

บทที่ 7

แหล่งเงินลงทุน



แหล่งเงินที่จะนำมาลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สามารถหาแหล่งเงินที่จะนำมาลงทุนก่อสร้างระบบทางด่วนได้ 3 ทางด้วยกันคือ

ก. เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

การทางพิเศษฯ ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลในรูปของเงินงบประมาณ สำหรับการก่อสร้างระบบทางด่วน ดังนี้ รวมมูลค่าเงินอุดหนุนจากรัฐบาลทั้งสิ้น 3002 ล้านบาท

1. ค่าศึกษาความเหมาะสมของเส้นทาง 3 สาย เป็นเงิน	7.80	ล้านบาท
2. ค่าสำรวจและออกแบบ ซึ่งประกอบด้วย		
ก) สายดินแดง-ท่าเรือ เป็นเงิน	10.70	ล้านบาท
ข) สายบางนา-ท่าเรือ เป็นเงิน	10.96	ล้านบาท
ค) ศึกษาเปรียบเทียบและออกแบบสะพาน		
คาวคนอง-ท่าเรือ เป็นเงิน	47.89	ล้านบาท
ง) ค่าออกแบบทางด่วนคาวคนอง-ท่าเรือ เป็นเงิน	16.00	ล้านบาท
	<u>85.55</u>	<u>ล้านบาท</u>
3. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งประกอบด้วย		
ก) สายดินแดง-ท่าเรือ เป็นเงิน	298.44	ล้านบาท
ข) สายบางนา-ท่าเรือ เป็นเงิน	210.22	ล้านบาท
ค) สายคาวคนอง-ท่าเรือ เป็นเงิน	250.00	ล้านบาท
	<u>758.66</u>	<u>ล้านบาท</u>

4. ค่าความคุมงานก่อสร้าง ซึ่งประกอบด้วย		
ก) สายดินแดง-ท่าเรือ	เป็นเงิน	27.54 ล้านบาท
ข) สายบางนา-ท่าเรือ	เป็นเงิน	45.25 ล้านบาท
ค) สายดาวคนอง-ท่าเรือ	เป็นเงิน	84.00 ล้านบาท
		<u>156.69 ล้านบาท</u>
5. ค่าก่อสร้างและติดตั้งอุปกรณ์เก็บค่าธรรมเนียม ยานทาง ประกอบด้วย		
ก) สายดินแดง-ท่าเรือ(50%ของ 1,500ล้านบาท)	เป็นเงิน	750.00 ล้านบาท
ข) สายบางนา-ท่าเรือ (30 % ของ 1,344 ล้านบาท)	เป็นเงิน	403.20 ล้านบาท
ค) สายดาวคนอง-ท่าเรือ (30 % ของ 2,800 ล้านบาท)	เป็นเงิน	840.00 ล้านบาท
		<u>1,993.20 ล้านบาท</u>
รวมยอดเงินที่ได้รับอุดหนุนจากรัฐบาล	เป็นเงิน	3,002.00 ล้านบาท

ข. เงินกู้จากต่างประเทศ

เนื่องจากเงินอุดหนุนที่รัฐบาลให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อให้ใช้ในการก่อสร้างโครงการระบบทางด่วนนั้น ไม่เพียงพอ การทางพิเศษ ฯ จึงต้องอาศัยแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศและภายในประเทศเพิ่มเติม และโดยที่เงินกู้จากต่างประเทศมีอัตราดอกเบี้ยสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยภายในประเทศ การทางพิเศษ ฯ จึงให้ความสนใจแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศมากกว่า

ตามระเบียบการก่อกำกับต่างประเทศ พ.ศ. 2520 กำหนดไว้ว่าส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจใดมีความประสงค์จะดำเนินการใดอันจะเป็นผลก่อกำเนิด เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ จะต้องจัดทำโครงการเสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนั้น การทางพิเศษ ฯ จึงได้จัดทำโครงการก่อสร้างระบบทางด่วน เสนอต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพิจารณารายละเอียดและความเหมาะสม

