

โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ สปป.ลาว

1. บทนำ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือที่มีชื่อย่อว่า “สพพ.” เป็นหน่วยงานของรัฐบาลไทย อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังมีภารกิจหลักในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความร่วมมือในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเมือง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปแบบของเงินให้เปล่า และเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน ซึ่งนับว่าเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายทางการต่างประเทศ ระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้าน ให้ความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น และยังเป็นความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศร่วมกันในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการช่วยให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ ด้านการค้า ด้านการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวระหว่างกัน ในอนุภูมิภาค รวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกด้วย

อนึ่งตามประกาศสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) เรื่องการประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ ลงวันที่ 30 กันยายน 2556 กำหนดให้ทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จและสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงิน ต้องประเมินและจัดทำรายงานปิดโครงการโดยเจ้าหน้าที่ของ สพพ. เพื่อเป็นเครื่องมือหรือระบบที่จะใช้ในการวัดความสำเร็จและผลกระทบของโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. และทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จและสิ้นสุดการเบิกจ่ายครบ 3 ปี ต้องประเมินและจัดทำรายงานประเมินผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการ โดย สพพ. จะว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญหรือที่ปรึกษาจากภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลและบทเรียนที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการโครงการและประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 สพพ. มีโครงการความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ. ที่แล้วเสร็จครบ 3 ปี คือ **โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ สปป.ลาว** ดังนั้น สพพ. จึงได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้น จากโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้านขึ้น โดยการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาลงประโยชน์และผลกระทบของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ที่กล่าว ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ดังนี้

(1) เพื่อประเมินผลประโยชน์และผลกระทบที่เกิดขึ้นกับโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ที่ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางด้านความเหมาะสมและสอดคล้อง ความมีประสิทธิภาพ ความมีประสิทธิผล ผลกระทบ และความยั่งยืนของโครงการ

(2) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ความต้องการ และศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงการให้เต็มที่ รวมถึงการสร้าง

มูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติมทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

(3) เพื่อประเมินความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เกิดจากโครงการ และความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีต่อโครงการและประเทศไทย

(4) เพื่อจัดทำบทเรียนและข้อเสนอแนะของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สฟพ.

2. ความเป็นมา



รูปที่ 1 แผนที่พื้นที่โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ

(ระยะที่ 1 และ 2)

หลังจากโครงการระยะที่ 1 แล้วเสร็จมาแล้ว 1 ปี สฟพ. ได้ทำการประเมินผลโครงการดังกล่าวตามปรากฏในเอกสารรายงานการประเมินผล (กันยายน 2555) ส่วนในระยะที่ 2 สฟพ. ได้จัดทำรายงานปิดโครงการ (พฤษภาคม 2558) ตามประกาศของ สฟพ. (30 กันยายน 2556) เรื่องการประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ

สฟพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน (เงินกู้) สำหรับโครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ แก่ สปป.ลาว ตั้งแต่ปี 2550 โดยในระยะแรก ได้เริ่มก่อสร้างเมื่อ 24 เมษายน 2550 เพื่อปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับอากาศยานขนาด 150 ที่นั่ง โดยแล้วเสร็จส่งมอบให้ สปป.ลาว เมื่อ 30 มิถุนายน 2553 ต่อมาในระยะที่ 2 เมื่อ 2 มิถุนายน 2555 รัฐบาลไทยได้ให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงสนามบินเพื่อยกระดับสนามบินให้ได้มาตรฐานสากล ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2557

3. วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ สปป.ลาว ทั้ง 2 ระยะ มีวัตถุประสงค์

(1) เป็นการปรับปรุงสนามบินเพื่อเพิ่มศักยภาพให้สามารถรองรับอากาศยานขนาด 150 ที่นั่ง ทั้งนี้การปรับปรุงสนามบินจะทำให้เมืองปากเซ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแขวงจำปาสัก สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(2) การปรับปรุงสนามบิน จะทำให้เมืองปากเซเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าและบริการทางอากาศทางภาคใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการบริการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งมีอาณาเขตติดกับประเทศไทยบริเวณช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี อันจะทำให้มูลค่าการค้าผ่านแดนที่กล่าวมีมูลค่าสูงขึ้นด้วย

(3) เป็นการยกระดับสนามบินปากเซให้ได้มาตรฐานสากล (International Civil Aviation Organization : ICAO)

(4) ทำให้สนามบินสามารถรองรับเที่ยวบินทั้งภายในและต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้การเดินทางและการท่องเที่ยวในภูมิภาคขยายตัว

(5) เป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจทางภาคใต้ของ สปป.ลาว ได้อย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับนโยบายด้านต่างๆ ของ สปป.ลาว เช่น แผนพัฒนาสนามบิน 11 แห่งใน สปป.ลาว แผนมหานทีสีพันดอน และสามเหลี่ยมมรกต ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีของ สปป.ลาว ที่มีต่อประเทศไทยในการให้ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาค

ในขณะที่ประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินนั้น ได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้ดังนี้

- (1) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้กรอบ ACMECS ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายจากประเทศสมาชิกทั้งห้าประเทศ และทวิภาคีไทย - สปป.ลาว และ
- (2) เป็นโครงการตามนโยบายต่างประเทศของประเทศไทย ที่ให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ได้มีการกำหนดเป้าหมายของโครงการไว้อย่างชัดเจน เนื่องจากโครงการนี้ไม่ได้ทำการศึกษาความเหมาะสม และคาดการณ์เป้าหมายไว้ก่อนเริ่มดำเนินการ รวมถึงเป้าหมายการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดขึ้น หรือเป้าหมายผลประโยชน์ และผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ

4. ขอบเขตการดำเนินงาน

โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ สปป.ลาว มีขอบเขตงานในแต่ละระยะ ดังนี้

- **ระยะที่ 1** : เป็นการดำเนินงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของสนามบินให้สามารถรองรับอากาศยานขนาด 150 ที่นั่ง (Boeing 737 หรือ Airbus 320) ได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากล International Civil Aviation Organization (ICAO) รวมถึงการติดตั้งอุปกรณ์นำร่องอากาศยานที่จำเป็น ดังนี้
 - ซ่อมแซมและปูพื้นผิวทางวิ่ง (Runway) เดิมด้วย Asphaltic Concrete ทหนา 0.15 เมตร
 - ขยายความยาวและความกว้างของทางวิ่ง จาก 1,625 x 36 เมตร เป็น 2,400 x 45 เมตร มีความกว้างไหล่ทาง 3 เมตร ทั้งสองข้างทาง
 - ขยายความกว้างทางขับ (Taxiway) และไหล่ทาง
 - ขยายลานจอดอากาศยาน (Apron) จาก 80 x 120 เมตร เป็น 80 x 155 เมตร ให้สามารถจอดเครื่องบิน Airbus 737 ได้ 2 ลำพร้อมกัน หรือเครื่องบินใบพัด ATR จำนวน 3 ลำพร้อมกัน
 - ติดตั้งระบบไฟนำร่องอากาศยาน พร้อมระบบไฟบริเวณทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - ก่อสร้างอาคารหอบังคับการบินให้มีขนาด 6 ชั้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมจราจรทางอากาศ
 - ปรับปรุงระบบระบายน้ำ
 - ปรับปรุงสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่จำเป็น
 - วงเงินรวม 320 ล้านบาท (เงินกู้ร้อยละ 70 เงินให้เปล่าร้อยละ 30 ของมูลค่าโครงการ) ประกอบด้วย (ค่าก่อสร้าง 292 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 8 ล้านบาท ค่าบริหารจัดการ 4 ล้านบาท ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 16 ล้านบาท)
 - อัตราดอกเบี้ยคงที่ ร้อยละ 1.5 ต่อปี
 - ระยะเวลาชำระหนี้ 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี)

- หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการ ด้านการบริหารจัดการ คือการทำอากาศยาน สปป.ลาว (Lao Airports Authority : LAA) การเบิกจ่ายเงิน (กระทรวงการเงิน สปป.ลาว)
- วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน (กรมการบินพลเรือน ประเทศไทย) และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง (บริษัท อิตาเลียน-ไทย ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน))
- มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้างและควบคุมงาน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 240 ล้านบาท หรือประมาณ 75% ของค่าก่อสร้างทั้งหมด
- จากรายงานประเมินผลของ สฟพ. พบว่า โครงการ ระยะที่ 1 มีผลการดำเนินงานดังนี้
 - ภายใต้งบประมาณที่กำหนด โครงการในระยะที่ 1 สามารถดำเนินการได้ปริมาณงานมากกว่าขอบเขตงานที่กำหนดไว้ หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี ซึ่งส่วนที่ดำเนินการได้มากกว่าแผน คือ การปรับปรุงแก้ไขทางวิ่งเดิมให้เหมือนกับช่วงทางวิ่งที่ต่อเติมใหม่ เพื่อการใช้งานของสนามบินปากเซอย่างยั่งยืนในอนาคต เนื่องจากตรวจพบรอยแตกร้าว (Crack) ตามรอยต่อของแผ่นคอนกรีต (Concrete Slap) และการไหลซึมของน้ำใต้ดินบนทางวิ่งเดิม (Existing Runway) จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุง
 - ระยะเวลาในการดำเนินงาน (1) หากพิจารณาตามขอบเขตงานเดิม โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี (2) หากพิจารณารวมขอบเขตงานที่เพิ่มจากแผนที่กำหนด พบว่า ใช้ระยะเวลามากกว่าแผนที่กำหนดไว้ (ร้อยละ 140 ของแผนเดิม) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับต้องปรับปรุง ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจาก ความล่าช้าในการขออนุมัติ Master List (เพื่อนำเครื่องจักร อุปกรณ์ ในการก่อสร้างจากประเทศไทย) และ Work Permit (นำคนงานไทยเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ) รวมถึงขอบเขตงานมีปริมาณเพิ่มขึ้น
 - ค่าใช้จ่ายจริงในการดำเนินงานของโครงการ (319.99 ล้านบาท) น้อยกว่าวงเงินตามสัญญาที่กำหนดไว้ (320 ล้านบาท) ซึ่งนอกจากจะสามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตงานที่กำหนดไว้เดิมแล้ว ยังมีงบเหลือเพียงพอไปดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขปัญหาทางวิ่งเดิมให้มีสภาพเหมือนกับทางวิ่งที่ต่อเติมใหม่อีกด้วย หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี
- **ระยะที่ 2 :** เป็นการดำเนินงานเพื่อปรับปรุงสนามบินให้ได้มาตรฐานของ ICAO ซึ่งจะทำให้สนามบินดังกล่าวสามารถรองรับเที่ยวบินทั้งภายในและต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น และส่งเสริมให้การเดินทางและการท่องเที่ยวขยายตัว โดยมีขอบเขตงานดังนี้
 - การก่อสร้างและติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบิน
 - งานขยายลานจอดเครื่องบิน (Apron)
 - งานก่อสร้างอาคารสำหรับจัดเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นและเครื่องมือบำรุงรักษาต่างๆ (Airport Maintenance Workshop) 1 หลัง
 - งานก่อสร้างทางขับ (Taxiway) เพิ่มเติม 1 เส้น
 - งานก่อสร้างอาคาร Flight Information Office ที่หอบังคับการบิน 1 หลัง
 - งานก่อสร้างที่จอดรถสำหรับเจ้าหน้าที่สนามบิน (แยกออกจากที่จอดรถผู้โดยสาร) 2 หลัง
 - งานก่อสร้างถนนรอบสนามบิน (Service Road)
 - งานสร้างรั้วคอนกรีตล้อมรอบพื้นที่สนามบิน ประมาณ 6 กิโลเมตร
 - งานปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารให้รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น

