



รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา 17
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ

พ.ศ. 2548

ประจำปีงบประมาณ 2553

1. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 มาตรา 17 กำหนดให้กระทรวงการคลัง รายงานการกู้เงินและการค้าประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้ว ให้รัฐสภาทราบภายใน 60 วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดของการกู้เงินและการค้าประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะในแต่ละปีงบประมาณ คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธานได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี งบประมาณขึ้นและนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยแผนดังกล่าวใช้เป็นกรอบในการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้องกับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้

โครงสร้างของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553 ประกอบด้วย 6 แผนงานย่อย ได้แก่

1. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล

เป็นการกู้เงินใหม่และการบริหารและจัดการหนี้ในประเทศของรัฐบาลทั้งส่วนของการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ การบริหารตุลเงินสดเพื่อรองรับธุรกรรมรายจ่ายของรัฐบาล และการบริหารหนี้ให้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนเงินกู้ และลดภาระดอกเบี้ยในอนาคต

2. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (Financial Institutions Development Fund : FIDF)

เป็นการกู้เงินใหม่และการบริหารและจัดการหนี้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. 2541 และพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินระยะที่สอง พ.ศ. 2545

3. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

เป็นการกู้เงินใหม่และการบริหารและจัดการหนี้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552

4. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ

เป็นการกู้เงินใหม่และการบริหารและจัดการหนี้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ โดยจำแนกตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

4.1 เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินบาทจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อใช้จ่ายในส่วนของการใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (Foreign Cost) ซึ่งได้กำหนดไว้เดิมว่าจะกู้จากตลาดเงินทุนต่างประเทศและแหล่ง Export Credit โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ลดต้นทุนการกู้เงิน และสนับสนุนการพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

4.2 เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินบาทเพื่อสมทบค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเงินกู้ต่างประเทศให้สอดคล้องกับกำหนดการใช้เงิน เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการแล้วเสร็จตามแผน

4.3 เงินกู้เพื่อลงทุน

เป็นการกู้เงินจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการลงทุน

4.4 เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ

เป็นการกู้เงินเพื่อใช้จ่ายในการเสริมสภาพคล่อง ปลดปล่อยสินเชื่อ และดำเนินงานปกติทั่วไปของหน่วยงาน

4.5 การบริหารและจัดการหนี้

มีเป้าหมายเพื่อบริหารหนี้ให้มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนต่ำ ปรับภาระหนี้ไม่ให้เกิดภาระจุกตัวภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งลดต้นทุนเงินกู้ ลดภาระดอกเบี้ย และปิดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้เครื่องมือทางการเงินต่างๆ ได้แก่ การ Roll-over การ Refinance และการทำ Swap Arrangement เป็นต้น

5. แผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินจากแหล่งเงินต่างประเทศทั้งส่วนของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจเพื่อใช้ในโครงการลงทุนที่มีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ หรือมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างคุ้มค่า

6. แผนการบริหารหนี้ต่างประเทศ

มีเป้าหมายเพื่อบริหารหนี้ต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนต่ำ ปรับภาระหนี้ไม่ให้เกิดภาระจุกตัวภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม รวมทั้งลดต้นทุนเงินกู้ ลดภาระดอกเบี้ย และปิดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเป็นการบริหารหนี้ต่างประเทศทั้งส่วนของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2553 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553 รวมทั้งการปรับปรุงแผนระหว่างปีรวม 5 ครั้ง มีวงเงินดำเนินการ 1,711,756.17 ล้านบาท ดังนี้
หน่วย : ล้านบาท

แผน	วงเงิน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	720,600.00
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้ FIDF	139,171.02
3. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	350,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	347,294.76
5. การก่อหนี้จากต่างประเทศ	122,726.68
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	31,963.71
รวม	1,711,756.17

ดังนั้น ในการรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 กระทรวงการคลังขอรายงานผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะดังต่อไปนี้

2. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2553 รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553 ได้รวม 1,356,108.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 79.22 ของแผน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	แผน	ผลดำเนินงาน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	720,600.00	597,575.46
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	139,171.02	139,171.02
3. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	350,000.00	290,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	347,294.76	290,985.57
5. การก่อหนี้จากต่างประเทศ	122,726.68	38,376.72
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	31,963.71	0.00
รวม	1,711,756.17	1,356,108.77
	คิดเป็นร้อยละ	79.22

2.1 การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.1.1 กู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ จำนวน 232,575.46 ล้านบาท โดยออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงินรวม 232,572.00 ล้านบาท และพันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน 3.46 ล้านบาท

2.1.2 Roll-over ตัวเงินคลังเพื่อบริหารดุลเงินสด วงเงิน 80,000.00 ล้านบาท และตัวเงินคลังเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณที่สะสมมาในช่วงปีงบประมาณ 2542-2552 วงเงิน 76,746.00 ล้านบาท รวมทั้งปรับโครงสร้างหนี้ตัวเงินคลังเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณที่สะสมมาในช่วงปีงบประมาณ 2542-2552 โดยแปลงเป็นพันธบัตรระยะยาว จำนวน 124,254.00 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการ Roll-over ตัวเงินคลังตามข้อ 2.1.2 ทำให้ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2553 มีตัวเงินคลังหมุนเวียนในตลาด จำนวน 156,746.00 ล้านบาท

2.1.3 Roll-over ตัวสัญญาใช้เงินที่ครบกำหนดไถ่ถอน วงเงินรวม 25,000.00 ล้านบาท โดยออกตัวสัญญาใช้เงินเพื่อการบริหารหนี้กับสถาบันการเงิน

2.1.4 ใช้งบประมาณชำระหนี้คงเหลือของปีงบประมาณ 2553 ไถ่ถอนพันธบัตรออมทรัพย์พิเศษและตัวสัญญาใช้เงิน วงเงินรวม 17,000.00 ล้านบาท และใช้เงินคงคลังไถ่ถอนตัวสัญญาใช้เงินก่อนครบกำหนด วงเงินรวม 42,000.00 ล้านบาท

ทั้งนี้ หากรวมการไถ่ถอนพันธบัตรและตัวสัญญาใช้เงินตามข้อ 2.1.4 กับการใช้งบประมาณชำระหนี้คงเหลือของปีงบประมาณ 2553 ไถ่ถอนตัวสัญญาใช้เงินก่อนครบกำหนด วงเงินรวม 18,500.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ได้บรรจุอยู่ในแผน การดำเนินการดังกล่าวสามารถลดยอดหนี้คงค้างได้รวม 77,500.00 ล้านบาท และลดภาระดอกเบี้ยได้รวม 1,592.74 ล้านบาท

2.2 การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.2.1 Roll-over พันธบัตร FIDF1 ที่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 69,440.00 ล้านบาท โดยกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 26,843.61 ล้านบาท และกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน จำนวน 14,440.00 ล้านบาท สมทบกับเงินทรองจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง จำนวน 28,156.39 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด จากนั้นทยอยออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงิน 55,000.00 ล้านบาท มาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและเงินจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง

2.2.2 Roll-over พันธบัตร FIDF3 ที่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 69,731.02 ล้านบาท โดยออกตัวสัญญาใช้เงิน วงเงิน 21,731.02 ล้านบาท กู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 32,430.00 ล้านบาท และออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงิน 8,000.00 ล้านบาท สมทบกับเงินทวงจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง จำนวน 7,570.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด โดยในปีงบประมาณ 2554 จะทยอยออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้มาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและเงินจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง

2.3 การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.3.1 กู้เงินจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 จำนวน 260,000.00 ล้านบาท

2.3.2 ปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้รวม 82,230.29 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินที่กู้จากสถาบันการเงิน ในปีงบประมาณ 2552 วงเงิน 30,000.00 ล้านบาท และในช่วงต้นปีงบประมาณ 2553 วงเงิน 52,230.29 ล้านบาท โดยการออกพันธบัตรออมทรัพย์ไทยเข้มแข็ง อายุ 6 ปี อัตราดอกเบี้ยปีที่ 1-2 ร้อยละ 3.00 ปีที่ 3-4 ร้อยละ 4.00 ปีที่ 5 ร้อยละ 5.00 และปีที่ 6 ร้อยละ 6.00

2.4 การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ

กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบแนวทาง รูปแบบ และเงื่อนไขการกู้เงินในประเทศ ตามที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะร่วมกับรัฐวิสาหกิจต่างๆ พิจารณา โดยรัฐวิสาหกิจได้ลงนามผูกพันการกู้เงิน และบริหารหนี้รวม 290,985.57 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 243,968.88 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 47,016.69 ล้านบาท ดังนี้

2.4.1 เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ

รัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง กู้เงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ วงเงินรวม 367.66 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ได้แก่

(1) การไฟฟ้านครหลวงออกพันธบัตร วงเงิน 300.00 ล้านบาท เพื่อดำเนินการตามแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 10 ปี 2551-2554

(2) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคออกพันธบัตร วงเงินรวม 67.66 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้าระยะที่ 6 ส่วนที่ 2

2.4.2 เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ

รัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง กู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ วงเงินรวม 890.78 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ได้แก่

(1) การไฟฟ้านครหลวงออกพันธบัตร วงเงิน 700.00 ล้านบาท เพื่อดำเนินการตามแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 10 ปี 2551-2554

(2) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคออกพันธบัตร วงเงินรวม 190.78 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 6 ส่วนที่ 1 จำนวน 159.25 ล้านบาท และระยะที่ 7 ส่วนที่ 2 จำนวน 31.53 ล้านบาท

2.4.3 เงินกู้เพื่อลงทุน

รัฐวิสาหกิจ 4 แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุน วงเงินรวม 14,523.56 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน 6,472.00 ล้านบาท และเงินกู้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน 8,051.56 ล้านบาท ได้แก่

(1) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวม 1,549.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการทางเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

(2) การประปาส่วนภูมิภาคออกพันธบัตร วงเงินรวม 850.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินการตามแผนงานก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาชลบุรี จำนวน 318.96 ล้านบาท แผนงานก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาพัตยา จำนวน 214.15 ล้านบาท แผนงานก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาแหลมอับ จำนวน 150.21 ล้านบาท แผนงานก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาขอนแก่น จำนวน 107.68 ล้านบาท และโครงการก่อสร้างปรับปรุงขยายการประปาส่วนภูมิภาค สาขาอะเชิงเทรา จำนวน 59.00 ล้านบาท