สมัยของโครงการและคณะกรรมการบริหารสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ ได้พิจารณาเสนอ คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบกับโครงการระบบทางด่วน โดยให้นำ เข้าบรรจุในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 ทำให้การทางพิเศษ ฯ สามารถ หาแหล่งเงินกู้จากต่างประเทศได้ ดังปรากฏในตารางที่ 20

ตารางที่ 20

แหล่งเงินกู้ต่างประเทศและเงื่อนไข¹

	อัตราดอกเบี้ย		ระยะเวลาปลอดหนี้		กำหนดชำระคืน		ค่าธรรมเนียม	
	(%)	(ปี)	(ปี)	(ปี)	(%)	(%)	(%)	(%)
1. The World Bank								
(IBRD)	7.45	5	20				0.75	
*IDA	2-3	10	50				0.75	
2. The Asian Development								
Agency (ADB)	8.30	4	20				0.75	
3. U.S.A.								
US Agency for Inter-								
national Development								
(AID)	2-3	10	40				-	
EXIM Bank	8.50	3	18				-	
4. Japan								
The Overseas Economic								
Cooperation Fund (OECF)	3.25	7	25				-	
XEIM Bank	8.00	3	10				-	

¹สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 12 มิถุนายน 2521

ตารางที่ 20(ต่อ)

อัตรากอกเบี้ย ระยะเวลาปลอดหนี้ กำหนดชำระคืน ค่าธรรมเนียม

	(%)	(ปี)	(ปี)	(%)
5. Germany				
Kreditanstalt fur				
Weseraufbau of W.				
Germany (KFW)	2	10	30	-
6. Kuwaits Fund for				
Arab Economic Develop-				
ment (KFAED)	3.50	5	25	0.50
7. Demark	-	7	25	-
8. Canada				
Canadian International				
Development Agency				
(CIDA)	-	10	50	-
9. U.K.				
Common Wealth Develop-				
ment Cooperation (CDC)	8.5	7	22	-
United Kingdom	2	7	24	-
10. France	3.5	5	21	-
11. OPEC	-	5	20	0.75
12. MHL Syndication Loan มีหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้				

1) อัตรากอกเบี้ยไม่เกินร้อยละ 1.5 บวกด้วยอัตรากอกเบี้ยเงินฝากระหว่างธนาคาร
ในลอนดอน (LIBOR)

2) ค่าธรรมเนียมจัดการเงินกู้ไม่เกินร้อยละ 0.625 ต่อปี

- 3) ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ไม่เกินร้อยละ 0.5 ต่อปี
- 4) ระยะเวลาชำระหนี้เงินต้นคืนไม่น้อยกว่า 5 ปี
- 5) ระยะเวลาปลอดการชำระหนี้เงินต้นคืนไม่น้อยกว่า 18 เดือน

มีระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี ระยะเวลาชำระคืนเงินกู้ 40 ปี (20 ปีแรกอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 20 ปีที่เหลืออัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3)

* แต่แหล่งเงินกู้จากต่างประเทศที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย สามารถนำมาใช้ในโครงการระบบทางด่วนได้ในอัตราดอกเบี้ยต่ำสุด คือ กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งญี่ปุ่น (The Oversea Economic Cooperation Fund or OECF) ซึ่งมีเงื่อนไขดังนี้

1. สายดินแดง-ท่าเรือ อัตราดอกเบี้ย 3.25 % ระยะเวลาชำระหนี้ 7 ปี กำหนดชำระคืน 18 ปี แบ่งเป็นงวด งวดละเท่า ๆ กัน