- งานกันพื้นที่บริเวณ Landside-Airside ให้มีความปลอดภัย
 - งานปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณสนามบิน
 - งานติดตั้งและปรับปรุงระบบไฟฟ้าสำรองภายในสนามบิน
 - งานติดตั้งไฟส่องสว่างลานจอดเครื่องบิน ไฟส่องถนน ไฟทางขับ และป้ายบอกทางขับ
 - งานปรับปรุงระบบไฟฟ้าอื่นๆ เพื่อเพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- งานจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นภายในอาคารผู้โดยสารเพื่อให้ได้มาตรฐานของ ICAO
- รถดับเพลิง พร้อมอุปกรณ์ต่างๆ จำนวน 2 คัน
 - รถพยาบาล พร้อมอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้น จำนวน 1 คัน
 - เครื่อง X-Ray สำหรับตรวจสอบสัมภาระผู้โดยสาร
 - เครื่องตรวจอาวุธแบบเดินผ่าน (Walk Through)
 - เครื่องตรวจอาวุธแบบมือสแกน (Hand Held Metal Detector)
 - ระบบ CCTV บริเวณรอบอาคารผู้โดยสารและห้องบังคับการบิน และระบบประกาศแจ้งเตือนภัย
 - เครื่องซังน้ำหนักระบบดิจิทัล
 - เก้าอี้ผู้โดยสาร
 - รถเข็นคนพิการ
 - รถเข็นสัมภาระผู้โดยสาร 100 คัน
 - รถตัดหญ้าแบบ Tractor และเครื่องตัดหญ้าแบบสายสะพาย
 - อุปกรณ์บำรุงรักษาอาคารผู้โดยสาร
 - ระบบ Airport Communication ภายในอาคารผู้โดยสาร
- วงเงินกู้ 184 ล้านบาท (ร้อยละ 100 ของมูลค่าโครงการ) ประกอบด้วย (ค่าก่อสร้าง 104.70 ล้านบาท ค่าจัดซื้ออุปกรณ์ต่างๆ 69.30 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 3 ล้านบาท ค่าบริหารจัดการ 2 ล้านบาท ค่าเชื้อเพลิงเชื้อขาด 5 ล้านบาท)
- อัตราดอกเบี้ยคงที่ ร้อยละ 1.5 ต่อปี
- ระยะเวลาชำระหนี้ 20 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี)
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย (สพพ. กระทรวงการคลัง) และ สป.ลาว (กรมการบินพลเรือน และกระทรวงการเงิน)
- วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน (กรมการบินพลเรือน ของประเทศไทย) และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง (บริษัท ไทยวัฒนวิศวกการทาง จำกัด)
- มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้าง คิดเป็นมูลค่าประมาณ 123.82 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.63 ของวงเงินช่วยเหลือทั้งหมด
- จากรายงานเปิดโครงการของ สพพ. พบว่า โครงการ ระยะที่ 2 มีผลการดำเนินงานดังนี้
- ภายใต้งบประมาณที่กำหนด โครงการในระยะที่ 2 สามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตงานที่กำหนดไว้ หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี
 - ใช้ระยะเวลามากกว่าแผนที่กำหนดไว้ (ขยายระยะเวลาไปอีก 3 เดือน) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับต้องปรับปรุง เนื่องจากมีการขยายเวลาเพื่อชดเชยระยะเวลาในช่วงรออนุมัติ Master List

โดย สปป.ลาว ที่ใช้ระยะเวลานาน ซึ่งภายหลังการขยายระยะเวลาแล้ว งานโครงสร้างสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามสัญญา ส่วนงานด้านการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ ยังคงมีผลการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน

- ค่าใช้จ่ายจริงในการดำเนินงานของโครงการ (180.42 ล้านบาท) น้อยกว่าวงเงินตามสัญญาที่กำหนดไว้ (184 ล้านบาท) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี

5. สภาพการเปลี่ยนแปลงภายหลังมีโครงการ

5.1 สภาพองค์ประกอบต่างๆของโครงการ



ทางวิ่ง (Runway)



ทางขับ (Taxiway)



ลานจอดอากาศยาน (Apron)

สภาพปัจจุบันขององค์ประกอบต่างๆ ภายหลังการปรับปรุงมีดังนี้

- o ทางวิ่ง (Runway) มีสภาพดี ปูผิว Asphaltic Concrete ทับบนผิวทางวิ่งเดิม และส่วนต่อขยาย เพิ่มความกว้างเป็น 45 เมตร และยาว 2,400 เมตร สามารถรองรับการขึ้นลงของเครื่องบิน Airbus 320 (ขนาด 150 นั่ง) ได้อย่างปลอดภัย มีการก่อสร้างได้ตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม และด้านความปลอดภัย การระบายน้ำด้านข้างทางวิ่งมีสภาพดี แถบสีที่ทำไว้บนผิวทางวิ่งยังมีสภาพดี อย่างไรก็ตาม พบว่ามีร่องรอยแตก Hair Crack ของแถบสีข้างเล็กน้อยจากการแห้งตัวตามปกติ (ยังไม่มีส่วนที่สึกหาคะหลุดร่อน) รวมถึงพบรอยแตกตามความยาวใกล้ขอบไหล่ทางวิ่ง (Longitudinal Crack) ซึ่งเป็นสภาพปกติเมื่อทางวิ่งต้องผ่านช่วงเวลาที่ดินความชื้นสูงแล้วกลับไปแห้งในฤดูแล้ง แต่ทั้งนี้ไม่พบความเสียหายเชิงโครงสร้างที่อาจจะลุกลามถึงความแข็งแรงของ Pavement Structures
- o ทางขับ (Taxiway) ก่อสร้างใหม่ ขยายความกว้างออกไป สภาพดีเหมือนใหม่ สีที่ทาบนพื้นผิวมีสภาพดี รวมทั้งการระบายน้ำและการตกแต่งหญ้าที่คลุม Earth fill สองข้างไหล่ทาง มีการก่อสร้างได้ตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม และด้านความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม พบร่องรอยน้ำซึมผ่านตามรอยต่อแผ่นคอนกรีต และมีตะไคร่น้ำขึ้นบนผิวทางขับ ซึ่งสื่อให้เห็นว่าน้ำซึมขึ้นมาเป็นประจำ แต่ไม่พบการสูญเสียวัสดุชั้นรองพื้นของ Pavement Structures ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเพื่อการปรับปรุง โดยเฉพาะการศึกษาวางแผนระบบระบายน้ำของทั้งพื้นที่สนามบินเพื่อหาแนวทางลดระดับน้ำใต้ดินให้ต่ำลงและไม่ทำให้ Pavement Structures ถูกกระทบจากสถานะน้ำ



หอบังคับการบิน



อุปกรณ์ภายในหอบังคับการบินอุปกรณ์



อาคารผู้โดยสาร



ห้องอาหาร



สภาพโดยรอบสนามบิน

○ ลานจอดอากาศยาน (Apron) ขยายลานจอด ก่อสร้างได้ตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมและความปลอดภัย ยังมีสภาพดี สีที่ทาบนพื้นผิวมีสภาพดี ระบบการระบายน้ำดี สามารถรองรับการจอดของเครื่องบิน Airbus 320 ได้พร้อมกัน 2 ลำ หรือเครื่องบินโบeing ATR พร้อมกัน 3 ลำ

○ ถนนรอบสนามบิน (Perimeter Road) สภาพถนนและผิวจราจร Asphaltic Concrete มีสภาพดี มีจุดเดียวที่พบว่ามิน้ำและบนผิวทางเนื่องจากถนนมีระดับต่ำ ทำให้น้ำข้างทางเอ่อขึ้นท่วมหลังถนน และเป็นสิ่งที่สังเกตว่าพื้นดินนอกแนวรั้วสนามบินบริเวณนี้มีการถมดินให้สูงขึ้นมากกว่าปกติจนดูว่ารั้วสนามบินเตี้ย และอาจจะเป็นต้นเหตุให้น้ำนอกสนามบินไหลย้อนเข้ามาในสนามบินและเอ่อท่วมถนนเมื่อมีฝนตกหนัก ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาวางแผนระบบระบายน้ำของทั้งพื้นที่สนามบินเพื่อหาแก้ปัญหาาระบบระบายน้ำและหาแนวทางลดระดับได้ดินให้ต่ำลงไปพร้อมกัน

○ หอบังคับการบินเป็นหอบสูง 6 ชั้น ก่อสร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก สภาพอาคารเรียบร้อยดี มีลิฟต์บริการขึ้นลง พร้อมบันไดคอนกรีตเสริมเหล็ก สภาพโครงสร้าง ก่อสร้างได้ตามมาตรฐานทางด้านวิศวกรรม และด้านความปลอดภัย สำนักงานทำงานของเจ้าหน้าที่ที่อยู่ชั้นบนสุด มีสภาพดี พร้อมเครื่องมืออุปกรณ์ที่ทันสมัย

○ อาคารผู้โดยสาร มีสภาพเรียบร้อยตั้งแต่ทางเข้า

○ ห้องโถงส่วนผู้โดยสารขาออกและส่วนขาเข้า งานพื้น ผนังแผงกั้นกระจก ประตู มีสภาพดี

○ มีการปรับปรุงพื้นที่ใช้สอยของอาคาร โดยปรับย้ายร้านอาหารที่อยู่ชั้นล่างขึ้นไปไว้ชั้นสอง ซึ่งเดิมเป็นจุดชมวิวที่มองออกสู่อากาศวิงสนามบิน แล้วใช้พื้นที่มาปรับปรุงให้เป็นห้องพักรับรองผู้โดยสารขาออกห้องที่ 2 (เดิมมีห้องเดียว) สภาพโดยรวมมีสภาพดี

○ บริเวณภายนอกโดยรอบอาคารผู้โดยสาร มีสภาพเรียบร้อย ลานจอดรถมีสภาพผิวทางดี ขอบคันหินมีสภาพดี แต่สีที่ทาคันหินเลอะเลือน

○ อาคารโรงจอดรถเจ้าหน้าที่สนามบิน เป็นอาคารหลังคา Metal Sheet ยังมีสภาพเรียบร้อยดีมาก

○ เครื่องมืออุปกรณ์ ยังมีสภาพดี ใช้งานได้ตามปกติ และยังคงอยู่ในระยะประกัน



เครื่องยนต์ปั่นไฟ



รถดับเพลิง

สนามบินปากเซ เป็นสนามบินขนาดกลาง ที่สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดบรรทุก 150 ที่นั่ง (Airbus 320 หรือ Boeing 737) ซึ่งภายหลังจากปรับปรุง สามารถสรุปมาตรฐานด้านต่างๆของสนามบิน (ดูตารางประกอบ) ได้ดังนี้

o ทางวิ่งมีความกว้างและความยาวเป็นตามข้อกำหนดของผู้ผลิตเครื่องบิน ATR-70 และ Airbus 320 หรือได้มาตรฐานทางวิ่งของ ICAO ประเภท C (ICAO Annex 14, Volume 1, Chapter 1 : ความกว้างและความยาวของทางวิ่ง ต้องเป็นไปตามที่ผู้ผลิตเครื่องบินกำหนดไว้)

o ในส่วนของ Airport Service Manual Part 1 : Rescue and Fire Fighting กำหนดให้ Airfield Rescue and Fire Fighting Categories (RFF) สำหรับเครื่อง Airbus 320 ต้องเป็นระดับ 6 ขึ้นไป ซึ่งในระยะที่ 2 สนามบินปากเซได้มีการจัดหาระบบรถดับเพลิง พร้อมอุปกรณ์ต่างๆ จำนวน 2 คัน และรถพยาบาลจำนวน 1 คัน ทำให้ระบบการดับเพลิงเป็นไปตามมาตรฐาน ICAO ที่อ้างถึงในระดับ 6 แล้ว

o สำหรับขอบเขตงานในระยะที่ 2 ที่รวมการติดตั้งระบบรักษาความปลอดภัยของสนามบิน และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จำเป็นภายในอาคารผู้โดยสาร ได้มีการจัดหาและติดตั้งเป็นไปตามมาตรฐาน ICAO แล้ว

องค์ประกอบของสนามบินปากเซ	ระดับมาตรฐานที่ได้รับ
1. ความกว้างและความยาว ของทางวิ่ง (Runway)	มาตรฐานทางวิ่งของ ICAO ประเภท C (Annex 14, Volume 1, Chapter 1)
2. การก่อสร้างรั้วรอบสนามบิน	มาตรฐานด้านความปลอดภัยของ ICAO (หัวข้อ 3.2 EMERGENCY ACCESS ROADS)
3. ระบบสำรองไฟ	มาตรฐานของ ICAO Aerodrome Design Manual (Electrical System Chapter 2.3)
4. Airfield Rescue and Fire Fighting Categories (RFF)	มาตรฐานของ ICAO, RFF ระดับ 6 (รองรับ Airbus 320)
5. อาคาร Flight Information Office ที่หอบังคับการบิน, ถนนรอบสนามบิน (Service Road) ปรับปรุงพื้นที่พร้อมติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสาร เครื่อง X-Ray ตรวจสัมภาระ เครื่องตรวจอาวุธแบบเดินผ่าน (Walk Through) เครื่องตรวจอาวุธแบบมือสแกน (Hand Held Metal Detector) ระบบ CCTV บริเวณรอบอาคารผู้โดยสารและหอบังคับการบิน และระบบประกาศแจ้งเตือนในอาคารผู้โดยสาร	เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของ ICAO

โดยสรุปสภาพงานด้านโยธา/โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรวมอยู่ในระดับดี มีมาตรฐานทางด้านวิศวกรรมและด้านความปลอดภัย และมีเพียงบางส่วนที่ต้องปรับปรุง คือ

o ร่องรอยน้ำซึมผ่านตามรอยต่อแผ่นคอนกรีต และมีตะไคร่น้ำขึ้นบนผิวทางขับ ซึ่งสื่อให้เห็นว่ามีน้ำซึมขึ้นมาเป็นประจำ แต่ไม่พบการสูญเสียวัสดุชั้นรองพื้นของ Pavement Structures ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเพื่อการปรับปรุงเร่งด่วน โดยเฉพาะการศึกษาวางแผนระบบระบายน้ำของทั้งพื้นที่สนามบิน เพื่อหาแนวทางลดระดับน้ำใต้ดินให้ต่ำลงและไม่ทำให้ Pavement Structures ถูกกระทบจากสภาวะน้ำ