(3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคออกพันธบัตร วงเงินรวม 8,051.56 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 7 ส่วนที่ 1 จำนวน 55.00 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 6 จำนวน 228.38 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 8 ส่วนที่ 1 จำนวน 1,508.87 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 8 ส่วนที่ 2 จำนวน 1,136.99 ล้านบาท โครงการติดตั้งศูนย์สั่งการจ่ายไฟ ระยะที่ 2 จำนวน 1,289.25 ล้านบาท โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 2 จำนวน 655.33 ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว (เกาะลิบง เกาะสุกร เกาะมุกด์ จังหวัดตรัง) จำนวน 37.82 ล้านบาท โครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่าย ระยะที่ 7 จำนวน 2,139.92 ล้านบาท โครงการขยายเขตไฟฟ้าให้พื้นที่ทำกินทางการเกษตร จำนวน 430.00 ล้านบาท และโครงการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพระบบจำหน่าย จำนวน 570.00 ล้านบาท

(4) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย (จำกัด) มหาชน และธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 4,073.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน 3,500.00 ล้านบาท และโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 573.00 ล้านบาท

2.4.4 เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ

รัฐวิสาหกิจ 11 แห่ง กู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ วงเงินรวม 62,808.40 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 60,248.40 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 2,560.00 ล้านบาท ได้แก่

(1) การประปานครหลวงกู้เงินจากธนาคาร Mizuho จำกัด และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 1,389.44 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

(2) การประปาส่วนภูมิภาคกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 2,141.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

(3) การไฟฟ้านครหลวงกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย (จำกัด) มหาชนและธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 696.76 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

(4) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินรวม 13,800.00 ล้านบาท โดยออกพันธบัตร วงเงินรวม 2,160.00 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินงานปกติ และกู้เงินจากธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงไทย (จำกัด) มหาชน และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 11,640.00 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

(5) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินรวม 9,611.28 ล้านบาท โดยออกตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงิน 800.00 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อเสริมสภาพคล่อง และกู้เงินจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 8,811.28 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังค้ำประกัน เป็นเงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ ของปีงบประมาณ 2552 ที่ดำเนินการกู้เงินไม่ทันในปีงบประมาณนั้น จำนวน 4,210.00 ล้านบาท เงินกู้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่สำนักงานงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ได้ จำนวน 1,177.50 ล้านบาท เงินกู้ระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่อง จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เงินกู้ค้ำบำเหน็จดำรงชีพ จำนวน 2,000.00 ล้านบาท และเงินกู้เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน จำนวน 423.78 ล้านบาท

(6) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินรวม 8,200.93 ล้านบาท โดยกู้เงินจากธนาคารออมสิน ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 3,250.93 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังค้ำประกัน และออกพันธบัตร วงเงินรวม 4,950.00 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังค้ำประกัน เป็นเงินกู้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่สำนักงานงบประมาณไม่สามารถจัดสรรงบประมาณให้ได้ จำนวน 355.00 ล้านบาท เงินกู้เพื่อชดเชยมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน จำนวน 1,731.93 ล้านบาท เงินกู้ค่าดอกเบี้ย จำนวน 2,164.00 ล้านบาท ค่าน้ำมันและค่าเหมาซ่อมพร้อมดอกเบี้ย จำนวน 3,950.00 ล้านบาท

(7) องค์การสวนยางกู้เงินจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร วงเงิน 5,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการสนับสนุนสถาบันเกษตรกรแปรรูปยางเพื่อเพิ่มมูลค่าแก้ไขปัญหาราคายางตกต่ำ

(8) องค์การคลังสินค้ากู้เงินจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร วงเงิน 13,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการแทรกแซงตลาดรับซื้อข้าวเปลือก ปี 2552/53

(9) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกรกู้เงินจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร วงเงิน 7,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการแทรกแซงตลาดรับซื้อข้าวเปลือก ปี 2552/53

(10) สำนักงานธนาคารแห่งประเทศไทยกู้เงินจากธนาคารออมสิน วงเงิน 400.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อยรองรับการรับจำนำในช่วงเปิดภาคการศึกษา เดือนเมษายนถึงมิถุนายน 2553

(11) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 1,569.00 ล้านบาท เพื่อยรองรับการปล่อยสินเชื่อ

2.4.5 การบริหารและจัดการหนี้

รัฐวิสาหกิจ 11 แห่ง ดำเนินการชำระคืน, Roll-over, Refinance และทำ Swap Arrangement หนี้เงินกู้ในประเทศ วงเงินรวม 212,395.17 ล้านบาท แบ่งเป็นกระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 177,248.47 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 35,146.70 ล้านบาท ได้แก่

(1) การเคหะแห่งชาติกู้เงินรวม 16,800.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ดังนี้

- กู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนและเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ

- กู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 15,800 ล้านบาท เพื่อ Refinance หนี้เงินกู้

นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ จำนวน 1,500.00 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด

(2) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินจากธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน และออกพันธบัตร วงเงินรวม 5,900.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ จำนวน 300.00 ล้านบาท ไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด

(3) การประปาส่วนภูมิภาคออกพันธบัตร วงเงินรวม 2,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน

(4) การไฟฟ้านครหลวงออกพันธบัตรและกู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 3,131.50 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนและและเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ

(5) การรถไฟแห่งประเทศไทย ออกพันธบัตรและกู้เงินจากธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 11,947.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนและเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ จำนวน 92.142 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด

(6) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินรวม 7,701.33 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน ดังนี้

- ออกพันธบัตรและกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 5,287.88 ล้านบาท เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนและเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ
- กู้เงินจากธนาคารออมสิน วงเงินรวม 2,413.45 ล้านบาท เพื่อ Refinance หนี้เงินกู้

(7) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกรกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 4,336.63 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ จำนวน 21.37 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด

(8) กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินออกพันธบัตร วงเงิน 31,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ จำนวน 37,350.00 ล้านบาท ไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด

(9) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ทำ Interest Rate Swap กับธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) เพื่อแปลงหนี้เงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ วงเงิน 1,015.20 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน

(10) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรกู้เงินจากธนาคารออมสิน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 80,850.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระ นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ 29,150.00 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด

(11) ธนาคารอาคารสงเคราะห์ออกพันธบัตร วงเงินรวม 16,000.00 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อ Roll-over พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอน

ทั้งนี้ จากการบริหารหนี้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจตามข้อ 2.4.5 สามารถลดยอดหนี้คงค้างได้ 72,863.51 ล้านบาท รวมทั้งลดภาระและประหยัดดอกเบี้ยได้ 161.58 ล้านบาท

2.5 การก่อหนี้จากต่างประเทศ

กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบแนวทาง รูปแบบ และเงื่อนไขการกู้เงินจากต่างประเทศตามที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะร่วมกับส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจพิจารณา โดยได้ลงนามผูกพันการกู้เงินรวม 38,376.72 ล้านบาท ดังนี้

2.5.1 รัฐบาลกู้โดยตรง

(1) กระทรวงการคลังลงนามผูกพันการกู้เงินกับรัฐบาลญี่ปุ่น ผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น จำนวน 2,653.05 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 7,307.00 ล้านเยน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 ของกรมทางหลวงชนบท

(2) กระทรวงการคลังลงนามผูกพันการกู้เงินกับธนาคารโลก จำนวน 2,573.87 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 79.30 ล้านเหรียญสหรัฐ และธนาคารพัฒนาเอเชีย จำนวน 2,502.47 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 77.16 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ของกรมทางหลวง

2.5.2 รัฐบาลค้ำประกัน

(1) การรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทยลงนามผูกพันการกู้เงินกับรัฐบาลญี่ปุ่น ผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น จำนวน 6,041.34 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 16,639 ล้านเยน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการรถไฟฟ้ายานสงมวลชน บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ

(2) การประปานครหลวงลงนามผูกพันการกู้เงินกับรัฐบาลญี่ปุ่น ผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น จำนวน 1,685.18 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 4,462.00 ล้านเยน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการปรับปรุงกิจการประปาแผนหลัก ครั้งที่ 8

2.5.3 รัฐบาลให้กู้ต่อ

กระทรวงการคลังลงนามสัญญาให้กู้ต่อแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 22,920.81 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 63,018.00 ล้านเยน เพื่อดำเนินโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

2.6 การบริหารหนี้ต่างประเทศ

เนื่องจากรายการหนี้ต่างประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจที่บรรจุอยู่ในแผนเป็นหนี้สกุลเยนและยูโร ซึ่งภาวะตลาดไม่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้ รัฐบาลและรัฐวิสาหกิจจึงไม่ได้ดำเนินการบริหารหนี้ต่างประเทศในปีงบประมาณ 2553

นอกจากการดำเนินการตาม 6 แผนงานย่อยที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการกู้เงินและบริหารหนี้ของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ โดยกำหนดเป็นวงเงินนอกแผนการกู้เงินและบริหารหนี้ปกติ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน แต่ยังคงต้องดำเนินการตามขั้นตอนการกู้เงินของรัฐวิสาหกิจนั้นๆ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่สถานะเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

รัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง กู้เงินและบริหารหนี้รวม 56,704.58 ล้านบาท ได้แก่

1.1 การกู้เงินใหม่ รวม 32,007.57 ล้านบาท ได้แก่

(1) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กู้เงินต่างประเทศจากธนาคาร BNP Paribas ธนาคาร Calyon และ Credit Agricole Corporate and Investment Bank เพื่อชำระค่าจัดซื้อเครื่องบิน A330-300 ลำที่ 3-8 วงเงินรวม 14,871.57 ล้านบาท

(2) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กู้เงินในประเทศโดยออกหุ้นกู้ วงเงินรวม 6,636.00 ล้านบาท และกู้เงินต่างประเทศจากธนาคาร Tokyo-Mitsubishi UFJ ธนาคาร Sumitomo Mitsui และธนาคาร Mizuho วงเงิน 10,500.00 ล้านบาท

1.2 การบริหารหนี้ รวม 24,697.01 ล้านบาท ได้แก่

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กู้เงินในประเทศจากธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) จำกัด (มหาชน) และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 6,500.00 ล้านบาท เพื่อ Roll-over หนี้กู้ยืมที่ครบกำหนดได้ก่อน และทำ Interest Rate Swap กับธนาคาร Citibank ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อแปลงหนี้ต่างประเทศที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ วงเงินรวม 12,611.51 ล้านบาท นอกจากนี้ได้ใช้เงินรายได้ได้ก่อนหนี้กู้ยืมและชำระคืนเงินกู้ต่างประเทศที่ครบกำหนด วงเงินรวม 5,585.50 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการดำเนินการบริหารหนี้ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สามารถลด ยอดหนี้คงค้างได้ 5,585.50 ล้านบาท

2. การกู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line

รัฐวิสาหกิจ 2 แห่ง กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องรวม 6,500.00 ล้านบาท ได้แก่

(1) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 4,500.00 ล้านบาท

(2) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) กู้เงินจากธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 2,000.00 ล้านบาท

3. สรุปผลการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553

3.1 จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมา กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้บริหารและจัดการหนี้สาธารณะตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553 เป็นจำนวน 1,356,108.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 79.22 ของแผน ดังปรากฏตามตารางที่ 1 และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 63,204.58 ล้านบาท กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม 1,419,313.35 ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นการก่อหนี้ใหม่ จำนวน 648,050.15 ล้านบาท และการบริหารหนี้ จำนวน 771,263.20 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน		
	การก่อหนี้ใหม่	การบริหารหนี้	รวม
- รัฐบาล	523,225.66	534,171.02	1,057,396.68
- รัฐวิสาหกิจ	124,824.49	237,092.18	361,916.67
รวม	648,050.15	771,263.20	1,419,313.35

ทั้งนี้ การกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจ จำนวน 361,916.67 ล้านบาท แบ่งเป็นการกู้เงินและบริหารหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 251,695.40 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 110,221.27 ล้านบาท

3.2 การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ 2553 เป็นไปตามกรอบการกู้เงินและค้ำประกันที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด ได้แก่

(1) การกู้เงินของรัฐบาลเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณหรือเมื่อมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ (มาตรา 21) กำหนดกรอบวงเงินกู้ยืมไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่าย

เพิ่มเติม และร้อยละ 80 ของงบประมาณรายจ่ายสำหรับชำระคืนเงินต้น ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 เท่ากับ 380,736.71 ล้านบาท ดังนั้น การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ จำนวน 232,575.46 ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

(2) การกู้เงินจากต่างประเทศของรัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม (มาตรา 22) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 10 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 เท่ากับ 170,000.00 ล้านบาท ดังนั้น การกู้เงินจากต่างประเทศของรัฐบาล จำนวน 7,729.39 ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

(3) การค้ำประกันเงินกู้ (มาตรา 28) กำหนดกรอบการค้ำประกันเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 เท่ากับ 340,000.00 ล้านบาท ดังนั้น การค้ำประกันเงินกู้ของกระทรวงการคลัง จำนวน 251,695.40 ล้านบาท จึงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

3.3 การบริหารหนี้ในประเทศและต่างประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจสามารถลดยอดหนี้คงค้างได้ 78,449.01 ล้านบาท รวมทั้งลดภาระและประหยัดดอกเบี้ยได้ 1,754.33 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ภาวะตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ในรูปแบบต่างๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด

3.4 การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายในการบริหารประเทศและการฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการและแผนงานลงทุนได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนพบุรี 1 ของกรมทางหลวง โครงการก่อสร้างทางสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) ของกรมทางหลวงชนบท โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิตและโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์กับถนนวงแหวนอุตสาหกรรมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น

3.6 การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตรทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอในการสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

3.7 หนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นเดือนกันยายน 2553 มีจำนวน 4,230,744.74 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 42.30 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยแบ่งเป็นหนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง จำนวน 2,907,482.31 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน จำนวน 1,083,982.57 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลค้ำประกัน จำนวน 177,179.43 ล้านบาท และหนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาาระบบสถาบันการเงิน จำนวน 62,100.43 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของหนี้แต่ละประเภทรวมทั้งต้นทุนเฉลี่ยและอายุเงินกู้เฉลี่ยดังปรากฏตามตารางที่ 2 และเมื่อเปรียบเทียบกับหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นปีงบประมาณ 2553 กับหนี้สาธารณะคงค้าง ณ สิ้นปีงบประมาณ 2552 ซึ่งมีจำนวน 4,001,942.00 ล้านบาท พบว่า ระดับหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้น จำนวน 228,802.74 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของหนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรงเป็นส่วนใหญ่

สำหรับแนวทางการบริหารและจัดการหนี้ในอนาคต กระทรวงการคลังจะให้ความสำคัญแก่การบริหารหนี้ในเชิงรุก เพื่อให้การกู้เงินมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และจะบริหารหนี้ให้อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำและอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม

4. รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้

ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549 ข้อ 16 กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะติดตามประเมินผลโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจัดทำรายงานผลสำเร็จของโครงการนั้น ประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการเพื่อเสนอต่อกระทรวงการคลังพร้อมกับรายงานการกู้เงินและการค้าประกัน ตามนัยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548

ในปีงบประมาณ 2553 สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ดำเนินการติดตามประเมินผลโครงการเงินกู้จากต่างประเทศที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม และโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งมีผลการดำเนินงานและผลการประเมินโครงการสรุปได้ดังนี้

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม

ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญากู้เงินกับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ซึ่งปัจจุบันงานในส่วนนี้ได้ถูกโอนมาให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศญี่ปุ่น (JICA) รับผิดชอบ การลงนามกู้เงินของกระทรวงการคลังได้ลงนามเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2540 จำนวน 6,807.00 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ด และถนนต่อเชื่อม ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจำนวน 2 หมวด คือ (1) หมวดค่างานก่อสร้าง 6,483.00 ล้านบาท และ (2) หมวดสำรองเผื่อขาด 324.00 ล้านบาท

แผนงานภายใต้โครงการเงินกู้ ประกอบด้วยสัญญา 2 สัญญา ในพื้นที่แนวเหนือ-ใต้ จากถนนรัตนวิเชียรถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 และแนวตะวันออก-ตะวันตก จากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดจนถึงแนวถนนเหนือ-ใต้

วัตถุประสงค์

- เพื่อบรรเทาและแก้ปัญหาจราจร โดยเฉพาะในเขตจังหวัดนนทบุรีและจังหวัดโดยรอบ
- เพื่อพัฒนาระบบโครงข่ายถนนในเขตปริมณฑล
- เพื่อสนับสนุนการพัฒนาแหล่งที่พักอาศัย

ขอบเขตโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
<p>สัญญาที่ 1 : แนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตก</p> <p>เริ่มต้นจากแนวถนนแจ้งวัฒนะก่อนถึงห้าแยกปากเกร็ด ตัดข้ามห้าแยกปากเกร็ดไปทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาบรรจบกับแนวสายทางด้านทิศเหนือ-ใต้บริเวณ กม. 5+700 NS ความยาวของถนนแนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตก ประมาณ 4.17 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 60 เมตร ผิวทางลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางกว้าง 4 เมตร ในสายทางมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงลาดสะพาน ความยาวประมาณ 2.6 กิโลเมตร ตัวโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย 2 ช่วงสะพาน คือ ช่วงริมตลิ่ง มี 2 ช่วงๆ ละ 72 เมตร และช่วงกลางสะพาน 1 ช่วง ยาว 134 เมตร</p>	<p>กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้าง TAISEI-SINO-THAI JOINT VENTURE ให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในสัญญาที่ 1</p>
<p>สัญญาที่ 2 : แนวสายทางด้านทิศเหนือ-ใต้</p> <p>เริ่มต้นจากจุดสิ้นสุดถนนราชพฤกษ์เดิมของโครงการ ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณวัดนครอินทร์และถนนต่อเชื่อมที่บริเวณทางแยกต่างระดับถนนรัตนธิเบศร์ (กม. 0+408.942 แนวเหนือ-ใต้) ไปทางทิศเหนือ บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 (กม. 8+011.970 แนวเหนือ-ใต้) ความยาวของถนนประมาณ 7 กิโลเมตร และถนนแนวตะวันออก-ตะวันตกเชื่อมต่อนสัญญาที่ 1 เริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับบริเวณ กม. 5+700 NS ไปทางตะวันออก สิ้นสุดที่ กม. 6+000 ความยาวประมาณ 2.55 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 60 เมตร ผิวทางลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร พร้อมเกาะกลาง ในสายทางมีทางแยกต่างระดับ 2 แห่งที่บริเวณจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345 และในแนวสายทางทิศเหนือ-ใต้ บรรจบกับแนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตก บริเวณ กม. 5+700 NS</p>	<p>กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้าง SUMITOMO-MITSUI CONSTRUCTION CO., LTD. ให้เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในสัญญาที่ 2</p>

ผลการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม ประกอบด้วย

สัญญาที่ 1 : แนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตก

- เริ่มต้นจากแนวถนนแจ้งวัฒนะก่อนถึงห้าแยกปากเกร็ดตัดข้ามห้าแยกปากเกร็ดไปทางทิศตะวันตก ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาบรรจบกับแนวสายทางด้านทิศเหนือ-ใต้บริเวณ กม. 5+700 NS
- ความยาวของถนนแนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตกประมาณ 4.17 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 60 เมตร
- ผิวทางลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร มีเกาะกลางกว้าง 4 เมตร

- ในสายทางมีสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาพร้อมเชิงลาดสะพาน ความยาวประมาณ 2.6 กิโลเมตร

- ตัวโครงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ประกอบด้วย 2 ช่วงสะพาน คือ ช่วงริมตลิ่ง มี 2 ช่วงๆ ละ 72 เมตร และช่วงกลางสะพาน 1 ช่วง ยาว 134 เมตร

สัญญาที่ 2 : แนวสายทางด้านทิศเหนือ-ใต้

- เริ่มต้นจากจุดสิ้นสุดถนนราชพฤกษ์เดิมของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณวัดนครอินทร์และถนนต่อเชื่อมที่บริเวณทางแยกต่างระดับถนนรัตนวิบูลย์ (กม. 0+408.942 แนวเหนือ-ใต้) ไปทางทิศเหนือ บรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 345 (กม. 8+011.970 แนวเหนือ-ใต้)

- ความยาวของถนนประมาณ 7 กิโลเมตร และถนนแนวตะวันออก-ตะวันตกเชื่อมต่อสัญญาที่ 1
- เริ่มต้นจากทางแยกต่างระดับบริเวณ กม. 5+700 NS ไปทางตะวันออก สิ้นสุดที่ กม. 6+000

ความยาวประมาณ 2.55 กิโลเมตร เขตทางกว้าง 60 เมตร

- ผิวทางลาดยางขนาด 6 ช่องจราจรพร้อมเกาะกลาง ในสายทางมีทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง ที่บริเวณจุดบรรจบทางหลวงหมายเลข 345

- ในแนวสายทางทิศเหนือ-ใต้ บรรจบกับแนวสายทางด้านทิศตะวันออก-ตะวันตก บริเวณ กม. 5+700 NS

จากการลงเก็บข้อมูลในพื้นที่และสัมภาษณ์พูดคุยกับเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบโครงการทำให้ได้รับทราบข้อมูลว่า หลังจากโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ การกึ่งในการดำเนินการให้บริการและบำรุงรักษาเป็นหน้าที่ของสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงชนบท ซึ่งได้มีการกำหนดแผนการดำเนินการตรวจสอบและบำรุงรักษา ดังนี้

การบำรุงรักษาส่งก่อสร้างจะแยกเป็น 2 ส่วน คือ

1. การตรวจสอบ แยกออกเป็น 2 การตรวจสอบ คือ

- การตรวจสอบหาความเสียหายเพื่อซ่อมบำรุงหรือซ่อมแซมแก้ไขเมื่อมีการเสียหายเกิดขึ้น
- การตรวจสอบหาความเสียหายซึ่งเกิดจากบุคคลภายนอกที่เข้ามาใช้ประโยชน์จากพื้นที่

ส่วนอื่นๆ ของโครงการหรือเกิดการสูญหาย...

