



**รายงานผลการดำเนินการตามมาตรา 17
แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ
พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
ประจำปีงบประมาณ 2552**

จัดทำโดย สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
กระทรวงการคลัง

1. ความเป็นมาและข้อเท็จจริง

ตามที่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 ซึ่งตามความนัยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะฯ กำหนดให้กระทรวงการคลังรายงานการกู้เงินและคำประกันที่กระทำในปีงบประมาณที่ล่วงมาแล้วให้รัฐสภาทราบภายใน 60 วัน นับแต่วันสิ้นปีงบประมาณ โดยรายงานดังกล่าวอย่างน้อยต้องระบุรายละเอียดการกู้เงินและการคำประกัน รวมถึงผลสัมฤทธิ์ที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับ

ในการบริหารหนี้สาธารณะของประเทศในแต่ละปี คณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นประธาน) โดยอนุมัติ คณะรัฐมนตรีได้จัดทำแผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ รวมทั้งมีการปรับปรุงแผนในระหว่างปีเพื่อให้สอดคล้องกับฐานะการคลังของรัฐบาล ความต้องการใช้เงินกู้ และภาวะตลาดที่เอื้ออำนวยต่อการบริหารหนี้ ซึ่งแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประกอบด้วย 6 แผนงานย่อย คือ

1. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล

เป็นการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล ทั้งส่วนของการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณ การบริหารดุลเงินสดเพื่อรองรับธุรกรรมรายจ่ายของรัฐบาล และการบริหารหนี้ เพื่อให้การบริหารหนี้มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนเงินกู้ และลดภาระดอกเบี้ยในอนาคต

2. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน (FIDF)

เป็นการกู้เงินภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน พ.ศ. 2541 และพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินและจัดการเงินกู้เพื่อช่วยเหลือกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินระยะที่สอง พ.ศ. 2545

3. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552

เป็นการบริหารเงินกู้ภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552

4. แผนการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ

เป็นการบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งประกอบด้วย การกู้เงินใหม่และการบริหารหนี้ โดยสามารถจำแนกได้ตามวัตถุประสงค์ คือ

4.1 เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินบาทจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อใช้จ่ายในส่วนของการใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ (Foreign Cost) ซึ่งได้กำหนดไว้เดิมว่าจะกู้จากตลาดเงินทุนต่างประเทศ

และแหล่ง Export Credit โดยมีเป้าหมายเพื่อลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ลดต้นทุนการกู้เงิน และสนับสนุนการพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

4.2 เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินบาทเพื่อสมทบค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเงินกู้ต่างประเทศ ให้สอดคล้องกับกำหนดการใช้เงินเพื่อให้สามารถดำเนินโครงการได้แล้วเสร็จตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด

4.3 เงินกู้เพื่อลงทุน

เป็นการกู้เงินจากแหล่งทุนในประเทศเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการลงทุน

4.4 เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่นๆ

เป็นการกู้เงินเพื่อใช้จ่ายในการเสริมสภาพคล่อง ปลอ่ยสินเชื่อ และดำเนินงานปกติทั่วไปของหน่วยงาน

4.5 การบริหารและจัดการหนี้

มีเป้าหมายเพื่อบริหารหนี้ให้มีประสิทธิภาพโดยมีต้นทุนต่ำ และปรับภาระหนี้ไม่ให้กระจุกตัวภายใต้กรอบความเสี่ยงที่มีผลระยะยาว รวมทั้งสามารถลดต้นทุนเงินกู้ และลดภาระดอกเบี้ยในอนาคต หรือปิดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้เครื่องมือทางการเงินต่างๆ ได้แก่ การ Roll-over การ Refinance และการทำ Swap Arrangement เป็นต้น

5. แผนการก่อหนี้จากต่างประเทศ

เป็นการกู้เงินจากแหล่งเงินต่างประเทศทั้งในส่วนของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจเพื่อใช้ในโครงการลงทุนที่มีค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งที่ต้องจ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ หรือมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างคุ้มค่า

6. แผนการบริหารหนี้ต่างประเทศ

มีเป้าหมายเพื่อบริหารหนี้ต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพโดยมีต้นทุนต่ำ และปรับภาระหนี้ไม่ให้กระจุกตัวภายใต้กรอบความเสี่ยงที่มีผลระยะยาว รวมทั้งสามารถลดต้นทุนเงินกู้ ลดภาระดอกเบี้ยในอนาคต หรือปิดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเป็นการบริหารหนี้ทั้งในส่วนของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ

ในปีงบประมาณ 2552 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552 รวมทั้งการปรับปรุงแผนในระหว่างปีรวม 4 ครั้ง ซึ่งมีวงเงินดำเนินการทั้งสิ้น 1,375,535.45 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

แผน	วงเงิน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	658,060.52
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	105,190.72
3. การบริหารและจัดการเงินกู้ตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลัง กู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552	150,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	295,486.59
5. การก่อกู้จากต่างประเทศ	114,563.44
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	52,234.18
รวม	1,375,535.45

ดังนั้น ในการรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กระทรวงการคลังจึงขอรายงานผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ

2. ผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552

กระทรวงการคลังขอรายงานผลการดำเนินการตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552 โดย ณ สิ้นเดือนกันยายน 2552 สามารถดำเนินการตามแผนฯ ได้ทั้งสิ้น 1,125,798.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 81.84 ของแผนฯ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	แผน	ผลดำเนินงาน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	658,060.52	658,060.52*
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	105,190.72	98,161.20
3. การบริหารและจัดการเงินกู้ตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจ กระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความ มั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552	150,000.00	80,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	295,486.59	264,982.54
5. การก่อกู้จากต่างประเทศ	114,563.44	23,134.41
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	52,234.18	1,459.70
รวม	1,375,535.45	1,125,798.37
	คิดเป็นร้อยละ	81.84

หมายเหตุ : * ไม่รวมรายการใช้งบประมาณชำระหนี้คงเหลือ จำนวน 10,000 ล้านบาท ที่นำไปใช้ก่อนตัวสัญญาใช้เงินก่อนครบกำหนด

ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.1 การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.1.1 กู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณและกรณีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ จำนวน 441,060.52 ล้านบาท โดยออกพันธบัตรรัฐบาล วงเงินรวม 230,530 ล้านบาท พันธบัตรออมทรัพย์ วงเงิน 30,000 ล้านบาท ตั๋วสัญญาใช้เงิน วงเงินรวม 27,530.52 ล้านบาท และตั๋วเงินคลัง จำนวนรวม 153,000 ล้านบาท หลังจากนั้น ในส่วนของตั๋วสัญญาใช้เงิน กระทรวงการคลังได้ไถ่ถอนก่อนครบกำหนด จำนวน 12,000 ล้านบาท โดยใช้บชำระหนี้ที่สามารถประหยัดได้ ทำให้สามารถลดหนี้คงค้างได้ตามจำนวนดังกล่าว และลดภาระดอกเบี้ย จำนวน 697.60 ล้านบาท

2.1.2 Roll-over ตั๋วเงินคลังเพื่อบริหารดุลเงินสด วงเงิน 80,000 ล้านบาท และตั๋วเงินคลังที่ได้กู้มาเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณที่สะสมมาในช่วงปีงบประมาณ 2542-2547 วงเงิน 67,000 ล้านบาท ทั้งนี้ ในส่วนของตั๋วเงินคลังที่ได้กู้มาเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณที่สะสมมาในช่วงปีงบประมาณ 2542-2547 ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างหนี้โดยแปลงเป็นพันธบัตรระยะยาว จำนวน 19,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการดำเนินงานตามข้อ 2.1.1 และ 2.1.2 ทำให้ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2552 มียอดตั๋วเงินคลังหมุนเวียนในตลาด จำนวน 281,000 ล้านบาท

2.1.3 Roll-over พันธบัตรรัฐบาลที่ครบกำหนดไถ่ถอน 3 รุ่น วงเงินรวม 40,000 ล้านบาท โดยกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 5 แห่ง ตามจำนวนดังกล่าวมาชำระคืนในวันที่ครบกำหนด จากนั้นได้ออกพันธบัตรรัฐบาล 3 รุ่น วงเงินรวม 37,740 ล้านบาท สมทบกับเงินส่วนเกินจากการประมูลพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 2,260 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนต้นเงินกู้ระยะสั้น ทำให้สามารถลดหนี้คงค้างได้ 2,260 ล้านบาท

2.1.4 Roll-over พันธบัตรรัฐบาลที่ครบกำหนดไถ่ถอน 2 รุ่น วงเงินรวม 30,000 ล้านบาท โดยกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 4 แห่ง ตามจำนวนดังกล่าวมาชำระคืนในวันที่ครบกำหนด จากนั้นได้ออกพันธบัตรรัฐบาล 3 รุ่น วงเงินรวม 30,000 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนต้นเงินกู้ระยะสั้น

2.2 การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.2.1 Roll-over พันธบัตร FIDF1 ที่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 50,000 ล้านบาท โดยกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 43,695.20 ล้านบาท สมทบกับเงินทตรงจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง จำนวน 6,304 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด จากนั้นทยอยออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงิน 49,999.20 ล้านบาท มาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและเงินจากบัญชีเงินฝากฯ ทั้งนี้ ในส่วนที่ไม่ได้กู้เงินเพื่อมาชำระคืนในวันครบกำหนดไถ่ถอน ได้ดำเนินการการชำระคืนเงินต้นจากเงินในบัญชีกองทุนเพื่อการชำระคืนต้นเงินกู้ชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน จำนวน 0.80 ล้านบาท ทำให้สามารถลดหนี้คงค้างได้ตามจำนวนดังกล่าว