○ ถนนรอบสนามบิน ช่วงหนึ่งมีระดับถนนต่ำมากและการก่อสร้างท่อลอดถนนยังไม่เหมาะสม ทำให้น้ำฝนไหลข้ามถนน และอาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานบำรุงรักษา Runway หรือการเข้าถึงบริเวณ Runway เมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน

○ งานจัดหาที่นั่งผู้โดยสารพักคอย ซึ่งพบเห็นรอยชำรุดของวัสดุหุ้มที่นั่งจากการใช้งาน ซึ่งส่วนที่ควรปรับปรุงคือ ควรกำหนดคุณภาพวัสดุหุ้มให้เหมาะสมกับการใช้งานหนัก และควรเป็นวัสดุเนื้อเดียว ไม่ใช่วัสดุที่มีผิวเคลือบ ซึ่งผิวเคลือบอาจหลุดลอกจากการใช้งาน

5.2 การบริหารและการบำรุงรักษาโครงการ

ปัจจุบัน รูปแบบการบริหารงานของสนามบินปากเซ มีดังนี้

○ การท่าอากาศยานลาว (Lao Aviation Authority : LAA) เป็นผู้บริหารจัดการสนามบินปากเซเป็นหลัก ปัจจุบันมีบุคลากร รวมทั้งสิ้น 50 คน แบ่งเป็นฝ่ายต่างๆ ประกอบด้วย ฝ่ายบริหาร (General Management) ฝ่ายการเงิน (Financial Management) ฝ่ายบำรุงรักษาสนามบิน (Airport Management) ฝ่ายดูแลความปลอดภัย (Safety Security) และฝ่ายไฟฟ้า/น้ำ ประปา (Electronic/Water supply Management)

○ ด้าน Air Traffic Control (ATC) จะมีหน้าที่ให้บริการการจราจรทางอากาศ โดยปัจจุบันมีบุคลากรรวมทั้งสิ้น 20 คน แบ่งเป็น ฝ่ายบริหาร (Management) ฝ่ายบำรุงรักษา (Maintenance) และฝ่ายช่างเทคนิค (Inspection)

○ บริษัท การบินลาว เป็นผู้สนับสนุนการใช้สนามบินโดยจัดให้มีเที่ยวบินระหว่างสนามบินปากเซกับสนามบินต่างๆ ในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังได้จัดงบประมาณบางส่วน เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ที่จำเป็นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ได้แก่ สายพานขนถ่ายกระเป๋าเดินทาง เครื่อง x-ray และปรับปรุงห้องรับรองผู้โดยสารทั้งขาออกและขาเข้า

งบประมาณสนับสนุนการบริหารงานส่วนหนึ่งจะมาจากรายได้จากการดำเนินงานของสนามบิน และงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาล เนื่องจากมีงบประมาณน้อยจึงยังไม่สามารถเพิ่มจำนวนบุคลากรให้ได้ระดับมาตรฐานสากล ปัจจุบันสนามบินมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (ค่าบริหารจัดการและการบำรุงรักษา) ประมาณ 60 ล้านบาทต่อปี และมีแผนจะจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (ระหว่างบริษัทการบินลาวกับ LAA) เพื่อเข้ามาบริหารจัดการสนามบินให้ได้ตามมาตรฐานสากล และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในช่วงที่ผ่านมา การจัดระบบการบำรุงรักษามีความเหมาะสมตามเกณฑ์ มีชุดทำงาน กำหนดความรับผิดชอบ และมีงบประมาณเพียงพอ จากการสำรวจสภาพโดยรอบสนามบิน ไม่ปรากฏว่ามีสภาพขาดการบำรุงรักษา เช่น มีการตัดหญ้ารอบบริเวณ และมีการทำความสะอาดพื้นที่บริการและบริเวณลานจอดรถในระดับดี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสนามบินเพิ่งปรับปรุงแล้วเสร็จ การชำรุดเสียหายของ องค์ประกอบต่างๆ อาคาร สิ่งก่อสร้างและเครื่องมืออุปกรณ์ ยังมีไม่มากนัก และบางส่วนยังอยู่ในระยะประกัน

5.3 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

ตามเงื่อนไขภายใต้สัญญาความช่วยเหลือ ที่กำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 นั้น ซึ่งจากรายงานของ สฟพ. พบว่า การปรับปรุงสนามบินปากเซทั้งระยะที่ 1 และ 2 มีการใช้สินค้าและบริการจาก

ประเทศไทยคิดเป็นมูลค่ารวมกันทั้งหมด 363.82 ล้านบาท (หรือคิดเป็นร้อยละ 72.70 ของค่าก่อสร้างทั้งหมด 500.42 ล้านบาท)

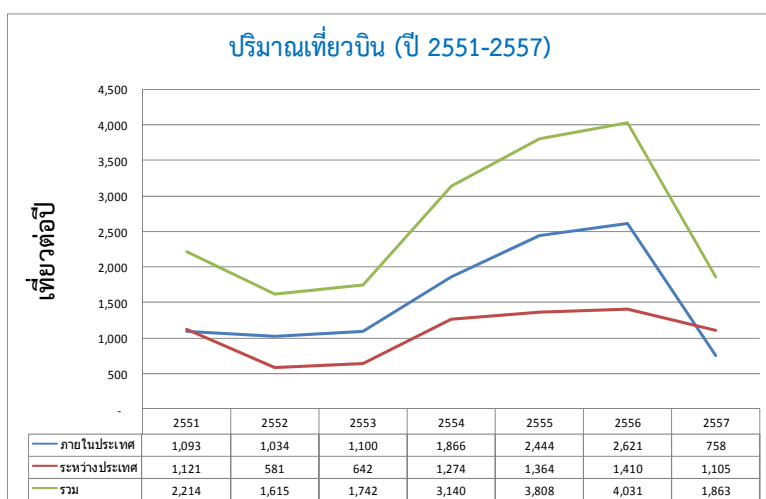
สำหรับในช่วงระยะของการดำเนินโครงการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ การบำรุงรักษาโครงการจะใช้วัสดุและผู้รับเหมาภายใน สปป.ลาว ยกเว้นวัสดุอุปกรณ์และความชำนาญพิเศษบางประเภทที่ไม่มีใน สปป.ลาว

อย่างไรก็ตาม ภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองปากเซ ยังมีความต้องการในสินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมัน และอุปกรณ์ชิ้นส่วนยานพาหนะ จากประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง

5.4 ปริมาณเที่ยวบิน

ในปี 2553 ก่อนการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ สนามบินปากเซจะมีเที่ยวบิน ปากเซ-เวียงจันทน์ และเที่ยวบิน ปากเซ-เสียมราฐ มาใช้บริการขึ้น-ลง 1,742 เที่ยวบิน/ปี หรือเฉลี่ยวันละ 4.77 เที่ยวบิน) โดยเป็นสายการบินภายในประเทศ 1,100 เที่ยวบิน/ปี และระหว่างประเทศ 642 เที่ยวบิน/ปี มีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยของเที่ยวบินภายในประเทศร้อยละ 6.21 ต่อปี ส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศนั้น มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง โดยเฉพาะในปี 2552-2553 ซึ่งสนามบินอยู่ในระหว่างการปรับปรุง จึงไม่สะดวกต่อการขึ้นลงของเครื่องบิน

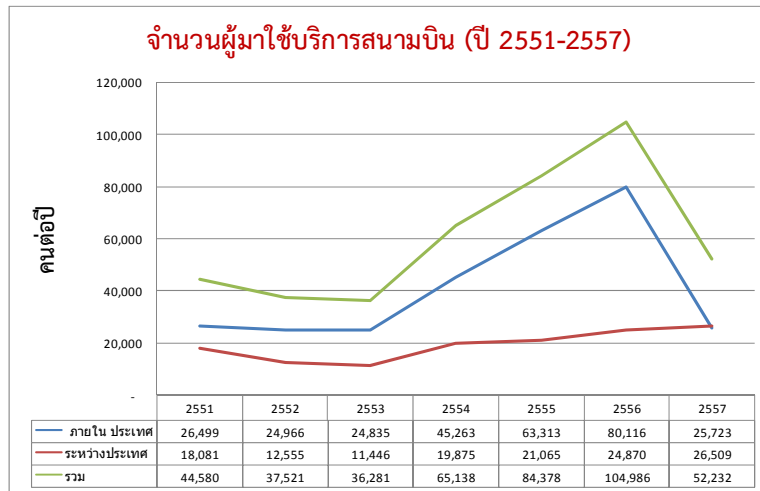
ภายหลังการปรับปรุงสนามบินระยะที่ 1 แล้วเสร็จ สนามบินปากเซมีเที่ยวบินต้นทางและปลายทางที่มาใช้บริการมากขึ้น เช่นเที่ยวบินในประเทศ จากปากเซ-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-สะหวันเขต และเที่ยวบินระหว่างประเทศ ปากเซ-กรุงเทพ-โฮจิมินท์-เสียมราฐ โดยในปี 2556 มีเที่ยวบินรวม 4,031 เที่ยวบินต่อปี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2553 (มีเที่ยวบิน 1,742 เที่ยวบินต่อปี) เฉลี่ยร้อยละ 32.27 ต่อปี แต่ในปี 2557 กลับมีเที่ยวบินลดลงจากปี 2556 เกือบร้อยละ 54 โดยมีเหตุมาจากจำนวนผู้โดยสาร/นักท่องเที่ยวต่างชาติลดลง อันเนื่องมาจากความไม่สงบภายในประเทศไทย ซึ่งโดยปกติแล้วนักท่องเที่ยวจะเริ่มเดินทางมายังประเทศไทย แล้วค่อยกระจายการเดินทางต่อไปยัง สะหวันเขต เวียงจันทน์ หลวงพระบาง ปากเซ เวียดนาม และกัมพูชา ดังนั้นเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางมาไทยน้อยลง จึงมีผลต่อการลดลงของนักท่องเที่ยวใน สปป.ลาว เช่นกัน



รูปที่ 2 จำนวนเที่ยวบินในสนามบินปากเซ ปี 2551-2557

นอกจากนี้ยังพบว่า ภายหลังการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ สายการบินลาวได้กำหนดตารางการบินให้มีบริการเที่ยวบินขึ้นลงที่สนามบินปากเซมากขึ้นเป็น 11.14 เที่ยวบินต่อวัน และมีน้อยกว่าศักยภาพในการรองรับของสนามบินที่มีอยู่ค่อนข้างมาก กล่าวคือ สนามบินปากเซมีศักยภาพรองรับการขึ้นลงของเที่ยวบินได้ไม่น้อยกว่า 24 เที่ยวบินต่อวัน ในขณะที่ปี 2556 มีจำนวนเที่ยวบินมาใช้บริการสูงสุดเพียง 11.04 เที่ยวบินต่อวัน เท่านั้น

5.5 ปริมาณผู้โดยสาร



รูปที่ 3 จำนวนผู้มาใช้บริการสนามบินปากเซ ปี 2551-2557

ร้อยละ 42.50 ต่อปี (36,281 คน ในปี 2553 และ 104,986 คน ในปี 2556) ทั้งนี้เพราะสนามบินมีมาตรฐานดีขึ้น และเพิ่มทางเลือกให้กับผู้เดินทางมากขึ้น

นอกจากนี้ยังพบว่า ในปี 2557 LAA เคยตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการมากถึง 150,000 คนต่อปี (จากรายงานการประเมินผลของ สพพ. ในระยะที่ 1) ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่มาใช้บริการในปี 2556 มีเพียง 104,986 คน เท่านั้น และในปี 2557 จำนวนผู้โดยสารได้ลดลงจากปี 2556 อีกเกือบร้อยละ 50 สาเหตุมาจากความไม่สงบภายในประเทศไทย ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางไป สปป.ลาว

5.6 ปริมาณการขนส่ง

นับจากอดีตจนถึงปี 2557 สนามบินปากเซยังไม่มีเที่ยวบินที่ให้บริการเฉพาะขนส่งสินค้า (Cargo) ซึ่งโดยทั่วไปการขนส่งสินค้าจะเป็นในลักษณะไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุภัณฑ์ที่มาพร้อมกับเที่ยวบินโดยสาร

ก่อนการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ สนามบินปากเซจะมีการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศประมาณ 388.9 – 654.0 ตันต่อปี

ภายหลังการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ สนามบินปากเซจะมีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยในปี 2553-2556 มีปริมาณขนส่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 39.47 ต่อปี (490 ตัน ในปี 2553 และ 1,330 ตันในปี 2556) มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าที่มาพร้อมกับเที่ยวบินภายในประเทศเฉลี่ยร้อยละ 71.9 และระหว่างประเทศร้อยละ 28.1 และสิ่งที่น่าสังเกตคือ ในส่วนของเที่ยวบินระหว่างประเทศนั้นจะมีสัดส่วนสินค้าขนส่งเข้ามา (ร้อยละ 69.1) มากกว่าการส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ (ร้อยละ 30.9)

อย่างไรก็ตามในปี 2557 ปริมาณการขนส่งได้ลดลงจากปี 2556 เกือบร้อยละ 75 สาเหตุมาจากการลดลงของปริมาณเที่ยวบิน