รายการตรวจสอบจะแยกเป็นหมวดๆ ตามลักษณะของงานนั้นๆ ดังต่อไปนี้

หมวดที่ 1 งานโครงสร้างสะพานและทางแยกต่างระดับ

การตรวจสอบงานในหมวดนี้มีการตรวจสอบทุก 1 เดือน โดยตรวจสอบดังนี้

- การทรุดตัวของโครงสร้างสะพานและทางยกระดับ
- โครงสร้างมีรอยแตกร้าวหรือไม่ โดยตรวจสอบดูสภาพคอนกรีตทั้งหมด
- การเปลี่ยนรูปและการเคลื่อนตำแหน่งของแผ่นรองคาน
- โครงสร้างถูกชนจากยานยนต์หรือไม่ ให้ตรวจดูที่ตอม่อ และราวกันชนสะพาน และ

ทางยกระดับ

- ความเรียบร้อยของรอยต่อเพื่อการขยายตัว
- มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ณ จุดใดบนสะพานและทางยกระดับ ตรวจสอบว่ามีเพลิงไหม้หรือไม่

มีน้ำมันรั่วไหลลงบนผิวจราจรหรือไม่

หมวดที่ 2 งานผิวจราจรแอสฟัลต์ติกคอนกรีต

มีการตรวจสอบทุก 1 เดือน โดยตรวจสอบดังนี้

- มีการทรุดตัวของผิวจราจรหรือไม่ การทรุดตัวอาจเกิดจากการเคลื่อนตัวของคันทาง น้ำท่วม หรือมีรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากกว่าข้อกำหนดน้ำหนักควบคุมมากๆ วิ่งผ่านบ่อยครั้ง

- ผิวจราจรหลุดร่อนออกจนเป็นหลุมเป็นบ่อ
- ผิวจราจรแตกรร้าว (Alligator or Map cracking)
- เป็นร่องล้อ (Channels or Ruts) คือ การที่เป็นร่องลึกลงไปจากผิวหน้าแอสฟัลท์อันเกิด

จากรถบรรทุก ซึ่งเป็นผลมาจากการอัดตัว (Consolidation) หรือการเคลื่อนตัวด้านข้างของผิวหน้าภายใต้การจราจร หรือการสึกหรอจากดอกยางรถ

- มีอุบัติเหตุจนเกิดเพลิงไหม้หรือมีน้ำมันรั่วไหลลงบนผิวจราจรหรือไม่ เพราะน้ำมันรถจะเป็นอันตรายกับผิวลาดอย่างมาก

หมวดที่ 3 งานระบบระบายน้ำ

การตรวจสอบงานในหมวดนี้ควรตรวจสอบปกติทุกเดือนในช่วงหน้าแล้ง และตรวจสอบทุก 2 สัปดาห์ ในช่วงที่มีฝนตกชุกมากเพื่อป้องกันน้ำท่วมและเป็นการช่วยระบายน้ำจากบริเวณใกล้เคียง โดยตรวจสอบ

- การอุดตันหรือเสียหายของบริเวณช่องรับน้ำ ท่อระบายน้ำ บ่อพัก และฝาท่อ
- ตรวจสอบการชำรุดเสียหายของโครงสร้างคอนกรีต

หมวดที่ 4 งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

มีการตรวจสอบปกติทุกเดือน เพราะไฟฟ้าแสงสว่างสาธารณะจำเป็นมากสำหรับการจราจรในยามค่ำคืน และโดยเฉพาะในฤดูฝน โดยตรวจสอบดังนี้

- ไฟดับที่จุดไหน
- มีรถชนเสาไฟต้นไหนจนเสียหายหรือไม่
- ตรวจสอบวงจรว่าขัดข้องหรือไม่
- มีสายไฟหรืออุปกรณ์สูญหายหรือไม่

หมวดที่ 5 งานจราจรสงเคราะห์

ควรตรวจสอบปกติทุกเดือน โดยตรวจสอบ

- ป้ายจราจรถูกรถชนจนเสียหาย
- ป้ายจราจรถูกถอดออกหรือถูกขโมย
- ป้ายจราจรถูกทำลายจากบุคคลภายนอก เช่น ถูกยิง ถูกขว้างปา
- สีตีเส้นบนผิวจราจร เลอะเลือน หรือหลุดออก ณ จุดใด

หมวดที่ 6 ต้นไม้ และหญ้า

ควรตรวจสอบทุก 1 เดือน โดยตรวจสอบ

- การเจริญเติบโตและความสวยงาม
- การเสียหายหรือตาย

2. การซ่อมบำรุงและซ่อมแซมส่วนที่เสียหาย

การซ่อมบำรุง คือ การบำรุงรักษาทั่วๆ ไป ถึงแม้ว่าจะไม่เกิดมีการเสียหายเกิดขึ้น เป็นการทำความสะอาด การเปลี่ยนอุปกรณ์ชิ้นส่วนของระบบไฟฟ้า เมื่อครบอายุการใช้งาน เป็นต้น สำหรับการซ่อมบำรุงในแต่ละหมวดนั้นควรจะเป็นดุลยพินิจของผู้ตรวจสอบของแต่ละหมวดนั้นๆ

การซ่อมแซมส่วนที่เสียหาย คือ การสร้างขึ้นใหม่แทนส่วนที่เสียหายหรือสูญหายไป เปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหายนั้น ซ่อมแซมเฉพาะส่วนที่เสียหายโดยตรง เป็นต้น

หมวดที่ 1 งานโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก

การซ่อมบำรุงส่วนใหญ่ควรเป็นการทำความสะอาดบนสะพาน ไม่ควรให้มีแม้แต่เศษขยะหรือเศษหินทราย หรือเศษแก้วแตกตกค้างอยู่บนสะพาน เพราะจะเป็นอันตรายกับการจราจร จะทำให้เกิดฝุ่น และ

เศษหินทราย หรือเศษแก้วแตก หากมากองรวมกันอยู่บนรอยต่อเพื่อการขยายตัว (EXPANSION JOINT) เมื่อมีรถวิ่งมาบนทับบนรอยต่ออาจจะทำให้รอยต่อซึ่งเป็นยางเกิดการฉีกขาดเสียหายได้

การซ่อมแซมส่วนที่เสียหายสำหรับงานโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หากมีการแตกหักหรือชำรุดเป็นงานการซ่อมแซมหรือก่อสร้างใหม่ของงานคอนกรีตเสริมเหล็กปกติ แต่ถ้าหากมีการชำรุดเสียหายขนาดใหญ่ เช่น รอยร้าวลึก กัดตัวสะพานทรุดตัวลงจนใช้การไม่ได้ การซ่อมแซมหรือสร้างใหม่ควรใช้ผู้เชี่ยวชาญในการวิเคราะห์และวิจัยส่วนที่เสียหาย และผู้มีประสบการณ์ในการซ่อมแซมเฉพาะกิจต่างหาก

วัสดุรองสะพาน (Pot Bearing; SANFIELD) และรอยต่อเพื่อการขยายตัว (Expansion Joint; CIPEC JOINT TYPE Wd) มีอายุการใช้งานที่ยาวนานและมีการรับประกันอายุการใช้งานเป็นเวลา 10 ปี

หมวดที่ 2 งานผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีต

การซ่อมบำรุงส่วนใหญ่ควรเป็นการทำความสะอาดบนผิวจราจรอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้มีเศษขยะ หรือเศษหิน ดิน ทราย เศษแก้วแตก หรือน้ำมันจากรถยนต์ตกค้างบนผิวจราจร เพราะจะทำให้เกิดอุบัติเหตุอันตราย และทำให้ผิวจราจรหลุดล่อนได้

การซ่อมแซมรอยแตกกร้าวหรือเป็นหลุมที่มีขนาดไม่เสียหายมากนัก ให้ทำการตัดผิวแอสฟัลท์เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า แล้วรื้อผิวแอสฟัลท์ที่เสียหายออก ทำการซ่อมปะ (patch) ด้วย plant-mix hot asphalt ชนิด dense grade บดอัดให้แน่นตัวและได้ระดับเดียวกันกับผิวหน้าที่อยู่รอบๆ

การซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดเสียหายหนัก เช่น ผิวจราจรหลุดล่อน ทรุดตัวเป็นหลุมเป็นบ่อแตกกร้าว หรือเป็นร่องล่อลึก ให้ทำการตัดเป็นแนวแล้วรื้อผิวจราจรส่วนที่เสียหายออก สังเกตดูสภาพของชั้นพื้นทางว่าอยู่ในสภาพดีหรือไม่ หากสภาพไม่ดีก็ให้ขุดรื้อชั้นพื้นทางออก ทำการก่อสร้างชั้นพื้นทางใหม่โดยทำการลงหินคลุกพร้อมบดอัดเป็นชั้นๆ ให้ได้ตามข้อกำหนดของสัญญาก่อสร้าง จากนั้นจึงทำการ Prime Coat ผิวจราจรแอสฟัลท์คอนกรีตชั้น Binder Course บดอัดให้ได้ตามข้อกำหนด ทำการ Tack Coat ผิวจราจรแอสฟัลท์คอนกรีตชั้น Wearing Course บดอัดให้ได้ตามข้อกำหนด และหากบริเวณที่ทำการซ่อมแซมมีผลกระทบต่อเครื่องหมายจราจร เช่น สีตีเส้น หรือหมุดสะท้อนแสง ต้องดำเนินการใหม่ทดแทนส่วนที่เสียหายด้วย

งานผิวจราจรแอสฟัลท์ติกคอนกรีต (Porous Asphalt)

สำหรับโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อมสัญญาที่ 2 (แนวเหนือ-ใต้) ได้ก่อสร้างผิวทางชนิดพิเศษ Porous Asphalt เพื่อเป็นแปลงทดลอง และวิเคราะห์วิจัยบริเวณ กม.3+825 ถึง 4+325 NS.(LT & RT) ความยาว 500 เมตร ต่อทิศทางจราจร ซึ่งคุณสมบัติที่เด่นของผิวทาง Porous Asphalt คือ ความสามารถระบายน้ำบนผิวทางได้อย่างรวดเร็วกว่าผิวทางปกติ เนื่องจากปริมาณ Air Void ในชั้นผิวทางสูงถึงร้อยละ 20 อีกทั้งยังลดเสียง และเพิ่มทัศนวิสัยในการขับขี่ช่วงฝนตก และในเวลากลางคืน