2.2.2 Roll-over พันธบัตร FIDF3 ที่ครบกำหนดไถ่ถอน จำนวน 54,245.73 ล้านบาท โดยการกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน จำนวน 23,162 ล้านบาท สมทบกับการกู้เงินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 13,934.64 ล้านบาท และเงินทตรงจ่ายจากบัญชีเงินฝากกระทรวงการคลัง จำนวน 11,065.36 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนด จากนั้นได้ออกพันธบัตรรัฐบาลเพื่อการปรับโครงสร้างหนี้ วงเงิน 25,000 ล้านบาท มาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและเงินจากบัญชีเงินฝากฯ ทั้งนี้ ในส่วนที่ไม่ได้กู้เงินเพื่อมาชำระคืนในวันที่ครบกำหนดไถ่ถอน ได้มีการชำระคืนเงินต้นจากเงินในบัญชีสะสมเพื่อการชำระคืนเงินกู้ชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน จำนวน 6,083.73 ล้านบาท นอกจากนี้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2552 ได้ดำเนินการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวอีกส่วนหนึ่ง จำนวน 711 ล้านบาท โดยใช้เงินจากบัญชีสะสมฯ ด้วย ซึ่งจากการดำเนินการ สามารถลดหนี้คงค้างได้ 6,794.73 ล้านบาท

อนึ่ง ในปีงบประมาณ 2552 ยังมีพันธบัตร FIDF3 ที่ครบกำหนดไถ่ถอน อีก 2 รุ่น วงเงินรวม 944.99 ล้านบาท ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการชำระคืนหนี้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนโดยใช้เงินจากบัญชีเพื่อการชำระคืนเงินกู้ชดใช้ความเสียหายให้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน แทนการ Roll-over ที่กำหนดไว้เดิม ทำให้ลดหนี้คงค้างได้ 944.99 ล้านบาท

2.3 การบริหารและจัดการเงินกู้ตามพระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการดังนี้

2.3.1 กู้เงินเพื่อสมทบเป็นเงินคงคลัง จำนวน 50,000 ล้านบาท โดยออกพันธบัตรออมทรัพย์ไทยเข้มแข็ง อายุ 5 ปี อัตราดอกเบี้ย ปีที่ 1-2 ร้อยละ 3 ต่อปี ปีที่ 3 ร้อยละ 4 ต่อปี และปีที่ 4-5 ร้อยละ 5 ต่อปี

2.3.2 กู้เงินเพื่อแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 จำนวน 30,000 ล้านบาท จากสถาบันการเงินรวม 4 แห่ง ได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย-มิตซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด สาขากรุงเทพฯ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) อายุ 2 ปี กำหนดอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา เฉลี่ย 4 ธนาคาร คือ ธนาคารกรุงเทพฯ กรุงไทยฯ กสิกรไทยฯ และไทยพาณิชย์ฯ บวกส่วนเพิ่มร้อยละ 0.75 0.78 0.79 และ 0.83 ตามลำดับ

2.4 การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ

กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในแนวทาง รูปแบบ และเงื่อนไขการกู้เงินในประเทศที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ร่วมกับรัฐวิสาหกิจพิจารณา โดยรัฐวิสาหกิจต่างๆ ได้ส่งนามผูกพันการกู้เงินและบริหารหนี้รวมทั้งสิ้น 264,982.54 ล้านบาท โดยแยกเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน 205,762.54 ล้านบาท และเงินกู้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน 59,220 ล้านบาท ซึ่งมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

2.4.1 เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ

รัฐวิสาหกิจ 3 แห่ง กู้เงินในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ วงเงินรวม 15,815.37 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ได้แก่

(1) การไฟฟ้านครหลวงกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 1,788 ล้านบาท เพื่อดำเนินการตามแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 9 ปี 2547-2550 (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2) จำนวน 640 ล้านบาท แผนงานเปลี่ยนสายป้อนอากาศเป็นสายป้อนใต้ดิน ปี 2547-2552 จำนวน 148 ล้านบาท และแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 10 ปี 2551-2554 จำนวน 1,000 ล้านบาท

(2) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 13,807.37 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมพระนครใต้ ชุดที่ 3 จำนวน 2,300 ล้านบาท โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมบางปะกง ชุดที่ 5 จำนวน 3,043 ล้านบาท โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมพระนครเหนือ ชุดที่ 1 จำนวน 2,900 ล้านบาท โครงการขยายระบบไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะที่ 2 จำนวน 1,476.22 ล้านบาท โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะที่ 11 จำนวน 795.56 ล้านบาท โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมจะนะ จำนวน 1,100 ล้านบาท โครงการสายส่ง 500 เควี เพื่อการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนน้ำเทิน 2 จำนวน 400 ล้านบาท โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนน้ำจิม 2 จำนวน 529.10 ล้านบาท โครงการระบบส่งไฟฟ้า 500 เควี. สำหรับรับไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าเอกชน ระยะที่ 1 จำนวน 963.49 ล้านบาท และโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะที่ 10 จำนวน 300 ล้านบาท

(3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 220 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 6 ส่วนที่ 2

2.4.2 เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ

รัฐวิสาหกิจ 4 แห่ง กู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ วงเงินรวม 10,781.76 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน ได้แก่

(1) การประปานครหลวงกู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 1,000 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการปรับปรุงกิจการประปาแผนหลัก ครั้งที่ 7

(2) การไฟฟ้านครหลวงกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 1,212 ล้านบาท เพื่อดำเนินการตามแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 9 ปี 2547-2550 (ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2) จำนวน 200 ล้านบาท แผนงานเปลี่ยนสายป้อนอากาศเป็นสายป้อนใต้ดิน ปี 2547-2552 จำนวน 52 ล้านบาท และแผนปรับปรุงและขยายระบบจำหน่ายพลังไฟฟ้า ฉบับที่ 10 ปี 2551-2554 จำนวน 960 ล้านบาท

(3) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 8,192.63 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมพระนครใต้ ชุดที่ 3 จำนวน 1,300 ล้านบาท โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมบางปะกง ชุดที่ 5 จำนวน 1,420 ล้านบาท โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมพระนครเหนือ ชุดที่ 1 จำนวน 1,780.86 ล้านบาท โครงการขยายระบบไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ระยะที่ 2 จำนวน 510.80 ล้านบาท โครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะที่ 11 จำนวน 1,505.73 ล้านบาท โครงการสายส่ง 500 เควี เพื่อการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนน้ำเทิน 2 จำนวน 300.74 ล้านบาท โครงการระบบส่งไฟฟ้าเพื่อการรับซื้อไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าพลังน้ำเขื่อนน้ำจิม 2 จำนวน 474.50 ล้านบาท โครงการระบบส่งไฟฟ้า 500 เควี

สำหรับรับไฟฟ้าจากโรงไฟฟ้าเอกชน ระยะที่ 1 จำนวน 700 ล้านบาท และโครงการขยายระบบส่งไฟฟ้า ระยะที่ 10 จำนวน 200 ล้านบาท

(4) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 377.13 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 6 ส่วนที่ 1 จำนวน 279.57 ล้านบาท และโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 7 ส่วนที่ 2 จำนวน 97.56 ล้านบาท

2.4.3 เงินกู้เพื่อลงทุน

รัฐวิสาหกิจ 6 แห่ง กู้เงินเพื่อลงทุน วงเงินรวม 29,428.16 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน 24,315.29 ล้านบาท และเงินกู้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน 5,112.87 ล้านบาท ได้แก่

(1) การเคหะแห่งชาติกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 8,070 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ 3-5 จำนวน 270 ล้านบาท 3,300 ล้านบาท และ 4,500 ล้านบาท ตามลำดับ

(2) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 5,507 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ จำนวน 3,000 ล้านบาท โครงการทางพิเศษรามอินทราวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ จำนวน 2,230 ล้านบาท และโครงการทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถี จำนวน 277 ล้านบาท

(3) การประปาส่วนภูมิภาคกู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 500 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการปรับปรุงกิจการประปาแผนหลัก ครั้งที่ 7/1

(4) การประปาส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงิน 850 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินแผนงานก่อสร้างปรับปรุงขยายประปาชลบุรี ประปาพิทยา และประปาแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

(5) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 4,612.87 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่าย ระยะที่ 6 จำนวน 606.87 ล้านบาท โครงการติดตั้งศูนย์ส่งจ่ายไฟ ระยะที่ 2 จำนวน 500.31 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 8 ส่วนที่ 1 จำนวน 587.13 ล้านบาท โครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 8 ส่วนที่ 2 จำนวน 405.44 ล้านบาท โครงการเพิ่มความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้า ระยะที่ 2 จำนวน 595 ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายด้วยสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะต่างๆ ที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว (เกาะล้าน เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี) จำนวน 237.40 ล้านบาท โครงการก่อสร้างระบบจำหน่ายสายเคเบิลใต้น้ำไปยังเกาะที่มีไฟฟ้าใช้แล้ว (เกาะลิบง เกาะสุกร เกาะมุกด์ จังหวัดตรัง) จำนวน 6.50 ล้านบาท โครงการขยายเขตติดตั้งระบบไฟฟ้าให้เกาะต่างๆ (เกาะสีบอยา เกาะปู เกาะพีพีดอน จังหวัดกระบี่) จำนวน 558.07 ล้านบาท โครงการก่อสร้างและปรับปรุงเสริมระบบจำหน่าย ระยะที่ 7 จำนวน 1,009.17 ล้านบาท และโครงการพัฒนาระบบสายส่งและสถานีไฟฟ้า ระยะที่ 7 ส่วนที่ 1 จำนวน 106.98 ล้านบาท

(6) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน และใช้เงินกู้ Short term facility วงเงินรวม 9,888.29 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อดำเนินโครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า 112 คัน จำนวน 193.28 ล้านบาท และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 9,695.01 ล้านบาท

2.4.4 เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่น ๆ

รัฐวิสาหกิจ 11 แห่ง กู้เงินเพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่น ๆ วงเงินรวม 157,422.56 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน 134,492.56 ล้านบาท และเงินกู้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน 22,930 ล้านบาท ได้แก่

(1) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินระยะสั้นจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 800 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อใช้เสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน

(2) การไฟฟ้านครหลวงกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 171.44 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชดเชยรายได้กรณี 6 มาตรการ 6 เดือน

(3) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารออมสิน และธนาคารแห่งโตเกียว-มิทซูบิชิ ยูเอฟเจ จำกัด สาขากรุงเทพ วงเงินรวม 20,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อใช้ในการดำเนินงาน

(4) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 4,130 ล้านบาท แบ่งเป็นการกู้เงินที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 2,900 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 1,230 ล้านบาท เพื่อชดเชยรายได้กรณี 6 มาตรการ 6 เดือน และใช้ในการดำเนินงาน

