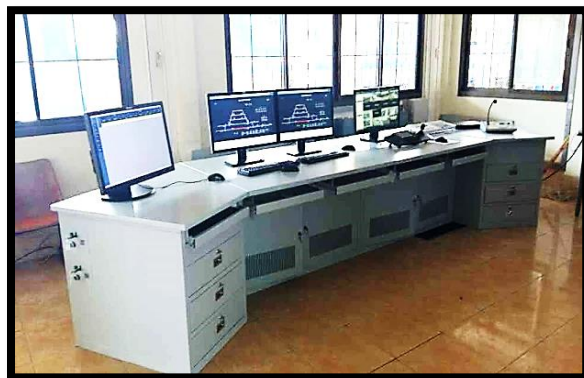


รายงานปิดโครงการ  
(Project Completion Report)

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว ระยะที่ 2



จัดทำโดย  
สำนักบริหารโครงการ  
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

กรกฎาคม 2559

## สารบัญ

บทที่	หน้า
<b>บทที่ 1: หลักการและเหตุผล</b>	1
1. หลักการและเหตุผล	1
2. วัตถุประสงค์	1
<b>บทที่ 2: ความเป็นมาของโครงการ</b>	2
<b>บทที่ 3: ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ</b>	4
1. ข้อมูลพื้นฐานโครงการ	4
2. ขอบเขตของโครงการ	5
3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ	6
<b>บทที่ 4: ผลการดำเนินโครงการ</b>	8
1. การจัดหาผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษา	8
2. การขออนุมัติใช้วงเงินเพิ่มเติม (Variation Order) และการขยายระยะเวลาการดำเนินงาน	9
3. การเบิกจ่ายเงินและการชำระคืนเงินต้นตามสัญญาฯ	10
4. ต้นทุนค่าก่อสร้าง	11
5. งานก่อสร้างและงานควบคุมการก่อสร้าง	12
6. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย	14
7. ศักยภาพผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา	14
<b>บทที่ 5: ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินโครงการ</b>	16
<b>บทที่ 6: สรุปผลสำเร็จของโครงการ</b>	17
1. ผลสำเร็จของโครงการ	17
2. แผนการบริหารจัดการ CY ของรัฐบาล สปป.ลาว	17
3. ความพึงพอใจต่อการดำเนินโครงการของ สพพ.	18
4. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาไทย	18
5. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ	18
5.1 ผลกระทบ	18
5.2 ผลประโยชน์	19
<b>บทที่ 7: ข้อเสนอแนะของโครงการ</b>	20

## ภาคผนวก

- ภาคผนวก 1 ประกาศ สพพ. เรื่อง การประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว
- ภาคผนวก 2 สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2
- ภาคผนวก 3 สัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
- ภาคผนวก 4 สัญญาว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนท์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับ Lao Transport Engineering Consultant และบริษัท TEAM Lao Co., Ltd
- ภาคผนวก 5 สัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติม
- ภาคผนวก 6 การเบิกจ่ายเงินค่าใช้จ่ายโครงการ
- ภาคผนวก 7 ตารางการชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule)
- ภาคผนวก 8 Certificates ของผู้รับเหมา
- ภาคผนวก 9 มูลค่างานก่อสร้าง (Total Amount of Project) และการใช้สินค้าไทย
- ภาคผนวก 10 รูปภาพแสดงความก้าวหน้าโครงการ

## คำย่อ

คพพ.	คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
กรม.	คณะรัฐมนตรี
ผอ.สพพ.	ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
รมว.กค.	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
สปป.ลาว	สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
สพพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
NEDA	Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization)
RWD	Railway Department, Ministry of Public Works and Transport, Lao PDR กรมรถไฟ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว

## บทที่ 1

### หลักการและเหตุผล

ตามที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้มีประกาศ สพพ. เรื่องการประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว ลงวันที่ 10 มิถุนายน 2555 (ภาคผนวก 1) ให้สำนักงานดำเนินการประเมินผลเพื่อจัดทำรายงานปิดโครงการสำหรับโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านหลังจากเสร็จเรียบร้อยแล้ว ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลของโครงการทั้งในด้านวิศวกรรมและด้านค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินโครงการ เช่น การติดตามเร่งรัดโครงการ การเบิกจ่ายเงิน และการจัดหาที่ปรึกษาและผู้รับเหมา เป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เปรียบเทียบความสำเร็จของโครงการที่เกิดขึ้น มีความสอดคล้องกับขอบเขตการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับ ผู้รับความช่วยเหลือ ทั้งนี้ เพื่อให้รายงานปิดโครงการดังกล่าวเป็นบทเรียนสำหรับการปฏิบัติงานของ สพพ. และผู้รับความช่วยเหลือสำหรับโครงการในอนาคตต่อไป

### วัตถุประสงค์

จัดทำรายงานปิดโครงการโดยประเมินความสำเร็จโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ที่ดำเนินการแล้วเสร็จเปรียบเทียบกับขอบเขตโครงการตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับ กระทรวงการเงิน สปป.ลาว

## บทที่ 2

### ความเป็นมาโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์) เป็นงานที่ต่อเนื่องจากงานก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย - ท่านาแล้ง ที่รัฐบาลไทยโดย สพพ. ให้ความช่วยเหลือไปก่อนหน้านี้ โดยได้ก่อสร้างแล้วเสร็จไปเมื่อเดือนมีนาคม 2551 โดยโครงการที่กล่าวเกิดขึ้นจากนโยบายของรัฐบาล สปป.ลาว ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ โดยเล็งเห็นว่าหากโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศได้รับการปรับปรุงก็จะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต ลดภาวะความยากจนของประชากร และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ นอกจากนี้ สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล (Land Lock Country) รัฐบาล สปป.ลาว จึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบคมนาคมระหว่างประเทศที่จะสามารถเชื่อมโยงและขนส่งสินค้าไปสู่ทะเลผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาระบบทางรถไฟให้มีความเชื่อมโยงกับระบบรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟเป็นวิธีการที่มีต้นทุนต่ำและประหยัดพลังงานมากที่สุด

การก่อสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศไทยได้รับการพิจารณาว่ามีความคุ้มค่าและมีศักยภาพในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เนื่องจากได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย เมื่อปี พ. ศ. 2537 ซึ่งสะพานดังกล่าวได้ถูกออกแบบไว้สำหรับรองรับการก่อสร้างทางรถไฟในอนาคตด้วย ดังนั้น สปป.ลาว จึงเลือกที่จะสร้างทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์ถึงจังหวัดหนองคายเพื่อขนส่งสินค้าไปสู่ท่าเรือน้ำลึกในบริเวณ Eastern Seaboard ของประเทศไทย โดยในระยะที่ 1 รัฐบาล สปป.ลาว ได้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการก่อสร้างทางรถไฟจากกึ่งกลางสะพานมิตรภาพถึงบ้านท่านาแล้ง สปป.ลาว ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร และมีความประสงค์ที่จะดำเนินการขยายการคมนาคมทางรางให้ถึงใจกลางนครหลวงเวียงจันทน์ในการก่อสร้างระยะที่ 2 โดยรัฐบาล สปป.ลาว เห็นว่าทางรถไฟที่เชื่อมโยงจากสถานีหนองคาย - บ้านท่านาแล้ง ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากสถานีปลายทางอยู่บริเวณบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง ซึ่งอยู่ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์เป็นระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร หากผู้โดยสารต้องการเดินทางต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ จะต้องโดยสารรถยนต์ต่อไปอีกประมาณ 30 นาที นอกจากนี้ บริเวณสถานีที่กล่าวไม่ได้มีการจัดเตรียมย่านสินค้าไว้รองรับตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนถ่ายสินค้า ดังนั้น การเดินทางไปนครหลวงเวียงจันทน์และการขนส่งสินค้าในช่วงแรกนี้จึงยังไม่สะดวกเท่าที่ควร เพื่อให้ทางรถไฟเส้นที่กล่าวใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าที่สุดจึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายไปถึงนครหลวงเวียงจันทน์อีก 8 กิโลเมตร พร้อมทั้งก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนโดยเร็วที่สุด ซึ่งจากผลการศึกษาของ Agence Francaise De Development (AFD) ได้แสดงให้เห็นว่า โครงการนี้มีความคุ้มค่าที่จะลงทุน โดยมีค่า EIRR อยู่ที่ระดับสูงถึงร้อยละ 18.8 โดยมีมูลค่าปัจจุบัน (NPV) ของโครงการอยู่ที่ 30.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการขยายเส้นทางรถไฟต่อจากสถานีท่านาแล้งไปถึงตัวเมืองเวียงจันทน์จะส่งผลดีต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างมาก และเมื่อพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดจากการก่อสร้างแล้วปรากฏว่า ประเทศไทย