การทำความสะอาดผิวจราจรแอสฟัลติกคอนกรีตจะต้องดำเนินการอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง เพื่อรักษาช่องว่างในผิวทางให้ปราศจากฝุ่นและเศษดินอุกตันทัน ซึ่งวัสดุประเภท Porous Asphalt นี้ได้ทำการออกแบบให้สามารถระบายน้ำบนผิวทางอย่างรวดเร็ว การทำความสะอาดผิวทางควรจะต้องใช้เครื่องเป่าฝุ่น (Air Blower) เดินนำหน้า ตามด้วยเครื่องดูดฝุ่น และขั้นตอนสุดท้ายด้วยการล้างผิวด้วยวิธีฉีดน้ำ (Water Jet) หากมีเครื่องจักรที่สามารถติดตั้งอุปกรณ์เหล่านี้ได้ก็จะสามารถประหยัดเวลาในการทำทำความสะอาดได้เป็นอย่างดี ซึ่งในเรื่องนี้กรมทางหลวงชนบทได้เตรียมการไว้แล้วก่อนสิ้นสุดสัญญา โดยได้จัดซื้อรถดูดฝุ่นทำความสะอาด (Road Sweeper) จำนวน 2 คัน

หมวดที่ 3 งานระบบระบายน้ำ

การซ่อมบำรุงระบบระบายน้ำส่วนใหญ่ควรเน้นถึงการทำความสะอาด ขุดลอกเศษดิน เศษขยะออกจากท่อ และบ่อพักอย่างสม่ำเสมอโดยเฉพาะช่วงก่อนหน้าที่จะถึงฤดูฝน ส่วนการซ่อมแซมส่วนที่

เสียหาย เช่น จาครถที่เกิดอุบัติเหตุแล้วทำให้โครงสร้างคอนกรีตชำรุดเสียหายก็ต้องดำเนินการโดยการสร้างชิ้นใหม่เพื่อทดแทน

หมวดที่ 4 งานระบบไฟฟ้าแสงสว่าง

การซ่อมบำรุงส่วนใหญ่จะเป็นการเปลี่ยนอุปกรณ์ตามกำหนดอายุใช้งานและเปลี่ยนหลอดไฟที่ดับๆ ติดๆ หากหลอดนั้นขาดบ่อยครั้งผิดปกติ ให้ตรวจสอบสายใต้ดินว่าชำรุดเนื่องจากมีการมาขุดดินเพื่อก่อสร้างโดยหน่วยงานอื่นๆ ในบริเวณแนวสายใต้ดินหรือไม่

การซ่อมแซมส่วนที่ชำรุดเสียหายส่วนใหญ่ก็คือ ถ้าอุปกรณ์โดนรถชน เช่น เสา ตั้วจ่าย (SUPPLY PILLAR) ก็ให้เปลี่ยนหรือซ่อมแซมตามสภาพความเสียหายของแต่ละส่วน หากวงจรไฟฟ้าเสียหายมีการลัดวงจรบ่อยๆ ให้ทำการเดินสายไฟวงจรใหม่แทน

หมวดที่ 5 งานจราจรสงเคราะห์

การซ่อมบำรุงปกติ คือ ทำความสะอาด ล้างสีป้าย และสีตีเส้นจราจรที่มีหมอง เพราะฝุ่นจับ การซ่อมแซมส่วนที่เสียหาย คือ การเปลี่ยนใหม่ถ้าถูกรถชนจนใช้การไม่ได้ หรือสูญหายไป ควรดำเนินการทันที เพราะป้ายจราจรสำคัญมากสำหรับพื้นที่ในบริเวณโครงการนี้ เพราะหากป้ายต่างๆ สูญหายไปเนินนานอาจจะทำให้ผู้ใช้เส้นทางในพื้นที่สับสนได้ สีตีเส้นจราจรหากจางและเลือนให้ตีทับใหม่

หมวดที่ 6 ต้นไม้และหญ้า

การดูแลรักษาต้นไม้ ไม้พุ่ม และหญ้าบริเวณเกาะกลางของโครงการ ดังนี้

1. บุคลากร และเครื่องมือ-เครื่องจักรในการดูแลรักษาควรมีดังนี้

- | | |
|--------------------------------------|-----------------|
| 1.1 หัวหน้าคนงานและคนงานที่ทำงาน | จำนวน 14 คน |
| 1.2 เครื่องตัดหญ้าแบบสะพายบ่าคนตัด | จำนวน 3 เครื่อง |
| 1.3 รถน้ำสำหรับรดน้ำต้นไม้ อย่างน้อย | จำนวน 1 คัน |
| 1.4 กรรไกรตัดแต่งกิ่ง | จำนวน 10 อัน |
| 1.5 อุปกรณ์เก็บทำความสะอาด | จำนวน 3 ชุด |

2. การดูแลรักษาต้นไม้ ไม้พุ่มและหญ้าบริเวณเกาะกลางของโครงการแบ่งเป็นดังนี้

- 2.1 การรดน้ำต้นไม้โดยรถน้ำต้องทำการรดน้ำตลอดสายทางอย่างน้อยวันละ 2 ครั้ง
- 2.2 การใช้ปุ๋ยเพื่อบำรุงรักษาและเพิ่มการเติบโต โดยใช้ปุ๋ยชีวภาพอัตราส่วน 100 ซีซีต่อ

น้ำ 20 ลิตร ในช่วงแรกสำหรับเร่งราก โดยจะใช้ทุก 15 วัน และใช้ปุ๋ยยูเรีย (สูตร 16-16-8) ในอัตราส่วน 50 กิโลกรัมต่อความยาวเกาะกลาง 1,000 เมตร โดยจะใช้ทุก 30 วัน

- 2.3 การดูแลตัดแต่งกิ่งไม้พุ่ม (ไทรยอดทองและชากอกเกียน) โดยจะทำทุกๆ 45 วัน
- 2.4 การดูแลตัดหญ้าจะแบ่งได้ 2 ช่วงที่แตกต่างกันคือ ในช่วงฤดูฝนจะต้องตัดหญ้า

ประมาณทุก 25 วัน ในช่วงฤดูร้อนจะต้องตัดหญ้าประมาณทุก 45 วัน โดยเฉลี่ยประมาณ 1 ครั้งต่อเดือน

- 2.5 การดูแลตัดแต่งกิ่งไม้ยืนต้น (ราชพฤกษ์) ให้ดำเนินการทุก 90 วัน
- 2.6 ต้นที่ตายต้องทำการเปลี่ยนใหม่

หมายเหตุ กรณีความเสียหายทั้งหมดดังกล่าว หากเสียหายเนื่องจากสภาพการใช้งานและ

อยู่ในระยะเวลาการประกันผลงาน 2 ปีตามสัญญา ผู้รับจ้างจะต้องทำการซ่อมแซมให้สามารถใช้งานได้ตามสัญญาและข้อกำหนด

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

5.1 ลดเวลาการเดินทาง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการลดเวลาการเดินทางของผู้ใช้ถนนในโครงการ เนื่องจากสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินทาง ซึ่งเป็นผลของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม มาตรฐานการครองชีพและรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น เนื่องจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางลดลง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งโครงการช่วยลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากผู้ที่ใช้ถนนแล้ว จังหวัดนนทบุรียังได้ประโยชน์จากการลดการติดขัดของจราจรบริเวณดังกล่าว

5.2 ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์

ผู้ใช้รถบนถนนโครงการจะได้รับประโยชน์จากผลของ

- การเดินทางที่สั้นลง
- การเดินทางบนถนนสภาพที่ดีขึ้นในเชิงวิศวกรรม (โค้ง ความลาดชัน ชนิดและสภาพของผิวทาง)

● การเดินทางด้วยความเร็วที่ดีขึ้น เนื่องด้วยการลดลงของการจราจรที่ติดขัด ค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ที่สามารถลดได้ อาจแบ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญ ดังนี้ การใช้น้ำมันและน้ำมันเครื่อง การสึกหรอของยาง แร้งงานและชิ้นส่วนในการซ่อมบำรุง

5.3 ผลประโยชน์ทางอ้อม

หลังจากโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการนั้นได้ทำให้เกิดการพัฒนาในหลายด้านของพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและย่านการค้ามีศักยภาพสูงขึ้น

สวนสาธารณะ สนามกีฬา และพืชรักชัญได้ถูกสร้างขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ คุณภาพชีวิตของคนท้องถิ่นดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

โครงการนี้ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดพัฒนาความเป็นเมือง การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของคุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนโรงงานและธุรกิจ การขยายตัวของประชากร การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน และอื่น ๆ

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

ปัญหาอุปสรรคสำหรับโครงการนั้นเกือบไม่มี โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการเวนคืนที่ดิน เพราะได้เวนคืนที่เสร็จเรียบร้อยก่อนการก่อสร้าง นอกจากบริเวณเทศบาลนครปากเกร็ดเท่านั้น เพราะเขตทางค่อนข้างแคบ จำเป็นต้องปรับปรุงรูปแบบเล็กน้อยเท่านั้น เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่มีอยู่

เนื่องจากโครงการได้ทำการออกแบบไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 หรือประมาณเกือบ 10 ปี ก่อนที่จะเริ่มงานก่อสร้าง ดังนั้น ก่อนที่กรมทางหลวงชนบทจะแจ้งให้ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินงานก่อสร้าง ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างทั้งโครงการอีกครั้งหนึ่ง พบว่า สภาพพื้นที่ทั่วไปได้เปลี่ยนแปลงไปมาก รวมทั้งวิถีชีวิตของประชาชนได้เปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ดั้งเดิมนั้น การสัญจรและคมนาคมชาวบ้านส่วนมากจะใช้เรือสัญจรตามลำคลอง ซึ่งมีอยู่ทั่วไปทางด้านฝั่งตะวันตก แต่ปัจจุบันเปลี่ยนมาใช้การสัญจรทางบก เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า ประกอบกับจำนวนถนน ตรอก และซอยมีมากขึ้นด้วย สำหรับทางด้านฝั่งตะวันออก ตั้งแต่บริเวณท่าหน้าปากเกร็ด เทศบาลนครปากเกร็ด ตลอดจนถึงห้าแยกปากเกร็ด

จำนวนประชากรและยานพาหนะมีความหนาแน่นมากขึ้น การจราจรค่อนข้างติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน จำนวนสาธารณูปโภคมีเป็นจำนวนมาก จำเป็นต้องรื้อย้ายออกบางส่วน จึงสามารถทำการก่อสร้างได้ เนื่องด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นที่ปรึกษาร่วมกับกรมทางหลวงชนบท จึงได้ทำการปรับปรุงและแก้ไขแบบเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ และประหยัดค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพื่อให้โครงการเป็นประโยชน์ต่อประชาชนและราชการมากที่สุด