2. สายบางนา-ท่าเรือ และ คาวคนอง-ท่าเรือ อัตราดอกเบี้ย 3.25 % ระยะเวลาชำระหนี้ 10 ปี กำหนดชำระคืน 20 ปี แบ่งเป็นงวด งวดละเท่า ๆ กัน และ กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งญี่ปุ่น จะให้กู้เฉพาะส่วนที่เป็นค่าก่อสร้างระบบทางด่วนและการติดตั้งอุปกรณ์ ในจำนวนไม่เกิน 50% ของค่าก่อสร้างดังกล่าว วงเงินที่การทางพิเศษ ฯ จะกู้ได้มีดังนี้

ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ (ขอกู้ยืมจริง)	เป็นเงิน	496.00	ล้านบาท
ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ (ขอกู้ยืมจริง)	เป็นเงิน	380.00	ล้านบาท
ทางด่วนสายคาวคนอง-ท่าเรือ			
(50 % ของ 2,800 ล้านบาท)	เป็นเงิน	1,400.00	ล้านบาท
	รวมเป็นเงิน	2,276.00	ล้านบาท *

ค. กู้จากภายในประเทศ

เนื่องจากการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและเงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งญี่ปุ่น (OECF) แล้ว ยังไม่เพียงพอที่จะนำมาลงทุนก่อสร้างโครงการระบบทางด่วน จึงต้องหาเงินกู้จากภายในประเทศ

ในชั้นต้นการทางพิเศษ ฯ ได้พิจารณาที่จะออกพันธบัตรรัฐบาลกิจ แต่สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กรมบัญชีกลาง ไม่เห็นด้วยกับการออกพันธบัตรรัฐบาลกิจ

* สำหรับแหล่งเงินกู้จากภายในประเทศ การทางพิเศษ ฯ ได้ติดต่อให้กระทรวงการคลังหาให้ แต่ในระหว่างนี้ได้กู้เงินในรูปเบิกเงินเกินบัญชี (Over Draft) จากธนาคารกรุงไทย จำกัด ในปี พ.ศ.2521 อัตราดอกเบี้ย 10.5 % และในปี พ.ศ.2523 อัตราดอกเบี้ย 12.5 % และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็น 15.5 % ระยะเวลาปลอดชำระหนี้ 2 ปี กำหนดชำระคืน 8 ปี แบ่งเป็นงวด งวดละเท่า ๆ กัน วงเงินที่จะกู้มีดังนี้

ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ	เป็นเงิน	254.00	ล้านบาท
ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ	เป็นเงิน	560.80	ล้านบาท
ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ			
(20 % ของ 2,800 ล้านบาท)	เป็นเงิน	560.00	ล้านบาท
	รวมเป็นเงิน	<u>1,374.80</u>	<u>ล้านบาท</u>

ง. สัดส่วนของเงินลงทุน

ในการก่อสร้างระบบทางด่วนจะต้องใช้เงินค่าก่อสร้างจำนวน 6,652.80 ล้านบาท ซึ่งรัฐบาลได้ใช้เงินอุดหนุน จำนวน 3,002.20 ล้านบาท การทางพิเศษ ฯ ได้ขอกู้จากต่างประเทศ คือ กู้จาก OECF จำนวน 2,276.00 ล้านบาท และเงินกู้จากภายในประเทศจำนวน 1,374.80 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนของเงินลงทุนดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 21

สัดส่วนของเงินลงทุนในโครงการระบบทางด่วน

แหล่งเงินลงทุน	ดินแดง-ท่าเรือ		บางนา-ท่าเรือ		ควาคนอง-ท่าเรือ		ทั้งระบบทางด่วน	
	เป็นเงิน (ล้านบาท)	อัตรา- ส่วน	เป็นเงิน (ล้านบาท)	อัตรา- ส่วน	เป็นเงิน (ล้านบาท)	อัตรา- ส่วน	เป็นเงิน (ล้านบาท)	อัตรา- ส่วน
เงินอุดหนุนรัฐบาล	1,089.28	0.6	672.23	0.4	1,240.49	0.4	3,002.00	0.5
เงินกู้จากต่างประเทศ	496.00	0.3	380.00	0.2	1,400.00	0.4	2,276.00	0.3
เงินกู้จากภายในประเทศ	254.00	0.1	560.80	0.4	560.00	0.1	1,374.80	0.2
รวม	1,839.28	1.0	1,613.03	1.0	3,200.49	1.0	6,652.80	1.0

