเนินโครงการ

ปีที่โครงการแล้วเสร็จ

ทางหลวงหมายเลข 359 (จุดสระขวัญ - เขามะกา)



- รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน - 25.16%
- รถยนต์นั่งเกิน 7 คน - 20.39%
- รถโดยสารขนาดเล็ก - 1.57%
- รถโดยสารขนาดกลาง - 0.01%
- รถโดยสารขนาดใหญ่ - 1.97%
- รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) - 37.12%
- รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) - 2.79%
- รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) - 3.30%
- รถบรรทุกพ่วง - 4.11%
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง - 3.58%

ทางหลวงหมายเลข 359 (จุดสระขวัญ - เขามะกา)



- รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน - 25.97%
- รถยนต์นั่งเกิน 7 คน - 23.60%
- รถโดยสารขนาดเล็ก - 2.14%
- รถโดยสารขนาดกลาง - 0.35%
- รถโดยสารขนาดใหญ่ - 2.14%
- รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) - 31.15%
- รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) - 2.82%
- รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) - 3.45%
- รถบรรทุกพ่วง - 4.34%
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง - 4.04%

ทางหลวงหมายเลข 359 (จุดเขามะกา - เขาคินซอน)



- รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน - 17.98%
- รถยนต์นั่งเกิน 7 คน - 18.04%
- รถโดยสารขนาดเล็ก - 3.68%
- รถโดยสารขนาดกลาง - 0.57%
- รถโดยสารขนาดใหญ่ - 4.48%
- รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) - 18.37%
- รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) - 9.08%
- รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) - 9.62%
- รถบรรทุกพ่วง - 10.33%
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง - 7.85%

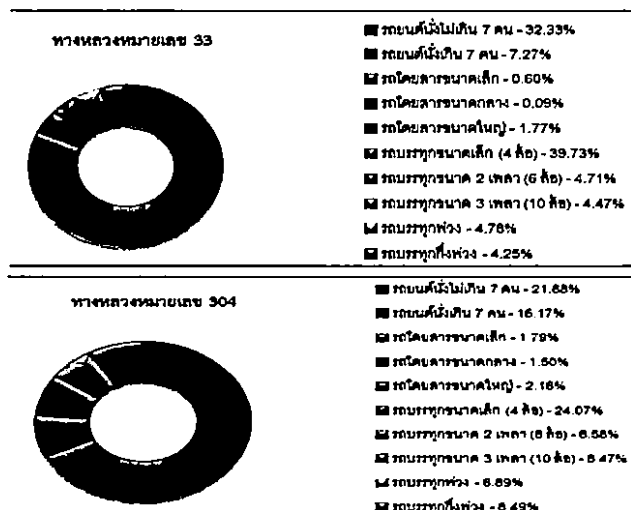
ทางหลวงหมายเลข 359 (จุดเขามะกา - เขาคินซอน)



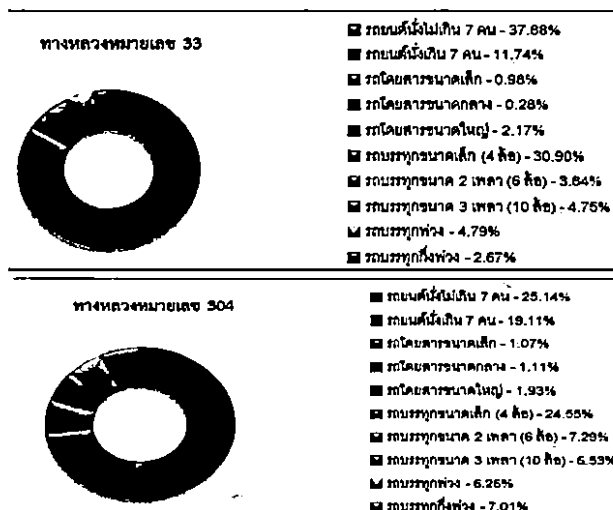
- รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 คน - 20.62%
- รถยนต์นั่งเกิน 7 คน - 16.89%
- รถโดยสารขนาดเล็ก - 5.31%
- รถโดยสารขนาดกลาง - 1.06%
- รถโดยสารขนาดใหญ่ - 2.17%
- รถบรรทุกขนาดเล็ก (4 ล้อ) - 26.54%
- รถบรรทุกขนาด 2 เพลา (6 ล้อ) - 5.36%
- รถบรรทุกขนาด 3 เพลา (10 ล้อ) - 6.05%
- รถบรรทุกพ่วง - 7.90%
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง - 8.10%

/ ก่อน...

ก่อนดำเนินโครงการ



ปีที่โครงการแล้วเสร็จ



เมื่อพิจารณาปริมาณการจราจรแยกประเภทยานพาหนะของทางหลวงหมายเลข ๓๕๔ ในทางหลวงหมายเลข ๓๕๔ ๓๓ และ ๓๐๔ ในปี ๒๕๕๘ ซึ่งเป็นปีที่โครงการแล้วเสร็จ พบว่า ปริมาณยานพาหนะในภาพรวมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากปี ๒๕๕๔ โดยยานพาหนะประเภทรถบรรทุกขนาดเล็ก (๔ ล้อ) เป็นประเภทที่มีปริมาณการจราจรในทั้งสามเส้นทางเพิ่มสูงขึ้นมากจากจำนวน ๑๗,๙๒๕ คัน ในปี ๒๕๕๔ เป็นจำนวน ๒๗,๕๒๘ คัน

๓) สถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการฯ ทางหลวงหมายเลข ๓๕๔ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ (ระหว่างดำเนินโครงการฯ - ปีที่โครงการฯ แล้วเสร็จ)

ปี	จุดสระขวัญ - เขามะกา			จุดเขามะกา - เขาทินซ้อน		
	จำนวน (ครั้ง) (Accidents)	บาดเจ็บ (ราย) (Injuries)	เสียชีวิต (ราย) (Deaths)	จำนวน (ครั้ง) (Accidents)	บาดเจ็บ (ราย) (Injuries)	เสียชีวิต (ราย) (Deaths)
๒๕๕๔	๒	๓	๐	๑	๔	๒
๒๕๕๕	๑	๑	๑	๕	๓๓	๕
๒๕๕๖	๘	๑๕	๓	๖	๔๓	๕
๒๕๕๗	๑๒	๕๐	๐	๘	๒๘	๖
๒๕๕๘	๖	๕	๑	๑๔	๓๒	๔
รวม	๒๙	๗๔	๕	๓๔	๑๔๕	๒๗

ที่มา : แขวงทางหลวงปราจีนบุรี และแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนธรรม)

แม้ว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่โครงการจะเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาสาเหตุหลักจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวัง เนื่องจากขนาดของถนนมีช่องจราจรที่กว้างและมีสภาพพื้นผิวถนนดีขึ้น ผู้ขับขี่จึงสามารถใช้ความเร็วสูงจนเพิ่มความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นได้

๔) ปริมาณการจราจรตามจุดขายแดนของประเทศในเส้นทางที่มีสัญญาณผ่านพื้นที่โครงการทางหลวงหมายเลข ๓๕๔ (ระหว่างดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ) ณ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

/ หน่วย...

หน่วย : คัน

ประเภทยานพาหนะ	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘
รถบรรทุกทุกสินค้า	๔๘,๙๗๑	๕๗,๗๓๖	๕๖,๐๘๖	๖๒,๖๙๓	๗๘,๖๒๔
รถไม่บรรทุกทุกสินค้า	๔๖,๗๒๑	๕๔,๖๘๘	๕๒,๐๕๘	๕๘,๙๐๒	๗๕,๐๘๐
รถส่วนบุคคล	๙,๓๔๐	๒๖,๕๔๔	๑๔๕,๒๑๙	๑๙๗,๓๔๖	๑๑๒,๒๗๗
รถจักรยานยนต์	๑๗,๒๑๓	๑๑๔,๒๘๖	๖๒๙,๘๙๔	๕๘๖,๐๔๘	๗๔๔,๕๐๕
รถโดยสารประจำทาง	-	-	-	๑,๔๕๖	๘๗๕
รวม	๑๒๒,๒๔๕	๒๕๓,๒๕๔	๘๘๓,๒๕๗	๙๐๖,๔๔๕	๑,๐๑๑,๓๖๑

ที่มา : ตรวจสอบเข้าเมืองจังหวัดสระแก้ว

หมายเหตุ : ๒๕๕๔ – ๒๕๕๖ ไม่มีการตรวจนับรถโดยสารประจำทาง

ในการสัญจรทางหลวงหมายเลข ๓๓ จะเป็นเส้นทางหลักเดินทางไปยังด้านศุลกากร
อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว แต่หลังจากทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ดำเนินการแล้วเสร็จผู้ขับขี่จึงมีทางเลือก
ในการใช้เส้นทางเพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ขับขี่สามารถลดเวลาและระยะทางได้ โดยเป็นการกระจายปริมาณจราจร
ในระบบทางหลวงส่งผลให้ปริมาณการจราจรไปยังด้านศุลกากรอรัญประเทศมากขึ้นด้วย โดยเฉพาะยานพาหนะ
ประเภทรถจักรยานยนต์ รถส่วนบุคคล และรถบรรทุกทุกสินค้า ที่เดินทางข้ามไปยังประเทศกัมพูชา

๕) มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศในเส้นทางที่มีการสัญจรผ่านพื้นที่โครงการ
ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ (ระหว่างดำเนินโครงการ – ปีที่โครงการแล้วเสร็จ)

จุดผ่านชายแดนไทย – กัมพูชา ด้านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าสินค้าส่งออก	มูลค่าสินค้านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
๒๕๕๔	๓๔,๐๖๙.๑๓	๕,๑๑๓.๐๔	๓๙,๑๘๒.๑๗	๒๘,๙๕๖.๐๙
๒๕๕๕	๔๕,๘๕๙.๔๖	๖,๖๒๕.๑๖	๕๒,๔๘๔.๖๒	๓๙,๒๓๔.๓๐
๒๕๕๖	๕๒,๔๖๙.๒๘	๙,๒๓๕.๔๗	๖๑,๗๐๔.๗๕	๔๓,๒๓๓.๘๑
๒๕๕๗	๖๐,๐๓๕.๘๖	๑๖,๑๒๒.๐๙	๗๖,๑๕๗.๙๕	๔๓,๙๑๓.๗๗
๒๕๕๘	๖๑,๙๗๗.๐๓	๑๘,๒๖๘.๙๓	๘๐,๒๔๕.๙๖	๔๓,๗๐๘.๑๐

ที่มา : ด้านศุลกากร สำนักงานการค้าต่างประเทศ เขต (สระแก้ว) สำนักงานพาณิชย์จังหวัด

เมื่อพิจารณาปริมาณมูลค่าการค้าด้านศุลกากรอรัญประเทศ พบว่า มูลค่าการค้า
ในปี ๒๕๕๘ เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๔ เป็นจำนวน ๔๑,๐๖๓.๗๙ ล้านบาท เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานเอื้ออำนวย
ต่อการคมนาคมขนส่งที่ดีขึ้น การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วสะดวกมากขึ้นและสามารถ
ลดเวลาเดินทางได้ ทำให้การขนส่งสินค้าไปยังด้านศุลกากรอรัญประเทศเพิ่มขึ้นส่งผลต่อการค้าระหว่าง
ประเทศไทยและกัมพูชาที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

/ ผล...