ผลการประเมินโครงการ

พิจารณาจากหลักเกณฑ์ 5 ประการ คือ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) สรุปได้ดังนี้

หลักเกณฑ์	ระดับคะแนน	ผลการประเมิน
ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ประสิทธิภาพ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ประสิทธิผล	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจ
ความยั่งยืนของโครงการ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก

1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์

1.1 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อมมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) อย่างไร

โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 -2544) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้มีการขยายตัวไปในระดับพื้นที่ ตลอดจนเสริมศักยภาพให้คนทุกกลุ่มได้มีโอกาสพัฒนาตนเอง จากการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาและได้รับประโยชน์จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างทั่วถึง ซึ่งโครงการของกรมทางหลวงชนบทเป็นโครงการที่พัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นที่ ช่วยรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น

ขึ้นให้เป็นอย่างดีอย่างรวดเร็ว และประหยัดเวลาขนส่ง สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

1.2 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบันหรือไม่ อย่างไร

โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ดังนี้ มีความสอดคล้องในด้านการปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มผลิตภาพและคุณค่าของสินค้าและบริการบนฐานความรู้และความเป็นไทย โดยใช้กระบวนการพัฒนากลัสเตอร์และห่วงโซ่อุปทานรวมทั้งเครือข่าย ชุมชนบนรากฐานของความรู้สมัยใหม่ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมไทย และความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อสร้างสินค้าที่มีมูลค่าและคุณภาพสูง มีตราสินค้าเป็นที่ยอมรับของตลาด รวมทั้งสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

2. ประสิทธิภาพ

2.1 ขอบเขตการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน (At Appraisal)	ผล
	หน่วยนับ :	หน่วยนับ :
1) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา (ก่อนการก่อสร้างและช่วงควบคุมงานก่อสร้าง) เริ่ม เสร็จ	มกราคม 2541 กันยายน 2544	กรกฎาคม 2545 มกราคม 2550
2) การเลือกผู้รับเหมา เริ่ม เสร็จ	มกราคม 2541 มีนาคม 2542	กรกฎาคม 2545 พฤษภาคม 2546
3) การก่อสร้าง เริ่ม เสร็จ	เมษายน 2542 กันยายน 2544	ธันวาคม 2546 มกราคม 2550
4) การเวนคืนที่ดิน เริ่ม เสร็จ	เมษายน 2541 กันยายน 2542	2542 2545

หมายเหตุ เหตุผลหลักที่ไม่เป็นตามแผน เนื่องด้วยระยะเวลาที่ใช้ในการเวนคืนที่ดินมากกว่าที่วางแผนไว้ เนื่องจากโครงการได้ทำการออกแบบไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 หรือประมาณเกือบ 10 ปี ก่อนที่จะเริ่มงานก่อสร้าง ดังนั้น ก่อนที่กรมทางหลวงชนบทจะแจ้งให้ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินงานก่อสร้าง ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งโครงการอีกครั้งหนึ่ง พบว่า สภาพพื้นที่ทั่วไปได้เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งวิถีชีวิตของประชาชนได้เปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ตั้งแต่ดั้งเดิมนั้น การสัญจรและคมนาคม ชาวบ้านส่วนมากจะใช้เรือสัญจรตามลำคลอง ซึ่งมีอยู่ทั่วไปทางด้านฝั่งตะวันตก แต่ปัจจุบันเปลี่ยนมาใช้ในการสัญจรทางบก เพราะสะดวกและรวดเร็วกว่า ประกอบกับจำนวนถนน ตรอก และซอยมีมากขึ้นด้วย สำหรับทางด้านฝั่งตะวันออก ตั้งแต่บริเวณท่าน้ำปากเกร็ด เทศบาลนครปากเกร็ด ตลอดจนถึงห้าแยกปากเกร็ด จำนวนประชากรและยานพาหนะมีความหนาแน่นมากขึ้น การจราจรค่อนข้างติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมงเร่งด่วน จำนวนสาธารณูปโภคมีเป็นจำนวนมาก จำเป็นต้องรื้อย้ายออกบางส่วน จึงสามารถทำการก่อสร้างได้

2.2 วงเงินลงทุนของโครงการ
วงเงินลงทุนทั้งโครงการ

วงเงินลงทุน	แผน	ผล
เงินกู้ JBIC		
(เยน)	6,807,000,000	4,964,658,084
(เทียบเท่ากับบาท)*	1,433,052,631.58	1,773,092,172.86
เงินบาท (บาท)		
(บาท)	1,456,679,086.24	1,399,677,922.28
รวม (บาท)	2,889,731,717.82	3,172,770,095.14

*อัตราแลกเปลี่ยน 4.75 เยน ต่อ 1 บาท เมื่อปี 2540

**อัตราแลกเปลี่ยน 2.80 เยน ต่อ 1 บาท เมื่อปี 2550

วงเงินลงทุนแยกตามงาน

วงเงินลงทุน		วงเงินตามสัญญา (แผน)	เบิกจ่ายจริง (ผล)
1. สัญญาก่อสร้าง (รวม Contingency)	เงินกู้ JBIC (เยน)	4,449,907,385	4,964,658,084
	เงินบาท	1,456,679,086.24	1,399,677,922.28
2. สัญญาค่าที่ปรึกษา	เงินกู้ JBIC (เยน)	-	-
	เงินบาท	105,000,000	105,000,000
3. การจัดซื้อจัดจ้าง	เงินกู้ JBIC (เยน)	-	-
	เงินบาท	-	-
4. การเวนคืน	เงินกู้ JBIC (เยน)	-	-
	เงินบาท	2,005,000,000	2,005,000,000

*อัตราแลกเปลี่ยน 4.75 เยน ต่อ 1 บาท เมื่อปี 2540

**อัตราแลกเปลี่ยน 2.80 เยน ต่อ 1 บาท เมื่อปี 2550

2.3 ระยะเวลาการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน (At Appraisal)	ผล
	หน่วยนับ :	หน่วยนับ :
1) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา (ก่อนการก่อสร้างและช่วงควบคุมงานก่อสร้าง) เริ่ม เสร็จ	มกราคม 2541	กรกฎาคม 2545
	กันยายน 2544	มกราคม 2550
2) การเลือกผู้รับเหมา เริ่ม เสร็จ	มกราคม 2541	กรกฎาคม 2545
	มีนาคม 2542	พฤษภาคม 2546

ขอบเขตงานโครงการ	แผน (At Appraisal)	ผล
	หน่วยนับ :	หน่วยนับ :
3) การก่อสร้าง เริ่ม เสร็จ	เมษายน 2542 กันยายน 2544	ธันวาคม 2546 มกราคม 2550
4) การเวนคืนที่ดิน เริ่ม เสร็จ	เมษายน 2541 กันยายน 2542	2542 2545

2.4 ต้นทุน

ใช้ต้นทุนที่ต่ำกว่าที่ประมาณการ เนื่องจากใช้การประกวดราคานานาชาติ ทำให้มีการแข่งขันสูง และมีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน (เริ่มต้นโครงการ 4.75 เยน/1 บาท สิ้นสุดโครงการ 2.80 เยน/1 บาท)

3. ประสิทธิภาพ

3.1 ลดเวลาการเดินทาง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการลดเวลาการเดินทางของผู้ใช้ถนนในโครงการ เนื่องจากสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินทาง ซึ่งเป็นผลของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม มาตรฐานการครองชีพและรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น เนื่องจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางลดลง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งโครงการช่วยลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากผู้ใช้ถนนแล้ว จังหวัดนนทบุรียังได้ประโยชน์จากการลดการติดขัดของจราจรบริเวณดังกล่าว

3.2 ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์

ผู้ใช้รถบนถนนโครงการจะได้รับประโยชน์จากผลของ

- การเดินทางที่สั้นลง
- การเดินทางบนถนนสภาพที่ดีขึ้นในเชิงวิศวกรรม (โค้ง ความลาดชัน ชนิดและสภาพของผิวทาง)
- การเดินทางด้วยความเร็วที่ดีขึ้น เนื่องด้วยการลดลงของการจราจรที่ติดขัดค่าใช้จ่าย

ในการใช้รถยนต์ที่สามารถลดได้ อาจแบ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญ ดังนี้ การใช้น้ำมันและน้ำมันเครื่อง การสึกหรอของยาง แร้งงานและชิ้นส่วนในการซ่อมบำรุง

3.3 ผลประโยชน์ทางอ้อม

หลังจากโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการนั้นได้ทำให้เกิดการพัฒนาในหลายด้านของพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและย่านการค้ามีศักยภาพสูงขึ้น

สวนสาธารณะ สนามกีฬา และพิพิธภัณฑ์ได้ถูกสร้างขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ คุณภาพชีวิตของคนท้องถิ่นดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด

โครงการนี้ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดพัฒนาความเป็นเมือง การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของคุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนโรงงานและธุรกิจ การขยายตัวของประชากร การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน และอื่น ๆ

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

บทเรียนที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ คือ การขยายช่วงสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจาก 94 เมตรเป็น 134 เมตร เนื่องจากแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำที่มีการขนส่งทางน้ำอยู่อย่างหนาแน่น ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยานั้นจะต้องคำนึงถึงช่วงสะพานชองกลางแม่น้ำ เพื่อให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปตามกฎหมายและความปลอดภัยในการเดินเรือตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งในโครงการนี้ กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และสมาคมเดินเรือ ร่วมกันพิจารณาขยายความกว้างช่วงกลางสะพาน ในโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม จาก 94 เมตร เป็น 134 เมตร ตามเหตุผลข้างต้น

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)

ความเป็นมาของโครงการ

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (เดิมเรียกว่า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายหัวลำโพง ศูนย์การประชุมฯ สิริกิติ์-บางซื่อ) (สายสีน้ำเงิน) เป็นรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนใต้ดินสายแรกของประเทศไทย แต่เดิมโครงการนี้ได้ออกแบบให้มีสายทางในลักษณะยกระดับเหนือดินทั้งหมด โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงการเองทั้งหมด ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายการลงทุน โดยให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนโครงการทั้งหมด และได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของโครงสร้างประมาณครึ่งหนึ่งของสายทางให้เป็นระบบใต้ดิน ในที่สุดคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2538 ให้ก่อสร้างโครงการเป็นระบบใต้ดินตลอดสาย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ลงทุนก่อสร้างงานโยธา ประกอบด้วย งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง งานจัดหา ผลิต และติดตั้ง ลิฟต์ บันไดเลื่อน รวมถึงระบบราง และเอกชนลงทุนในส่วนงานระบบรถไฟฟ้า ประกอบด้วย งานจัดหา ผลิต ติดตั้ง และทดสอบตัวรถ ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบจ่ายพลังงานไฟฟ้า รวมถึงระบบจำหน่ายและตรวจตัว ทั้งนี้ ให้ รฟม. ดำเนินการจ้างผู้รับเหมาดำเนินการออกแบบ และก่อสร้างไปพร้อมกัน โดยในส่วนของเงินลงทุนให้กระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณรับไปพิจารณาจัดหาจากแหล่งเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน ดังนั้น รฟม. จึงได้ลงนามในสัญญาเงินกู้กับ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ในขณะนั้น โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 6 สัญญา วงเงินรวม 222,426.00 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 83,718,477,288.00 บาท ประกอบด้วย

1. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXI-4 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2539 วงเงิน 26,586.00 ล้านบาท
2. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXII-3 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2540 วงเงิน 32,659.00 ล้านบาท
3. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-3 เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2541 วงเงิน 29,792.00 ล้านบาท
4. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-6 เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2541 วงเงิน 23,343.00 ล้านบาท
5. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIV-1 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2542 วงเงิน 64,228.00 ล้านบาท
6. สัญญาเงินกู้เลขที่ TXXV-3 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2543 วงเงิน 45,818.00 ล้านบาท

เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ สถานี และศูนย์ซ่อมบำรุง งานจัดหา ผลิต และติดตั้ง ลิฟต์ บันไดเลื่อน รวมถึงระบบราง

วัตถุประสงค์

เพื่อจัดให้มีระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างรีบด่วน และวางระบบขนส่งสำหรับกรุงเทพมหานคร โดยส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดการคับคั่งของจราจร

ขอบเขตการดำเนินงานภายใต้สัญญาเงินกู้

ขอบเขตงานของโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
(ก) การออกแบบ ก่อสร้าง และติดตั้งระบบราง	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
(ข) การจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมโครงการ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงาน

1. การออกแบบ ก่อสร้าง และติดตั้งระบบราง รฟม. ได้ว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการ ดังนี้
 - 1.1 ผู้รับเหมาออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์และสถานีใต้ดินส่วนใต้ ช่วงหัวลำโพง- ห้วยขวาง (สัญญาที่ 1) ได้แก่ กิจการร่วมค้า BCKT (Joint Venture BCKT) ซึ่งประกอบด้วย Bilfinger & Berger Bauaktiengesellschaft Co., Ltd. (เยอรมันนี) บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) (ไทย) Kumakai Gumi Co., Ltd. (ญี่ปุ่น) และ Tokyu Construction Co., Ltd. (ญี่ปุ่น)
 - 1.2 ผู้รับเหมาออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์และสถานีใต้ดินส่วนเหนือ ช่วงห้วยขวาง-บางซื่อ (สัญญาที่ 2) ได้แก่ กิจการร่วมค้า ION (Joint Venture ION) ซึ่งประกอบด้วย บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) (ไทย) Obayashi Corporation (ญี่ปุ่น) และ Nishimatsu Construction Co., Ltd. (ญี่ปุ่น)
 - 1.3 ผู้รับเหมาออกแบบและก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (สัญญาที่ 3) ได้แก่ กิจการร่วมค้า SNMC (Siam Nippon Metro Consortium) ซึ่งประกอบด้วย Kajima Corporation (ญี่ปุ่น) Hazama Corporation (ญี่ปุ่น) Maeda Corporation (ญี่ปุ่น) Siam Syntech Corporation (ไทย) Mitsui & Co., Ltd. (ญี่ปุ่น) และ T.S.B. Trading Co., Ltd. (ไทย)
 - 1.4 ผู้รับเหมาออกแบบ จัดทำ และติดตั้งงานวางรางรถไฟฟ้า (สัญญาที่ 4) ได้แก่ กิจการร่วมค้า CKSL (ช. การช่าง/SNC-Lavalin) ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) (ไทย) และ SNC-Lavalin Inc. (แคนาดา)
 - 1.5 ผู้รับเหมาออกแบบ จัดทำ และติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อน (สัญญาที่ 5) ได้แก่ กิจการร่วมค้า MMW ซึ่งประกอบด้วย Mitsubishi Corporation (ญี่ปุ่น) Mitsubishi Electric Corporation (ญี่ปุ่น) และ บริษัท วรจักรอินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ไทย)
2. การจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมโครงการ รฟม. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาควบคุมโครงการ ดังนี้
 - 2.1 บริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (MRTA's Project Management Consultant หรือ MPMC) ได้แก่ กลุ่มบริษัท MPMC Joint Venture ซึ่งประกอบด้วย De Leuw Cather International Inc. (ไทย) Mott Macdonald Ltd. Thai DCI Co., Ltd. Index International Group Co., Ltd. Epsilon Co., Ltd. และ Environmental Engineering Consultants Co., Ltd.
 - 2.2 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง กลุ่มที่ 1 (Construction Supervision Consultant 1 หรือ CSC 1) ได้แก่ กลุ่มบริษัท Berger- CSC 1 Consortium ซึ่งประกอบด้วย Louis Berger International, Inc. Lahmeyer International GMBH Sverdrup Civil, Inc. SEA Consult Engineering Co., Ltd.

Arun Chaiseri Consulting Engineers Co., Ltd. Roge Consultant Co., Ltd. Project Planning Services Co., Ltd. P.U. Associates Co., Ltd.

2.3 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง กลุ่มที่ 2 (Construction Supervision Consultant 2 หรือ CSC 2) ได้แก่ กลุ่มบริษัท PPAT ซึ่งประกอบด้วย PB Asia Ltd. (อเมริกา) Pacific Consultants International (ญี่ปุ่น) Asian Engineering Consultants Cooperation Ltd. (ไทย) และ Thai Engineering Consultants Co., Ltd (ไทย)

2.4 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานไฟฟ้าและเครื่องกล (Mechanical & Electrical Supervision Consultant หรือ MESV) ได้แก่ กลุ่มบริษัท MESV association ซึ่งประกอบด้วย Electrowatt Engineering (สวิตเซอร์แลนด์) Scott Wilson Kirkpatric (Asia Pacific) Ltd. (ไทย) Infinity Services Co.,Ltd. (ไทย) และ S.D.C Co.,Ltd. (ไทย)

ผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการ

1. บรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร โดยปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง สามารถประหยัดพลังงาน และลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม
2. เพิ่มทางเลือกในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าสามารถลดระยะเวลา และเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง พร้อมทั้งยกระดับคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร
3. มีการสร้างงานสร้างรายได้จากการดำเนินโครงการ รวมทั้งมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีทั้งในด้านการก่อสร้างและการดำเนินงานกิจการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า

ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการ

ในการดำเนินโครงการมีการให้เอกชนเข้าร่วมงานซึ่ง รฟม. ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นเวลานาน ทำให้การดำเนินโครงการล่าช้ากว่ากำหนด นอกจากนี้ในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานด้านสาธารณสุขปกตต่างๆ เพื่อดำเนินโครงการตามที่ได้ทำความตกลงในรายละเอียดแล้ว ต่อมาต้องมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดในภายหลัง เนื่องจากโครงการมีระยะเวลาดำเนินงานตามแผนนานถึง 5 ปี 8 เดือน รฟม. จึงต้องเจรจากับหน่วยงาน พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนแบบและทำความตกลงกันอีกครั้ง เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการต่อไปได้ ซึ่งเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้โครงการล่าช้า

ผลการประเมินโครงการ

พิจารณาจากหลักเกณฑ์ 5 ประการ ได้แก่ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) สรุปผลการประเมินได้ดังนี้

หลักเกณฑ์	ระดับคะแนน	ผลการประเมิน
ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ประสิทธิภาพ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจ
ประสิทธิผล (ผลกระทบ)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
ความยั่งยืนของโครงการ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก

1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance)

โครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศ ระดับสาขา และวัตถุประสงค์ระดับโครงการ โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศ ดังนี้

1.1 โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ในเรื่องแนวทางการพัฒนาโครงข่ายบริการพื้นฐานที่มุ่งแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างเร่งด่วน และจัดระบบขนส่งสำหรับกรุงเทพมหานคร โดยส่งเสริม ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อลดความแออัดคับคั่งของจราจร

1.2 โครงการสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) ในเรื่องการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่มและสังคมให้ดีขึ้น และให้ความสำคัญลำดับแรกต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเตรียมการขยายโครงข่ายออกไปยังชุมชนชานเมืองรอบกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางเข้าและออกจากเขตกรุงเทพมหานคร

เมื่อพิจารณาถึงความสอดคล้องกับนโยบายระดับสาขา โครงการมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทการขนส่งมวลชนระบบรางในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง (URMAP) ปี พ.ศ. 2543 ที่ใช้เป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร โดยใช้โครงข่ายแบบบีทีเอ็มและวงแหวนพร้อมกำหนดศูนย์กลางการคมนาคม เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และยิ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ระดับโครงการตามที่ได้กำหนดไว้

2. ประสิทธิภาพ (Efficiency)

2.1 ด้านผลผลิต

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลเป็นไปตามแผนการดำเนินงาน โดยส่วนใหญ่ ครอบคลุม สามารถก่อสร้างอุโมงค์และติดตั้งระบบรางทั้งสายใต้ จำนวน 9.4 กิโลเมตร และสายเหนือ 10.7 กิโลเมตร รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุง ได้ตามแผนการดำเนินงาน ในขณะที่การติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อนแตกต่างจากแผนการดำเนินงาน โดยได้ติดตั้งลิฟต์ จำนวน 62 ตัว ซึ่งน้อยกว่าแผนการดำเนินงาน จำนวน 9 ตัว และได้ติดตั้ง

บันไดเลื่อน จำนวน 254 ตัว ซึ่งมากกว่าแผนการดำเนินงาน จำนวน 15 ตัว เนื่องจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลใช้วิธีประกวดราคาจ้างแบบเบ็ดเสร็จ โดยให้ผู้รับเหมาออกแบบรายละเอียดและก่อสร้างไปพร้อมกัน (Design & Build) จึงทำให้การก่อสร้างทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้ามีการปรับเปลี่ยนรูปแบบให้เหมาะสมและเป็นไปตามสภาพทางกายภาพของแต่ละพื้นที่ที่จะก่อสร้าง ดังนั้น จึงเป็นเหตุทำให้จำนวนการติดตั้งลิฟต์และบันไดเลื่อนแตกต่างไปจากแผนงานเดิมที่ได้ออกแบบไว้

2.2 ด้านต้นทุน

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลใช้ต้นทุนต่ำกว่าประมาณการ โดยวงเงินกู้ต่างประเทศ (เยน) ที่ใช้จริงต่ำกว่าแผนประมาณการลงทุน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 97.32 ของแผนการลงทุน เนื่องจากวงเงินดำเนินการที่ได้จากการประกวดราคาแต่ละสัญญาพร้อมแล้วมีวงเงินที่น้อยกว่าวงเงินตามแผนการลงทุนและวงเงินกู้ในประเทศ (บาท) ที่ใช้จริงเท่ากับแผนประมาณการลงทุน เนื่องจาก รฟม. ดำเนินการกู้เงินตามความจำเป็น