(5) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัดกู้เงินจากธนาคารออมสิน วงเงิน 1,200 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อใช้ในการดำเนินงาน

(6) สำนักงานธนาคุณเคราะห์กู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 500 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน เพื่อใช้ในการดำเนินงาน

(7) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารออมสิน วงเงินรวม 4,594.46 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อชำระค่าดอกเบียเงินกู้ และหนี้ค่าน้ำมันและค่าเช่าซ่อมพร้อมดอกเบีย

(8) องค์การคลังสินค้ากู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 4,918.84 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อใช้ในการดำเนินงาน

(9) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกรกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 107.82 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อใช้ในการดำเนินงาน

(10) ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 120,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อใช้ในการปล่อยสินเชื่อ

(11) ธนาคารอาคารสงเคราะห์กู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงิน 1,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน เพื่อใช้ในการปล่อยสินเชื่อ

2.4.5 การบริหารและจัดการหนี้

รัฐวิสาหกิจ 10 แห่ง Roll-over เงินกู้ที่ครบกำหนดชำระคืน วงเงินรวม 51,534.69 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินกู้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน 46,954.69 ล้านบาท และเงินกู้ที่กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน 4,580 ล้านบาท ได้แก่

(1) การเคหะแห่งชาติกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 9,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(2) การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงินรวม 4,600 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(3) การประปาส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงิน 1,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(4) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 4,000 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน

(5) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงิน 580 ล้านบาท กระทรวงการคลังไม่ค้ำประกัน

(6) การรถไฟแห่งประเทศไทยกู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 4,200 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(7) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพกู้เงินโดยการออกพันธบัตร และกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารออมสิน วงเงินรวม 5,714 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(8) องค์การตลาดเพื่อเกษตรกรกู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 4,525.36 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(9) องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทยกู้เงินจากธนาคารออมสิน วงเงิน 115.33 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

(10) ธนาคารอาคารสงเคราะห์กู้เงินโดยการออกพันธบัตร วงเงินรวม 17,800 ล้านบาท กระทรวงการคลังค้ำประกัน

ทั้งนี้ ได้ปรับลดวงเงินกู้ที่จะ Roll-over จากวงเงิน 61,662.69 ล้านบาท เป็นวงเงิน 51,534.69 ล้านบาท จึงเป็นการลดหนี้เดิมลง 10,128 ล้านบาท

2.5 การก่อหนี้จากต่างประเทศ

กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบในแนวทาง รูปแบบ และเงื่อนไขการกู้เงินจากต่างประเทศที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะได้ร่วมกับรัฐวิสาหกิจพิจารณา โดยกระทรวงการคลังได้ลงนามผูกพันการกู้เงินกับรัฐบาลญี่ปุ่นผ่านองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น จำนวน 63,018 ล้านเยน หรือเทียบเท่า 23,134.41 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.6 การบริหารหนี้ต่างประเทศ

กระทรวงการคลังได้ดำเนินการบริหารหนี้ต่างประเทศเพื่อลดต้นทุนการกู้ยืมเงิน โดยได้ชำระคืนหนี้เงินกู้ธนาคารพัฒนาเอเชียก่อนครบกำหนด 6 สัญญา วงเงินเทียบเท่า 1,459.70 ล้านบาท โดยใช้บชำระหนี้ที่สามารถประหยัดได้ ทำให้สามารถลดหนี้คงค้างได้ 1,459.70 ล้านบาท และลดภาระดอกเบี้ย จำนวน 74.42 ล้านบาท

นอกจากการดำเนินการตาม 6 แผนงานย่อยที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีการกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐบาลกิจที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการกู้เงินและบริหารหนี้ของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ โดยกำหนดเป็นวงเงินนอกแผนการกู้เงินและบริหารหนี้ปกติ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน แต่ยังคงต้องดำเนินการตามขั้นตอนการกู้เงินของรัฐบาลกิจนั้น ๆ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. การกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐบาลกิจที่สถานะเป็นบริษัทมหาชนจำกัด

ในปีงบประมาณ 2552 รัฐบาลกิจ 2 แห่งได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม 113,862.90 ล้านบาท ได้แก่

(1) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม

50,912.90 ล้านบาท แบ่งเป็น

- 1) เงินกู้เพื่อชำระค่าจัดซื้อเครื่องบิน A340-600 ลำที่ 6 และ A330-300 ลำที่ 1-3 วงเงินรวม 10,824 ล้านบาท
- 2) เงินกู้เพื่อซื้อคืนเครื่องบินเช่าดำเนินการ วงเงินรวม 6,598.90 ล้านบาท
- 3) เงินกู้เพื่อใช้ในการดำเนินงานทั่วไป วงเงิน 10,810 ล้านบาท
- 4) Roll-over เงินกู้ Samurai Bond รุ่นที่ 20 และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระคืน วงเงิน 2,700 ล้านบาท และวงเงิน 5,500 ล้านบาท ตามลำดับ
- 5) Roll-over ตั๋วสัญญาใช้เงินที่ครบกำหนดชำระคืน วงเงิน 14,480 ล้านบาท โดยการต่ออายุตั๋วสัญญาใช้เงิน หลังจากนั้นดำเนินการแปลงเป็นเงินกู้ระยะยาว

(2) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม 62,950 ล้านบาท

แบ่งเป็น

- 1) การออกหุ้นกู้ในประเทศ วงเงิน 58,000 ล้านบาท
- 2) การทำ Interest Rate Swap หนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ จำนวน 4,950 ล้านบาท

2. การกู้เงินระยะสั้นเพื่อเสริมสภาพคล่องในรูปแบบ Credit Line

ในปีงบประมาณ 2552 รัฐบาลกิจ 4 แห่ง ได้กู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องรวม 15,550 ล้านบาท ได้แก่

- (1) การประปานครหลวง วงเงิน 1,000 ล้านบาท
- (2) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย วงเงิน 10,000 ล้านบาท
- (3) การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค วงเงิน 4,500 ล้านบาท
- (4) องค์การอุตสาหกรรมป่าไม้ วงเงิน 50 ล้านบาท

3. สรุปผลการดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552

3.1 จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมาแล้ว กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้ดำเนินการบริหารและจัดการหนี้สาธารณะตามกรอบแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,125,798.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 81.84 ของแผนฯ ดังปรากฏตามตารางที่ 1 และเมื่อรวมกับการกู้เงินและบริหารหนี้ที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องอยู่ภายใต้กรอบวงเงินการกู้เงินและบริหารหนี้ของแผนการบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 129,412.90 ล้านบาท แล้ว กระทรวงการคลังและรัฐวิสาหกิจได้กู้เงินและบริหารหนี้รวม 1,255,211.27 ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็นการกู้เงินใหม่ จำนวน 859,425.68 ล้านบาท และการบริหารหนี้ จำนวน 395,785.59 ล้านบาท ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

หน่วยงาน	ผลการดำเนินงาน		
	การกู้ใหม่	การบริหารหนี้	รวม
- รัฐบาล	544,194.93	316,620.90	860,815.83
- รัฐวิสาหกิจ	315,230.75	79,164.69	394,395.44
รวม	859,425.68	395,785.59	1,255,211.27

ทั้งนี้ การกู้เงินและบริหารหนี้ของรัฐวิสาหกิจจำนวน 394,395.44 ล้านบาท แบ่งเป็นการกู้เงินและบริหารหนี้ที่กระทรวงการคลังค้ำประกัน จำนวน 205,762.54 ล้านบาท และไม่ค้ำประกัน จำนวน 188,632.90 ล้านบาท

3.2 การกู้เงินและค้ำประกันของรัฐบาลในปีงบประมาณ 2552 เป็นไปตามกรอบการกู้เงินและค้ำประกันที่พระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะฯ ได้กำหนดไว้ ได้แก่

(1) การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณหรือมีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ (มาตรา 21) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม และร้อยละ 80 ของงบประมาณรายจ่ายสำหรับชำระคืนเงินต้น $((1,951,700 * 0.2 = 390,340) + (63,676.103 * 0.8 = 50,940.88) = 441,280.88)$ โดยในปีงบประมาณ 2552 มีการกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณและกรณีรายจ่ายสูงกว่ารายได้ เท่ากับ 441,060.52 ล้านบาท ซึ่งยังคงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

(2) การให้กู้ต่อเป็นเงินตราต่างประเทศ (มาตรา 25) กำหนดกรอบวงเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 10 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปี $(1,835,000 * 0.1 = 183,500)$ โดยในปีงบประมาณ 2552 กระทรวงการคลังได้กู้เงินจากต่างประเทศเพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย กู้ต่อ เท่ากับ 23,134.41 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.26 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2552 ซึ่งยังคงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

(3) การค้ำประกันเงินกู้ (มาตรา 28) กำหนดกรอบการค้ำประกันเงินกู้ไว้ไม่เกินร้อยละ 20 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติม $(1,951,700 * 0.2 = 390,340)$ โดยในปีงบประมาณ 2552 กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้เท่ากับ 205,762.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.54 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีและงบประมาณเพิ่มเติม ปีงบประมาณ 2552 ซึ่งยังคงอยู่ภายใต้กรอบวงเงินที่กฎหมายกำหนด

3.3 จากการบริหารหนี้ในประเทศและต่างประเทศของรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจ สามารถลดยอดหนี้คงค้างได้ 43,588.22 ล้านบาท และลดภาระดอกเบี้ยได้ 1,206.69 ล้านบาท ซึ่งกระทรวงการคลังได้ใช้เครื่องมือทางการเงินและอาศัยโอกาสที่ตลาดการเงินเอื้ออำนวยดำเนินการบริหารหนี้ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อให้การบริหารจัดการหนี้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุด

3.4 การจัดหาเงินกู้ของภาครัฐ ทำให้รัฐบาลมีเงินเพียงพอต่อการใช้จ่ายของภาครัฐในการบริหารประเทศ และในการฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ รวมทั้งรัฐวิสาหกิจสามารถดำเนินโครงการ/แผนงาน ได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศได้อีกทางหนึ่ง โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต และโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และโครงการรับจำนำผลผลิตทางการเกษตร ปีการผลิต 2551/2552 ของธนาคารเพื่อการเกษตร และสหกรณ์การเกษตร เป็นต้น