5.7 รายได้จากการให้บริการสนามบิน

รายได้จากการให้บริการของสนามบินปากเซ จะประกอบด้วย (1) Over fly charge (2) Landing fees และ (3) Passenger service charge

ก่อนการปรับปรุง สนามบินปากเซจะมีรายได้จากการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินประมาณ 9.4 – 12.5 ล้านบาทต่อปี หรือเพิ่มขึ้นโดยรวมประมาณร้อยละ 3.07 ต่อปี

ภายหลังการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ สนามบินปากเซจะมีเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มาใช้บริการรวมกันเพิ่มขึ้น ทำให้มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี และมีรายได้เพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงปี 2553-2556 มีรายได้โดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 43.15 ต่อปี (10.30 ล้านบาท ในปี 2553 และ 30.3 ล้านบาท ในปี 2556) แต่ในปี 2557 มีรายได้ลดลง 52% จากปี 2556 อันมีผลมาจากปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารลดลง

5.8 ด้านการลงทุน

การปรับปรุงสนามบินปากเซ ทำให้เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งทางอากาศเพื่อการลงทุนในแขวงจำปาสักและทางตอนใต้ของ สปป.ลาว มากขึ้น นอกจากนี้ยังเอื้ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางท่องเที่ยว ทำให้มีนักท่องเที่ยวมาใช้บริการสายการบินลาวเพื่อการมาเยือนท่องเที่ยวยังแขวงจำปาสักมากขึ้นด้วย ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังสาขาการผลิตต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวที่หลากหลายเช่น การขายตัวในสิ่งปลูกสร้างอาคารของร้านค้าพาณิชย์ โรงแรม เกสต์เฮาส์ และที่พักอาศัย การค้าส่งและขายปลีกทั้งในตัวเมืองต่างๆที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในแขวงจำปาสัก รวมถึงการค้าขายแดนบริเวณด่านช่องเม็ก-วังเต่า เช่นกัน

ปัจจุบันแขวงจำปาสักมีการลงทุนทั้งหมด 679 โครงการ มูลค่า 239.5 ล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 24 ของ GDP) ประกอบด้วยการลงทุนภาครัฐ (330 โครงการ มูลค่า 30.65 ล้านบาท) การลงทุนภายในและทางตรงจากต่างประเทศ (229 โครงการ มูลค่า 124.54 ล้านบาท) นอกจากนี้ยังมีโครงการช่วยเหลือจากต่างประเทศ จำนวน 120 โครงการ มูลค่า 500 ล้านบาท

ประเทศไทยนับว่ามีจำนวนโครงการลงทุนมากเป็นอันดับหนึ่งในแขวงจำปาสัก แต่หากคิดเป็นมูลค่าแล้วพบว่าไทยจะเป็นอันดับสองรองจากเวียดนาม ส่วนการลงทุนภายในประเทศจะประกอบด้วยสาขาหลักด้านการบริการ ตามด้วยอุตสาหกรรม และการเกษตร

จากการสัมภาษณ์ครัวเรือนในเมืองปากเซ (จำนวนรวม 66 ราย) ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่า ภายหลังมีโครงการ การประกอบอาชีพ การค้า การลงทุน มีการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น ที่ดินริมถนนมีราคาเพิ่มขึ้นมากถึง 3.8 – 5.1 เท่า

5.9 ด้านการท่องเที่ยว

ปัจจุบันแขวงจำปาสักมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติมากถึง 103 แห่ง ทางวัฒนธรรม 59 แห่ง และทางประวัติศาสตร์ 33 แห่ง นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโรงแรม 57 แห่ง เกสต์เฮาส์ 146 แห่ง สถานบันเทิง 15 แห่ง ร้านอาหาร 31 แห่ง และตัวแทนบริษัทนำเที่ยว 23 ราย

จากรายงานของเมืองปากเซ พบว่า ในปี 2554 มีนักท่องเที่ยวมาเยือนเมืองปากเซ ประมาณ 192,500 คน หรือประมาณร้อยละ 43 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่มาเยือนแขวงจำปาสัก (450,975 คน)

ในปี 2553 ก่อนมีโครงการ มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเมืองปากเซโดยเครื่องบินเพียง 18,140 คน/ปี ภายหลังมีโครงการในปี 2556 พบว่ามีนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเมืองปากเซโดยเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็น 52,493 คน (เพิ่มขึ้นร้อยละ

42 ต่อปี) ซึ่งจากสถิติสำนักงานการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว พบว่า นักท่องเที่ยวจะมีการใช้จ่ายเฉลี่ยรายละ 3,370 บาท (ใช้จ่าย 1,280 บาทต่อคนต่อวัน เฉลี่ยพำนักร้อยละ 2.63 วัน/คน) ซึ่งจะทำให้เมืองปากเซมีรายได้จากนักท่องเที่ยวประมาณ 177 ล้านบาทต่อปี

5.10 มูลค่าการค้าชายแดน ยานพาหนะและผู้ผ่านแดน

ก่อนเริ่มปรับปรุงสนามบินปากเซ สปป.ลาว คาดหวังว่า การปรับปรุงสนามบิน จะทำให้เมืองปากเซเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าและบริการทางอากาศทางภาคใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการบริการ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งมีอาณาเขตติดกับประเทศไทยบริเวณช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี อันจะทำให้มูลค่าการค้าผ่านแดนที่กล่าวมามีมูลค่าสูงขึ้นด้วย

การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการบริการ ในเมืองปากเซ ย่อมทำให้เกิดความต้องการในสินค้าและบริการมากขึ้น แต่ไม่สามารถระบุได้ชัดเจนว่าเพิ่มขึ้นจากการมีโครงการมากน้อยเท่าใด สินค้าส่วนใหญ่จะนำเข้ามาจากไทยที่ด่านช่องเม็ก ซึ่งในปี 2557 พบว่า ที่ด่านช่องเม็ก มีมูลค่าการค้า 14,954 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เฉลี่ยร้อยละ 22.47 ต่อปี) จำนวนผู้ผ่านแดน 3.58 ล้านคน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.78 ต่อปี) และมีจำนวนยานพาหนะผ่านแดน 121,335 คัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.75 ต่อปี)

5.11 ด้านเศรษฐกิจ สังคม

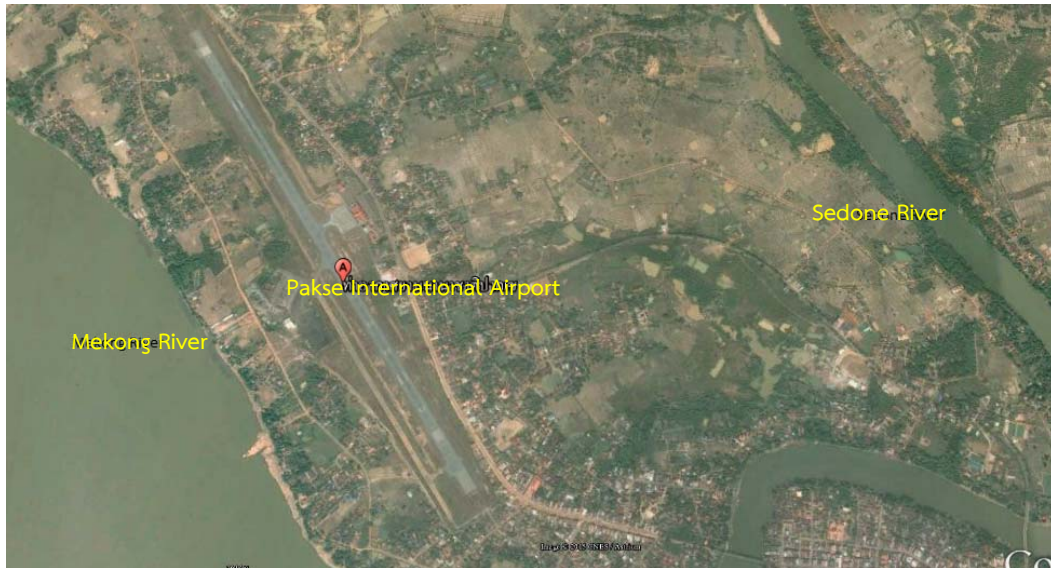
นับเป็นการยากที่จะระบุได้อย่างแน่ชัดว่า ผลกระทบต่างๆของโครงการด้านเศรษฐกิจสังคมนั้นเกิดจากการพัฒนาของโครงการ อย่างไรก็ตาม จากการสัมภาษณ์ครัวเรือนรอบสนามบิน และครัวเรือนในเมืองปากเซ จากหลากหลายอาชีพ จำนวนรวม 66 ราย พอสรุปเบื้องต้นได้ว่า ส่วนใหญ่เห็นว่า การพัฒนาของโครงการนั้นมีส่วน (ในระดับมาก ถึงปานกลาง) ที่ทำให้วิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนหลังมีโครงการ ได้เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น กล่าวคือ มีความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น (มีโครงข่ายถนนมายังสนามบินมากขึ้น มีการปรับปรุงขยายถนนกว้างขึ้น สภาพถนนดีไปไหนมาไหนสะดวก) มีการประกอบอาชีพดีขึ้น (ค้าขายดี มีคู่แข่งมากขึ้น และมีอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมากขึ้น มีทางเลือกอาชีพใหม่มากขึ้น มีอาชีพเสริม) มีการจ้างงานมากขึ้น (มีงานทำมากขึ้น/ไม่คั่งค้างว่างงาน หางานง่ายขึ้น ค่าจ้างสูงขึ้น และสมาชิกในครัวเรือนมีงานทำมากขึ้น) มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น (ปัจจุบันมีรายได้ที่เพียงพอต่อการยังชีพ บางรายมีเหลือเก็บออมและบางรายมีเหลือไปลงทุน) มีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น (มีอาคารบ้านเรือนมากขึ้นอาคารบ้านเรือนเปลี่ยนเป็นโครงสร้างคอนกรีตมากขึ้น ธุรกิจร้านค้ามีความหลากหลาย ปริมาณยานพาหนะในชุมชนมีมากขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากที่นาเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้าและธุรกิจด้านอื่นๆมากขึ้น และราคาที่ดินริมถนนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 3.80 – 5.10 เท่า)

สำหรับปัญหาด้านสังคมที่เกิดขึ้นหลังจากการมีโครงการ ส่วนใหญ่เห็นว่าไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก

5.12 ด้านสิ่งแวดล้อม

สนามบินปากเซตั้งอยู่ในแนวทิศตะวันตกเฉียงเหนือและตะวันออกเฉียงใต้ ถูกขนาบด้วยแม่น้ำโขงทางด้านทิศตะวันตกและแม่น้ำเซดอน (Sedone river) ทางด้านทิศตะวันออกและทางทิศใต้ของสนามบิน โดยมีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบดังแสดงในรูปที่ 4 จากสภาพที่ตั้งและสภาพภูมิประเทศดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการพัฒนาสนามบินปากเซไม่ได้

ขวางทิศทางน้ำไหลและก่อให้เกิดปัญหาน้ำท่วมขังในพื้นที่โดยรอบ เนื่องจากน้ำท่าที่เกิดขึ้นสามารถระบายลงสู่แม่น้ำโขงและแม่น้ำเซดอนได้



ที่มา : ภาพจาก Google

รูปที่ 4 สภาพการใช้ที่ดินรอบสนามบินปากเซ พ.ศ. 2557

ในส่วนของการดำเนินการโยกย้ายผู้ได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงสนามบินปากเซ จำนวน 50 ครัวเรือน ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจขึ้นมาดูแลทั้งในส่วนของค่าชดเชยและการจัดสรรที่อยู่อาศัยให้ใหม่ ซึ่งให้ความเป็นธรรมและเป็นที่ยอมรับของผู้ถูกโยกย้ายและดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ภายหลังการปรับปรุงสนามบินแล้วเสร็จ พบว่า มีจำนวนเที่ยวบินทั้งภายในและระหว่างประเทศที่บินขึ้น-ลง เพิ่มขึ้นเป็น 11.04 เที่ยวบินต่อวัน โดยยังเป็นเครื่องบินใบพัด ATR และ Airbus 320 และขึ้นลงในช่วงเวลากลางวัน ถึงแม้ผลการสำรวจครัวเรือนรอบสนามบิน และครัวเรือนในเมืองและผู้ประกอบการ SMEs ในชุมชน รวม 66 ราย พบว่า ร้อยละ 60 และร้อยละ 45 มีความเห็นว่ารระดับเสียงและความสั่นสะเทือนเพิ่มขึ้นตามลำดับ แต่ส่วนใหญ่เห็นว่ายังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ นอกจากนี้ สนามบินปากเซได้ปรับทิศทางการขึ้นลงของเครื่องบินให้ขึ้นลงทางเดียวด้านทิศเหนือของสนามบิน ซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่เกษตรกรรมและมีชุมชนหนาแน่นน้อย และไม่บินผ่านชุมชนเมืองปากเซที่อยู่ด้านทิศใต้ของสนามบิน ซึ่งทำให้พอสรุปได้ว่า การให้บริการของสนามบินไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางเสียงและความสั่นสะเทือนอย่างมีนัยสำคัญ