2.3 ด้านเวลา

ตามแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการได้มีการประมาณการการติดตั้งระบบ M&E ไว้ว่าจะดำเนินการในช่วงเดือนเมษายน 2540 ถึงเดือนตุลาคม 2545 แต่ รฟม. สามารถดำเนินการติดตั้งได้จริงในช่วงเดือนสิงหาคม 2543 ถึงเดือนมิถุนายน 2547 เนื่องจากในการดำเนินการคัดเลือกเอกชน เข้าร่วมงานในโครงการ จำเป็นที่จะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งพบว่า การคัดเลือกเอกชนดังกล่าวใช้ระยะเวลาในการดำเนินงานยาวนานกว่าที่ประมาณการไว้ จึงมีผลทำให้การติดตั้งงานระบบ M&E มีความล่าช้าตามไปด้วย โดย รฟม. สามารถเปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการได้เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547

3. ประสิทธิภาพ

3.1 การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์

3.1.1 ต้นทุนโครงการ: ค่าจัดกรรมสิทธิ์ ค่าก่อสร้างและติดตั้งระบบอุปกรณ์ รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาสำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 110,667.00 ล้านบาท

3.1.2 ผลประโยชน์ของโครงการ: การเดินทางของผู้โดยสารสะดวกสบาย รวดเร็วขึ้น โดยก่อนมีโครงการผู้โดยสารใช้เวลาเดินทางจากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดหมายปลายทางใช้เวลาเฉลี่ยในการเดินทางรวม 73.23 นาที แต่หลังจากมีโครงการระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินทางรวมลดลงเหลือ 47.54 นาที และลดปริมาณการให้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งลดปัญหาการจราจรหนาแน่นในแนวเส้นทางที่มีโครงการผ่านเช่นกัน นอกจากนี้ยังส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์จากที่ดินเพื่อการพัฒนาด้านอสังหาริมทรัพย์เป็นจำนวนมากตามแนวเส้นทางที่โครงการผ่าน โดยเฉพาะอาคารชุด (คอนโดมิเนียม) เพิ่มขึ้น จนถึงปัจจุบัน (กันยายน 2553) มีอาคารชุดที่ตั้งอยู่ภายในรัศมีไม่เกิน 1 กิโลเมตรจากสถานี เพิ่มขึ้นรวมจำนวน 259 แห่ง ตลอดแนวเส้นทางที่โครงการผ่าน โดยมีอาคารชุดหนาแน่นที่สุดที่สถานีโศก จำนวน 38 แห่ง และหนาแน่นน้อยที่สุดที่สถานีหัวลำโพง จำนวน 3 แห่ง และที่สถานีบางซื่อยังไม่มีอาคารชุด

3.2 คุณภาพของระบบรถไฟฟ้า

คุณภาพของระบบรถไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐานสากลซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา โดย รฟม. ยังได้กำหนดตัวชี้วัดทั้งในด้านความพร้อมในการให้บริการ ความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการรถไฟฟ้าด้วยความสะดวก รวดเร็ว เชื่อถือได้ และตรงต่อเวลา

4. ความยั่งยืนของโครงการ

4.1 สมรรถนะขององค์กร: โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ รับผิดชอบโดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งเดิมจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2535 ในชื่อ

องค์การรถไฟฟ้ามหานคร ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จึงทำให้เป็นองค์กรที่มีความมั่นคง

4.2 กลุ่มผู้ให้บริการ: โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ช่วยให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะประชาชนตามแนวโครงการ จึงทำให้มีผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่องต่อไป

4.3 การบำรุงรักษา: รฟม. ได้ให้สัมปทานแก่บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BMCL เป็นผู้รับสัมปทานลงทุนงานระบบรถไฟฟ้าและดำเนินกิจการเดินรถ พร้อมทั้งบำรุงรักษาตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและดำเนินกิจการของรัฐ โดย รฟม. มีหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้รับสัมปทาน (BMCL) ให้เป็นไปตามสัญญา ซึ่ง รฟม. ได้กำหนดตัวชี้วัดสำหรับความร่วมมือในการให้บริการรถไฟฟ้า โดย BMCL ได้ยึดเป็นหลักในการดำเนินงานและมีผลการดำเนินงานได้สูงกว่าหรือเท่ากับตัวชี้วัดที่ รฟม. กำหนด ดังนั้น การกำหนดตัวชี้วัดสำหรับความร่วมมือในการให้บริการจึงทำให้ BMCL ดำเนินการบำรุงรักษาระบบให้อยู่ในสภาพที่พร้อมให้บริการตลอดเวลา

บทเรียนที่ได้รับและข้อเสนอแนะ

1. การดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมงานในโครงการจำเป็นต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ซึ่งใช้เวลาดำเนินการยาวนานกว่าที่ได้ประมาณการ ซึ่งปัจจุบันการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในรูปแบบ Public Private Partnerships: PPPs มีคณะกรรมการเพื่อพิจารณาแนวทางการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในรูปแบบ PPPs ที่มีรองนายกรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ (นายไตรรงค์ สุวรรณคีรี) เป็นประธาน โดย รฟม. สามารถนำเสนอโครงการและขอคำแนะนำในการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในรูปแบบ PPPs เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจในการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลให้สามารถลดระยะเวลาในการดำเนินงานให้น้อยลง

2. เนื่องจากสัมปทานการเดินรถมีระยะเวลา 25 ปี ดังนั้น รฟม. จึงควรมีการจัดการในเรื่องของการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีในการเดินรถให้แก่เจ้าหน้าที่ของ รฟม. ซึ่งนอกจากจะเป็นการเตรียมความพร้อมในการเดินรถแล้ว ยังสามารถใช้ความรู้และเทคโนโลยีดังกล่าวเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการร่วมงานกับเอกชนในโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายอื่นๆ ต่อไป

3. ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่จะต้องมีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตกรุงเทพมหานครสามารถใช้ระบบขนส่งมวลชนได้อย่างสะดวกทั่วถึง ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารของระบบเพิ่มขึ้นเป็นไปตามผลการศึกษา และการดำเนินการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ดังเช่นโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ ซึ่งจะก่อสร้างให้ครบโครงข่ายใช้เวลายาวนานถึง 10 ปี ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องยึดถือแผนแม่บทของระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ไว้เป็นแผนหลักในการดำเนินการ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนการที่ได้กำหนดไว้

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินงานตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2553

รายการ	วงเงิน (ล้านบาท)	
	แผน	ผลการดำเนินงาน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	720,600.00	597,575.46
1.1 การกู้เงินใหม่	355,600.00	232,575.46
(1) การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุล	350,000.00	232,575.46
(2) การให้กู้ต่อ	5,600.00	0.00
1.2 การบริหารและจัดการหนี้	365,000.00	365,000.00
(1) ตัวเงินคลัง	281,000.00	281,000.00
(2) พันธบัตรและตราสารหนี้อื่น	84,000.00	84,000.00
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดเชยความเสียหายให้ FIDF	139,171.02	139,171.02
2.1 การกู้เงินใหม่	-	-
2.2 การบริหารและจัดการหนี้	139,171.02	139,171.02
(1) FIDF 1	69,440.00	69,440.00
(2) FIDF 3	69,731.02	69,731.02
3. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	350,000.00	290,000.00
3.1 การกู้เงินใหม่ (แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555)	320,000.00	260,000.00
3.2 การบริหารและจัดการหนี้	30,000.00	30,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	347,294.76	290,985.57
4.1 การกู้เงินใหม่	125,687.12	78,590.40
(1) เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ	3,567.66	367.66
(2) เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ	2,757.39	890.78
(3) เงินกู้เพื่อลงทุน	20,120.36	14,523.56
(4) เงินกู้เพื่อดำเนินการทั่วไปและอื่นๆ	99,241.71	62,808.40
4.2 การบริหารและจัดการหนี้	221,607.64	212,395.17
5. การก่อหนี้จากต่างประเทศ	3,506.48 (MUSD)	122,726.68
5.1 รัฐบาลกู้โดยตรง	2,036.49 (MUSD)	71,277.20
5.2 รัฐบาลค้ำประกัน	819.04 (MUSD)	28,666.48
5.3 รัฐบาลให้กู้ต่อ	650.94 (MUSD)	22,783.00
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	913.25 (MUSD)	31,963.71
6.1 รัฐบาล	792.60 (MUSD)	27,740.96
6.2 รัฐวิสาหกิจ	120.65 (MUSD)	4,222.75
รวม	1,711,756.17	1,356,108.77
	คิดเป็นร้อยละ	79.22

ตารางที่ 2 หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ 30 กันยายน 2553

รายการ	ล้านบาท	% GDP	ต้นทุนเฉลี่ย (%)	อายุเงินกู้เฉลี่ย (ปี)
1. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	2,907,482.31	29.07	4.00	5.34
1.1 หนี้ต่างประเทศ	54,187.63		1.49	11.70
1.2 หนี้ในประเทศ	2,853,294.68		4.05	5.22
- เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณและการบริหารหนี้	1,437,773.44		3.86	6.67
- เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	1,126,523.24		5.33	4.70
FIDF 1	463,275.20		5.46	5.30
FIDF 3	663,248.04		5.23	4.28
- เงินกู้ตามโครงการช่วยเพิ่มเงินกองทุนชั้นที่ 1 และ 2	2,998.00		2.50	0.24
- เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	286,000.00		2.25	3.75
2. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,083,982.57	10.84	3.82	7.72
2.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	534,686.21		3.10	8.86
- หนี้ต่างประเทศ	161,343.22		1.41	21.40
- หนี้ในประเทศ	373,342.99		3.83	3.44
2.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	549,296.36		4.53	6.61
- หนี้ต่างประเทศ	140,141.73		3.74	9.11
- หนี้ในประเทศ	409,154.63		4.80	5.75
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	177,179.43	1.77	0.13	3.68
- หนี้ต่างประเทศ	6,851.64		2.33	11.53
- หนี้ในประเทศ	170,327.79		0.04	3.37
4. หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	62,100.43	0.62	2.28	0.57
4.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	30,445.18		4.65	1.17
4.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	31,655.25		0.00	0.00
5. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ	-	-	-	-
5.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-	-	-	-
5.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	-	-	-	-
รวม	4,230,744.74	42.30	3.77	5.81

หมายเหตุ: 1 อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อเหรียญสหรัฐ) เท่ากับ 31.2531

2 ประมาณการ GDP ปี 2553 เท่ากับ 10,000,900.00 ล้านบาท (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)