โดยมีผลการประเมินโครงการ ดังนี้

๑) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก – หล่มสัก

๑.๑) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถพัฒนาระบบทางหลวงให้มีประสิทธิภาพในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น และช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังทางหลวงข้างเคียง ดังนั้น โครงการช่วยให้โครงข่ายของระบบทางหลวงมีความสมบูรณ์มากขึ้น

๑.๒) โครงการทำให้ประชาชนเดินทางสะดวก รวดเร็ว ลดเวลาเดินทาง และมีความปลอดภัยมากขึ้นประกอบกับพื้นที่โครงการมีภูมิทัศน์ที่สวยงามและมีสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ระหว่างเส้นทางส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจในภูมิภาคขยายตัวเกิดรายได้พื้นที่โครงการ ดังนั้น โครงการจึงช่วยในการกระจายความเจริญไปสู่ชนบทและภูมิภาค อย่างยั่งยืน สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๑๐ – ๑๑

๑.๓) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC) ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือเส้นทาง R๙ โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อทะเลอันดามันและมหาสมุทรแปซิฟิกเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อประเทศในภูมิภาคอาเซียน คือ พม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เพื่อสร้างความพร้อมสำหรับเชื่อมโยงด้านกายภาพทั้งโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว

๒.๑) ปริมาณจราจรในทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ตั้งแต่ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๕๘ พบว่า (๑) ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ (๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ สามารถแบ่งเบาปริมาณการจราจรจากทางหลวงหมายเลข ๓๓ ได้ และ (๓) การเป็นสายทางที่เชื่อมโยงกัน (Missing Link) ระหว่างทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ กับทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ ที่เป็นเส้นทางจากนิคมอุตสาหกรรมไปยังด่านศุลกากรอรัญประเทศ ดังนั้น โครงการฯ ช่วยทำให้โครงข่ายของระบบทางหลวงมีความสมบูรณ์มากขึ้น

๒.๒) ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ มีส่วนช่วยในการกระจายรายได้ไปสู่ชนบทและภูมิภาคต่างๆ โดยปริมาณจราจรที่เดินทางไปยังด่านศุลกากรอรัญประเทศเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชามีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

๒.๓) ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ เป็นเส้นทางสนับสนุนการเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ชายทะเลภาคตะวันออก – ตะวันตก (East – West Southern Coast Corridor) โดยเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (Asian Highway: AH) คือ ประเทศกัมพูชา และด่านศุลกากรอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนที่มีความสำคัญสามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีการขยายตัวจากการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

๔. ผลกระทบ (Impact)

เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการและผลกระทบที่มีต่อเทคโนโลยีเศรษฐกิจสังคมวัฒนธรรม

/ และ...

และสิ่งแวดล้อมในระหว่างดำเนินการก่อสร้างและภายหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว ซึ่งโครงการได้มีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา บริษัท Asian Engineering Consultants, Ltd. เป็นผู้ดำเนินกิจกรรม เพื่อบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ ดังนี้

๔.๑ ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการได้จัดทำแผนการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างและหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ดังนี้

รายการ	ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ	ความถี่ในการตรวจสอบ	ผลการตรวจสอบ
ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก – หล่มสัก			
ฝุ่นละออง	ตรวจสอบด้วยสายตา	รายสัปดาห์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
เสียงและการสั่นสะเทือน	ใช้เครื่องมือวัด	รายเดือน	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การตกตะกอนของตะกอนดิน	ตรวจสอบด้วยสายตาที่สถานีควบคุมคุณภาพ	รายเดือน หลังก่อสร้างเสร็จสิ้น	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การระบายน้ำ / คุณภาพน้ำ / การปนเปื้อนในดินและน้ำใต้ดิน	สังเกตระบบบำบัดน้ำเสีย, การใช้วัสดุที่เป็นอันตราย/ การจัดเก็บและการดำเนินงานเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง	รายสัปดาห์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
พืช / สัตว์ป่าและ สัตว์ใกล้สูญพันธุ์	ตรวจสอบการรุกรานของผลิตภัณฑ์ป่าไม้และสัตว์ป่า	รายเดือนและตรวจสอบเสียงที่ตั้งอยู่ใกล้กับสัตว์ป่าข้ามทุ่งแสงหลวง (กม ๘๐-๘๓)	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การเข้าถึงท้องถิ่น	การตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการบรรเทาผลกระทบ	รายไตรมาส	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม - สระแก้ว			
ฝุ่นละออง	ตรวจสอบด้วยสายตา	รายสัปดาห์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
เสียงและการสั่นสะเทือน	ใช้เครื่องมือวัด	รายเดือน	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การตกตะกอนของตะกอนดิน	ตรวจสอบด้วยสายตาที่สถานีควบคุมคุณภาพ	รายเดือน หลังก่อสร้างเสร็จสิ้น	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การระบายน้ำ / คุณภาพน้ำ / การปนเปื้อนในดินและน้ำใต้ดิน	สังเกตระบบบำบัดน้ำเสีย, การใช้วัสดุที่เป็นอันตราย/ การจัดเก็บและการดำเนินงาน เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง	รายสัปดาห์	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด
การเข้าถึงท้องถิ่น	การตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการบรรเทาผลกระทบ	รายไตรมาส	อยู่ในช่วงมาตรฐานที่กำหนด

ที่มา : Project Completion Report, ๒๙ Feb ๒๐๑๖ , ADB Loan ๒๖๐๘-THA, AEC Asian Engineering Consultants Co., Ltd

๔.๒ ผลกระทบด้านสังคม

โครงการได้จัดทำแผนการป้องกันโรคเอดส์และการค้ามนุษย์ (HIV/AIDS and Human Trafficking Awareness Program : HHTAP) การป้องกันโรคเอดส์ (HIV/AIDS) ดังนี้

กิจกรรม	แผน	ผล
ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก – หล่มสัก		
ป้ายแจ้งให้ทราบถึงกิจกรรม HHTAP	ให้ติดตั้งเป็นช่วงๆ ตลอดทางก่อสร้าง และแหล่งชุมชน	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ HHTAP ในแหล่งชุมชน	จัดงานกิจกรรมให้ความรู้ในแหล่งชุมชน	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ HHTAP ในสถานศึกษา	จัดงานกิจกรรมให้ความรู้ในสถานศึกษา	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ การป้องกัน HIV/AIDS กับ คนงาน	ให้มีการอบรมให้ความรู้คนงาน และมีการทดสอบ ความรู้หลังเข้ารับการอบรม	ตามแผน/สอบผ่าน ตามแผน
ทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม - สระแก้ว		
ป้ายแจ้งให้ทราบถึงกิจกรรม HHTAP	ให้ติดตั้งเป็นช่วงๆ ตลอดทางก่อสร้าง และแหล่งชุมชน	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ HHTAP ในแหล่งชุมชน	มีการจัดงานกิจกรรมให้ความรู้ในแหล่งชุมชน	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ HHTAP ในสถานศึกษา	จัดงานกิจกรรมให้ความรู้ในสถานศึกษา	ตามแผน
ให้ความรู้เกี่ยวกับ การป้องกัน HIV/AIDS กับ คนงาน	ให้มีการอบรมให้ความรู้คนงาน และมีการทดสอบ ความรู้หลังเข้ารับการอบรม	ตามแผน/สอบผ่าน ตามแผน

ที่มา : Project Completion Report, ๒๙ Feb ๒๐๑๖ , ADB Loan ๒๖๐๘-THA, AEC Asian Engineering Consultants Co., Ltd

โครงการได้มีการวางแผนควบคุม ป้องกัน จากผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยจัดทำแผนการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อมและแผนการป้องกันโรคเอดส์และการค้ามนุษย์ โดยโครงการได้ดำเนินการตามแผนอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เริ่มโครงการจนกระทั่งโครงการแล้วเสร็จ โดยมีผลการดำเนินการด้านผลกระทบของโครงการเป็นไปตามแผนที่กำหนดและมีมาตรฐานตามที่ ADB กำหนดไว้

จากการที่โครงการทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก – หล่มสัก และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว ได้ดำเนินการตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ โดยได้มีการจัดทำแผนการติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ฝุ่นละออง เสียงและการสั่นสะเทือน การตกตะกอนของตะกอนดิน คุณภาพน้ำ และพืช/สัตว์ป่าและสัตว์ใกล้สูญพันธุ์ และแผนการป้องกันโรคเอดส์และการค้ามนุษย์ (HIV/AIDS and Human Trafficking Awareness Program : HHTAP) โดยจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น การเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับโรคเอดส์ การจัดฝึกอบรมคนงานและมีการทดสอบความรู้หลังได้รับการอบรมมาโดยตลอด ซึ่งทั้ง ๒ แผนงานมีผลการดำเนินการเป็นไปตามแผนงานที่ได้กำหนดไว้ โดยมีผลการดำเนินการตรวจสอบอยู่ในช่วงมาตรฐานที่ ADB กำหนดไว้

๕. ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)

เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น

ระยะที่ ๑ ช่วงประกันผลงานจากผู้รับจ้าง

โครงการได้มีการจัดเตรียมการบริหารและจัดการตามแผนบำรุงรักษา และความต่อเนื่องของการดำเนินงานให้บริการภายหลังโครงการเสร็จสิ้น โดยกำหนดการให้บริการและการบำรุงรักษาจากผู้รับจ้าง

/ ซึ่งเป็น...

ซึ่งเป็นเงื่อนไขการประกันผลงานเป็นในส่วนของงานถนน ๒ ปี และงานไฟฟ้า ๓ ปี ทั้งนี้ กรมทางหลวงจะเป็นผู้ตรวจสอบและประสานผู้รับจ้าง เพื่อดำเนินการการปรับปรุงดูแลเส้นทางให้มีสภาพตามมาตรฐานที่ดีต่อไป

ระยะที่ ๒ ช่วงหลังประกันผลงานเป็นต้นไป

กรมทางหลวง โดยในทางหลวงหมายเลข ๑๒ อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงพิษณุโลกที่ ๒ (วังทอง) และแขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๑ และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของแขวงทางหลวงสระแก้ว (วัฒนานคร) และแขวงทางหลวงปราจีนบุรี จะเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาและทำความสะอาดเส้นทางต่อเนื่องตลอดอายุการใช้งานต่อไป ตาม "คู่มือการปฏิบัติงานบำรุงรักษาทางหลวง ปี ๒๕๕๑" โดยแขวงทางหลวงในแต่ละสายทางจะเสนอแผนงานการซ่อมบำรุง เพื่อของบประมาณปกติเป็นรายเดือน และจะดำเนินการเข้าตรวจวัดสำรวจ หรือระหว่างการทำงานบำรุงปกติตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติในแต่ละเดือน หากพบการชำรุดเสียหายที่มีปริมาณงานมากเกินกว่าที่งบประมาณปกติจะดำเนินการได้ แขวงทางหลวงจะสำรวจตรวจและบันทึกข้อมูลความชำรุดเสียหายที่ตรวจพบนั้นอย่างละเอียดพร้อมภาพถ่ายและแผนผัง เพื่อบันทึกลงตามแบบฟอร์มของแต่ละชนิดงาน / โครงสร้าง และนำเสนอผู้บังคับบัญชาพิจารณาของงบประมาณบำรุงรักษาตามความเหมาะสมและจำเป็นต่อไป

ทั้งนี้ การใช้งบประมาณเพื่อบำรุงรักษาทางหลวงจะมีการแบ่งเป็นหัวข้อกิจกรรมตามรายละเอียดคู่มือรหัสงานบำรุง (กันยายน ๒๕๕๖) ประกอบด้วย

- งานพัฒนาทางหลวง
- งานบำรุงรักษาทางหลวง
- งานอำนวยความสะดวก
- งานบริหารคุณภาพงานบำรุงทาง

นอกจากนี้ กรมทางหลวงจะดำเนินการจัดทำคู่มือการบำรุงรักษา (Maintenance Manual) ซึ่งกำหนดแผนการบำรุงรักษาเป็นรายสัปดาห์ รายเดือน และการบำรุงรักษาในกรณีพิเศษ

รายการ	ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ	ความถี่
๑. ตรวจสอบดูแลตลอดคันทาง ๑) ตรวจสอบสภาพบริเวณท่อ ตัวท่อและระดับผิวทางหลังท่อ ๒) ตรวจระดับน้ำที่เข้า - ออก ปากท่อ ๓) ตรวจสอบการกัดเซาะ (บริเวณช่องน้ำ, กำแพงปากท่อ, ลาดคันทาง) การอุดตัน อุปสรรคขวางทางระบายน้ำ ๔) สภาพของท่อ (คสล.) ได้แก่ สภาพการสึกหรบของคอนกรีตยาแนวรอยต่อของท่อ, สิ่งตกค้างภายในท่อ, การทรุดแอ่นของท่อหากพบสิ่งผิดปกติจะเสนอแผนงานและงบประมาณเข้าซ่อมบำรุงรักษา	- ไม่พบการทรุดตัวของท่อ, คันทาง, ผิวทางบริเวณข้างและหลังท่อ - ไม่พบการล้นหรือไหลข้ามทาง - ตำแหน่ง, ทิศทาง ของท่อเหมาะสมกับทิศทางน้ำ จะไม่พบการกัดเซาะทำลาย - การไหลระบายของน้ำยังอยู่ในตำแหน่งทิศทางที่กำหนด	- เดือนละ ๑ ครั้ง ก่อนเข้าสู่ฤดูฝน - สัปดาห์ละ ๑ ครั้ง ช่วงฤดูฝน - ทุกครั้งหลังฝนตกในจุดที่เฝ้าระวัง
๒. ตรวจสอบท่อและรางระบายน้ำ	ตรวจสอบสภาพในช่วงต้นฤดูฝน ในช่วงน้ำหลาก ช่วงน้ำลด เข้าสู่ภาวะปกติและในช่วงฤดูแล้ง	เป็นประจำ

/ รายการ...