3.5 การกู้เงินภายใต้พระราชกำหนดให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินฯ ทำให้รัฐบาล มีระดับเงินคงคลังที่เพียงพอต่อการรองรับธุรกรรมการใช้จ่ายของรัฐบาล และสามารถจัดสรรเป็นเงินเพิ่มทุนให้แก่สถาบันการเงินเฉพาะกิจของรัฐ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร ธนาคารอาคารสงเคราะห์ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย และบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม ซึ่งเป็นการช่วยสนับสนุนโครงการสินเชื่อ Fast Track ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเร่งการอนุมัติสินเชื่อให้บรรลุเป้าหมาย ทดแทนการอนุมัติสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ที่ลดลง และช่วยเหลือด้านการเงินแก่ประชาชนรากหญ้าและผู้ประกอบการ SMEs ในภาคการเกษตร การท่องเที่ยว การส่งออก และอสังหาริมทรัพย์ โดยคาดว่าภายใต้โครงการ Fast Track ประชาชนและผู้ประกอบการจะสามารถเข้าถึงสินเชื่อเพิ่มขึ้นประมาณ 730,000 ราย แบ่งเป็นกลุ่มเกษตรกรประมาณ 175,000 ราย ประชาชนและผู้ประกอบการรายย่อยประมาณ 550,000 ราย SMEs และผู้ประกอบการท่องเที่ยวมากกว่า 3,000 ราย รวมทั้งผู้ส่งออกมากกว่า 1,500 ราย

3.6 การระดมทุนของรัฐบาลด้วยวิธีการออกพันธบัตร จะทำให้มีปริมาณการออกพันธบัตรอย่างสม่ำเสมอและเพียงพอที่จะสร้างอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง (Benchmark) เพื่อพัฒนาตลาดตราสารหนี้ในประเทศ

3.7 ระดับหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2552 มีจำนวน 4,001,942 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.55 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยแบ่งเป็นหนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง 2,586,513.18 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน 1,108,580.32 ล้านบาท หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงินที่รัฐบาลค้ำประกัน 208,702.02 ล้านบาท และหนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 98,146.48 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของหนี้แต่ละประเภทรวมทั้งต้นทุนเฉลี่ยและอายุเงินกู้เฉลี่ย ดังปรากฏตามตารางที่ 2 และหากเปรียบเทียบระดับหนี้สาธารณะ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2552 กับ ณ สิ้นปีงบประมาณ 2551 ซึ่งมีระดับหนี้สาธารณะเท่ากับ 3,408,231.40 ล้านบาท จะเห็นว่า ระดับหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้น 593,710.60 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของหนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรงเป็นส่วนใหญ่

สำหรับแนวทางการบริหารและจัดการหนี้ในอนาคต กระทรวงการคลังจะให้ความสำคัญในการดำเนินการบริหารหนี้ในเชิงรุก เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด และจะบริหารหนี้ให้อยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง เพื่อให้สามารถจัดหาเงินกู้ที่มีต้นทุนต่ำ และอยู่ภายใต้กรอบความเสี่ยงที่เหมาะสม

4. รายงานผลสำเร็จของโครงการเงินกู้

ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549 ข้อ 16 กำหนดให้สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ติดตามประเมินผลโครงการหรือแผนงานที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และจัดทำรายงานผลสำเร็จของโครงการนั้น ประกอบด้วย ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบของโครงการ และความยั่งยืนของโครงการเพื่อเสนอต่อกระทรวงการคลังพร้อมกับรายงานการกู้เงินและการค้าประกันตามนัยมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะฯ

ในปีงบประมาณ 2552 สบน. ได้ดำเนินการประเมินผลโครงการเงินกู้จากต่างประเทศที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรมของกรมทางหลวงชนบท และโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี ชุดที่ 1-3 ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งมีผลการดำเนินงานและผลการประเมินโครงการสรุปได้ดังนี้

โครงการถนนวงแหวนอุตสาหกรรม

ความเป็นมาของโครงการ

กระทรวงการคลังได้ลงนามในสัญญากู้เงินกับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JBIC) ซึ่งปัจจุบันงานในส่วนนี้ได้ถูกโอนมาให้องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) รับผิดชอบ การลงนามกู้เงินของกระทรวงการคลังได้ลงนามเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2540 วงเงิน 14,877 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรมซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายจำนวน 2 หมวด คือ หมวดค่างานก่อสร้าง 13,534 ล้านบาท และหมวดสำรองเผื่อขาด 1,353 ล้านบาท

แผนงานภายใต้โครงการเงินกู้ (JBIC) ประกอบด้วยสัญญา 3 สัญญา ในพื้นที่ด้านเหนือบริเวณถนนพระราม 3 พื้นที่ด้านใต้บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย และพื้นที่ด้านตะวันตกบริเวณถนนสุขสวัสดิ์

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างถนนรองรับการขนถ่ายและการลำเลียงสินค้าทั้งจากท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) และรองรับการลำเลียงสินค้าทั้งจากโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ในแถบจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างวงเวียน 22 กรกฎาคม ผ่านสถานีรถไฟกรุงเทพ (สถานีหัวลำโพง) กับท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย)

ขอบเขตโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
สัญญาที่ 1 : พื้นที่ด้านใต้ บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย	กรมทางหลวงชนบท ได้ว่าจ้าง
- สะพานซึ่ง 700 ม. มี 7 ช่องจราจร ขาขึ้นมี 4 ช่อง เพื่อรถบรรทุก	TNNS Joint Venture ให้เป็น
ขาขึ้น 3 ช่อง จราจรในช่วงกลาง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง ในสัญญาที่ 1 และ 2
- เสาสูง (Pylon) เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กและคอนกรีต	- Taisei Corporation
เสริมเหล็กอัดแรง รองรับด้วยเสาเข็มเจาะ Ø1.5 จำนวน 45 ต้น	- Nishimatsu Construction Co.,Ltd.
เสาสูงเป็นรูปเหลี่ยมเพชร สูง 173 ม.	- NKK Corporation
- สะพานช่วงข้ามแม่น้ำ เป็นโครงสร้างเหล็กและคอนกรีตเสริมเหล็ก	- Sino-Thai Engineering & Comstruction
สะพานช่วงยึดรั้งเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	Co.,Ltd.
- แต่ละด้านของเสาสูงของสะพานซึ่งมีสายเคเบิล 15 คู่ โดยแต่ละ	
เส้นประกอบด้วยลวดอัดแรงมัดเกรียว 42-90 เส้น	
- สะพานทางขึ้นด้านทิศใต้ มี 7 ช่องจราจร เป็นโครงสร้างคานรูป	
กล่องคอนกรีตเสริมเหล็กอัด ความยาว 1,090 ม.	
- ทางขึ้นลงบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย 2 ช่องจราจร ยาว 976 ม.	
เป็นคานรูปกล่องคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	
สัญญาที่ 2 : พื้นที่ด้านเหนือ บริเวณถนนพระราม 3	
- ทางยกระดับเชื่อมสะพานซึ่งด้านเหนือและใต้ มี 6 ช่องจราจรเป็น	
โครงสร้างคานรูปกล่องคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง ยาว 313 ม.	
- สะพานข้ามแม่น้ำทางทิศเหนือเป็นสะพานซึ่ง ยาว 582 ม.	
มี 7 ช่องจราจร	
- เสาสูง คอนกรีตเสริมเหล็ก รองรับด้วยเสาเข็ม Ø 1.5 ม.	
จำนวน 40 ต้น สูง 164 ม.	
- สะพานข้ามแม่น้ำ เป็นโครงสร้างเหล็กและโครงสร้างคอนกรีต	
เสริมเหล็ก สะพานยึดรั้งเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	
- แต่ละด้านของเสาสูงมีสายเคเบิล 12 คู่	
- สะพานทางขึ้นทางเหนือ มี 7 ช่องจราจร	
สัญญาที่ 3 : พื้นที่ด้านตะวันตก บริเวณถนนสุขสวัสดิ์	ผู้รับจ้าง คือบริษัท KTU Joint Venture
- ถนนยกระดับขนาด 2 ช่องจราจร จำนวน 4 เส้นทาง ความยาว	Kajima Corpoiation
1,725 ม. เป็นกล่องคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	- Tokyu Construction Co.,Ltd.
- สะพานทางขึ้นด้านตะวันตก ประกอบด้วย Approach bridge	& Comstruction Co.,Ltd.
ยาว 786 ม. และ Viaduct ยาว 584 ม. โดยทั้งสองเป็นกล่อง	
คอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	
- ทางแยกต่างระดับบริเวณ อ.สุขสวัสดิ์ มีทางขึ้น-ลงขนาด 2 ช่อง	
จราจร ยาว 1,112 ม. เป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กอัดแรง	

ผลการดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม ประกอบด้วย
สัญญาที่ 1: พื้นที่ด้านใต้ บริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย

- กำหนดตรวจสอบทั้งสะพาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- วัดการเคลื่อนที่หรือทรุดตัวด้วยกล้องสำรวจ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

3. โครงสร้างสะพานช่วงยึดรั้ง (Back Span)

- ตรวจสอบส่วนโครงสร้างคอนกรีต มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์แรกของทุก ๆ สองเดือน

- กำหนดตรวจสอบทั้งสะพาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- วัดการเคลื่อนที่หรือทรุดตัวด้วยกล้องสำรวจ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

4. เสาหลัก (Pylon)

- ตรวจสอบส่วนโครงสร้างคอนกรีต มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์แรกของทุก ๆ สองเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติโดยละเอียด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- วัดการเคลื่อนที่หรือทรุดตัวด้วยกล้องสำรวจ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

5. เสาโครงสร้างสะพาน

- ตรวจสอบส่วนโครงสร้างคอนกรีต มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุก ๆ สองเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติโดยละเอียด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- วัดการเคลื่อนที่หรือทรุดตัวด้วยกล้องสำรวจ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

6. โครงสร้างสะพานทางขึ้นลง (Approaches)

- ตรวจสอบส่วนโครงสร้างคอนกรีต มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุก ๆ สองเดือน