หมายเหตุ ได้เฉลี่ยค่าศึกษารายละเอียดทางเศรษฐกิจและวิศวกรรม จำนวน 7.80 ล้านบาท
ให้กับทางด่วนทั้ง 3 สาย ในจำนวนเท่า ๆ กัน คือสายละ 2.60 ล้านบาท

ประมาณการการใช้เงินตามแผนการก่อสร้างระบบทางด่วน

การใช้เงินตามแบบการก่อสร้างระบบทางด่วน

การจ่ายเงินค่าก่อสร้างระบบทางด่วนในแต่ละปี จะจ่ายตามผลของงานที่ทำเสร็จ
ซึ่งถ้าการก่อสร้างเป็นไปตามแผนการดำเนินงานระบบทางด่วน ตามบทที่ 3 รูปที่ 4 แล้ว จะมี
แผนการจ่ายเงินตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 22
แผนการใช้จ่ายเงินค่าก่อสร้างระบบทางด่วน

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีงบประมาณ										ค่าใช้จ่าย ตาม โครงการ
		2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	
1	ศึกษารายละเอียดศึกษา เศรษฐกิจและวิศวกรรม	7.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.80
2	<u>ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ</u>											
	ก. สำรวจและออกแบบรายละเอียด	5.84	4.86	-	-	-	-	-	-	-	-	10.70
	ข. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	10.99	143.24	70.41	73.80	-	-	-	-	298.44
	ค. ค่าความคุมงาน	-	-	-	1.52	9.85	12.07	4.10	-	-	-	27.54
	ง. ก่อสร้าง	-	-	-	108.47	244.30	673.37	473.86	-	-	-	1,500.00
3	<u>ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ</u>											
	ก. สำรวจและออกแบบรายละเอียด	-	-	8.76	2.20	-	-	-	-	-	-	10.96
	ข. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	-	-	115.00	95.22	-	-	-	-	210.22
	ค. ค่าความคุมงาน	-	-	-	-	-	13.68	23.91	7.66	-	-	45.25
	ง. ก่อสร้าง	-	-	-	-	35.68	303.32	577.50	427.50	-	-	1,344.00

ตารางที่ 22 (ต่อ)

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีงบประมาณ										ค่าใช้จ่าย ตาม โครงการ
		2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	
4	<u>ทางด่วนสายชาวคอง-</u> <u>ท่าเรือ</u> ก. ศึกษาเปรียบเทียบและ ออกแบบสะพาน ข. สำรวจและออกแบบ รายละเอียด ค. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ง. ค่าควบคุมงาน จ. ก่อสร้าง	-	-	-	-	-	24.64	23.25	-	-	-	47.89
		-	-	-	-	-	-	16.00	-	-	-	16.00
		-	-	-	-	-	-	100.00	150.00	-	-	250.00
		-	-	-	-	-	-	-	24.00	30.00	30.00	84.00
		-	-	-	-	-	-	-	800.00	1,000.00	1,000.00	2,800.00
	รวม	13.64	4.86	19.75	255.43	475.24	1,196.10	1,218.62	1,409.16	1,030.00	1,030.00	6,652.80

หมายเหตุ ตั้งแต่ พ.ศ. 2518-2522 เป็นยอดจ่ายจริง จากปี 2522 เป็นต้นไปเป็นค่าประมาณ