รายการ	ตัวชี้วัดในการตรวจสอบ	ความถี่
๓.งานบำรุงรักษาสะพาน ๑) งานซ่อมรอยต่อของแผ่นพื้นสะพาน ๒) ทำความสะอาดช่องระบายน้ำ ๓) ทำความสะอาดทาสีราวสะพาน	- รอยต่อ (Joint Sealing) อยู่ในสภาพครบเต็มตลอดแนว - ไม่พบเศษดินตะกอน , แอ่งน้ำ - ราวสะพานมีสภาพดีเหมือนก่อสร้างใหม่ - ไม่พบความผิดปกติของโครงสร้าง	- เดือนละ ๑ ครั้ง - สัปดาห์ละ ๑-๒ วัน หรือรายงานทุกวันตามความรุนแรงของความชำรุดเสียหาย
๔. ตรวจสอบสะพาน	ตรวจสอบตามระยะเวลา	ปีละครั้ง
๕. ปะช้อมผิวทาง	ความเสียหายที่เกิดขึ้นในบริเวณนั้นๆ	เมื่อมีความเสียหาย
๖. ตัดหญ้าคันทาง	กำหนดแผนปฏิบัติในหน้าฝนและหน้าแล้ง	เดือนละ ๑ ครั้ง

กรมทางหลวงได้มีการมอบหมายผู้รับจ้างและหน่วยงานภายในทำหน้าที่ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อความยั่งยืนของโครงการต่อไป โดยแบ่งเป็น ๒ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ ช่วงประกันผลงานจากผู้รับจ้างในส่วนงานถนน ๒ ปี และงานไฟฟ้า ๓ ปี ภายหลังจากโครงการเสร็จสิ้น

ระยะที่ ๒ กรมทางหลวงจะเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาและทำความสะอาดเส้นทางต่อเนื่องตลอดอายุการใช้งานซึ่งจะมีการตั้งงบประมาณ และจัดทำคู่มือการบำรุงรักษา เพื่อบำรุงรักษาทางหลวงเป็นรายสัปดาห์ รายเดือน และการบำรุงรักษาพิเศษ ตามปีงบประมาณ

สรุปผลการประเมินโครงการ : พึงพอใจมาก

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์นโยบายและการจัดลำดับความสำคัญ	พึงพอใจมาก	โครงการมีความสอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ - ๑๑
๒. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานในเชิง ของปริมาณและคุณภาพ เช่น ต้นทุนของโครงการ ระยะเวลาในการดำเนินงานและผลผลิตที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ	พึงพอใจมาก	โครงการสามารถดำเนินกิจกรรมได้ครบถ้วนตามแผนงานที่กำหนดไว้ รวมทั้ง ดำเนินงานได้แล้วเสร็จตามที่กำหนด
๓. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยการเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	พึงพอใจมาก	โครงการสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้ประชาชนเดินทางสะดวกมากขึ้น ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมในภูมิภาคอาเซียน พร้อมทั้ง เกิดการกระจายรายได้สู่ภูมิภาค

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
๔. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในแง่ของผลลัพธ์ทางตรงผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการและผลกระทบที่มีต่อเทคโนโลยี เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม	พึงพอใจมาก	โครงการได้จัดหาที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการและติดตามผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบด้านสังคมตามหลักเกณฑ์การดำเนินโครงการ โดยผลการตรวจสอบอยู่ในช่วงมาตรฐาน
๕. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินว่าภายหลังจากโครงการสิ้นสุดแล้ว จะมีการบริหารจัดการโครงการต่อไปอย่างไร มีหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินโครงการและบำรุงรักษาโครงการให้สามารถดำเนินการต่อไปได้รวมถึงผลผลิตที่เกิดขึ้นจากโครงการหรือสิ่งที่ได้รับจากโครงการ	พึงพอใจมาก	โครงการได้จัดทำแผนการดำเนินงานให้บริการและการบำรุงรักษา ๒ ระยะ เพื่อให้โครงการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่องและเป็นไปตามมาตรฐานการบำรุงรักษาทางหลวง ระยะที่ ๑ ช่วงประกันผลงานจากผู้รับจ้างงานถนน ๒ ปี และงานไฟฟ้า ๓ ปี ระยะที่ ๒ กรมทางหลวงเป็นผู้ดูแลบำรุงรักษาตามแผนงานที่กำหนดไว้

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

- การดำเนินโครงการเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ สร้างความเจริญสู่พื้นที่โครงการ สำหรับทางหลวงหมายเลข ๑๒ ทำให้มีปริมาณร้านค้าและปริมาณนักท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดพิษณุโลกเพิ่มมากขึ้นทุกปี และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ ที่สามารถเดินทางไปยังด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีปริมาณมากขึ้นส่งผลให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาเพิ่มสูงขึ้นจากการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น

- ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางสนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC) ในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ เป็นเส้นทางสนับสนุนการเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ชายทะเลภาคตะวันออก – ตะวันตก (East – West Southern Coast Corridor) โดยเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (Asian Highway: AH) คือ ประเทศกัมพูชา และด่านศุลกากรอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนที่มีความสำคัญสามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีการขยายตัวจากการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

- ปริมาณการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลขที่ ๑๒ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๒.๓๙ (ปี ๒๕๕๘ เทียบปี ๒๕๕๔) และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๘.๒๙ (ปี ๒๕๕๘ เทียบปี ๒๕๕๔) การดำเนินการก่อสร้างขยายทางสายหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร เป็นการพัฒนาระบบทางหลวงให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้นและช่วยให้อำนวยความสะดวกในการเดินทางได้มากขึ้น

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

- แนวเขตทางของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่ต้องตัดผ่านภูเขาบางจุดเป็นทิวเขาสลับ จึงต้องมีการปรับแนวการก่อสร้างของถนน โดยขอความเห็นชอบจากสำนักสำรวจและออกแบบประกอบกับการก่อสร้างมีความยากซับซ้อนทางภูมิประเทศ

- ฤดูฝน/อุปสรรคในการเข้าพื้นที่โครงการมีการเลื่อนไถของคันทางและการกัดเซาะผิวหน้าของดินด้าน เจริงเขา เนื่องจากปัจจุบันน้ำบนดินและน้ำใต้ดินส่งผลกระทบต่อกรยึดติดของหน้าดินและการทรุดตัวของพื้นถนนจึงต้องมีการเสริมทางระบายน้ำและปลูกพืชคลุมดิน

- หน่วยงานได้บริหารความเสี่ยงโครงการทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีพื้นที่อยู่ในบริเวณอุทยานแห่งชาติโดยได้จัดให้มีการประชุมความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างร่วมกับตัวแทนของอุทยานแห่งชาติตามแผนงานจึงไม่พบอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

ตามที่รัฐบาลได้มียุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมระหว่างภูมิภาคให้ครอบคลุมทั่วถึงเพื่อลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม โดยโครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ในทางหลวงหมายเลข ๑๒ พิชณุโลก – หล่มสัก และทางหลวงหมายเลข ๓๕๙ อำเภอพนมสารคาม – สระแก้ว เป็นโครงการที่ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลเพื่อพัฒนาโครงข่ายระบบทางหลวงในภาคเหนือและตะวันออกให้มีระบบทางหลวงที่เชื่อมโยงกันในภูมิภาค มีความสมบูรณ์ สามารถรองรับการจราจรที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความเติบโตให้แก่เศรษฐกิจระดับภูมิภาคได้ต่อไป ซึ่งจากการประเมินโครงการดังกล่าวตาม ๕ หลักเกณฑ์ อยู่ในระดับ “พึงพอใจมาก” แสดงให้เห็นว่าโครงการสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ และสามารถพัฒนาเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนในเขตภูมิภาคที่เกี่ยวข้องได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ดี ในการพัฒนาโครงข่ายระบบทางหลวงให้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น กรมทางหลวงควรกำหนดแผนบูรณาการเส้นทางหลวงที่เกี่ยวข้องในแต่ละภูมิภาค การวางแผน สำรวจสภาพพื้นที่ประเทศในเชิงลึก เช่น บริเวณหุบเขา บริเวณก่อสร้างที่มีฝนตกชุก เพื่อเป็นแนวทางการก่อสร้างในแต่ละโครงการได้อย่างมีคุณภาพและมีมาตรฐานให้มีการจัดเรียงลำดับการก่อสร้างได้อย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตลอดจนพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างยั่งยืนต่อไป พร้อมทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนบูรณาการเส้นทางหลวงดังกล่าวจะทำให้ปริมาณถนนทางหลวงมีจำนวนมากขึ้น กรมทางหลวงควรจัดเตรียมแผนการบำรุงรักษาและซ่อมแซมบำรุงทางตามปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น เพื่อเป็นการรักษามาตรฐานคุณภาพถนนของประเทศ และเพื่อเป็นการรองรับการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งจากการเปิดประชาคมอาเซียนเศรษฐกิจได้อย่างดียิ่งขึ้น

๒.๒ โครงการจากรัฐวิสาหกิจ

๒.๒.๑ โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ สายทางระหว่างสถานีพิษณุโลก – เชียงใหม่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

กองบำรุงทางเขตนครสวรรค์ และกองบำรุงทางเขตลำปาง การรถไฟแห่งประเทศไทย
กระทรวงคมนาคม

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ จำนวน ๕ สายทาง ได้แก่ ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา - แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ ๘๐.๒๐๒ กิโลเมตร พิชณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทางประมาณ ๓๖๑.๖๓๒ กิโลเมตร (โดยเว้นช่วงแก้แนวทางระหว่าง กม.๖๗๖+๘๑๔ - กม.๖๘๑+๐๐๐ ระหว่างสถานีแม่ตานน้อย - ขุนตาล) หนองปลาตุก - หัวหิน ระยะทางประมาณ ๑๔๗.๖๘๖ กิโลเมตร คลองไผ่ - อุบลราชธานี ระยะทางประมาณ ๓๖๙.๐๔๖ กิโลเมตร มาบกะเบา - คลองไผ่ ระยะทางประมาณ ๗๔.๕๐๓ กิโลเมตร ได้รับอนุมัติให้ดำเนินโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ วงเงิน ๒,๘๕๓ ล้านบาท โดยใช้แหล่งเงินกู้ภายใต้โครงการ เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan: DPL) (โครงการเงินกู้ DPL) กรอบวงเงินรวม ๔๐,๙๐๙.๕๘ ล้านบาท เพื่อปรับปรุงเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถ ลดความเสี่ยง จากอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางโดยเปลี่ยนรางเป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เพื่อรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา เพื่อเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากสภาพทางรถไฟเดิมในสายต่างๆ โครงสร้างทางเป็นรางขนาด ๖๐ - ๘๐ ปอนด์ หมอนไม้ประแจทางหลักเป็นขนาด ๖๐ - ๘๐ ปอนด์ หมอนไม้ และทางผ่านเป็นทางแอสฟัลท์ รางในทางผ่าน เป็นราง ๖๐ - ๘๐ ปอนด์ ซึ่งมีอายุการใช้งานมาเป็นเวลานานประมาณ ๓๕ - ๔๐ ปี ทำให้มีการหักชำรุด อยู่บ่อยครั้ง รางขนาดดังกล่าวบริษัทผู้ผลิตไม่ได้มีการผลิตจำหน่ายแล้ว และมีขนาดเล็กกว่ามาตรฐาน สำหรับการเดินรถ ไม่สามารถรับน้ำหนักดเพลลา ๒๐ ตันได้ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านทาง โดยการเปลี่ยนรางเป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์ ประแจทางหลักเป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์ หมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีตอัดแรง Mono Block และทางผ่าน เป็นทางผ่านคอนกรีตอัดแรงกำลังสูง ทั้งนี้ สายทางที่ สบ.น. ได้ดำเนินการติดตาม และประเมินผลในระยะที่โครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ช่วงสายทางระหว่างสถานีพิษณุโลก - เชียงใหม่