5.13 ศักยภาพในการพัฒนา

สนามบินปากเซนั้นมีความได้เปรียบ ที่ตั้งอยู่ในเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ตอนใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งเป็นแขวงที่มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจการเกษตร และอุตสาหกรรม รวมถึงยังเป็นแขวงที่มีอาณาเขตติดต่อกับ 3 ประเทศ (ไทย กัมพูชา เวียดนาม) มีกรอบความร่วมมือทั้งสามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle Cooperation) ระหว่าง ไทย-ลาว-กัมพูชา และสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (Economic Triangle Cooperation) ระหว่าง กัมพูชา-ลาว-เวียดนาม และตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนกลาง และคู่ขนานกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก อีกด้วย

จากการทบทวนรายงานปิดโครงการระยะที่ 2 ของ สพพ. พบว่า ภายหลังจากปรับปรุง สนามบินปากเซมี ศักยภาพที่จะรองรับผู้โดยสารประมาณ 100,000 คน/เดือน (หรือประมาณ 1.2 ล้านคน/ปี) ในขณะที่ปัจจุบันสนามบิน ปากเซได้กำหนดตารางเที่ยวบินขึ้น-ลง จำนวนสูงสุดไว้ 10-12 เที่ยวบินต่อวัน (ปกติมีการขึ้นลงเพียง 4-6 เที่ยวบินต่อวัน และมีการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินอยู่เป็นประจำ) มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 42.50 ต่อปี ประกอบกับ เส้นทางเชื่อมโยงทางถนนยังไม่อยู่ในฐานะคู่แข่งกับการเดินทางโดยเครื่องบิน ดังนั้นจึงยังมีศักยภาพที่จะพัฒนา เพิ่มเที่ยวบินให้ได้มากขึ้น (มากกว่า 24 เที่ยวบินต่อวัน) โดยมีกลุ่มเป้าหมายผู้โดยสารที่เป็นชาวต่างชาติที่จะมาใช้บริการ หรือคิดเป็นร้อยละ 51.8 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่มาเยือนแขวงจำปาสักในแต่ละปี (ในปี 2554 แขวงจำปาสัก มีนักท่องเที่ยวมาเยือน 450,975 คน)

แขวงจำปาสักมีแนวคิดในการพัฒนาสนามบินในอนาคตเช่นกัน เนื่องจากเห็นว่าสนามบินปากเซมีข้อจำกัดใน เรื่องขนาดพื้นที่ คับแคบ และไม่สามารถขยายให้ใหญ่กว่าเดิม ดังนั้นเพื่อรองรับศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ทางอากาศของแขวงจำปาสักต่อไปได้ในอนาคต จึงมีแผนที่จะไปสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่เมืองปากซอ อยู่ห่างจากปากเซ ประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีสถานีเรดาร์ขนาดใหญ่รองรับอยู่แล้ว รวมถึงได้มีการก่อสร้างถนน 6 ช่องจราจร จากปากเซไปถึงปากซอ เสร็จเรียบร้อยแล้ว

5.14 ด้านความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

จากการสำรวจทัศนคติและข้อคิดเห็นเกี่ยวกับระดับความสัมพันธ์ระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทย จากผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในระดับต่างๆ ในบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งพอสรุปได้

(1) ระดับประชาชนในบริเวณพื้นที่โครงการ : พบว่าประชาชนในพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์ในระดับดี ถึงดีมาก รวมถึงหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เห็นว่ามีบรรยากาศที่ดี ไปมาหาสู่กัน เป็นญาติพี่น้องกัน รักกัน และสามัคคีกัน นอกจากนี้ประชาชนในพื้นที่ยังมีความรู้สึก ว่า นักธุรกิจไทยเป็นผู้มีอัธยาศัยไมตรี มีความยืดหยุ่น ความไว้วางใจ เชื่อใจ และ นำร่วมลงทุนด้วย มากกว่า จีนและเวียดนาม นอกจากนี้ยังมีประชากรลาวเดินทางเข้ามาใช้บริการทางการแพทย์ที่ โรงพยาบาลสิรินธร เป็นประจำ เฉลี่ยวันละ 50 ราย

(2) ระดับหน่วยงานในภูมิภาค : มีความสัมพันธ์อันดี ช่วยเหลือกัน จัดการแข่งขันกีฬาแลกเปลี่ยน ความสัมพันธ์กันตลอด รวมถึงมีการจัดคณะทำงานระหว่างจังหวัด/แขวงไปมาหาสู่ พื้นฟูความสัมพันธ์ และเยี่ยมเยียนกัน อยู่เป็นประจำ นอกจากนี้จังหวัดอุบลราชธานีกับแขวงจำปาสักยังมีความสัมพันธ์อันดีกันมายาวนานกว่า 20 ปีแล้ว ทุกครั้งที่มีการไปเยือน สปป.ลาว จะให้การต้อนรับเป็นอย่างดี มีความเป็นกันเอง ไม่มีพิธีการใดๆมากนัก มีการจัดตั้งคณะกรรมการ ประสานงานทางเศรษฐกิจอินโดจีนระหว่างกัน รวมถึงมีสมาคมไทย-ลาวเป็นตัวเชื่อมระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี อีก 5 แขวง ตอนใต้ของ สปป.ลาว และมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ด้านต่างๆ เช่น การจัดทอดกฐินพระราชทาน เป็นต้น

(3) ระดับประเทศ :

- โดยภาพรวม ระดับความสัมพันธ์ของ ไทยกับ สปป.ลาว ถึงแม้จะอยู่ในระดับดี แต่ยังมีความรู้สึกว่า เป็นรองจีนกับเวียดนามที่มีต่อ สปป.ลาว โดยเฉพาะในประเด็นความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ซึ่ง แตกต่างจากความสัมพันธ์ในระดับประชาชนในพื้นที่ ที่ให้ความไว้วางใจกับคนไทยค่อนข้างมาก และมากกว่าจีนและเวียดนาม
- กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง และกระทรวงการเงิน ของ สปป.ลาว มีข้อคิดเห็น ว่า ความช่วยเหลือทางการเงินของไทยในช่วงที่ผ่านมา มีผลให้ไทย และ สปป.ลาว มีความสัมพันธ์อันดีมากยิ่งขึ้น

รวมถึงมีความพึงพอใจต่อการประสานงานกับ สพพ. และเจ้าหน้าที่ของ สพพ. เพื่อการพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ให้ข้อเสนอแนะ และให้การสนับสนุนด้านการฝึกอบรมด้านต่างๆ แก่บุคลากรของ สปป.ลาว

- นอกจากนี้ยังมีความพึงพอใจต่อความช่วยเหลือทางการเงินของไทยในช่วงที่ผ่านมา และยังคงต้องการความช่วยเหลือจากไทยอีกมาก เนื่องจากผลการดำเนินงานโครงการต่างๆของไทยที่ผ่านมา มีราคาค่าก่อสร้างที่เหมาะสม มีเงื่อนไขความช่วยเหลือที่ผ่อนปรน ผลงานก่อสร้างมีคุณภาพได้มาตรฐาน ผู้รับเหมาและผู้ควบคุมงานมีคุณภาพดี และดีกว่าเมื่อเทียบกับความช่วยเหลือจากประเทศอื่นๆ

5.15 ข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ

(1) หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ : ประกอบด้วย กรมการบินพลเรือน และกระทรวงการเงิน สปป.ลาว มีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ พอสรุปได้ดังนี้

- ภายหลังจากการปรับปรุง ทำให้สนามบินปากเซสามารถให้บริการเครื่องบิน ขึ้น ลง และจอด ได้ตามวัตถุประสงค์ สามารถยกระดับได้มาตรฐาน ICAO ในระดับหนึ่ง ที่อย่างน้อยปีละครั้ง และมีคาดว่าจะภายในปี 2560 จะมีผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวน 150,000 คน
- สามารถทำให้เมืองปากเซเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาวตอนใต้ สามารถรองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสารและจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การบริการ และการท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนใต้ของ สปป.ลาว รวมถึงทำให้มูลค่าการค้าผ่านแดนที่ด่านช่องเม็ก มีมูลค่าสูงขึ้นด้วย
- ในช่วงที่ผ่านมา รายได้จากการดำเนินงานมีเพียงพอกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษา แต่ยังไม่เพียงพอต่อการบริหารดำเนินการ (เงินเดือนบุคลากร และค่าใช้จ่ายสำนักงาน) โดยรัฐบาลกลางต้องจัดสรรงบประมาณมาสนับสนุน และคาดว่าจะจัดค้ำทุ่น (รายได้ที่เพียงพอกับค่าดำเนินการและบำรุงรักษาจะอยู่ในระดับที่มีผู้โดยสาร/ผู้ใช้บริการสนามบินจำนวน 150,000 คน ต่อปี) นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะจัดตั้งบริษัทร่วมทุนมาดำเนินการ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากสนามบินยังขาดทุน จึงไม่มีผู้ใดสนใจร่วมทุน
- บุคลากรยังมีความต้องการรับการฝึกอบรมในด้านต่างๆอย่างต่อเนื่อง และอยากให้ สพพ. ช่วยสนับสนุน
- การประสานงานกับ สพพ. และเจ้าหน้าที่ สพพ. เป็นไปด้วยดี ไม่มีอุปสรรคปัญหาใดๆ รวมถึงเงื่อนไขของ สพพ. ทำให้ได้รับผู้รับเหมาจากไทยที่มีคุณภาพ และมีราคาค่าก่อสร้างที่เหมาะสม ซึ่งดีกว่าการสนับสนุนจากจีน ที่มีผู้รับเหมาในระดับพอใช้ ราคาค่าก่อสร้างสูง และมีเงื่อนไขดอกเบี้ยสูง
- เชื่อว่าความช่วยเหลือทางการเงินของรัฐบาลไทยในครั้งนี้ ได้ส่งเสริมให้ สปป.ลาว มีความสัมพันธ์อันดีต่อประเทศไทยมากยิ่งขึ้น
- สปป.ลาว ยังมีความต้องการความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทยอีกมาก โดยเฉพาะการพัฒนาสนามบินปากเซ อย่างต่อเนื่อง

(2) กลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง : ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ใน สปป.ลาว (รองเจ้าแขวงจำปาสัก และเจ้าเมืองปากเซ) และในไทย (ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองด่านช่องเม็ก และปลัด อบต.ช่องเม็ก) มีข้อคิดเห็นพอสรุปได้ดังนี้

- 1) รองเจ้าแขวงจำปาสัก : ภายหลังจากการปรับปรุงสนามบินปากเซ

- ทำให้บรรยากาศการใช้สนามบินดีขึ้น สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ดี (ขนาด 150 ที่นั่ง) มีเที่ยวบินมาใช้บริการมากขึ้นทั้งภายในประเทศ (ปากเซ-สะหวันนะเขต-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง) และระหว่างประเทศ (ปากเซ-กรุงเทพฯ-โฮจิมินห์-เสียมราฐ) รวมถึงการยกระดับเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ของประเทศ
- เป็นการส่งเสริมการค้าขาย การลงทุนและการท่องเที่ยวที่ดีมาก
- ที่ผ่านมามีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เพราะเครื่องบินมีทิศทางขึ้นลงทางเดียวโดยไม่ผ่านตัวเมือง
- นับว่าเป็นความร่วมมือที่ดีระหว่างไทยและ สปป.ลาว
- สนามบินปากเซมีข้อจำกัดในเรื่องขนาดพื้นที่ คับแคบ จึงมีแผนที่จะไปสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่เมืองปากซอง อยู่ห่างจากปากเซประมาณ 10 กิโลเมตร ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีสถานีเรดาร์ขนาดใหญ่รองรับ และมีการก่อสร้างถนน 6 ช่องจราจร จากปากเซไปถึงปากซอง เสร็จเรียบร้อยแล้ว
- สำหรับแผนมหานทีสี่พันดอน ปัจจุบันกำลังเริ่มพัฒนา และต้องการระดมทุนจากนักลงทุนทั้งจากภายในประเทศ และทางตรงจากภายนอกประเทศ
- สิ่งที่ยากได้รับความช่วยเหลือจากไทยมีอยู่หลายด้านเช่น การพัฒนาสนามบินแห่งใหม่ที่ปากซอง การขยายช่องจราจรของสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เมืองปากเซ เป็น 4 ช่องจราจร และการพัฒนาระบบระบายน้ำในเมืองปากเซ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มี