แผนการรับเงินเพื่อจ่ายเป็นค่าก่อสร้างระบบทางด่วน

ก. งบประมาณที่ได้รับจัดสรรในแต่ละปี

ตารางที่ 23

งบประมาณที่ได้รับจัดสรรเป็นค่าก่อสร้างระบบทางด่วน

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีงบประมาณ									รวม	
		2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526		2527
1	ศึกษารายละเอียดทาง เศรษฐกิจและวิศวกรรม	7.80	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.80
2	<u>ทางด่วนสายดินแดง-ท่าเรือ</u>											
	ก. ค่าสำรวจและออกแบบ รายละเอียด	5.84	4.86	-	-	-	-	-	-	-	-	10.70
	ข. ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	10.99	143.24	70.41	73.80	-	-	-	-	298.44
	ค. ค่าความคืบงาน	-	-	-	1.52	9.85	16.17	-	-	-	-	27.54
	ง. ค่าก่อสร้าง	-	-	-	70.87	148.64	404.02	126.47	-	-	-	750.00

ตารางที่ 23 (ต่อ)

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีงบประมาณ										รวม
		2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	
3	ทางด่วนสายบางนา-ท่าเรือ											
	ก. ค่าสำรวจและออกแบบ รายละเอียด(ใ้รับมาก กว่าราคาจริง)	-	-	8.76	2.20	-	-	-	-	-	-	10.96
	ข. ค่าจักรกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	-	-	115.00	95.22	-	-	-	-	210.22
	ค. ค่าควบคุมงาน	-	-	-	-	-	21.21	18.79	5.25	-	-	45.25
	ง. ค่าก่อสร้าง	-	-	-	-	35.68	190.32	177.20	-	-	-	403.20
4	ทางด่วนสายดาวคะนอง-ท่าเรือ											
	ก. ค่าศึกษาเปรียบเทียบและ ออกแบบสะพาน(ใ้รับ มากกว่าราคาจริง	-	-	-	-	-	24.64	23.25	-	-	-	47.89
	ข. ค่าสำรวจและออกแบบ รายละเอียด	-	-	-	-	-	-	16.00	-	-	-	16.00

ตารางที่ 23 (ต่อ)

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการ	ปีงบประมาณ										รวม
		2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	
	ค. ค่าจักรกรรมสิทธิ์ที่ดิน	-	-	-	-	-	-	100.00	150.00	-	-	250.00
	ง. ค่าควบคุมงาน	-	-	-	-	-	-	-	24.00	30.00	30.00	84.00
	จ. ค่าก่อสร้าง	-	-	-	-	-	-	-	240.00	300.00	300.00	840.00
	รวม	13.64	4.86	19.75	217.83	379.58	825.38	461.71	419.25	330.00	330.00	3,002.00

หมายเหตุ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2524-2527 เป็นยอดประมาณการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข. เงินกู้จากกองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งญี่ปุ่น (OECF)

ตารางที่ 24

เงินกู้จาก OECF นำมาใช้ก่อสร้างระบบทางควม

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการก่อสร้าง	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	รวม
1	ทางควนสายคิมแดง-ท่าเรือ	37.60	95.66	269.35	93.39	-	-	-	496.00
2	ทางควนสายบางนา-ท่าเรือ	-	-	113.00	231.00	36.00	-	-	380.00
3	ทางควนสายควนคอง-ท่าเรือ	-	-	-	-	400.00	500.00	500.00	1,400.00
		37.60	95.66	382.35	324.39	436.00	500.00	500.00	2,276.00

ค. เงินกู้จากภายในประเทศ

ตารางที่ 25

เงินกู้จากภายในประเทศนำมาใช้ก่อสร้างระบบทางควม

(หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับ ที่	โครงการก่อสร้าง	2523	2524	2525	2526	2527	รวม
1	ทางควนสายคิมแดง-ท่าเรือ	-	254.00	-	-	-	254.00
2	ทางควนสายบางนา-ท่าเรือ	-	169.30	391.50	-	-	560.80
3	ทางควนสายควนคอง-ท่าเรือ	-	-	160.00	200.00	200.00	560.00
		-	423.30	551.50	200.00	200.00	1,374.80