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินกู้

- วงเงินลงทุนโครงการ วงเงินตามสัญญาจ้างเดิม ๒,๘๕๓ ล้านบาท ต่อมาคณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๖ อนุมัติให้กู้เงินบาทในประเทศแทนเงินกู้จากธนาคารโลก และอนุมัติการปรับ เพิ่มกรอบวงเงินโครงการเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับโครงการนี้ได้รับ จัดสรรเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ คิดเป็น ๙๙.๘๕๕ ล้านบาท วงเงินลงทุน ๒,๙๕๒.๘๕๕ ล้านบาท
- แหล่งเงินกู้ โครงการเงินกู้ DPL กรอบวงเงินรวม ๔๐,๙๐๙.๕๘ ล้านบาท ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๓

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- ๑) เพื่อปรับปรุงสภาพทาง และองค์ประกอบด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ที่มีสภาพชำรุด และมีอายุการใช้งานยาวนาน ให้เป็นไปตามมาตรฐานทางวิศวกรรมทางรถไฟ
- ๒) เพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการเดินรถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุขบวนรถไฟตกราง อันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงของทางรถไฟ

๓) เพิ่มความสามารถในการขนส่ง เนื่องจากรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ที่ปรับปรุงใหม่สามารถรองรับการขนส่งที่มีน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา และรองรับความเร็วได้สูงสุด ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น (Surface) ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาลด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

ลักษณะโครงการ

เป็นการปรับปรุงทางในเส้นทางเดิม โดยการจัดหาคอนกรีตอัดแรงชนิด Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด และเปลี่ยนหมอนคอนกรีตแทนหมอนไม้ เปลี่ยนรางขนาด ๘๐ ปอนด์ เป็น ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนกระแจะขนาด ๘๐ ปอนด์ เป็น ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนทางผ่านแอสฟัลท์เป็นคอนกรีตอัดแรงกำลังสูง ปรับปรุงทางหลัก เปลี่ยนหมอนเหล็กแทนหมอนไม้ และเปลี่ยนหมอนไม้บนสะพาน

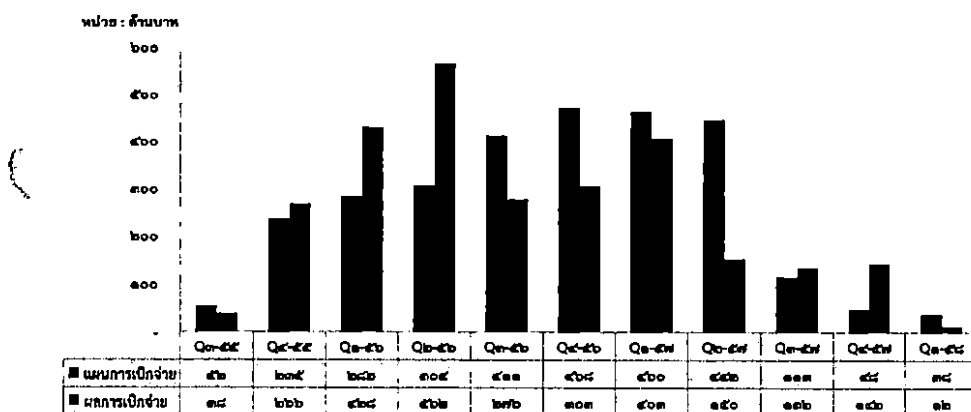
ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินโครงการ

ครอบคลุมพื้นที่จาก กม.๓๘๙+๙๘๘ - กม.๓๙๑+๖๒๐ ระยะทางประมาณ ๓๖๑.๖๓ กิโลเมตร ระหว่างสถานีพิษณุโลก - สถานีเชียงใหม่ (เว้นช่วงแก้แนวทางระหว่าง กม. ๖๓๖+๘๑๔ - กม. ๖๘๑+๐๐๐ ระหว่างสถานีแม่ตานน้อย - ขุนตาน)

ระยะเวลาดำเนินโครงการ

ระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาจ้างเดิม ๙๐๐ วัน (ตั้งแต่วันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ - ๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๗) โครงการแล้วเสร็จและตรวจรับงาน ๑๐๐% เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘ เนื่องจากได้รับขยายระยะเวลาการดำเนินงานจากการพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงาน อันเนื่องมาจากการปรับค่าจ้างขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ และวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๕๗

ผลการเบิกจ่ายเงิน



/ โครงการ...

โครงการมีวงเงินลงทุนรวม ๒,๙๕๒.๘๕๕ ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน ๓๐ เดือน แต่เนื่องจากช่วงระหว่างดำเนินการโครงการมีการปรับค่าแรงขั้นต่ำเป็น ๓๐๐ บาท จึงได้รับการขยายระยะเวลาการดำเนินงานจากการพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงาน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ทำให้แผนการดำเนินงานขยายระยะเวลาเป็น ๓๔ เดือน โดยผลการเบิกจ่ายช่วงแรกสามารถเบิกจ่ายได้เร็วกว่าแผนที่กำหนดไว้ แต่ช่วงหลังเบิกจ่ายได้ช้ากว่าแผนการเบิกจ่ายและคงเหลือการเบิกจ่าย ๑ วงด วงเงิน ๑๖๕.๙๐ ล้านบาท เนื่องจากอยู่ระหว่างสรุปค่าวัสดุเก่าส่งมอบคืนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้รับจ้าง

ผลการประเมินโครงการ

๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)

การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้

๑) การปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทางเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งมากขึ้น การเดินทางมีความปลอดภัยสูงขึ้น โครงสร้างสามารถรองรับน้ำหนักได้สูงขึ้น และความเร็วในการเดินทางเร็วขึ้น

๒) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาลด้านการขนส่งทางรถไฟ เป็นการขนส่งหลัก ซึ่งสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทางคมนาคมด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้นในการเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางรถไฟ

๒. ประสิทธิภาพ (Efficiency)

เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานในเชิงของปริมาณและคุณภาพ

๒.๑ ขอบเขตการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน	ผล
๑) เตรียมโครงการและขออนุมัติโครงการ	จัดเตรียมรายละเอียดและนำเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติโครงการ	มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔
๒) การเลือกผู้รับจ้าง	จัดเตรียมรายละเอียดและขั้นตอน การประกวดราคาจ้างด้วยวิธีการ ทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Auction)	ไอทีดี – เอสดีพีร่วมค้า
๓) การก่อสร้าง	ระยะทาง ๓๖๒ กิโลเมตร	ระยะทาง ๓๖๒ กิโลเมตร
- ผลิตหรือจัดหาหมอนคอนกรีตอัดแรง พร้อมเปลี่ยน	๔๒๖,๕๘๘ ท่อน	๔๒๖,๕๘๘ ท่อน
- จัดหารางขนาด BS ๑๐๐ A ยาว ๒๕.๐๐ เมตร	๓๕,๑๓๐ ตัน (๒๘,๐๐๒ ท่อน)	๓๕,๑๓๐ ตัน (๒๘,๐๐๒ ท่อน)
- เปลี่ยนรางเชื่อมยาวและรางมาตรฐาน	๖๙๗,๑๗๓ เมตร	๖๙๗,๑๗๓ เมตร
- จัดหาหินโรยทางพร้อมลงหน้างาน	๒๘๖,๐๙๗ เมตร	๒๘๖,๐๙๗ เมตร
- จัดหาประแจ ๑๐๐ ปอนด์ พร้อมหมอนคอนกรีต	๑๒๐ ชุด	๑๒๐ ชุด

/ ขอบเขต...

ขอบเขตงานโครงการ	แผน	ผล
- จัดหาประแจ ๘๐ ปอนด์ พร้อมหมอนคอนกรีต	๘๒ ชุด	๘๒ ชุด
- จัดหาแผ่นคอนกรีตกำลังสูงสำเร็จรูป พร้อมติดตั้ง	๑,๑๑๓ เมตร	๑,๑๑๓ เมตร

ที่มา : ศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๒.๒. กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ

งานจัดหาหมอนคอนกรีตอัดแรง Mono Block พร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด จัดหารางเหล็กขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เอ. จัดหาประแจขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เอ. พร้อมหมอนคอนกรีตในชุดประแจ จัดหาหมอนเหล็กรูปพรรณบนสะพานเหล็ก, จัดหาจานรองรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เอ. เพื่อวางบนสะพานเหล็ก จัดหาแผ่นคอนกรีตปูทางผ่านชนิดคอนกรีตอัดแรงกำลังสูง พร้อมเปลี่ยนเข้าทางแทนขนอนเดิมระหว่างสถานี พิชณุโลก - เชียงใหม่

กิจกรรมการก่อสร้างของ โครงการ	แผน		ผล	
	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน	เริ่ม - เสร็จ	จำนวนวัน
สัญญาก่อสร้างเดิม	๑ มี.ค. ๕๕-๑๗ ส.ค. ๕๗	๙๐๐	๑ มี.ค. ๕๕-๑๗ ส.ค. ๕๗	๙๐๐
ขยายสัญญาก่อสร้าง*	๑๗ ส.ค. ๕๗-๑๓ มิ.ย. ๕๘	๓๐๐	๑๗ ส.ค. ๕๗-๓๑ ธ.ค. ๕๗	๑๓๖
รวม	๑ มี.ค. ๕๕-๑๓ มิ.ย. ๕๘	๑,๒๐๐	๑ มี.ค. ๕๕-๓๑ ธ.ค. ๕๗	๑,๐๓๖

หมายเหตุ: ขยายระยะเวลาสัญญาเพิ่ม ๓๐๐ วัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงานจากการปรับค่าแรงขั้นต่ำเป็น ๓๐๐ บาท

๒.๓. ค่าใช้จ่ายโครงการ

เงินกู้ DPL	แผน (บาท)	ปรับแผน (บาท)*	ผล (บาท)
ค่าก่อสร้าง	๒,๘๕๓,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๒,๙๕๒,๘๕๕,๐๐๐.๐๐	๒,๙๕๒,๘๕๕,๐๐๐.๐๐

หมายเหตุ: คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๕๖ อนุมัติให้กู้เงินบาทในประเทศแทนเงินกู้จากธนาคารโลก และ อนุมัติการปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗ คิดเป็น ๙๙,๘๕๕,๐๐๐.๐๐ ล้านบาท

๒.๓.๑ แผนและผลการเบิกจ่ายเงิน

งวด	ไตรมาส												รวม
	๒/๕๕	๓/๕๕	๔/๕๕	๑/๕๖	๒/๕๖	๓/๕๖	๔/๕๖	๑/๕๗	๒/๕๗	๓/๕๗	๔/๕๗	๑/๕๘	
แผนการ เบิกจ่าย	๐	๕๒	๒๓๕	๒๘๒	๓๐๔	๔๑๑	๔๖๘	๔๖๐	๔๔๓	๑๑๓	๔๘	๓๘	๒,๘๕๓
ผลการ เบิกจ่าย	๐	๓๘	๒๖๖	๔๒๘	๕๖๒	๒๗๖	๓๐๓	๔๐๓	๑๕๐	๑๓๒	๑๔๒	๑๒	๒,๗๑๒*

หมายเหตุ: คงเหลือการเบิกจ่าย ๑ งวด เนื่องจากอยู่ระหว่างสรุปค่าวัสดุเก่าส่งมอบคืนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้รับจ้าง

/ ลำดับที่...