2) เจ้าเมืองปากเซ : ภายหลังการปรับปรุงสนามบินปากเซ

- มีการตัดถนนผ่านไปยังสนามบิน ทำให้ครัวเรือนตามแนวสายทาง และครัวเรือนรอบสนามบิน ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางมากขึ้น
- ทำให้มีผู้มาเยือนเมืองปากเซโดยเครื่องบินมากขึ้น ทำให้มีการขยายตัวด้านการค้าการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและต่อเนื่องกับการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก และมีความสะดวกที่จะเดินทางไปยัง สะหวันนะเขต-เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-กรุงเทพฯ-โฮจิมินห์-เสียมราฐ
- ปัจจุบันเมืองปากเซมีการจดทะเบียนประมาณ 77,000 คน 13,000 ครัวเรือน หากรวมประชากรนอกทะเบียน (ชาวจีน เวียดนาม) จะทำให้มีประชากรรวม มากกว่า 100,000 คน ในปี 2556 มี GDP ต่อหัวประชากร 1,100 เหรียญสหรัฐ และเพิ่มเป็น 1,700 เหรียญสหรัฐ ในปี 2558
- มีนักลงทุนชาวไทยมาลงทุนสร้างสนามกอล์ฟ สวนสันทนาการ และอุนท์ที่ปากซอง ปลูกกล้วยเหลียง กล้วยเขียว ที่บาเจียง เป็นต้น นอกจากนี้ ผลไม้ที่ปลูกได้จะส่งออกไปยังเวียดนาม ไม่ส่งออกมาไทย เพราะจะโดนกักตรวจโรคที่ด่านศุลกากร ซึ่งใช้เวลานานและทำให้ผลไม้เน่าเสีย
- ปัญหาอุปสรรคของสนามบิน ประกอบด้วย กำแพงรั้วรอบสนามบินต่ำไป เขตแดนรอบสนามบิน ยังมีปัญหาข้อพิพาทกับชาวบ้าน การให้บริการรถรับส่งสนามบินยังไม่ดีพอ ยังไม่มีแท็กซี่มอเตอร์ และผู้โดยสารบ่นว่าราคาค่าโดยสารแพง
- ความสัมพันธ์ในระดับเมืองปากเซกับอำเภอสิรินธร อยู่ในระดับดี มีการจัดคณะทำงานระหว่างกัน ไปมาหาสู่ ฟื้นฟูความสัมพันธ์และเยี่ยมเยียนกันอยู่เป็นประจำ รวมถึงการจัดกิจกรรมร่วมกัน หรือ การแข่งขันกีฬา เป็นต้น

3) ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองด่านช่องเม็ก และปลัด อบต.ช่องเม็ก : ภายหลังการปรับปรุงสนามบินปากเซ พบว่า โดยภาพรวม สนามบินปากเซมีประโยชน์กับประเทศไทยได้ในบางส่วนเท่านั้น กล่าวคือ

- แทบจะไม่ปรากฏเลยว่ามีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาปากเซโดยเครื่องบิน และแวะเข้ามาเยือนไทยโดยผ่านด่านช่องเม็ก

- นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เดินทางไปปากเซโดยทางรถยนต์ โดยเฉพาะมีมากในช่วงวันหยุดเสาร์และอาทิตย์
- การมีสนามบินปากเซ ทำให้มีนักท่องเที่ยวมีความสะดวกสบายไปแวะเยือนเมืองปากเซมากขึ้น ซึ่งทำให้เมืองปากเซมีความต้องการสินค้าเพื่อการอุปโภค บริโภค และวัสดุสิ่งก่อสร้าง เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีผลให้มีการนำเข้าสินค้าและบริการผ่านด่านช่องเม็กมากขึ้นหรือในทางกลับกันทำให้ไทยมีการส่งออกมากขึ้น
- ความสัมพันธ์ในระดับเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นบริเวณชายแดน อยู่ในระดับดี มีการจัดคณะทำงานระหว่างกัน ไปมาหาสู่ ฟื้นฟูความสัมพันธ์และเยี่ยมเยียนกันอยู่เป็นประจำ มีประชากรลาวเดินทางเข้ารับบริการทางการแพทย์ที่โรงพยาบาลสิรินธร เป็นประจำ เฉลี่ยวันละ 50 ราย โรคส่วนใหญ่ที่พบคือ โรคระบบทางเดินหายใจ

(3) **กลุ่มประชาชนในพื้นที่ :** จากการสำรวจด้านการรับรู้ ทัศนคติ และข้อคิดเห็นที่มีต่อโครงการ จากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนรอบสนามบิน ครัวเรือนในเมืองปากเซ ผู้มาใช้บริการสนามบิน และผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว รวม 100 ราย พบว่า

- ร้อยละ 70 ยอมรับว่าการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดที่กล่าวมานั้นเป็นผลมาจากการปรับปรุงสนามบินปากเซค่อนข้างมาก ในขณะที่อีกร้อยละ 27 เห็นว่ามีผลปานกลางเท่านั้น อย่างไรก็ตามเมื่อถามว่ามีความพึงพอใจต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด พบว่าร้อยละ 65 พึงพอใจมาก และที่เหลือร้อยละ 35 มีความพึงพอใจปานกลาง
- มีข้อคิดเห็นที่ควรปรับปรุงส่วนต่างๆของสนามบินปากเซ เช่น เพิ่มเที่ยวบินและเส้นทางการบินให้มากขึ้น (ร้อยละ 51) ปรับปรุงสนามบินให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (ร้อยละ 51) เพิ่มจำนวนร้านค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสนามบินให้มากขึ้น (ร้อยละ 50) ปรับปรุงเครื่องมืออุปกรณ์ให้มีความทันสมัยมากขึ้น (ร้อยละ 48) ปรับปรุงด้านความสะอาดของสนามบิน (ร้อยละ 41) ปรับปรุงระบบเครื่องปรับอากาศ (ร้อยละ 41) เพิ่มการให้บริการรถรับส่งสนามบิน (ร้อยละ 33) ขยายอาคารผู้โดยสาร (ร้อยละ 31) และปรับปรุงการให้บริการของพนักงาน/เจ้าหน้าที่สนามบิน (ร้อยละ 25) เป็นต้น
- ความต้องการความช่วยเหลือเพิ่มเติมเพื่อการพัฒนาจากประเทศไทย นั้น พบว่ามีความหลากหลาย แต่ที่เป็นประเด็นสำคัญ และมีผู้ต้องการมาก ประกอบด้วย ช่วยสนับสนุน ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในสปป.ลาว มากกว่านี้ (ร้อยละ 17) ให้ความช่วยเหลือในหลากหลายสาขามากกว่าเดิม (ร้อยละ 13) ควรเข้ามามีบทบาทการลงทุนใน สปป.ลาว ให้มากกว่านี้ (ร้อยละ 12) และช่วยสนับสนุนแหล่งเงินทุนให้กับ สปป.ลาว (ร้อยละ 11) เป็นต้น

(4) **กลุ่มภาคเอกชน**

1) **หอการค้าจังหวัดอุบลราชธานี :**

- ต้องยอมรับว่า ไม่ค่อยเป็นข่าวให้รับรู้เกี่ยวกับความเป็นมา วัตถุประสงค์ ขอบเขตการดำเนินงาน และความก้าวหน้าของการดำเนินงานของโครงการ จึงทำให้ในช่วงที่ผ่านมาภาคเอกชนในจังหวัดอุบลราชธานี ไม่ได้ไปใช้ประโยชน์จากสนามบินดังกล่าว ซึ่งที่จริงสามารถไปใช้ประโยชน์จากสนามบินปากเซได้ในด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะโปรแกรมทัวร์ที่ต้องการใช้เวลาในการเดินทางน้อย หรือใช้สนามบินเพื่อในการเดินทางจากอุบลราชธานีโดยรถยนต์ (120 กิโลเมตร) แล้วไปขึ้น

เครื่องบินที่สนามบินปากเซ เพื่อเดินทางต่อไปยัง เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-โฮจิมินห์-เสียมราฐ โดยไม่ต้องไปใช้สนามบินที่กรุงเทพฯ หรือหวังว่าชาวต่างชาติที่เดินทางมาสนามบินปากเซจะเดินทางเข้ามาเยือนอุบลราชธานีบ้าง

- อย่างไรก็ตาม การที่สนามบินปากเซทำให้มีนักท่องเที่ยวมาแวะเยือนเมืองปากเซมากขึ้น ย่อมทำให้มีความต้องการในสินค้าบริการเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวมากขึ้น จึงทำให้อุบลราชธานียังพอได้ประโยชน์บ้างจากการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคไปยังเมืองปากเซมากขึ้น ซึ่งมีผลให้มูลค่าการค้าชายแดนที่ด่านช่องเม็ก-วังเต่า เพิ่มขึ้นด้วย
- สปป.ลาวยังต้องการความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาประเทศอีกหลายด้าน ซึ่งประเทศไทยควรให้ความช่วยเหลือต่อไป ส่วนทิศทางการให้ความช่วยเหลือที่ไทยจะได้ประโยชน์ น่าจะได้แก่ โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำ (ซึ่งนอกจากไทยจะขายวัสดุก่อสร้าง ยังสามารถนำไฟฟ้ามาใช้ในประเทศได้) โครงการก่อสร้างถนนตามแนวชายแดน (เพื่อเป็นช่องทางเชื่อมโยงเข้าไปค้าขายและลงทุนในชุมชนต่างๆ ตามแนวสายทาง รวมถึงเพื่อการเชื่อมโยงไปยังประเทศอื่นๆ) และสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 6 ที่บ้านนาตาล อุบลราชธานี

2) ผู้รับเหมาก่อสร้างจากประเทศไทย : ได้แก่ บริษัทไทยวัฒน์วิศวกรรมทาง จำกัด ซึ่งมีข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา และแนวทางแก้ไขที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการ พอสรุปได้ดังนี้

- การประสานงานกับ สปป.ลาว มีความรวดเร็ว และมีความเชื่อใจว่า ผู้รับเหมาไทยได้ทำงานก่อสร้างอย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามมาตรฐาน ดีกว่าผู้รับเหมาจากจีนและเวียดนาม ส่วนการประสานงานด้านเอกสารการเบิกจ่ายเงินยังคงมีความล่าช้าอยู่ เนื่องจากจะต้องผ่านหน่วยงานของ สปป.ลาว หลายหน่วยงาน
- ด้านกฎระเบียบข้อบังคับของ สปป.ลาว :
 - ด้าน Work Permit : แรงงานไทยจะต้องมี Work Permit ให้เรียบร้อยก่อน จึงจะสามารถทำงานได้ ซึ่งต้องใช้เวลาในการจัดทำประมาณ 60 วัน ทำให้โครงการไม่สามารถเริ่มงานได้ทันที ภายหลังจากลงนามในสัญญาแล้ว
 - การนำเข้าเครื่องมือ วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักร : ต้องจัดทำ Master List เพื่อขออนุญาตจากทาง สปป.ลาว ก่อน ซึ่งต้องใช้เวลาในการจัดทำประมาณ 60 วัน ทำให้โครงการไม่สามารถเริ่มงานได้ทันที ภายหลังจากลงนามในสัญญาแล้ว
 - ด้านภาษี : ต้องถูกเรียกเก็บค่าทรัพยากรตามปริมาณงาน (Bill of Quantity) เมื่อไปลงทะเบียนสัญญาโครงการ จึงมีผลให้ต้นทุนการก่อสร้างของโครงการสูงขึ้น

ดังนั้นจึงมีข้อคิดเห็นว่า ควรเริ่มนับระยะเวลาของสัญญาเมื่อสามารถนำเครื่องมือ เครื่องจักร และแรงงานเข้ามาทำงานได้ก่อน เพื่อจะได้ไม่เสียระยะเวลาตามสัญญา และทำให้งานก่อสร้างสามารถแล้วเสร็จได้ตามสัญญาหรือก่อนระยะเวลาสิ้นสุดของสัญญา

6 สรุปผลการศึกษาประเมินผล

6.1 การประเมินโครงการที่แล้วเสร็จของการศึกษาในครั้งนี้

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการประเมินผลการดำเนินงานภายหลังโครงการแล้วเสร็จมาแล้ว 4-5 ปี (ปี 2554 - 2558) โดยที่โครงการนี้ไม่มีผลการศึกษาความเหมาะสมหรือการศึกษาความเป็นไปได้ก่อนตัดสินใจดำเนินโครงการ มีเพียงแบบรายละเอียดที่ใช้ในการก่อสร้าง จึงทำให้ขาดฐานข้อมูลโดยเฉพาะการวิเคราะห์สภาพก่อนมีโครงการ และการคาดการณ์ศักยภาพในอนาคตเมื่อมีโครงการ หรือไม่มีการตั้งตัวชี้วัด และตัวเลขเป้าหมาย ผลกระทบ ผลผลิต และผลประโยชน์ที่ต้องการ อย่างไรก็ตาม การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการเก็บรวบรวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ ตั้งแต่ก่อนมีโครงการจนถึงปัจจุบันเมื่อมีโครงการ รวมถึงการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการประเมินผล ซึ่งผลการศึกษาประเมินผลในครั้งนี้พอสรุปได้ว่า ภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการยังอยู่ในระดับดี กล่าวคือ

(1) **ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการกับนโยบายต่างๆ (Relevance) :** มีภาพรวมจัดอยู่ในระดับดี โดยมีตัวชี้วัดแต่ละด้านดังนี้

- สนามบินปากเซ สามารถดำเนินการได้ตามวัตถุประสงค์ โดยมีขนาดทางวิ่งตามมาตรฐานของ ICAO ประเภท C ที่สามารถรองรับอากาศยานขนาด 150 ที่นั่งได้ มีการสร้างรั้วรอบสนามบิน ติดตั้งระบบไฟฟ้าสำรอง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกได้ตามมาตรฐานความปลอดภัยของ ICAO ซึ่งทำให้เมืองปากเซ สามารถรองรับเที่ยวบินทั้งภายในและต่างประเทศได้ดี และรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นได้ในอนาคต (ระดับดี)