จะได้ผลประโยชน์ถึงร้อยละ 80 ในขณะที่ สปป.ลาว ได้รับประโยชน์เพียงร้อยละ 20 ของมูลค่าที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ดี สปป.ลาว จะได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการดังกล่าวมากขึ้นเมื่อมีการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศจีนและประเทศเวียดนามในอนาคต นอกจากนี้ การก่อสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวยังเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสาย Trans – Asian Railway และยังเป็นเส้น Spur Line ของทางรถไฟสาย Singapore – Kunming Rail Link ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงด้วย

ในการนี้ รัฐบาล สปป.ลาว ได้เสนอขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ซึ่งต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553 เห็นชอบให้สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่รัฐบาล สปป.ลาว วงเงินรวม 1,650 ล้านบาท ในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี อายุสัญญา 30 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี โดย สพพ. ได้ลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับกระทรวงการเงิน สปป.ลาว เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2555

### บทที่ 3

#### ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) มีวัตถุประสงค์เพื่อขยายระบบคมนาคมขนส่งทางรางของ สปป.ลาว ต่อเนื่องจากระยะแรก (หนองคาย – ท่านาแล้ง) เพื่อให้ทางรถไฟเส้นที่กล่าวใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าที่สุดและมีศักยภาพในการส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามนโยบายของรัฐบาล สปป.ลาว ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศที่จะสามารถเชื่อมโยงผู้คนและขนส่งสินค้าไปสู่ทะเลผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล โดยการพัฒนาทางรถไฟเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นวิธีการที่มีต้นทุนต่ำและประหยัดพลังงานมากที่สุด จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟส่วนต่อขยายไปถึงนครหลวงเวียงจันทน์ พร้อมทั้งก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์เพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าที่กล่าว

#### 1. ข้อมูลโครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ตามสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับ กระทรวงการเงิน สปป.ลาว (ภาคผนวก 2) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ชื่อโครงการ	โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์)
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ประเทศไทย: สพพ. กระทรวงการคลัง สปป.ลาว: กรมรถไฟ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง (Lao Railway Authority, Ministry of Public Works and Transport)
วัตถุประสงค์	ก่อสร้างทางรถไฟ ระยะทาง 7.50 กิโลเมตร (กม.) จากบ้านท่านาแล้ง-นครหลวงเวียงจันทน์ พร้อมทั้งอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อขยายระบบคมนาคมขนส่งทางรางของ สปป.ลาว และสนับสนุนการเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว
ขอบเขตโครงการ	ระบบรางรถไฟหลักระยะทาง 7.50 กม. จากบ้านท่านาแล้ง-นครหลวงเวียงจันทน์และระบบอาณัติสัญญาณ, สถานีเวียงจันทน์, อาคารสำนักงานกรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่, ย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY), จุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนคำสวรรค์แบบ Level Crossing
มติคณะรัฐมนตรี	10 สิงหาคม 2553 อนุมัติให้ สพพ. ดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่รัฐบาล สปป.ลาว
วันลงนามสัญญา	14 มิถุนายน 2555
วงเงินกู้	1,650 ล้านบาท
หมวดค่าใช้จ่าย	วงเงินกู้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในหมวดต่างๆ ดังนี้
	- ค่าก่อสร้าง 1,476 ล้านบาท
	- ค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 78 ล้านบาท