- กำหนดตรวจสอบทั้งสะพาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- วัดการเคลื่อนที่หรือทรุดตัวด้วยกล้องสำรวจ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

7. โครงสร้างถนน

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุ มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สี่ของทุกเดือน

- กำหนดตรวจสอบทั้งสะพาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดย
ทำการตรวจสอบทุกปี

8. ราวสะพาน

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน
โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการ
ตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

9. แผงกันด้านข้าง และแผงกั้นกลาง

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน
โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการ
ตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุก ๆ สองเดือน

10. ระบบระบายน้ำ

- ตรวจสอบฝาดะแกรง มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน
- ตรวจสอบสภาพทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการ
ตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุกเดือน

- ตรวจสอบการอุดตันและการรั่วซึม มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด
โดยทำการตรวจสอบทุกปี

11. รอยต่อเพื่อการยืดหดตัว (Expansion Joint)

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน
โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด
โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติและทำความสะอาด มีการตรวจสอบตามระยะเวลา
ที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุกปี

- วัตุการเคลื่อนที่ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการ
ตรวจสอบวัตุทุก 5 ปี

12. Lock-up Device (LUD)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด
โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติและทำความสะอาด มีการตรวจสอบตามระยะเวลา
ที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุกปี

- วัตุการเคลื่อนที่ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการ
ตรวจสอบวัตุทุก 5 ปี

13. ที่รองรับ (Pot Bearing)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด
โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติและทำความสะอาด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุกปี

- วัดการเคลื่อนที่ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

14. เคเบิลซึ่งสะพาน (Cable Stay)

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์แรกของทุกเดือน

- ตรวจสอบความเสียหายสมอที่ยึดสายเคเบิล มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบทุก 2 ปี

- ตรวจสอบความเสียหายท่อหุ้ม HDPE มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบทุก 5 ปี

- วัดการเคลื่อนที่ มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

- วัดแรงในลวด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบวัดทุก 5 ปี

15. ส่วนยอดของสะพาน (Pinnacle)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

16. ประติมากรรมบนสะพาน (Sculptures)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุกเดือน

17. บันไดและทางเดินภายในเสาหลัก

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติโดยละเอียด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบทุก 2 ปี

18. ลิฟท์ภายในเสาหลัก

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุกเดือน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาทั้งระบบ มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

19. กระจ่สำหรับบำรุงรักษา (Maintenance Gantry)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุกเดือน

- ตรวจสอบความผิดปกติโดยละเอียด มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการตรวจสอบทุก 2 ปี

20. ระบบไฟตกแต่งสะพาน (Architectural Lighting)

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุกเดือน

- ตรวจสอบดวงโคม มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

21. ระบบไฟฟ้าแสงสว่างถนน (Street Lighting)

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สี่ของทุกเดือน

- ตรวจสอบดวงโคม มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

22. ระบบไฟสัญญาณจราจร (Traffic Signal)

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สี่ของทุกเดือน

- ตรวจสอบดวงโคม มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

23. ป้ายจราจร (Traffic Sign)

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สองของทุก ๆ สองเดือน

24. ระบบกล้องวงจรปิด

- ตรวจสอบสภาพการใช้งาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุก ๆ สองเดือน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาทั้งระบบ มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

25. ระบบโทรศัพท์ฉุกเฉิน

- ตรวจสอบความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือรถชน มีการตรวจสอบประจำวัน โดยทำการตรวจสอบทุกวัน

- ตรวจสอบสภาพการใช้งาน มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุก ๆ สองเดือน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาทั้งระบบ มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

26. ระบบป้ายเปลี่ยนข้อความได้

- ตรวจสอบสภาพการใช้งานทั่วไป มีการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการตรวจสอบในสัปดาห์ที่สามของทุก ๆ สองเดือน

- ตรวจสอบและบำรุงรักษาทั้งระบบ มีการตรวจสอบตามคำแนะนำของผู้ผลิต

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

1. ลดเวลาการเดินทาง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการลดเวลาการเดินทางของผู้ใช้ถนนในโครงการ เนื่องจากสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินทาง ซึ่งเป็นผลของโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มาตรฐานการครองชีพและรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น เนื่องจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางลดลง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร บนพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งโครงการช่วยลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากผู้ใช้ถนนแล้ว จังหวัดสมุทรปราการ และท่าเรือกรุงเทพยังได้ประโยชน์จากการลดการติดขัดของจราจรบริเวณดังกล่าว ซึ่งได้ช่วยลดเวลาการเดินทางให้กับผู้ใช้ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมอีกด้วย

2. ลดค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์

ผู้ใช้รถบนถนนโครงการจะได้รับประโยชน์จากผลของการเดินทางที่สั้นลง การเดินทางบนถนนสภาพที่ดีขึ้นในเชิงวิศวกรรม (โค้ง ความลาดชัน ชนิดและสภาพของผิวทาง) และการเดินทางด้วยความเร็วที่ดีขึ้น เนื่องด้วยการลดลงของการจราจรที่ติดขัด ค่าใช้จ่ายในการใช้รถยนต์ที่สามารถลดได้ อาจแบ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญ ดังนี้ การใช้น้ำมันและน้ำมันเครื่อง การสึกหรอของยาง แรงงาน และชิ้นส่วนในการซ่อมบำรุง

3. ผลประโยชน์ทางอ้อม

หลังจากโครงการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการนั้นได้ทำให้เกิดการพัฒนาในหลายด้านของพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและย่านการค้า มีศักยภาพสูงขึ้น สวนสาธารณะ สนามกีฬา และพืชรักษาได้ถูกสร้างขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ คุณภาพชีวิตของคนท้องถิ่นดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ โครงการนี้ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดพัฒนาความเป็นเมืองการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของคุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนโรงงานและธุรกิจ การขยายตัวของประชากร การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน และอื่น ๆ

ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินโครงการ

กิจกรรม	สาเหตุของความล่าช้า
1. การเวนคืนที่ดิน	ความล่าช้าในการเวนคืนในสองส่วน คือ ช่วงเวลาที่รัฐบาลไทยจัดสรรงบประมาณเพื่อการเวนคืน การต่อรองเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่ดินของเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน ซึ่งในความล่าช้าดังกล่าว จึงได้มีการขยายสัญญาสองครั้งให้แก่ผู้รับเหมา ในสัญญา 1, 2 และ 3 ในความล่าช้าที่เกิดขึ้นนี้ส่งผลทำให้เกิดปัญหาในการประสานงานของผู้รับเหมาที่เข้าพื้นที่ร่วมกันบริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง (Central Interchange) ซึ่งทำให้ผู้รับเหมาสัญญา 3 ต้องเปลี่ยนลำดับการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ทำให้ต้องมีการขยายสัญญาครั้งที่ 3 ให้แก่ผู้รับจ้างเหมาสัญญา 3

กิจกรรม	สาเหตุของความล่าช้า
2. ช่วงก่อสร้าง	<p>บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง ต้องมีการปรับตำแหน่งสายไฟฟ้าตามแนวดถนนเพชรหิรัญ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ของสัญญา 3 ซึ่งล่าช้าอยู่นั้น เป็นผลทำให้เกิดความล่าช้าต่อการก่อสร้างเส้นทางหลักของสัญญา 2</p> <p>บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลางดังกล่าว เป็นผลทำให้ต้องมีการขยายสัญญา ครั้งที่ 3 ให้แก่ผู้รับเหมาสัญญา 2 ด้วยเช่นกัน</p> <p>มีการปรับเปลี่ยนนั่งร้านชั่วคราวที่ยึดช่วงสะพานด้านข้าง จากคำสั่งของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เนื่องด้วยเหตุผลทางศาสนาของชุมชนที่อยู่ใต้บริเวณก่อสร้างดังกล่าว ทำให้ต้องมีการขยายสัญญา ครั้งที่ 3 ให้แก่ผู้รับเหมาสัญญา 1</p>

ผลการประเมินโครงการ

โดยพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ 5 ประการ คือ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืน ของโครงการ (Sustainability) สรุปได้ดังนี้

หลักเกณฑ์	ระดับคะแนน	ผลการประเมิน
1) ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์	<ul style="list-style-type: none"> - ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ 	ฟังพอใจมาก
2) ประสิทธิผล (ผลกระทบ)	<ul style="list-style-type: none"> - ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ 	ฟังพอใจมาก
3) ประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ 	ฟังพอใจ
4) ความยั่งยืนของโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ 	ฟังพอใจมาก

1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์

(1) โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 -2544) ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 นั้น มี วัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้มีการขยายตัวไปในระดับพื้นที่ตลอดจนเสริมศักยภาพให้คนทุกกลุ่มได้มีโอกาสพัฒนาตนเอง จากการมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาและได้รับประโยชน์จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างทั่วถึง ซึ่งโครงการของกรมทางหลวงชนบทเป็นโครงการที่พัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานที่ช่วยรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นให้ เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และประหยัดเวลาขนส่ง ดังนั้น จึงสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8

(2) โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ในด้านการปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มผลิตภาพและคุณค่าของสินค้าและบริการบนฐานความรู้และความเป็นไทย โดยใช้กระบวนการพัฒนาคลัสเตอร์และห่วงโซ่ อุปทานรวมทั้งเครือข่ายชุมชนบนรากฐานของความรู้สมัยใหม่ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมไทย และความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อสร้างสินค้าที่มีมูลค่าและคุณภาพสูง มีตราสินค้าเป็นที่ยอมรับ ของตลาด รวมทั้งสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และส่งเสริม การลงทุนไทยในต่างประเทศตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

2. ประสิทธิภาพ

(1) ความมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน (At Appraisal) หน่วยนับ :	ผล หน่วยนับ :
1) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา (ก่อนการก่อสร้างและช่วงควบคุมงานก่อสร้าง)		
เริ่ม	ม.ค. 2541	ก.ย. 2543
เสร็จ	ก.ค. 2545	ส.ค. 2549
2) การเลือกผู้รับเหมา		
เริ่ม	ม.ค. 2541	ก.ย. 2543
เสร็จ	มี.ค. 2542	ก.พ. 2544
3) การก่อสร้าง		
เริ่ม	เม.ย. 2542	ต.ค. 2544
เสร็จ	ก.ค. 2545	ส.ค. 2549
4) การเวนคืนที่ดิน		
เริ่ม	มิ.ย. 2541	2544
เสร็จ	มี.ค. 2543	2546