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงิน (บาท)		% น้ำหนัก	
		แผนงาน	ผลงาน	แผนงาน	ผลงาน
๑	หมวดงานรางและงานก่อสร้าง Depot สำหรับเชื่อมราง	๑,๓๖๗,๖๓๕,๙๘๗.๒๐	๑,๓๖๗,๖๓๗,๘๐๒.๒๓	๔๗.๙๔%	๔๗.๕๙%
๒	หมวดงานหมอนรองราง	๖๑๒,๓๒๔,๐๗๔.๕๐	๖๑๒,๓๒๔,๐๗๔.๔๙	๒๑.๔๖%	๒๐.๙๑%
๓	หมวดงานวางรางทางที่แก๊วซีเมนต์	๑๐,๕๒๗,๓๕๐.๐๐	๘,๗๘๕,๐๘๓.๖๔	๐.๓๗%	๐.๒๘%
๔	หมวดงานหินโรยทาง	๑๒๒,๒๐๑,๖๓๒.๐๐	๑๑๐,๕๙๐,๙๙๗.๕๖	๔.๒๘%	๓.๐๘%
๕	หมวดงานประแจและงานปรับปรุงทางในย่านสถานี	๒๗๘,๓๐๖,๑๙๙.๐๐	๒๗๖,๙๙๖,๐๗๘.๔๗	๙.๗๕%	๙.๓๐%
๖	หมวดงานทางผ่าน	๖๘,๐๕๑,๐๗๑.๙๒	๕๕,๐๘๗,๗๓๔.๑๓	๒.๓๙%	๐.๒๘%
๗	หมวดงานปรับปรุงสะพานช่องน้ำและอุโมงค์	๔๔,๐๕๕,๘๓๘.๒๐	๓๘,๐๔๖,๘๕๐.๔๐	๑.๕๕%	๑.๔๐%
๘	หมวดงานปรับปรุงทางหลัก	๒๗๕,๗๔๕,๓๕๙.๗๐	๒๓๕,๑๔๙,๖๖๒.๘๑	๙.๖๗%	๙.๐๑%
๙	หมวดงานอาณัติสัญญาณ	๗๐,๔๓๕,๐๑๔.๐๐	๖๑,๓๔๖,๗๙๗.๗๙	๒.๔๗%	๑.๑๙%
๑๐	งานครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์	๓,๖๗๘,๐๕๑.๙๖	๓,๖๗๘,๐๕๑.๙๖	๐.๑๓%	๐.๐๔%
๑๑	งานจ้างบริการหมวดงานวางรางทางที่แก๊วซีเมนต์ที่เป็นงานจ้างบริการ	๓๙,๔๒๑.๕๒	๓๓,๗๔๐.๙๔	๐.๐๐๑๔%	๐.๐๐%
รวม		๒,๘๕๓,๐๐๐,๐๐๐.๐๐	๒,๗๖๙,๖๗๖,๘๗๔	๑๐๐.๐๐%	๙๓.๐๘%

ที่มา : ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

เมื่อพิจารณาจากประสิทธิภาพด้านระยะเวลาที่ใช้ดำเนินโครงการ และการเบิกจ่ายเงินกู้ เนื่องจากจากการเบิกจ่ายเงิน ช่วงเวลา ๔ ไตรมาสแรกของการดำเนินงาน สามารถเบิกจ่ายเงินได้เร็วกว่าแผนการเบิกจ่าย แต่ช่วงระยะหลังเบิกจ่ายเงินได้ช้ากว่าแผน และยังคงเหลือการเบิกจ่าย ๑ งวด วงเงิน ๑๖๕.๙๐ ล้านบาท เนื่องจากอยู่ระหว่างสรุปค่าวัสดุเก่าคืนระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้รับจ้าง โดยได้รับการตรวจรับงาน ๑๐๐% ไปแล้วเมื่อเดือนมกราคม ๒๕๕๘

งบลงทุนโครงการอยู่ภายใต้กรอบวงเงินอนุมัติมีการปรับเพิ่มวงเงินตามสัญญาจ้าง เนื่องจากคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้กู้เงินบาทในประเทศแทนเงินกู้จากธนาคารโลก และอนุมัติการปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการเงินกู้ DPL เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนระยะเวลาในการดำเนินงานได้รับการขยายระยะเวลาจากการพิจารณาให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนแรงงาน อันเนื่องมาจากการปรับค่าจ้างขั้นต่ำ ๓๐๐ บาท ทำให้ระยะเวลาดำเนินงาน รวม ๓๔ เดือน

๓. ประสิทธิภาพ (Effectiveness)

เพื่อประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ สามารถดำเนินการเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

เมื่อพิจารณาจากการบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดผลผลิตของโครงการที่กำหนดไว้ การดำเนินโครงการสามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมาย คือ เปลี่ยนหมอนรถไฟจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต Mono Block

/ เปลี่ยน...

เปลี่ยนรางรถไฟจากรางขนาด ๘๐ ปอนด์ เป็นรางขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนประแจขนาด ๘๐ ปอนด์ เป็นเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบขนาด ๑๐๐ ปอนด์ เปลี่ยนแผ่นปูทางผ่านชนิดแอสฟัลท์เป็นชนิดคอนกรีตอัดแรงกำลังสูงพร้อมเปลี่ยนเข้าทาง ระยะทางรวม ๓๖๒ กิโลเมตร ซึ่งการปรับปรุงทางรถไฟดังกล่าวช่วยให้การเดินทางมีความปลอดภัยสูงขึ้น ความเร็วเฉลี่ย และระยะเวลาในการเดินทางดีขึ้น รวมถึงการลดอุบัติเหตุจากขบวนรถไฟตกรางอันเนื่องจากความไม่มั่นคงทางรถไฟ การประเมินผลการดำเนินงานด้านต่างๆ ดังนี้

๓.๑) ด้านความเร็วในการเดินทางรถไฟกิโลเมตรต่อชั่วโมง (เริ่มดำเนินโครงการ (๒๕๕๔) – ปีที่โครงการแล้วเสร็จ (๒๕๕๙))

ความเร็วในการเดินทาง (กิโลเมตร/ชั่วโมง)	ปรับปรุงทางไม่ปลอดภัยจากกรุงเทพ-เชียงใหม่					
	ระหว่างดำเนินโครงการ			หลังดำเนินโครงการ		
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ผลการดำเนินงาน	๗๕	๗๕	๗๕	๗๕	๙๐	๙๐

- ด้านความเร็วในการเดินทางรถไฟกิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วงระหว่าง พิษณุโลก – เชียงใหม่

ทางระหว่าง	กม. – กม.	ระยะทาง (กม.)	ความเร็วเดิม (กม./ชม.)		ความเร็วใหม่ (กม./ชม.)	
			รถไฟปกติ	รถด่วน	รถไฟปกติ	รถด่วน
พิษณุโลก-บ้านด่าน	๓๙๐+๐๐๐- ๔๘๔+๕๐๐	๙๕.๕๐	๗๕	๑๐๐	๙๐	๑๒๐
บ้านด่าน-ปางต้นผึ้ง	๔๙๗+๐๐๐- ๕๐๐+๐๐๐	๓.๐๐	๖๕	๖๕	๗๕	๑๐๐
แม่เมาะ-ศาลาผาลาด	๖๑๑+๐๐๐- ๖๒๑+๐๐๐	๑๐.๐๐	๗๕	๑๐๐	๙๐	๑๑๐
แม่ทะ-ปางม่วง	๖๓๒+๐๐๐- ๖๖๐+๐๐๐	๒๘.๐๐	๗๕	๑๐๐	๙๐	๑๑๐
ท่าชมภู-หนองหล่ม	๖๙๑+๐๐๐- ๗๑๓+๐๐๐	๒๒.๐๐	๗๕	๙๐	๙๐	๙๐
หนองหล่ม-เชียงใหม่	๗๒๐+๐๐๐- ๗๕๑+๖๒๐	๓๑.๖๒	๗๕	๑๐๐	๙๐	๑๑๐
รวมระยะทาง ๑๙๐.๑๒ กม.						

ที่มา: ศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๒) ด้านการลดต้นทุนการขนส่งทางรถไฟ (เริ่มดำเนินโครงการ (๒๕๕๔) – ปีที่โครงการแล้วเสร็จ (๒๕๕๙))

/ ปี...

ปี	ต้นทุนการขนส่งเส้นทางกรุงเทพ - เชียงใหม่ (บาท)			
	ระหว่างดำเนินโครงการ		หลังดำเนินโครงการ	
	โดยสาร (บาท/คน/ก.ม.)	สินค้า (บาท/ตัน/ก.ม.)	โดยสาร (บาท/คน/ก.ม.)	สินค้า (บาท/ตัน/ก.ม.)
๒๕๕๔	๐.๐๘	๐.๐๘	-	-
๒๕๕๕	๐.๐๙	๐.๑๐	-	-
๒๕๕๖	๐.๑๗	๐.๑๙	-	-
๒๕๕๗	๐.๐๘	๐.๑๒	-	-
๒๕๕๘	-	-	๐.๐๖	๐.๐๙

ที่มา : ศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓.๓) ด้านความตรงต่อเวลา (เริ่มดำเนินโครงการ (๒๕๕๔) – ปีที่โครงการแล้วเสร็จ (๒๕๕๙))

ระยะเวลาเดินรถ	ปรับปรุงทางไม่ปลอดภัยจากกรุงเทพ - เชียงใหม่					
	ระหว่างดำเนินโครงการ				หลังดำเนินโครงการ	
	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙
ผลการดำเนินงาน	๑๔ ชม. ๕ นาที	๑๔ ชม. ๕ นาที	๑๔ ชม. ๕ นาที	๑๔ ชม. ๕ นาที	๑๓ ชม. ๕ นาที	๑๓ ชม. ๕ นาที

๓.๔) ด้านการเกิดอุบัติเหตุรถไฟตกรางบริเวณพื้นที่โครงการอันเนื่องมาจากความไม่มั่นคงทางรถไฟ (ระหว่างดำเนินโครงการ - ปีที่โครงการแล้วเสร็จ)

ปี	ปรับปรุงทางไม่ปลอดภัยจากกรุงเทพ - เชียงใหม่		
	จำนวน (ครั้ง/ปี)	บาดเจ็บ(ราย/ปี)	เสียชีวิต (ราย/ปี)
	(Accidents)	(Injuries)	(Deaths)
๒๕๕๔	๕	-	-
๒๕๕๕	๗	-	-
๒๕๕๖	๒๖	๒๓	-
๒๕๕๗	๑	-	-
๒๕๕๘	-	-	-
๒๕๕๙	๑	-	-

๔. ผลกระทบ (Impact)

เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ในส่วนของผลลัพธ์ทางตรงผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการและผลกระทบที่มีต่อเทคโนโลยีเศรษฐกิจสังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมในระหว่างดำเนินการก่อสร้างและภายหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้นแล้ว เมื่อพิจารณาจากการเกิดผลลัพธ์ทางอ้อมจากการดำเนินโครงการที่จะส่งผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ โดยการปฏิบัติงานระหว่างปรับปรุงทางรถไฟในการเดินรถเป็นการปฏิบัติงานช่วงนอกเหนือจากการเดินรถของรถไฟ และการดำเนินการอยู่ภายในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงไม่กระทบต่อการเดินทางและการดำเนินชีวิต

ของประชาชน เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ ประกอบด้วยเปลี่ยนหม้อแปลงไฟฟ้า-รางรถไฟ เครื่องยึดเหนี่ยว และแผ่นปูทางผ่าน สามารถเพิ่มความแข็งแรงของโครงสร้างรางรถไฟ ความปลอดภัยให้กับการเดินทางโดยสาร และการขนส่ง ความปลอดภัย และความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการรถไฟ ประชาชนและผู้สัญจรโดยรอบ รวมถึงช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางด้วย ซึ่งส่งผลกระทบเชิงบวกให้กับสังคมและประชาชนทั้งด้านสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ

๕. ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)

เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษา และความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น

เมื่อพิจารณาจากความต่อเนื่อง ของการใช้ประโยชน์จากผลผลิตของโครงการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จจะอยู่ในความดูแลและได้รับการบำรุงรักษาทางจากศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเข้ามาดูแลและบำรุงรักษาให้ผลลัพธ์ของโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ต่อไป โดยได้รับการจัดสรรค่าบำรุงรักษาจากงบประมาณประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีการวางแผนงานบำรุง รักษาและแหล่งเงินอย่างชัดเจน ดังนั้น โครงการจึงมีความยั่งยืนในระยะยาว ซึ่งทำให้โครงการได้ใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ต่อไปอนาคต

สรุปผลการประเมินโครงการ : พึงพอใจมาก

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์นโยบาย และการจัดลำดับความสำคัญ	พึงพอใจมาก	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ทางคมนาคม ด้านการพัฒนาแบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น ในการเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางรถไฟ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายรัฐบาล ด้านการขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลัก
๒. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงาน ในเชิง ของปริมาณและคุณภาพ เช่น ต้นทุนของโครงการ ระยะเวลาในการดำเนินงานและ ผลผลิตที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ	พึงพอใจ	การเบิกจ่ายเงิน ช่วงเวลา ๔ ไตรมาสแรกของการดำเนินงาน สามารถเบิกจ่ายเงินได้เร็วกว่าแผนการเบิกจ่าย แต่ช่วงระยะหลังเบิกจ่ายเงินได้ช้ากว่าแผน และยังคงเหลือการเบิกจ่าย ๑ ๖ งวด เนื่องจากอยู่ระหว่างสรุปค่าวัสดุเก่า คั้นระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับผู้รับจ้าง

/ หลักเกณฑ์...

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ
๓. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ โดยการเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	พึงพอใจมาก	โครงการสามารถดำเนินการได้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ซึ่งการปรับปรุงทางรถไฟดังกล่าว ช่วยให้การเดินรถมีความปลอดภัยสูงขึ้น ความเร็วเฉลี่ย และระยะเวลาในการเดินรถดีขึ้น
๔. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในแง่ของผลลัพธ์ทางตรงผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการและผลกระทบที่มีต่อเทคโนโลยี เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม	พึงพอใจมาก	การปฏิบัติงานระหว่างปรับปรุงทางรถไฟในการเดินรถเป็นการปฏิบัติงานชว่งนอกเหนือจากการเดินรถ จึงไม่กระทบต่อการเดินทางและการดำเนินชีวิตของประชาชน เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ สามารถเพิ่มความแข็งแรงของโครงสร้างรางรถไฟ ความปลอดภัยให้การเดินรถโดยสารและการขนส่งความปลอดภัย รวมถึงช่วยลดระยะเวลาในการเดินรถด้วย
๕. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินว่าภายหลังจากโครงการสิ้นสุดแล้ว จะมีการบริหารจัดการโครงการต่อไปอย่างไร มีหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินโครงการและบำรุงรักษาโครงการให้สามารถดำเนินการต่อไปได้รวมถึงผลผลิตที่เกิดขึ้นจากโครงการหรือสิ่งที่ได้รับจากโครงการ	พึงพอใจมาก	ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ จะได้รับการบำรุงรักษาทางจากศูนย์บำรุงทางภาคเหนือ ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย จะเข้ามาดูแลและบำรุงรักษาให้ผลลัพธ์ของโครงการบรรลุวัตถุประสงค์ต่อไป โดยได้รับการจัดสรรค่าบำรุงรักษาจากงบประมาณประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการวางแผนงานบำรุง รักษาและแหล่งเงินอย่างชัดเจน ดังนั้น โครงการจึงน่าจะมีความยั่งยืนในระยะยาว

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

เมื่อดำเนินโครงการแล้วเสร็จจะช่วยให้การบริการเดินรถมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนไม้หมอนที่มีอายุการใช้งานมานาน และมีสภาพชำรุด เป็นไม้หมอนคอนกรีตแบบ Mono Block รวมทั้งการเชื่อมรางที่มีความยาว ๒๐^๕ เมตร ทำให้การเดินรถราบเรียบมากขึ้น สามารถช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถไฟตกราง ด้านระยะเวลาการเดินรถ ช่วยให้การเดินรถตรงเวลามากขึ้น และเดินรถได้ตามความเร็วที่กำหนด โดยหลังจากการดำเนินโครงการจะสามารถเพิ่มความเร็วของขบวนรถได้สูงสุดประมาณ ๑๒๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง จากปกติใช้ความเร็ว ๙๐ – ๑๐๕ กิโลเมตร/ชั่วโมง และเมื่อเปลี่ยนรางเป็นขนาด ๑๐๐ ปอนด์ ความสามารถในการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยสามารถรองรับการขนส่งขบวนรถที่มีน้ำหนักกดเพลลา ๒๐ ตัน/เพลลา ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการดังนี้

/ ๑) โครงสร้าง...

- ๑) โครงสร้างรางรถไฟมีความแข็งแรงขึ้น โดยการเปลี่ยนหมอนรถไฟจากหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีต เพิ่มขนาดราง ประแจพร้อมเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงครบชุด
- ๒) การเดินรถของรถไฟมีความปลอดภัยสูงขึ้นถึงจุดหมายปลายทางไม่ล่าช้ากว่ากำหนด และสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินรถ ลดเวลาในการเดินทางลงได้
- ๓) การสูญเสียทรัพย์สิน บาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชนจากการตกรางของรถไฟลดน้อยลง
- ๔) ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายในการโดยสาร และมีความเชื่อมั่นในความปลอดภัยมากขึ้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

โครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางภาคพื้น เพื่อเพิ่มความแข็งแรงของโครงสร้างรางและความปลอดภัยในการเดินรถ รวมทั้งช่วยลดการสูญเสียทรัพย์สิน การบาดเจ็บและเสียชีวิตของประชาชน จากอุบัติเหตุทางรถไฟด้วย โดยการดำเนินงานได้ผลลัพธ์บรรลุตามวัตถุประสงค์ ระยะเวลาดำเนินงานเป็นไปตามข้อกำหนดตามสัญญาจ้างและได้รับการขยายระยะเวลาดำเนินงานตามมติคณะรัฐมนตรี แต่การเบิกจ่ายเงินช่วงหลังเบิกจ่ายช้ากว่าแผนการเบิกจ่ายและยังไม่สามารถเบิกจ่ายเงินได้ครบวงเงิน ส่วนการบำรุงรักษาได้มีการจัดหาแหล่งเงินในการบำรุงรักษาเรียบร้อยแล้ว การประเมินผลของโครงการจึงอยู่ในระดับพอใจมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวัสดุก่อสร้างบางอย่างต้องสั่งจากต่างประเทศ ซึ่งมีระยะเวลาในการผลิตและการขนส่งที่ค่อนข้างนาน ประกอบกับปัญหาการขาดแคลนแรงงานจากการปรับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำเป็น ๓๐๐ บาท และการก่อสร้างแต่ละเส้นทาง การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้สั่งปิดทาง จึงทำให้โครงการดำเนินการช้ากว่ากำหนดการเดิม

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

๑. การดำเนินโครงการที่ต้องมีการจัดซื้อวัสดุจากต่างประเทศ ควรมีแนวทางป้องกันความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัสดุ ระยะเวลาในการจัดส่งที่ค่อนข้างนาน และมีทางเลือกอื่นในกรณีที่ไม่สามารถจัดซื้อได้ เพื่อป้องกันไม่ให้นิยามงานหยุดชะงักได้
๒. เนื่องจากไม่สามารถดำเนินงานในพื้นที่ได้ตลอดเวลา ต้องรอช่วงเวลาที่ไม่มีรถเดินรถ จึงทำให้การลงพื้นที่ดำเนินงานได้ไม่ต่อเนื่อง อาจต้องวางแผนเส้นทางดำเนินงานกับตารางการเดินรถให้เหมาะสม และใช้เวลาให้คุ้มค่าที่สุด
๓. ควรมีการจัดเตรียมหัวรถจักรและตู้ขนส่งวัสดุเข้าหน้างานสำหรับโครงการได้ใช้งานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปด้วยความรวดเร็ว

๒.๒.๒ โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) ของการเคหะแห่งชาติ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ

การเคหะแห่งชาติ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

/ ความเป็นมา...

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) เป็นโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งได้มอบหมายให้กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ โดยการเคหะแห่งชาติ (กคช.) ดำเนินการจัดสร้างที่อยู่อาศัยให้แก่ผู้ด้อยโอกาส กลุ่มผู้มีรายได้น้อย รวมถึงข้าราชการชั้นผู้น้อย และพนักงานหน่วยงานของรัฐ เพื่อให้ได้เข้าซื้อที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองในราคาที่สามารถรับภาระได้ จำนวน ๑,๑๔๐ หน่วย โดยให้ใช้หลักวิชาการพัฒนาเมือง (Urban Development) รวมทั้งดำเนินการสำรวจกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ก่อนการจัดทำโครงการเพื่อคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการให้สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย และได้พิจารณาแนวทางการร่วมมือกับภาคเอกชนในการผลิตที่อยู่อาศัยในระบบอุตสาหกรรม (Mass Production) รวมทั้งการแสวงหาพันธมิตรทางธุรกิจ (Alliance) ร่วมดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทร เพื่อให้ผู้มีรายได้น้อยได้ซื้อที่อยู่อาศัยพร้อมอุปกรณ์ตกแต่งที่จำเป็นในราคาถูกซึ่งโครงการดังกล่าวมีธนาคารอาคารสงเคราะห์ (ธอส.) รับเป็นแหล่งสินเชื่อรายย่อยให้ลูกค้า โดยกำหนดเงื่อนไขว่าหากลูกค้าค้างชำระ ๙๐ วัน กคช. จะต้องเข้าซื้ออาคารคืน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ ธอส. ตั้งวงเงินเบิกเกินบัญชี (Overdraft) เพื่อให้ กคช. ใช้ซื้อคืนลูกค้าดังกล่าว แล้วนำกลับมาขายใหม่ โดยรัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระดอกเบี้ย

วงเงินลงทุนโครงการ/ แหล่งเงินทุน

- วงเงินลงทุนโครงการ ๓๙๖.๕๐๗ ล้านบาท
- แหล่งเงินทุน เงินกู้ในประเทศ โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ๒๙๕.๓๐๗ ล้านบาท (ส่วนที่เหลือใช้เงินอุดหนุน ๑๐๑.๒๐๐ ล้านบาท)

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงในการอยู่อาศัยให้แก่กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นผู้ด้อยโอกาส กลุ่มผู้มีรายได้น้อยในชุมชนเมือง โดยการจัดสร้างที่อยู่อาศัยที่ได้มาตรฐานในชุมชนที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมพร้อมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็น ในระดับราคาที่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยสามารถรับภาระในการเข้าซื้อที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองได้

๒. เพื่อเสริมสร้างสายสัมพันธ์อันดีระหว่างภายในครอบครัว ชุมชน และสังคมจากลักษณะการออกแบบทางกายภาพที่ก่อให้เกิดความเข้มแข็งและมีคุณภาพ รวมทั้งสนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกส่วนในการพัฒนาชุมชนของตน เพื่อนำไปสู่ความเป็นชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน

๓. เพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชนให้มีรายได้เพิ่มขึ้น โดยจัดให้มีองค์ประกอบของชุมชนรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงาน

กคช. ได้ดำเนินโครงการก่อสร้างโครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ ณ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) โดยเป็นอาคารชุด ๕ ชั้น รวม ๒๖ อาคาร จำนวน ๑,๑๔๐ หน่วย และอาคารศูนย์ชุมชน จำนวน ๑ อาคาร

/ ผล...