- ทำให้เมืองปากเซเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าและบริการทางอากาศทางภาคใต้ของ สปป.ลาว รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนและการบริการ และการท่องเที่ยวในพื้นที่ตอนใต้ของ สปป.ลาว อันจะทำให้มูลค่าการค้าผ่านแดนที่ด่านช่องเม็ก-วังเต่า มีมูลค่าสูงขึ้นด้วย (ระดับดี)

- สามารถสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจทางภาคใต้ของ สปป.ลาว ได้อย่างเป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับนโยบายด้านต่างๆ ของ สปป.ลาว เช่น แผนพัฒนาสนามบิน 11 แห่งใน สปป.ลาว สามเหลี่ยมมรกต และแผนมหานทีสีพันดอน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีของ สปป.ลาว ที่มีต่อประเทศไทยในการให้ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาค รวมถึงเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้กรอบ ACMECS และทวิภาคีไทย-สปป.ลาว และเป็นโครงการตามนโยบายต่างประเทศของไทยที่ให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้าน (ระดับดี)

(2) **ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Efficiency) :** ขอบเขตงานของโครงการที่ต้องดำเนินการในช่วงการก่อสร้าง ซึ่งพบว่าโครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานอยู่ในระดับพอใช้ ซึ่งประกอบด้วยผลการพิจารณาจากปัจจัย 3 ด้าน คือ ผลผลิต ระยะเวลา และงบประมาณ ในแต่ละระยะ ดังนี้

- โครงการระยะที่ 1 : มีผลการดำเนินงานโดยรวม อยู่ในระดับพอใช้ ดังนี้

- ภายใต้งบประมาณที่กำหนด (320 ล้านบาท) โครงการในระยะที่ 1 สามารถดำเนินการได้มากกว่าขอบเขตงานที่กำหนดไว้ หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี ซึ่งส่วนที่ดำเนินการได้มากกว่าแผนคือ งานปรับปรุงแก้ไขทางวิ่งเดิมให้เหมือนกับช่วงทางวิ่งที่ต่อเติมใหม่ เพื่อการใช้งานของสนามบิน

- ปากเซอย่างยั่งยืนในอนาคต เนื่องจากตรวจพบรอยแตกร้าว (Crack) ตามรอยต่อของแผ่นคอนกรีต (Concrete Slap) และการไหลซึมของน้ำใต้ดินบนทางวิ่งเดิม (Existing Runway)
- ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน (1) หากพิจารณาตามขอบเขตงานเดิม โครงการสามารถดำเนินการได้ตามแผนที่กำหนด หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี (2) หากพิจารณารวมขอบเขตงานที่เพิ่มจากแผนที่กำหนด พบว่า ใช้ระยะเวลามากกว่าแผนที่กำหนดไว้ (ร้อยละ 140 ของแผนเดิม) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับต้องปรับปรุง ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากความล่าช้าในการขออนุมัติ Master List (เพื่อนำเครื่องจักร อุปกรณ์ ในการก่อสร้างจากประเทศไทย) และ Work Permit (นำคนงานไทยเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ) รวมถึงมีปริมาณขอบเขตงานที่เพิ่มขึ้น
 - ค่าใช้จ่ายจริงในการดำเนินงานของโครงการ (319.99 ล้านบาท) น้อยกว่าวงเงินตามสัญญาที่กำหนดไว้ (320 ล้านบาท) ซึ่งนอกจากจะสามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตงานที่กำหนดไว้เดิมแล้ว ยังมีงบเหลือเพียงพอไปดำเนินงานปรับปรุงแก้ไขปัญหาทางวิ่งเดิมให้มีสภาพเหมือนกับทางวิ่งที่ต่อเติมใหม่อีกด้วย หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี

o โครงการระยะที่ 2 : มีผลการดำเนินงานโดยรวม อยู่ในระดับพอใช้ ดังนี้

- ภายใต้งบประมาณที่กำหนด (184 ล้านบาท) โครงการในระยะที่ 2 สามารถดำเนินการได้ตามขอบเขตงานที่กำหนดไว้ หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี
- ใช้ระยะเวลามากกว่าแผนที่กำหนดไว้ (ขยายระยะเวลาไปอีก 3 เดือน) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับต้องปรับปรุง เนื่องจากมีการขยายเวลาเพื่อชดเชยระยะเวลาในช่วงรออนุมัติ Master List โดย สปป.ลาว ที่ใช้ระยะเวลานาน ซึ่งภายหลังการขยายระยะเวลาดังกล่าว งานโครงสร้างสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามสัญญา ส่วนงานด้านการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ ยังคงมีผลการดำเนินงานล่าช้ากว่าแผน
- ค่าใช้จ่ายจริงในการดำเนินงานของโครงการ (180.42 ล้านบาท) น้อยกว่าวงเงินตามสัญญาที่กำหนดไว้ (184 ล้านบาท) หรือมีผลการดำเนินงานในระดับดี

(3) ประสิทธิภาพการดำเนินงานโครงการ (Effectiveness) และผลกระทบของโครงการ (Impact) :
โครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงาน และได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้านต่างๆ อยู่ในระดับดี กล่าวคือ

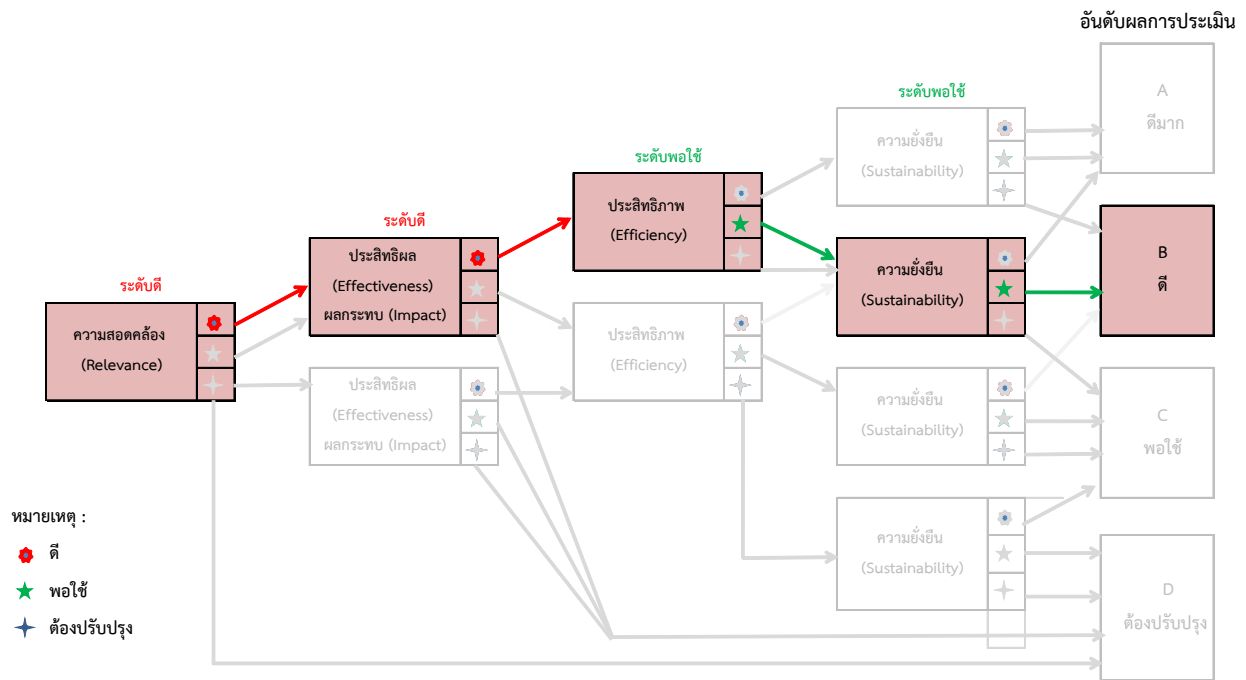
- o **ด้านวิศวกรรม** : ภาพรวมประสิทธิภาพการดำเนินงานอยู่ในระดับพอใช้ โดยสามารถรองรับขนาดและจำนวนอากาศยานได้ตามเป้าหมาย และลานจอดสามารถจอดเครื่องบิน Airbus 320 ได้ 2 ลำพร้อมกัน หรือ เครื่อง ATR ได้ 3 ลำ พร้อมกัน แต่ในช่วงที่ผ่านมายังมีปริมาณการใช้สนามบิน (จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณเที่ยวบิน และการขนส่งสินค้าทางอากาศ) ไม่เต็มที่ และต่ำกว่าเป้าหมาย (จัดอยู่ในระดับพอใช้)
- o **ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ** : มีภาพรวมด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงานอยู่ในระดับดี โดย 1) โครงการได้ก่อให้เกิดการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้างประมาณร้อยละ 72.70 ของค่าก่อสร้าง (500.42 ล้านบาท) ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาความช่วยเหลือที่ต้องมีการใช้สินค้าจากไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (จัดอยู่ในระดับดี) 2) ภายหลังการปรับปรุงแล้วเสร็จ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของเมืองปากเซ ยังมีความต้องการในสินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมัน และอุปกรณ์ชิ้นส่วนยานพาหนะ จากประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง (จัดอยู่ในระดับดี) 3) สร้าง

รายได้จากการให้บริการกับสนามบินปากเซมากขึ้น ถึงแม้จะยังมีการใช้สนามบินไม่เต็มที่ มีรายได้ต่ำกว่าเป้าหมายและยังไม่ถึงจุดคุ้มทุน (จัดอยู่ในระดับพอใช้) และ 4) ช่วยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวของแขวงจำปาสักได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีนักท่องเที่ยวมาเยือนโดยเครื่องบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 42 ต่อปี สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวปีละ 177 ล้านบาท (จัดอยู่ในระดับดี)

- **ผลกระทบทางด้านสังคม :** การปรับปรุงสนามบินปากเซ ทำให้ประชาชนในพื้นที่มีวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น มีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีการประกอบอาชีพดีขึ้น มีการจ้างงานมากขึ้น (ทั้งภายในสนามบินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง) มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น และมีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น ส่วนปัญหาด้านสังคมนั้น พบว่าไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก
- **ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม :** โครงการตั้งอยู่ในที่ที่เหมาะสม ไม่กีดขวางทางระบายน้ำ ไม่ก่อให้เกิดปัญหาในการโยกย้ายประชากร ส่วนมลภาวะด้านเสียงและการสั่นสะเทือนจากการบินผ่านและขึ้นลงของเครื่องบินนั้น ครัวเรือนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 55-56) เห็นว่า เสียงรบกวนและความสั่นสะเทือนต่อโบราณสถานในบริเวณใกล้เคียงมีมากขึ้น แต่ยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ดังนั้นโดยภาพรวมแล้วผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมยังจัดอยู่ในเกณฑ์ดี

(4) ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) : พิจารณาจากสภาพองค์ประกอบต่างๆของโครงการในปัจจุบัน การบำรุงรักษา การบริหารจัดการโครงการ และมาตรการรองรับเพื่อการแก้ไขปัญหา ซึ่งในภาพรวมพบว่าความยั่งยืนของโครงการจัดอยู่ในระดับพอใช้ กล่าวคือ 1) สภาพองค์ประกอบต่างๆที่ปรากฏเห็นโดยรวมอยู่ในระดับดี (สนามบินมีขนาดทางวิ่งได้ตามมาตรฐานของ ICAO ประเภท C มีสภาพงานโยธา/โครงสร้าง ของทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด หอบังคับการบิน สภาพโดยรอบสนามบิน สภาพภายใน และเครื่องมืออุปกรณ์ อยู่ในสภาพดี และได้มาตรฐานทางด้านวิศวกรรมและความปลอดภัย มีเพียงบางส่วนของถนนรอบสนามบิน และรอยน้ำซึมผ่านตามรอยต่อแผ่นคอนกรีตที่มีตะไคร่น้ำขึ้นบนผิวทางขับ ที่ต้องปรับปรุง) 2) มีการบำรุงรักษาเหมาะสมตามเกณฑ์ 3) การบริหารจัดการโครงการ (ขาดแคลนงบประมาณ มีจำนวนบุคลากรน้อยกว่าระดับมาตรฐาน และขาดการบริหารงานเชิงพาณิชย์) ซึ่งจัดอยู่ในระดับพอใช้ และ 4) ส่วนมาตรการรองรับเพื่อการแก้ไขปัญหา นั้น พบว่ามีแผนจัดตั้งบริษัทร่วมทุน แต่ยังไม่เกิดผลสำเร็จตามที่วางแผนไว้ (จัดอยู่ในระดับพอใช้)

รูปที่ 5 แสดงภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการซึ่งพบว่ายังอยู่ในระดับดี