ช่วงก่อสร้างจริง คือ ต.ค. 2544 ถึง ส.ค. 2549 (59 เดือน) ซึ่งถ้าเทียบกับแผนการก่อสร้าง คือ 40 เดือน และการก่อสร้างแล้วเสร็จ ส.ค. 2549 ซึ่งช้ากว่าแผนที่วางไว้ ก.ค. 2545 อยู่ 4 ปี 11 เดือน เหตุผลหลักที่ไม่เป็นตามแผน เนื่องด้วย ความล่าช้าในการเวนคืนในสองส่วน คือ

1. ช่วงเวลาที่รัฐบาลไทยจัดสรรงบประมาณเพื่อการเวนคืน
2. การต่อรองเกี่ยวกับค่าตอบแทนที่ดินของเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืน

ซึ่งในความล่าช้าดังกล่าว จึงได้มีการขยายสัญญาสองครั้ง ให้แก่ผู้รับเหมาในสัญญา 1,2 และ 3 ในความล่าช้าที่เกิดขึ้นนี้ส่งผลทำให้เกิดปัญหาในการประสานงานของผู้รับเหมาที่เข้าพื้นที่ร่วมกัน บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง (Central Interchange) ซึ่งทำให้ผู้รับเหมาสัญญา 3 ต้องเปลี่ยนลำดับการก่อสร้างในบริเวณดังกล่าว ทำให้ต้องมีการขยายสัญญาครั้งที่ 3 ให้แก่ ผู้รับจ้างเหมาสัญญา 3

บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง ต้องมีการปรับตำแหน่งสายไฟฟ้าตามแนวถนนเพชรหิรัญ ซึ่งอยู่ในพื้นที่ของสัญญา 3 ซึ่งล่าช้าอยู่นั้น เป็นผลทำให้เกิดความล่าช้าต่อการก่อสร้างเส้นทางหลักของสัญญา 2 บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลางดังกล่าว เป็นผลทำให้ต้องมีการขยายสัญญา ครั้งที่ 3 ให้แก่ผู้รับเหมาสัญญา 2 ด้วยเช่นกัน

อีกเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความล่าช้า เนื่องด้วยมีการปรับเปลี่ยนนั่งร้านชั่วคราวที่ยึดช่วงสะพานด้านข้างจากคำสั่งของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เนื่องด้วยเหตุผลทางศาสนาของชุมชนที่อยู่ใต้บริเวณก่อสร้างดังกล่าว ทำให้ต้องมีการขยายสัญญา ครั้งที่ 3 ให้แก่ผู้รับเหมาสัญญา 1 จากคำอธิบายข้างต้นสามารถสรุปได้ดังนี้

สัญญาที่ 1 : มีการขยายสัญญารวม 732 วัน

- ครั้งที่ 1 : 452 วัน เนื่องด้วย ความล่าช้าในการเวนคืนที่ดิน
- ครั้งที่ 2 : 115 วัน เนื่องด้วย ผลพวงของการเข้าพื้นที่ได้ช้า
- ครั้งที่ 3 : 165 วัน เนื่องด้วย การปรับเปลี่ยนนั่งร้านชั่วคราว

สัญญาที่ 2 : มีการขยายสัญญารวม 766 วัน

- ครั้งที่ 1 : 484 วัน เนื่องด้วย ความล่าช้าในการเวนคืนที่ดิน
- ครั้งที่ 2 : 106 วัน เนื่องด้วย ผลพวงของการเข้าพื้นที่ได้ช้า
- ครั้งที่ 3 : 176 วัน เนื่องด้วย ความล่าช้าในการย้ายตำแหน่งสายไฟฟ้าบนถนนเพชรหิรัญที่บริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง

สัญญาที่ 3 : มีการขยายสัญญารวม 612 วัน

- ครั้งที่ 1 : 410 วัน เนื่องด้วย ความล่าช้าในการเวนคืนที่ดิน
- ครั้งที่ 2 : 106 วัน เนื่องด้วย ผลพวงของการเข้าพื้นที่ได้ช้า
- ครั้งที่ 3 : 96 วัน เนื่องด้วย การเปลี่ยนลำดับการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับในส่วนกลาง

(2) วงเงินลงทุนของโครงการ

วงเงินลงทุนทั้งโครงการ

วงเงินลงทุน	แผน	ผล
เงินกู้ JBIC (เยน)	14,887,000,000	14,886,999,994
ต้นทุนรวม (เยน)	85,098,000,000	41,086,000,000

วงเงินลงทุนแยกตามงาน

หน่วย : ล้านบาท

งาน	วงเงินแผน	เบิกจ่ายจริง
1. สัญญาก่อสร้าง	39,037	21,949
2. สัญญาค่าที่ปรึกษา	1,271	916
3. การจัดซื้อจัดจ้าง	3,904	2,959
4. สายส่ง (ไฟฟ้า)	37,047	15,262
5. ถนนทางรถไฟสายเก่า	3,839	-
รวม	85,098	41,086

(3) ระยะเวลาการดำเนินโครงการ

ขอบเขตงานโครงการ	แผน (At Appraisal) หน่วยนับ :	ผล หน่วยนับ :
1) เตรียมโครงการและงานคัดเลือกที่ปรึกษา (ก่อนการก่อสร้างและช่วงควบคุมงานก่อสร้าง)		
เริ่ม	ม.ค. 2541	ก.ย. 2543
เสร็จ	ก.ค. 2545	ส.ค. 2549
2) การเลือกผู้รับเหมา		
เริ่ม	ม.ค. 2541	ก.ย. 2543
เสร็จ	มี.ค. 2542	ก.พ. 2544
3) การก่อสร้าง		
เริ่ม	เม.ย. 2542	ต.ค. 2544
เสร็จ	ก.ค. 2545	ส.ค. 2549
4) การเวนคืนที่ดิน		
เริ่ม	มิ.ย. 2541	2544
เสร็จ	มี.ค. 2543	2546

ด้านต้นทุน : ใช้ต้นทุนที่ต่ำกว่าที่ประมาณการ เนื่องจากใช้การประกวดราคานานาชาติ ทำให้มีการแข่งขันสูง และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน (เริ่มต้นโครงการ 3.62 เยน/ 1 บาท สิ้นสุดโครงการ 2.45 เยน/ 1 บาท)

3. ประสิทธิภาพ

(1) ลดเวลาการเดินทาง

ประโยชน์ที่ได้รับจากการลดเวลาการเดินทางของผู้ใช้ถนนในโครงการ เนื่องจากสามารถเพิ่มความเร็วในการเดินทาง ซึ่งเป็นผลของโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนอุตสาหกรรม มาตรฐานการครองชีพและรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น เนื่องจากเวลาที่ใช้ในการ

เดินทางลดลง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร บนพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งโครงการช่วยลดเวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ผู้ใช้ถนนแล้ว จังหวัดสมุทรปราการ และท่าเรือกรุงเทพยังได้ประโยชน์จากการลดการติดขัดของจราจรบริเวณดังกล่าว ซึ่งได้ช่วยลดเวลาการเดินทางให้กับผู้ใช้ถนนวงแหวนอุตสาหกรรมอีกด้วย

(2) ลดค่าใช้จ่ายในการใช้ยาน

ผู้ใช้รถบนถนนโครงการจะได้รับประโยชน์จากผลของการเดินทางที่สั้นลง การเดินทางบนถนนสภาพที่ดีขึ้นในเชิงวิศวกรรม (โค้ง ความลาดชัน ชนิดและสภาพของผิวทาง) และการเดินทางด้วยความเร็วที่ดีขึ้น เนื่องด้วยการลดลงของการจราจรที่ติดขัด ค่าใช้จ่ายในการใช้ยานที่สามารถลดได้ อาจแบ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญ ดังนี้ การใช้น้ำมันและน้ำมันเครื่อง การสึกหรอของยาง แรงงาน และชิ้นส่วนในการซ่อมบำรุง

(3) ผลประโยชน์ทางอ้อม

หลังจากโครงการแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการนั้นได้ทำให้เกิดการพัฒนาในหลายด้านของพื้นที่โดยรอบ พื้นที่ที่มีศักยภาพต่ำสำหรับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและย่านการค้ามีศักยภาพสูงขึ้น สวนสาธารณะ สนามกีฬา และพิพิธภัณฑ์ได้ถูกสร้างขึ้นบริเวณพื้นที่โครงการ คุณภาพชีวิตของคนท้องถิ่นดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ โครงการนี้ยังช่วยกระตุ้นให้เกิดพัฒนาความเป็นเมืองการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของคุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของการจดทะเบียนโรงงานและธุรกิจ การขยายตัวของประชากร การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน และอื่นๆ

บทเรียนที่ได้รับ/ข้อเสนอแนะ

1. บทเรียนที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ

การแยกสัญญา

(1) เรื่องวันเริ่มสัญญา

(2) เรื่องการแบ่งสัญญา

2. ข้อเสนอแนะจากการดำเนินโครงการ

สามารถแบ่งได้ตามหัวข้อบทเรียนที่ได้รับในการดำเนินโครงการ ดังนี้

(1) วันเริ่มสัญญา (Contract Commencement Date) กับการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้าง (Site Handover)

- หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องมั่นใจว่า ในวันที่กำหนดให้เป็นวันเริ่มดำเนินงาน (Contract Commencement Date) นั้น หน่วยงานเจ้าของโครงการจะสามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่ให้กับผู้รับจ้างเพื่อเริ่มงานก่อสร้างตามสัญญาได้

- ในเอกสารประกวดราคา นอกจากแผนงานก่อสร้างแล้ว ควรกำหนดให้ผู้ยื่นข้อเสนอ เสนอแผนผังแสดงกำหนดการดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ส่วนต่างๆ มาพร้อมกับข้อเสนอดำเนินงาน เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของโครงการสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการเวนคืนและส่งมอบพื้นที่และใช้อ้างอิงเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาขยายระยะเวลาสัญญาก่อสร้างให้กับผู้รับจ้าง ในกรณีที่มีการส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างล่าช้า