ผลการประเมินโครงการ

หลักเกณฑ์	ระดับคะแนน	ผลการประเมิน
ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ประสิทธิภาพ (Efficiency)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจ
ประสิทธิผล (Effectiveness)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ผลกระทบ (Impact)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก

๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)

๑.๑ นโยบายระดับประเทศ : เป็นการดำเนินโครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๙ (ปี ๒๕๔๕-๒๕๔๙) ในการเพิ่มโอกาสให้กับผู้มีรายได้น้อย ได้มีที่อยู่อาศัยในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม มีคุณภาพชีวิตที่ดี การอยู่อาศัยเป็นครอบครัวที่มีความเอื้ออาทรกัน ทำให้เป็นสังคมที่เข้มแข็ง ตลอดจนมีการสร้างเครือข่ายกับท้องถิ่น ในการที่จะร่วมกันพัฒนาท้องถิ่น ให้มีความน่าอยู่อาศัย

๑.๒ นโยบายระดับสาขา : เป็นการดำเนินโครงการภายใต้นโยบายรัฐบาล โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๖ และเพื่อตอบสนองตามภารกิจหลักของ กคช. ในการจัดสร้างที่อยู่อาศัย รวมทั้งการจัดให้มีสาธารณูปโภค สาธารณูปการและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้อยู่อาศัย ทำนุบำรุง ปรับปรุงและการพัฒนาผู้อยู่อาศัยให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ทั้งในทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการสอดคล้องกับนโยบายการกระจายอำนาจ โดยการมอบโอนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ให้กับหน่วยงานท้องถิ่นรับผิดชอบ โดยจะมีการประสานงานในการจัดทำแผนมอบโอนเป็นการล่วงหน้า เพื่อให้หน่วยงานท้องถิ่นจัดเตรียมงบประมาณรองรับการบริหารต่อไป

๑.๓ นโยบายระดับโครงการ : ได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารพักอาศัย ในรูปแบบอาคารชุดสูง ๕ ชั้น รวม ๒๖ อาคาร จำนวน ๑,๑๔๐ หน่วย และมีการก่อสร้างอาคารศูนย์ชุมชน ๑ อาคาร เพื่อใช้เป็นสถานที่จัดกิจกรรมร่วมกันของคนในชุมชน นอกจากนี้ กคช. ยังได้รับการสนับสนุนงบประมาณในการจัดสร้างลานกีฬา ลานตลาด เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชน ได้มีที่พักผ่อนและส่งเสริมสุขภาพอนามัย รวมทั้งลานตลาดยังเป็นที่พักค้าขายให้กับผู้อยู่อาศัยในชุมชนด้วย

/ ๒. ประสิทธิภาพ...

๒. ประสิทธิภาพ (Efficiency)

๒.๑ ด้านผลผลิต

รายการ	แผนงาน	ผลการดำเนินงาน
๑. อาคารชุด ๕ ชั้น จำนวน ๒๖ อาคาร	๑,๑๔๐ หน่วย	๑,๑๔๐ หน่วย แบ่งเป็น - ห้องพื้นที่ ๒๔ ตารางเมตร จำนวน ๑๐๔ หน่วย - ห้องพื้นที่ ๓๓ ตารางเมตร จำนวน ๑,๐๓๖ หน่วย ขนาดที่ดินทั้งโครงการ ๔๕,๓๕๕ ตารางเมตร (ประมาณ ๒๘.๓๔ ไร่) ประกอบด้วย สนามเด็กเล่น สนามออกกำลังกาย และลานตลาด
๒. อาคารศูนย์ชุมชน	๑ อาคาร	๑ อาคาร

๒.๒ ด้านต้นทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินลงทุนของโครงการ							
	เงินอุดหนุน		เงินกู้ในประเทศ		เงินรายได้		รวม	
	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล	แผน	ผล
๑. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับที่ดิน	-	-	๐.๒๓๗	-	-	๐.๑๔๖	๐.๒๓๗	๐.๑๔๖
๒. ค่าก่อสร้าง	๑๐๑.๒๐๐	๑๐๒.๕๖๓	๒๔๖.๓๓๔	๒๑๘.๙๔๓	-	๔๐.๕๓๖	๓๔๗.๕๓๔	๓๖๒.๐๔๒
๓. ค่าดำเนินการ	-	-	๒๓.๖๒๗	-	-	๕.๓๐๗	๒๓.๖๒๗	๕.๓๐๗
๔. ดอกเบี้ยระหว่าง ก่อสร้าง	-	-	๘.๒๓๒	-	-	๔.๒๗๖	๘.๒๓๒	๔.๒๗๖
๕. สำรองราคา ค่าก่อสร้าง	-	-	๑๖.๘๗๗	-	-	-	๑๖.๘๗๗	-
รวม	๑๐๑.๒๐๐	๑๐๒.๕๖๓	๒๙๕.๓๐๗	๒๑๘.๙๔๓	-	๕๐.๒๖๕	๓๙๖.๕๐๗	๓๗๑.๗๗๑

โดยโครงการมีวงเงินลงทุนโครงการ จำนวน ๓๙๖.๕๐๗ ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงจากการดำเนินโครงการ คิดเป็นจำนวนรวม ๓๗๑.๗๗๑ ล้านบาท ต่ำกว่าแผน ๒๔.๗๓๖ ล้านบาท ในขณะที่ค่าก่อสร้างสูงกว่าแผน ซึ่งเป็นผลมาจากผู้รับจ้างรายแรกมีการทำงานจึงต้องประกวดราคาหาผู้รับจ้างรายใหม่

๒.๓ ด้านเวลา :

รายการ	แผนงาน (วัน)	ผล (วัน)	ส่วนต่าง (วัน)	หมายเหตุ
โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย)	๕๔๐	๙๐๐	๓๖๐ (๑๖๖.๖๗%)	-

ผลการดำเนินงานโครงการไม่เป็นไปตามแผน เนื่องจากผู้รับจ้างได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อสร้าง จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้

- มติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เห็นชอบมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างที่ดำเนินการก่อสร้างในเขตจังหวัดที่มีการประกาศพื้นที่ที่ประสบภัยพิบัติกรณีฉุกเฉิน ให้ขยายระยะเวลาก่อสร้างได้อีกจำนวน ๑๘๐ วัน (เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๑)

- มติคณะรัฐมนตรี ลงวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๑ เห็นชอบมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้างและผู้ประกอบการอาชีพอื่น ที่ได้รับผลกระทบอันเกิดจากวิกฤตภาวะราคาน้ำมัน ราคาเหล็ก และวัสดุก่อสร้าง ที่ปรับราคาสูงขึ้นให้ขยายระยะเวลาก่อสร้างได้อีกจำนวน ๑๘๐ วัน (เริ่มตั้งแต่วันที่ ๒๐ ตุลาคม ๒๕๕๑ ถึงวันที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๒)

๓. ประสิทธิภาพ (Effectiveness)

กคช. ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ และได้ส่งมอบให้ลูกค้าได้ตามเป้าหมาย ๑,๑๔๐ หน่วย และมีอาคารศูนย์ชุมชน ๑ อาคาร เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการจัดสร้างที่อยู่อาศัยที่ได้มาตรฐานในชุมชนที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม พร้อมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นในการดำรงชีวิต และเป็นราคาที่ผู้มีรายได้น้อยสามารถรับภาระในการเช่าซื้อเป็นของตนเองได้

ทั้งนี้ การวัดประสิทธิภาพโดยใช้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (Economic Internal Rate of Return หรือ EIRR) ซึ่งอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการจะรวมผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมของโครงการที่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ อย่างไรก็ดี ในกรณีโครงการบ้านเอื้ออาทรซึ่งเป็นโครงการตามนโยบายรัฐบาล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนผู้ด้อยโอกาสให้มีความเป็นอยู่ดีขึ้น ไม่ได้เน้นผลกำไรจากการดำเนินงาน ดังนั้น จึงไม่สามารถทราบประสิทธิภาพในการดำเนินงานจากอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาอัตราการเข้าอยู่อาศัยของประชาชนในโครงการร้อยละ ๑๐๐ ก็สามารถบ่งบอกถึงประสิทธิภาพของโครงการ

๔. ผลกระทบ (Impact)

จากการประเมินผลโดยสรุปในภาพรวม โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) สามารถสรุปผลกระทบที่มีในด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๔.๑ ด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบด้านบวก

- ในระหว่างการก่อสร้างโครงการจะมีการจ้างแรงงานในการก่อสร้างจำนวนมาก มีการใช้วัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างที่หลากหลาย เป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจด้านการก่อสร้าง

- เกิดชุมชนเมืองที่มีการวางผังเมืองที่ดี มีรูปแบบการก่อสร้างมาตรฐาน ผู้อยู่อาศัยสามารถบริหารจัดการตนเองได้ รัฐไม่ต้องเป็นภาระในการดูแล/บริหารจัดการมากเหมือนกับชุมชนที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติหรือกระจัดกระจาย ทำให้ประหยัดงบประมาณในภาครัฐได้ส่วนหนึ่ง

๔.๒ ด้านวัฒนธรรม

ผลกระทบด้านบวก

- โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) มีจำนวนหน่วยถึง ๑,๑๔๐ หน่วย ดังนั้น ผู้อยู่อาศัยจึงเป็นผู้ที่มาจากหลายพื้นที่ หลายภูมิภาค จึงมีความแตกต่างกัน

/ ทั้ง...

ทั้งวัฒนธรรมประเพณี อาชีพ รายได้ ความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบด้านลบอยู่บ้าง เนื่องจากทุกคนต้องใช้เวลาในการปรับตัวเข้ากับบ้านใหม่ ชุมชนใหม่ เพื่อนบ้านใหม่และสังคมใหม่ที่แตกต่าง แต่ทุกคนต่างคุณมีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่แตกต่าง และความหลากหลายเหล่านี้เป็นทุนเดิมติดตัวมาโดยได้นำมาแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ห่อหุ้มเป็นวัฒนธรรมเอื้ออาทรในการอยู่ร่วมกันของชุมชนใหม่ รวมทั้งเป็นพลังขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนได้เป็นอย่างดี

ในส่วนของการบริหารจัดการและพัฒนาชุมชนนั้น กคช. ได้ประสานงานกับหน่วยงานภาคีทั้งภาครัฐและเอกชนสนับสนุนส่งเสริมให้ชุมชนจัดกิจกรรมส่งเสริมและอนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของไทย เช่น กิจกรรมวันเฉลิมพระชนมพรรษา ๕ ธันวาคมหาราช วันเฉลิมพระชนมพรรษา ๑๒ สิงหาคมหาราชนี้ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลวันสงกรานต์ วันเด็ก จัดอบรมการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมแก่เยาวชน เป็นต้น

- การรวมตัวของประชากรจากหลากหลายภูมิภาค ทำให้เกิดสังคมใหม่ที่มีวัฒนธรรมที่สามารถนำมาแลกเปลี่ยนและผสมผสานกันภายในชุมชน

- การรวมตัวกันในชุมชนเดียวกัน มีเพื่อนบ้านที่ดี เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เพื่อนำสู่วัฒนธรรมเดียวกัน

ผลกระทบด้านลบ

- ความแตกต่างของวัฒนธรรมแต่ละภาค ประเพณีที่ไม่เหมือนกัน ความรู้ความสามารถอาจทำให้เกิดความแตกแยกทางความคิดเพราะเชื่อมั่นในความเป็นตัวเองมากเกินไป กคช. จึงต้องพยายามหล่อหลอมผู้อยู่อาศัยให้ดำเนินชีวิตไปสู่วัฒนธรรมเดียวกัน ส่งเสริมสนับสนุนการจัดกิจกรรมวันสำคัญต่างๆ โดยยึดถือความเป็นชาติ ศาสน์ กษัตริย์ เป็นศูนย์รวมให้ทุกคนปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน

๔.๓ ด้านสังคม

ผลกระทบด้านบวก

- เนื่องจากการจัดทำโครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) เป็นการพัฒนาที่อยู่อาศัยโครงการหรือชุมชนขนาดใหญ่ เพียบพร้อมด้วยองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ครบถ้วนสมบูรณ์ ทำให้ประชาชนจำนวนมากมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเกิดความมั่นคงทางด้านสังคมส่งผลให้เกิดการขยายของเมืองเพิ่มขึ้นและกระจายความเจริญของจังหวัด ช่วยลดปริมาณประชากรแฝงของจังหวัด เนื่องจากอาคารทุกหน่วยมีทะเบียนบ้าน และผู้ซื้อกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินซึ่งได้รณรงค์ให้ผู้ได้สิทธิย้ายทะเบียนบ้านเข้าอยู่อาศัยในชุมชน ทำให้หน่วยงานของจังหวัดนำข้อมูลประชากรไปจัดสรรงบประมาณพัฒนาจังหวัดได้เพิ่มขึ้น

ในส่วนของชุมชนได้จัดกิจกรรมทางสังคมควบคู่กับกิจกรรมทางวัฒนธรรม เพื่อเปิดโอกาสและส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้อยู่อาศัยเกิดความคุ้นเคยสมัครสมานสามัคคี ประองดองและเอื้ออาทรต่อกัน จัดเลือกตั้งคณะกรรมการชุมชน จัดอบรมสัมมนาและศึกษาดูงานให้แก่ผู้นำชุมชน เพื่อให้มีบทบาทในการบริหารจัดการชุมชนด้วยตนเอง ประสานงานภาคีท้องถิ่น ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนเชิงบูรณาการ

/ - ประชากร...

- ประชากรมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองในราคาถูก ถูกสุขลักษณะและมีสภาพแวดล้อมที่ดี
- จังหวัดมีแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการด้านการท่องเที่ยวและบริการด้านอื่นๆ
- เกิดชุมชนอย่างเป็นระบบ มีการจัดตั้งคณะกรรมการชุมชน การรวมกลุ่มเพื่อพัฒนาชุมชน ซึ่งถือว่าการปูพื้นฐานการเรียนรู้การปกครองตามระบอบประชาธิปไตย
- เป็นการสร้างครอบครัว/ครอบครัวอบอุ่น ทำให้ครอบครัวไม่ต้องแตกแยก เนื่องจากค่าเช่าซื้อบ้านเอื้ออาศรมีราคาไม่แตกต่างจากค่าเช่า แรงงานที่อพยพมาจากที่อื่นสามารถมีบ้านเป็นของตนเองได้ และเมื่อมีบ้านก็สามารถครอบครัวมาอยู่อาศัยด้วยกัน หากเป็นบ้านเช่าไม่มีความเป็นเจ้าของ สภาพบ้านไม่เหมาะกับการเป็นครอบครัว ทำให้ครอบครัวไม่สามารถอยู่ด้วยกันได้

ผลกระทบด้านลบ

- การเกิดชุมชนทำให้มีประชากรมากขึ้น เกิดความหนาแน่นของชุมชน ปัญหาที่ตามมา เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาเกี่ยวกับระบบสาธารณสุข โรค ปัญหายาเสพติดหรือปัญหาอาชญากรรมในชุมชน เป็นต้น ซึ่งปัญหาเรื่องการแย่งกันใช้ทรัพยากร หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องต้องเตรียมการเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากร

ในส่วนของ กคช. ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอาชญากรรมและปัญหายาเสพติดเพื่อหาทางป้องกัน โดยการจัดกิจกรรมพัฒนาคุณภาพชีวิตให้ผู้อยู่อาศัยสามารถดูแลชุมชนได้ด้วยตนเอง เช่น โครงการชุมชนสีขาวต้านยาเสพติด โครงการชุมชนเข้มแข็ง เป็นต้น

๔.๔ ด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านบวก

- เมื่อ กคช. สร้างชุมชนเอื้ออาศรมีขนาดใหญ่ มีผู้อยู่อาศัยจำนวนมาก กคช. ได้มุ่งเน้นให้ชุมชนมีสภาพแวดล้อมที่ดี เป็นชุมชนร่มรื่น เพื่อให้ผู้อยู่อาศัยอยู่ในชุมชนอย่างมีความสุข และเพิ่มมูลค่าชุมชน

- การจัดทำโครงการของ กคช. ได้คำนึงถึงความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน ประมาณร้อยละ ๓๐ ของพื้นที่โครงการ การใช้ระบบสาธารณสุขและสาธารณสุขการร่วมกับชุมชนเดิม ได้ประสานงานหน่วยงานเกี่ยวข้องในการรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นไว้ตั้งแต่ก่อนจัดทำโครงการจึงทำให้การจัดสรรทรัพยากรรองรับได้อย่างพอเพียง สามารถจัดปัญหาความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรในพื้นที่ร่วมกันของชุมชนเดิมกับชุมชนเอื้ออาศรม

เพื่อป้องกันปัญหาหรือผลกระทบภายในชุมชน กคช. ได้ประสานงานกับผู้อยู่อาศัยเดิมและภาคีท้องถิ่นรณรงค์ให้ผู้อยู่อาศัยเห็นความสำคัญและความจำเป็นของการพัฒนารักษาสิ่งแวดล้อม จัดอาสาสมัคร และอบรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาภัยพิบัติต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นในชุมชนการจัดอบรมคัดแยกขยะ การอบรมความรู้ในการนำจุลินทรีย์ที่มีประสิทธิภาพ (EM) มาใช้ในชุมชนและครัวเรือน รณรงค์ให้มีการปลูกและบำรุงรักษาต้นไม้ในโอกาสต่างๆ รณรงค์การกำจัดขยะมูลฝอย เป็นต้น

/ ผลกระทบ...

ผลกระทบด้านลบ

- การเกิดชุมชนขนาดใหญ่อาจทำให้ระบบนิเวศ ระบบระบายน้ำและการดำเนินการในเรื่องของขยะและสิ่งปฏิกูลไม่สามารถจัดเก็บหรือบริการได้ทันต่อการดำรงชีวิตของผู้อยู่อาศัย แต่ทั้งนี้ กคช. ได้มีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าว

- ส่งผลกระทบในระยะสั้นโดยเฉพาะช่วงที่มีการก่อสร้างในโครงการ ส่งผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียงบ้าง เช่น เสียงดัง ฝุ่น การจราจรติดขัด ซึ่งก็ได้มีมาตรการป้องกันแก้ไขไว้เป็นอย่างดี ทำให้ปัญหาเหล่านี้ลดน้อยลง

๕. ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)

ปัจจุบันโครงการได้มีการจดทะเบียนนิติบุคคลอาคารชุด ตามพระราชบัญญัติอาคารชุด (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๕๑ เรียบร้อยแล้ว โดยมีห้างหุ้นส่วนจำกัด ที.เอ.บี เอสเตท แมนเนจเม้นท์ เป็นผู้รับจ้างบริหารนิติบุคคล มีการจัดเก็บค่าใช้จ่ายส่วนกลาง โดยแบ่งเป็นพื้นที่ห้อง ๒๔ ตารางเมตร ห้องละ ๑๙๒ บาทต่อเดือน และพื้นที่ห้อง ๓๓ ตารางเมตร ห้องละ ๒๕๐ บาทต่อเดือน โดยรายได้ดังกล่าวจะนำไปบริหารชุมชนทั้งด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม เช่น จัดให้มีพนักงานทำความสะอาดภายในชุมชน การดูแลรักษาความปลอดภัย การจัดการบ่อบำบัดน้ำเสีย และการจัดการขยะ เป็นต้น ทั้งนี้ ยังจัดประชุมคณะกรรมการนิติบุคคลเพื่อชี้แจงงบประมาณเป็นประจำทุกเดือน พร้อมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การใช้งบประมาณดังกล่าวตามอาคารต่างๆ ให้ผู้อยู่อาศัยได้รับทราบข้อมูล

นอกเหนือจากการพัฒนาที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยแล้ว กคช. ยังมีภารกิจสำคัญในการบริหารและพัฒนาชุมชน มีการจัดการด้านกายภาพ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม รวมทั้งส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน สร้างความเป็นชุมชนที่น่าอยู่อาศัย มีคุณภาพชีวิตที่ดีและความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน ซึ่งโครงการบ้านเอื้ออาทรระยะที่ ๓/๒ จังหวัดเชียงใหม่ (หนองหอย) เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จได้มีการบริหารและพัฒนาชุมชนจนผ่านเกณฑ์การประเมินความเข้มแข็งของชุมชนอยู่ในระดับ ๓ (สูงสุด) คือ เป็นชุมชนที่มีการรวมกลุ่มกัน เพื่อจัดตั้งให้เกิดการทำกิจกรรมร่วมกันอย่างชัดเจนสมาชิกภายในชุมชน และภาคีภายนอกชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมต่อกิจกรรมของชุมชนผ่านแผนชุมชนแบบมีส่วนร่วม สมาชิกภายในชุมชนสามารถแลกเปลี่ยนเรียนรู้องค์ความรู้ในการประกอบอาชีพภายในชุมชนได้ และมีการจัดสรรพื้นที่ส่วนกลางของชุมชนเพื่อให้สมาชิกในชุมชนได้ใช้ประโยชน์ร่วมกัน มีการจัดวิสาหกิจชุมชนที่เอื้อต่อการสร้างรายได้และอาชีพชุมชน สมาชิกชุมชนรับรู้และตระหนักถึงการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สินของชุมชนอย่างคุ้มค่า รวมทั้งการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (Green Community) และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยความร่วมมือกันอย่างเข้มแข็งของสมาชิกในชุมชน ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมแก้ไขปัญหาด้วยความเอื้ออาทรเคารพซึ่งกันและกัน เพื่อขับเคลื่อนชุมชน บนพื้นฐานของทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิปัญญา และการบูรณาการความร่วมมือจากภาคีที่เกี่ยวข้อง อันจะนำไปสู่ความสามารถในการพึ่งพาตนเองอย่างยั่งยืนของชุมชน

สรุปผลการประเมินโครงการ : พึงพอใจมาก

/ ผลประโยชน์...

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

๑. กลุ่มผู้มีรายได้น้อย - ปานกลาง ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และพื้นที่ใกล้เคียงที่มีที่อยู่อาศัยที่ได้มาตรฐาน สภาพแวดล้อมที่เหมาะสม พร้อมสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จำเป็นในระดับราคาที่สมารถรับภาระได้
๒. เพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชนผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ และเสริมสร้างสายสัมพันธ์อันดีภายในครอบครัว ชุมชน และสังคม
๓. เกิดการขยายเมืองพร้อมทั้งกระจายความเจริญมาสู่จังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้น

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ

๑. เนื่องจากผลกระทบทางด้านภัยพิบัติ วิกฤติราคาน้ำมัน ราคาเหล็ก และราคาวัสดุก่อสร้างที่ปรับราคาสูงขึ้น ทำให้ผู้รับจ้างได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาก่อสร้าง ส่งผลให้ระยะเวลาในการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จล่าช้าเมื่อเทียบกับแผนที่ได้เตรียมการไว้
๒. ผลกระทบจากผู้รับจ้างทั้งงาน ทำให้ต้องประกวดราคาหาผู้รับจ้างรายใหม่ ส่งผลให้ค่าก่อสร้างสูงกว่าแผนที่ได้เตรียมการไว้

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

๑. กคช. ควรกำหนดยุทธศาสตร์ในการเพิ่มมูลค่าให้แก่องค์กร จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่พัฒนาให้เกิดผลตอบแทนที่คุ้มค่า
๒. กคช. ควรจัดกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้แก่ชุมชน ซึ่งช่วยสร้างโอกาสให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น เช่น การจัดกิจกรรมร้านค้าในชุมชน การจัดฝึกอบรมกลุ่มแม่บ้าน เป็นต้น
๓. กคช. ได้รับนโยบายโครงการพัฒนาที่อยู่อาศัย หรือโครงการบ้านเอื้ออาทรระยะต่อไป ควรให้ความสำคัญกับการสรรหาผู้รับจ้างที่มีความน่าเชื่อถือ ดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จตามสัญญาว่าจ้างเพื่อลดต้นทุน และรักษาระยะเวลาการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามที่กำหนด