รูปที่ 5 แผนภูมิการจัดอันดับผลการประเมินโครงการ

6.2 ความคุ้มค่าของโครงการ

การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และสังคม จากการใช้ประโยชน์ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม พอสรุปได้ดังนี้

(1) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการลงทุน (ค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษา) กับผลประโยชน์จากรายได้จากการดำเนินการ (30 ล้านบาท/ปี) และรายได้จากนักท่องเที่ยว (177 ล้านบาท/ปี) ตลอดช่วงอายุโครงการ 30 ปี ณ ราคาคงที่ปี 2558 พบว่า ณ อัตราค่าเสียโอกาส 12% โครงการจะมีมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ (1,307.54 ล้านบาท) มากกว่ามูลค่าปัจจุบันของค่าลงทุน (1,060.22 ล้านบาท) หรือมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ 247.33 ล้านบาท (ซึ่งมีค่าเป็นบวก) มีค่า B/C ratio เท่ากับ 1.23 (ซึ่งมากกว่า 1) โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 22.70% (ซึ่งมากกว่า 12%) ทั้งนี้ยังไม่รวมแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของรายได้ดังกล่าว ความสะดวกสบายจากการเดินทาง และการเพิ่มขึ้น 3.80 - 5.10 เท่าของราคาที่ดินในเมืองปากเซ ซึ่งหากรวมผลประโยชน์ดังกล่าว ย่อมมีผลให้อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจมีมากขึ้น ดังนั้นจึงสามารถสรุปได้ว่า โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ มีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

(2) ความคุ้มค่าทางการเงิน

รัฐบาลไทย โดย สพพ. ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน สำหรับโครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ แก่ สปป.ลาว รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 504 ล้านบาท ความช่วยเหลือดังกล่าวนี้ เป็นเงินให้กู้ยืม 408 ล้านบาท ให้เปล่า 96 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย 1.50% ต่อปี โดยระยะที่ 1 มีระยะเวลาจ่ายเงินต้นภายใน 30 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี ส่วนระยะที่ 2 มีระยะเวลาจ่ายเงินต้นภายใน 20 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 5 ปี

จากการวิเคราะห์มูลค่าทางการเงินของการดำเนินโครงการสนามบินปากเซในอนาคต 30 ปี พอสรุปได้ว่าโครงการจะมีอัตราผลตอบแทนร้อยละ 15.06 (มากกว่าค่าเสียโอกาสทางการเงินโดยทั่วไปร้อยละ 4) และมีจุดคุ้มทุนในปี 2568 ทั้งนี้เป็นไปตามข้อสมมุติฐานที่สนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารได้เต็มตามศักยภาพ 1.20 ล้านคนต่อปี (หรือมีเที่ยวบินมาใช้บริการขึ้นลงจำนวน 24 เที่ยวบินต่อวัน) ภายในปี 2570 ซึ่งจะมีผลทำให้โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน

(3) ความคุ้มค่าทางสังคม

ผู้ที่ให้คำตอบเกี่ยวกับความคุ้มค่าทางสังคมได้ดี ย่อมได้แก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ เพราะเป็นผู้ได้รับรู้ถึงผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมอันเกิดขึ้นมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจากการสอบถามข้อคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว พบว่า ทุกภาคส่วนได้ให้ข้อคิดเห็นว่า การพัฒนาของโครงการ มีความคุ้มค่าทางสังคม กล่าวคือ ทุกภาคส่วนพึงพอใจต่อผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงของสังคม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วยมีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีการประกอบอาชีพดีขึ้น มีการจ้างงานมากขึ้น มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น และมีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น ส่วนปัญหาด้านสังคม พบว่าไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก

7 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากศึกษาประเมินผลโครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ พบว่า ยังมีปัญหาอุปสรรคด้านเทคนิควิศวกรรม การบริหารจัดการ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านกฎระเบียบ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหา ดังกล่าว ดังแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
1 ด้านเทคนิคและวิศวกรรม 1.1 ขาดข้อมูลพื้นฐาน เป้าหมายและการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการ	+ ขาดข้อมูลสภาพก่อนมีโครงการ และไม่มีค่าเป้าหมายและตัวชี้วัด เพื่อการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของโครงการในอนาคต	+ ควรจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสม (FS) ก่อนเริ่มดำเนินการ หรืออย่างน้อยควรจัดทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (PFS) เพื่อนำไปประกอบการตัดสินใจก่อนเริ่มดำเนินการ
		+ ในการศึกษา FS ควรจัดเตรียมระบบไว้เพื่อใช้ในการติดตามประเมินผลด้วย (โดยเฉพาะโครงการของ สทพ.) + ควรจัดทำฐานข้อมูลให้ครบทุกด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจสังคม การค้า การลงทุน สภาพการใช้ที่ดิน สิ่งแวดล้อม ทศนคติและการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ ข้อมูลด้านวิศวกรรม ด้านการเงินและด้านการบำรุงรักษา
1.2 สภาพองค์ประกอบบางส่วนเริ่มชำรุดเสียหาย	+ ปัญหาน้ำซึมผ่านรอยต่อแผ่นคอนกรีตและเกิดเป็นตะไคร่น้ำบนทางขับ และปัญหาน้ำข้างทางเอ่อขึ้นท่วมหลังถนนรอบสนามบิน	+ ในเบื้องต้น : (1) ขัดผิวทางขับในบริเวณที่มีตะไคร่น้ำจับผิว เป็นประจำทุกสัปดาห์ เพื่อลดอันตรายจากการลื่นไถลเมื่ออากาศยานเคลื่อนผ่าน (2) ควรแก้ปัญหาที่ซึมผ่านโดยตัด Pavement เป็นร่องแล้วใส่วัสดุทรายกรองระบายน้ำที่ระดับ Sub-grade เพื่อลดแรงดันน้ำและปล่อยน้ำออกสู่บ่อระบายน้ำขับที่จะต้องสร้างขึ้นใหม่นอกขอบไหล่ทางของทางขับ แล้วซ่อม Pavement ให้คืนสู่สภาพเดิม ทั้งนี้ ควรต้องสำรวจสภาพ Sub-grade โดยละเอียด แล้วออกแบบโดยผู้ชำนาญการด้าน Geotechnical และ Pavement Designers + ในระยะยาว : ควรมีการศึกษาวางแผนระบบระบายน้ำของทั้งพื้นที่สนามบิน เพื่อแก้ปัญหาระบบระบายน้ำ และหาแนวทางลดระดับน้ำใต้ดินให้ต่ำลง ไปพร้อมๆ กัน โดยจัดให้มี Interception Trench เพื่อกั้นน้ำใต้ดินและน้ำผิวดินของพื้นที่โดยรอบสนามบินไม่ให้มีผลกระทบต่อความมั่นคงของ Runway Pavement ทั้งนี้กลุ่มผู้เชี่ยวชาญควรประกอบด้วย วิศวกรระบายน้ำ Geotechnical Engineer และ Pavement Designer Engineer

ตารางที่ 1 (ต่อ) ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
1.3 การออกแบบรายละเอียด	+ ปัญหา Hair Crack ที่เป็นแนวยาวของซีที่ทาบนขอบทางวิ่ง รอยแตกกว้าง (Longitudinal Crack) ที่พบตามขอบไหล่ทางวิ่ง และซีตามขอบคันทางลานจอดรถ	+ ควรดูแลปรับปรุงแก้ไข เมื่อสามารถจัดหางบมาได้
	+ ขาดระบบการจัดเก็บเอกสารแบบก่อสร้างและแบบแก้ไข ภายหลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้การสอบข้อมูลย้อนหลังเป็นไปได้ยาก	+ หน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบรายละเอียด และการก่อสร้าง ควรมีการจัดเก็บเอกสารต่างๆไว้อย่างเป็นระบบ ทั้งในรูปเอกสารและ Digital File ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการใช้อ้างอิงข้อมูลเดิม และการปรับปรุงแก้ไขในอนาคต
2 ด้านการบริหารจัดการ		
2.1 ระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการ	+ ขาดข้อมูลประวัติและการพัฒนาสนามบินที่สืบค้นโดยสะดวก	+ จัดทำระบบข้อมูลของหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเพื่อการบริหารจัดการและการบำรุงรักษาและจัดงบประมาณสนับสนุน (ปริมาณเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณการขนส่ง รายได้จากการบิน การดำเนินการ และค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ การบำรุงรักษา และแผนการพัฒนาบุคลากรเพื่อให้ได้ตามมาตรฐานของ ICAO)
		+ ควรจัดทำรายงานรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาสนามบินไว้โดยละเอียด โดยสำรวจเก็บข้อมูลย้อนหลัง รวมถึงการเจาะสำรวจ Pavement เดิมของสนามบิน เพื่อประโยชน์ต่อการบำรุงรักษาและปรับปรุงสนามบินในอนาคต
2.2 รูปแบบการบริหารจัดการ	+ ข้อมูลสนามบินตามแบบของ Aeronautical Information Publication (AIP) ของสนามบินปากเซ ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัยตามผลการปรับปรุงสนามบินทั้งสองระยะ และยังไม่ได้นำมาเผยแพร่ใน Website ของสนามบิน ตามมาตรฐาน ICAO	+ ควรเร่งดำเนินการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยแล้วนำมาเผยแพร่ใน Website ของสนามบิน นอกจากนี้จะเป็นการเผยแพร่ความทันสมัยและมาตรฐานของสนามบินเพื่อจูงใจให้มีผู้มาใช้สนามบินมากขึ้นแล้วยังเป็นตามมาตรฐานของ ICAO อีกด้วย
	+ การบริหารสนามบินโดยหน่วยงานภาครัฐ ทำให้ขาดการบริหารในเชิงพาณิชย์	+ ควรเร่งรัด การจัดตั้งบริษัทร่วมทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ + เพิ่มการประชาสัมพันธ์ศักยภาพของสนามบิน เพื่อให้ดึงดูดมีผู้มาใช้บริการสนามบินมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 1 (ต่อ) ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
2.3 การบำรุงรักษา		+ สปป.ลาว ควรทบทวนนโยบายการเปิดเสรีด้านการบิน อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้เกิดการแข่งขัน และทำให้สายการบินของ สปป.ลาวได้มีการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังทำให้มีการใช้สนามบินปากเซได้เต็มตามศักยภาพที่มีอยู่ มีรายได้เพิ่มขึ้นจากการให้บริการ และสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวให้กับประเทศอีกเป็นจำนวนมาก
		+ จัดหาผู้เชี่ยวชาญวิศวกรรมระบายน้ำ วิศวกรปฐพีกลศาสตร์ และ Pavement Designer Engineer มาสำรวจรายละเอียดสิ่งที่ต้องปรับปรุงเพื่อการบำรุงรักษาที่ถูกต้องตามหลักวิชาการ เช่น (1) รอยแตกแยกตามยาวของไหล่ทางวิ่ง (2) น้ำซึมขึ้นมาบนพื้นผิวทางขับ (3) น้ำท่วมขังในบริเวณถนนรอบสนามบินที่มีระดับต่ำ และ (4) สีทาคนหินบริเวณลานจอดรถ หลุดลอก เป็นต้น
2.4 การบังคับใช้กฎระเบียบ	+ การบำรุงรักษาทางวิ่ง (Runway) ทางขับ (Taxiway) และถนนรอบสนามบิน (Perimeter Road) ต้องปรับปรุงซ่อมบำรุง	+ บุคลากร/เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงการ ควรได้รับการฝึกอบรมด้านเทคนิค และด้านความปลอดภัยของสนามบิน อย่างสม่ำเสมอ
	+ กระบวนการจัดทำ Work permit และ Master List เพื่อนำเข้าแรงงานและเครื่องจักรอุปกรณ์จากประเทศไทย ใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก (ประมาณ 60 วัน)	+ สปป.ลาวควรปรับปรุงกระบวนการดังกล่าวให้มีระยะเวลาน้อยลง + ควรปรับปรุงเงื่อนไขของสัญญาก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริง โดยเพิ่มระยะเวลาเตรียมการให้กับผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างน้อย 60 วัน
3 ด้านสิ่งแวดล้อม	+ ขาดข้อมูลด้านมลภาวะทางเสียงและการสั่นสะเทือนจากการขึ้นลงของเครื่องบิน	+ ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีมลภาวะอยู่ในระดับมาตรฐานที่ยอมรับได้ แต่ที่ผ่านมามีสนามบินปากเซยังไม่เคยมีการตรวจวัดเป็นของตนเอง ดังนั้นจึงควรมีการตรวจวัดและเฝ้าระวังอยู่เสมอ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการป้องกันและเผยแพร่ให้ครัวเรือนรอบสนามบินและในเมืองปากเซได้รับทราบ
	+ จากรายงานของ หน่วยสาธารณสุข แขวงจำปาสัก พบว่า ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา มีการแพร่กระจายของจำนวนผู้ติดเชื้อ HIV มากขึ้นอย่างก้าวกระโดด และมักติดเชื้อมาจากคนงานก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆของรัฐ	+ ควรเพิ่มเงื่อนไขหรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการควบคุมด้านสุขอนามัยไว้ในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยเฉพาะสัญญาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาต่างๆของภาครัฐ