(2) การแบ่งสัญญาก่อสร้าง/การประสานงานก่อสร้างระหว่างสัญญา/พื้นที่ก่อสร้างที่ใช้ร่วมกัน

- การแบ่งสัญญาก่อสร้าง ควรพิจารณาจากลักษณะของงานและวิธีการก่อสร้างเป็นสำคัญมากกว่าการพิจารณาจากกรอบวงเงินในแต่ละสัญญา
 - การแบ่งสัญญาก่อสร้าง ควรหลีกเลี่ยงการมีพื้นที่ก่อสร้างซ้อนทับกัน หรือการที่ต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างร่วมกันให้มากที่สุด ควรมีแต่การมาเชื่อมต่อกันเท่านั้น
 - การประสานงานก่อสร้างระหว่างสัญญาในบริเวณที่เชื่อมต่อกัน
- ในสัญญาควรกำหนดให้มีกำหนดการส่งมอบงานก่อสร้างส่วนที่เกี่ยวข้องกับอีกสัญญาหนึ่ง (Milestone) ให้ละเอียดชัดเจน พร้อมกำหนดให้มีบทปรับสำหรับความล่าช้าในการส่งมอบงานดังกล่าว
- ปัญหาเรื่องผู้รับจ้างแต่ละสัญญาเสนอใช้อุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน จะเป็นภาระต่อหน่วยงานเจ้าของโครงการในเรื่องการบำรุงรักษาอุปกรณ์หลากหลายยี่ห้อ นอกจากนี้โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่ต้องควบคุมผ่านระบบควบคุมที่ใช้ร่วมกัน เช่น ระบบ CCTV เป็นต้น อาจมีปัญหาระบบการเข้ากันได้ของระบบ (Compatibility and Integration) ของแต่ละยี่ห้อตามมาด้วย เรื่องนี้ยากที่จะระบุใน Specs. ให้ชัดเจน เพราะ Supplier สามารถร้องเรียนเรื่องการลื้ศ Specs ได้ วิธีแก้ปัญหานี้ อาจทำได้โดยการให้ผู้รับจ้างก่อสร้างสัญญาใดสัญญาหนึ่งรับผิดชอบติดตั้งและทดสอบระบบอุปกรณ์และระบบควบคุมของทั้งโครงการส่วนสัญญาอื่นให้รับผิดชอบเฉพาะงานฝังท่อและร้อยสายไฟในพื้นที่ของตนเท่านั้น

โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี ชุดที่ 1 ถึง 3

ความเป็นมาของโครงการ

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ.) ได้ดำเนินการปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น เพื่อป้องกันปัญหากำลังผลิตสำรองไม่เพียงพอและการขาดแคลนไฟฟ้า ประกอบกับการเจรจาซื้อก๊าซธรรมชาติจากสหภาพพม่าได้ก้าวหน้าไปถึงระดับลงนามในสัญญาซื้อขายก๊าซธรรมชาติจากแหล่งยาดานาระหว่างผู้ขายกับการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2538 โดยสหภาพพม่าก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติเชื่อมกับท่อส่งก๊าซฯ ในฝั่งไทยที่บริเวณจังหวัดกาญจนบุรีและจะทำการผลิตก๊าซฯ ในปริมาณ 525 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ขายให้กับ ปตท. เพื่อจำหน่ายให้ กฟผ. ต่อไป เพื่อให้สามารถใช้ก๊าซจากสหภาพพม่าได้ผลประโยชน์สูงสุด กฟผ. จึงได้ดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี

ดังนั้น กฟผ. จึงได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ดังนี้

- สัญญาเงินกู้เลขที่ 24-1 (Power Loan to EGAT No. 24-1) กับ The Export-Import Bank of Japan เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2541 วงเงิน JPY 37,150,501,806
- สัญญาเงินกู้เลขที่ 24-2 (Power Loan to EGAT No. 24-2) กับ The Export-Import Bank of Japan เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2542 วงเงิน JPY 2,999,964,091
- สัญญาเงินกู้เลขที่ 24-3 (Power Loan to EGAT No. 24-3) กับ The Export-Import Bank of Japan เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2543 วงเงิน JPY 4,905,532,600

เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์โรงไฟฟ้าและอุปกรณ์ประกอบ สำหรับโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี ชุดที่ 1 ถึง 3 โดย กฟผ. ได้ตกลงทำสัญญากับ Mitsui & co., Limited ตามสัญญาเลขที่ EGAT 45/0-35-5600-EGAT-RBCC-1 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2540

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จ สนองความต้องการการใช้ไฟฟ้า
2. เพื่อให้สามารถใช้ก๊าซจากสหภาพพม่าได้ผลประโยชน์สูงสุด
3. เพื่อป้องกันปัญหากำลังผลิตสำรองไม่เพียงพอ และการขาดแคลนไฟฟ้า

ขอบเขตของโครงการภายใต้สัญญาเงินกู้ The Export-Import Bank of Japan

ขอบเขตงานของโครงการ	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
(ก) งานก่อสร้าง/ติดตั้ง	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
(ข) การจ้างที่ปรึกษาเพื่อดูแลโครงการ	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงาน

1. งานก่อสร้าง/ติดตั้ง : กฟผ. ได้ดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งโรงไฟฟ้า เป็นไปตามแผนการงานก่อสร้าง
2. การจ้างที่ปรึกษาเพื่อดูแลโครงการ : กฟผ. ได้จ้างบริษัท SWEC (Stone & Webster Engineering Corporation) เป็นที่ปรึกษาดูแลงานก่อสร้าง และทดสอบจนแล้วเสร็จ

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ

1. สามารถสนองความต้องการการใช้ไฟฟ้าของประเทศได้
2. เสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของ กฟผ. โดยมีปริมาณกำลังผลิตสำรองไม่ต่ำกว่า 15%
3. สามารถติดตั้งและเดินเครื่องเครื่องผลิตไฟฟ้ากันหันแก๊สได้ในเวลาอันรวดเร็ว จึงสามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าเข้าระบบได้อย่างรวดเร็ว

ปัญหา อุปสรรคในการดำเนินโครงการ

กฟผ. ต้องทบทวนแผนงานก่อสร้างโรงไฟฟ้า เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจของประเทศถดถอย เป็นผลให้การใช้พลังงานไฟฟ้าไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้

ผลการประเมินโครงการ

โดยพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ 5 ประการ คือ ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Relevance) ประสิทธิภาพ (Efficiency) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความยั่งยืน ของโครงการ (Sustainability) สรุปได้ดังนี้

หลักเกณฑ์	ระดับคะแนน	ผลการประเมิน
1) ความสอดคล้องของ วัตถุประสงค์	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
2) ประสิทธิภาพ (ผลกระทบ)	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
3) ประสิทธิภาพ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก
4) ความยั่งยืนของโครงการ	- ฟังพอใจมาก - ฟังพอใจ - ค่อนข้างฟังพอใจ - ไม่ฟังพอใจ	ฟังพอใจมาก

1. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์

ผลการดำเนินงานมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

(1) ด้านนโยบาย : สามารถสนองความต้องการการใช้ไฟฟ้าของประเทศ และเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้า โดยมีกำลังผลิตสำรองไม่ต่ำกว่า 15% ของความต้องการไฟฟ้าสูงสุดตามที่ กฟผ. กำหนด และมีกำลังผลิตสำรองไม่ต่ำกว่า 25% ตั้งแต่ปี 2544 เป็นต้นไป

(2) ด้านเทคนิค-โรงไฟฟ้าฯ มีประสิทธิภาพสูงประมาณ 47% สามารถติดตั้งและเดินเครื่องผลิตไฟฟ้ากังหันแก๊ซ ได้ในเวลาอันรวดเร็วก่อนที่โครงการทั้งหมดจะแล้วเสร็จ และเดินเครื่องผลิตไฟฟ้ากังหันไอน้ำความร้อนร่วมภายหลังทำให้สนองความต้องการการใช้ไฟฟ้า โดยใช้ก๊าซจากสหภาพมาได้ผลประโยชน์สูงสุด และแก้ไขปัญหากำลังผลิตสำรองที่ไม่เพียงพอ และการขาดแคลนไฟฟ้าได้อย่างเหมาะสม

โครงการมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 โดยที่ความต้องการไฟฟ้าของประเทศมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากผลพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าของคณะกรรมการการพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าในเดือนมิถุนายน 2536 คาดว่าจะมีการเพิ่มขึ้นในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ดังนี้

แผนพัฒนา ฉบับที่	ปี พ.ศ.	ความต้องการไฟฟ้า (เมกะวัตต์)			อัตราการเพิ่ม เฉลี่ย (%)
		เพิ่มจาก	เป็น	เพิ่มขึ้น	
7	2535-2539	8,045	13,009	4,964	10.09
8	2540-2544	13,009	19,029	6,020	7.90
9	2545-2549	19,029	25,371	6,342	5.92
10	2550-2554	25,371	33,532	8,161	5.74

กฟผ. จึงได้ปรับแผนพัฒนากำลังผลิตไฟฟ้าใหม่ให้สอดคล้องกับความต้องการที่เพิ่มขึ้น เพื่อป้องกันปัญหา กำลังการผลิตสำรองไม่เพียงพอ และการขาดแคลนไฟฟ้า และวางแผนดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี

2. ประสิทธิภาพ

(1) ด้านผลผลิต : สามารถติดตั้งและเดินเครื่องเครื่องผลิตไฟฟ้ากันหันแก๊สได้ ในเวลาอันรวดเร็ว จึงสามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าเข้าระบบได้อย่างรวดเร็ว สามารถสนองความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศ และเสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าโดยมีปริมาณกำลังผลิตสำรองไม่ต่ำกว่า 15% ของความต้องการพลังไฟฟ้าสูงสุดตามที่ กฟผ. กำหนดในปัจจุบัน

(2) ด้านเวลา : การดำเนินการก่อสร้างโรงไฟฟ้าเป็นไปตามแผน และความต้องการใช้ไฟฟ้าของประเทศที่มีอัตราเพิ่มขึ้นลดลงซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับภาวะเศรษฐกิจ โดย กฟผ. พิจารณาเลื่อนแผนงานโครงการ และสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามแผนดังกล่าว

(3) ด้านต้นทุน : ในด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน โครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรีมีต้นทุนการผลิตไฟฟ้าและอัตราผลตอบแทนการลงทุน เมื่อเปรียบเทียบกับราคาขายไฟฟ้าเฉลี่ยของ กฟผ. (1.2765 บาทต่อหน่วย) สรุปได้ดังนี้

	ด้านเศรษฐศาสตร์	ด้านการเงิน
ก. ต้นทุนการผลิตไฟฟ้า (บาทต่อหน่วย)	1.1016	1.2430
ข. อัตราผลตอบแทนการลงทุน (%)	14.95	10.98

ต้นทุนการผลิตดังกล่าว ได้รวมส่วนของการลงทุน เดินเครื่อง และการบำรุงรักษาของระบบ กำจัดก๊าซ SO₂ เพื่อรักษาคุณภาพอากาศให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้คิดเป็นต้นทุนการผลิตไฟฟ้าประมาณ 9 สตางค์ต่อหน่วย

3. ประสิทธิภาพ

(1) การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์

1) ต้นทุนโครงการ : ค่าก่อสร้าง/ติดตั้ง อุปกรณ์สำหรับโรงไฟฟ้าและอุปกรณ์ประกอบ จำนวน 25,555.655 ล้านบาท

2) ผลประโยชน์ของโครงการ :

- สามารถสนองความต้องการการใช้ไฟฟ้าของประเทศได้
- เสริมความมั่นคงของระบบไฟฟ้าของ กฟผ. โดยมีปริมาณกำลัง

ผลิตสำรองไม่ต่ำกว่า 15%

- สามารถติดตั้งและเดินเครื่องเครื่องผลิตไฟฟ้ากันทันแก๊สได้ในเวลาอันรวดเร็ว จึงสามารถจ่ายกระแสไฟฟ้าเข้าระบบได้อย่างรวดเร็ว

(2) คุณภาพของเครื่องมือ/อุปกรณ์

คุณภาพของโรงไฟฟ้าเป็นไปตามมาตรฐานระบบสากล โดยคุณภาพของเครื่องมือ/อุปกรณ์ จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในสัญญา บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี จำกัด มีการทำการประเมินผลโครงการหลังก่อสร้างเพื่อประเมินประสิทธิภาพและสมรรถนะของโรงไฟฟ้า เพื่อความมั่นคง ความเชื่อถือได้ของโรงไฟฟ้า

4. ความยั่งยืนของโครงการ

(1) สมรรถนะขององค์กร : บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของโรงไฟฟ้าในปัจจุบัน มีการตรวจสอบและบำรุงรักษา เพื่อรักษาสมรรถนะของโรงไฟฟ้า ทำให้สามารถเดินเครื่องผลิตกระแสไฟฟ้าได้ตามแผนของศูนย์ควบคุมระบบกำลังไฟฟ้าแห่งชาติ

(2) กลุ่มผู้ใช้งาน : ลดปัญหากำลังผลิตสำรองไม่เพียงพอ และลดปัญหาการขาดแคลนไฟฟ้าทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี

(3) การบำรุงรักษา : บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของโรงไฟฟ้าในปัจจุบัน ได้ทำสัญญาว่าจ้างให้ กฟผ. เป็นผู้เดินเครื่องและบำรุงรักษาโรงไฟฟ้า โดยมีแผนการบำรุงรักษาประจำปีตลอดอายุของโรงไฟฟ้าคือ 25 ปี โดยมีกำหนดการบำรุงรักษา ดังนี้

- มีการทำ Combustion Inspection ทุกปี
- มีการทำ Minor Inspection ทุก 2 ปี
- มีการทำ Major Overhaul ทุก 4 ปี

บทเรียนที่ได้รับ/ข้อเสนอแนะ

จากประสบการณ์ในการบริหารงานก่อสร้างโครงการโรงไฟฟ้าพลังความร้อนร่วมราชบุรี ซึ่งได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจที่ถดถอยในปี 2541 ทำให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนงานโครงการให้เหมาะสมกับสถานะเศรษฐกิจและสังคม โดยบทเรียนสำคัญคือต้องมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงของโครงการในด้านการบริหารจัดการโครงการ และด้านการเงิน ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่แปรเปลี่ยนโดยบรรลุจุดมุ่งหมายในการทำงาน

.....

ตารางที่ 1 ผลการดำเนินงานตามแผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปีงบประมาณ 2552

รายการ	วงเงิน (ล้านบาท)	
	แผน	ผลการดำเนินงาน
1. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐบาล	658,060.52	658,060.52
1.1 การกู้เงินใหม่	441,060.52	441,060.52
(1) การกู้เงินเพื่อชดเชยการขาดดุล	347,060.52	347,060.52
(2) การกู้เงินกรณีรายจ่ายสูงกว่ารายได้	94,000.00	94,000.00
1.2 การบริหารและจัดการหนี้	217,000.00	217,000.00
(1) ตัวเงินคลัง	147,000.00	147,000.00
(2) พันธบัตรและตราสารหนี้อื่น*	70,000.00	70,000.00
2. การบริหารและจัดการเงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	105,190.72	98,161.20
2.1 การกู้เงินใหม่	-	-
2.2 การบริหารและจัดการหนี้	105,190.72	98,161.20
(1) FIDF 1	50,000.00	49,999.20
(2) FIDF 3	55,190.72	48,162.00
3. การบริหารและจัดการเงินกู้ตาม พ.ร.ก. ให้อำนาจกระทรวงการคลัง กู้เงินเพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ พ.ศ. 2552	150,000.00	80,000.00
3.1 สมทบเงินคลัง	120,000.00	50,000.00
3.2 แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555	30,000.00	30,000.00
4. การบริหารและจัดการเงินกู้ในประเทศของรัฐวิสาหกิจ	295,486.59	264,982.54
4.1 การกู้เงินใหม่	233,013.35	213,447.85
(1) เงินกู้ในประเทศทดแทนเงินกู้จากต่างประเทศ	16,588.93	15,815.37
(2) เงินกู้เงินบาทสมทบโครงการเงินกู้จากต่างประเทศ	11,008.20	10,781.76
(3) เงินกู้เพื่อลงทุน	33,300.69	29,428.16
(4) เงินกู้เพื่อดำเนินกิจการทั่วไปและอื่น ๆ	172,115.53	157,422.56
4.2 การบริหารและจัดการหนี้	62,473.24	51,534.69
5. การก่อหนี้จากต่างประเทศ	3,471.61 (MUSD)	114,563.44
5.1 รัฐบาลกู้โดยตรง	2,250.82 (MUSD)	74,277.20
5.2 รัฐบาลให้กู้ต่อ	902.61 (MUSD)	29,786.24
5.3 รัฐบาลค้ำประกัน	318.18 (MUSD)	10,500.00
6. การบริหารหนี้ต่างประเทศ	1,582.85 (MUSD)	52,234.18
6.1 รัฐบาล	1,322.53 (MUSD)	43,643.48
6.2 รัฐวิสาหกิจ	260.32 (MUSD)	8,590.70
รวม	1,375,535.45	1,125,798.37
	คิดเป็นร้อยละ	81.84

หมายเหตุ : * ผลการดำเนินการไม่รวมรายการใช้งบประมาณชำระหนี้คงเหลือ จำนวน 10,000 ล้านบาท ที่นำไปได้ถอนตัวสัญญาใช้เงินก่อนครบกำหนด

ตารางที่ 2 หนี้สาธารณะคงค้าง ณ วันที่ 30 กันยายน 2552

รายการ	ล้านบาท	% GDP	ต้นทุนเฉลี่ย (%)	อายุเงินกู้เฉลี่ย (ปี)
1. หนี้ที่รัฐบาลกู้โดยตรง	2,586,513.18	29.44	4.14	3.69
1.1 หนี้ต่างประเทศ	62,997.73		1.38	11.91
1.2 หนี้ในประเทศ	2,523,515.45		4.21	3.48
- เงินกู้เพื่อชดเชยการขาดดุลงบประมาณและการบริหารหนี้	1,288,003.03		3.38	3.93
- เงินกู้เพื่อชดใช้ความเสียหายให้ FIDF	1,136,803.42		5.43	3.25
FIDF 1	463,275.20		5.60	2.89
FIDF 3	673,528.22		5.32	3.50
- เงินกู้ตามโครงการช่วยเพิ่มเงินกองทุนชั้นที่ 1 และ 2	33,709.00		2.96	0.54
- เงินกู้เพื่อฟื้นฟูและเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ	65,000.00		3.05	4.20
2. หนี้รัฐวิสาหกิจที่ไม่เป็นสถาบันการเงิน	1,108,580.32	12.62	3.98	7.39
2.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	559,473.85		3.33	8.97
- หนี้ต่างประเทศ	175,543.56		1.49	21.73
- หนี้ในประเทศ	383,930.29		4.18	3.13
2.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	549,106.47		4.64	5.78
- หนี้ต่างประเทศ	137,357.84		4.15	9.58
- หนี้ในประเทศ	411,748.63		4.81	4.52
3. หนี้รัฐวิสาหกิจที่เป็นสถาบันการเงิน (รัฐบาลค้ำประกัน)	208,702.02	2.38	4.29	2.64
- หนี้ต่างประเทศ	8,477.55		2.31	12.12
- หนี้ในประเทศ	200,224.47		4.37	2.23
4. หนี้กองทุนเพื่อการฟื้นฟูฯ	98,146.48	1.12	4.44	0.75
4.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	73,794.60		4.39	1.00
4.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	24,351.88		4.60	-
5. หนี้หน่วยงานอื่นของรัฐ	-			
5.1 หนี้ที่รัฐบาลค้ำประกัน	-			
5.2 หนี้ที่รัฐบาลไม่ค้ำประกัน	-			
รวม	4,001,942.00	45.55	4.11	4.58

หมายเหตุ 1 อัตราแลกเปลี่ยน (บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ) เท่ากับ 33.5102

2 ประมาณการ GDP ปี 2552 ณ วันที่ 24 สิงหาคม 2552 เท่ากับ 8,786.29 ล้านบาท (สตช.)