- ค่าบริหารจัดการ 18 ล้านบาท
- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency) 78 ล้านบาท

เงื่อนไขสำคัญที่ผู้รับความช่วยเหลือทางการเงินต้องปฏิบัติ

- ต้องใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างที่เป็นนิติบุคคลภายใต้กฎหมายไทย
- สัญญาเงินกู้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายไทย
- ต้องไม่นำเงินกู้ภายใต้สัญญาเงินกู้ไปจ่ายเป็นภาษีอากรต่างๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศผู้กู้
- การใช้สินค้าและบริการจากไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าและบริการทั้งหมด

เงื่อนไขทางการเงิน ประกอบด้วย

- เงินกู้ ร้อยละ 70 เงินให้เปล่า ร้อยละ 30 ของมูลค่าโครงการ
- อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 1.5 ต่อปี
- ค่าบริหารจัดการของ สพพ. ร้อยละ 0.15 ของวงเงินทั้งหมด
- ระยะเวลาการกู้ 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี)
- ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง/ปี ทุกวันที่ 20 พฤษภาคม และ 20 พฤศจิกายน
- ประมาณการเบิกจ่ายเงิน 4 ปี

ปี (ม.ค.-ธ.ค.)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
2555	240
2556	580
2557	580
2558	250
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,650</b>

ผู้ให้กู้ (Lender) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

สิ้นสุดการเบิกจ่าย 14 มิถุนายน 2560

## 2. ขอบเขตและกรอบวงเงินโครงการ

### 2.1 ขอบเขตโครงการ แบ่งเป็น 2 ส่วน

ขอบเขตที่ดำเนินการในส่วนที่ 1 วงเงิน 656 ล้านบาท ประกอบด้วย

- งานก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) ซึ่งรวมถึงอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ อาคารผู้ประกอบการ อาคารคลังสินค้า สถานีชั่งน้ำหนัก 4 ช่อง อาคารปั้มน้ำ และอาคารเก็บขยะ

- งานก่อสร้างระบบรางรถไฟเข้าย่านเก็บกักตู้คอนเทนเนอร์และระบบรางหลัก
- งานยกระดับระบบอาณัติสัญญาณ
- งานก่อสร้างถนนทางเข้า CY 4 ช่องจราจร
- งานก่อสร้างอาคารสำนักงานกรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่

### ขอบเขตในส่วนของ 2 ที่ยังไม่ได้ดำเนินการ วงเงิน 994 ล้านบาท ประกอบด้วย

- งานก่อสร้างระบบรางรถไฟหลัก เริ่มจากสถานีท่านาแล้งถึงสถานีเวียงจันทน์ ระยะทาง 7.50 กม.
- งานก่อสร้างสถานีเวียงจันทน์
- งานก่อสร้างจุดตัดบริเวณถนนคำสวัสดิ์แบบ Level Crossing

เนื่องจากกรมรถไฟ สปป.ลาว ได้ขอแบ่งงานก่อสร้างโครงการดังกล่าวออกเป็น 2 ส่วน และได้เริ่มดำเนินการในส่วนที่ 1 ก่อน โดยตามสัญญาจ้างงานผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างสำหรับโครงการในส่วนที่ 1 นั้น ผู้รับเหมาฯ เริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนกันยายน 2556 แล้วเสร็จเดือนกันยายน 2558

หมายเหตุ: ทั้งนี้ เนื่องจากนโยบายของรัฐบาล สปป.ลาว เปลี่ยนไป ทำให้ไม่มีการดำเนินงานต่อในส่วนที่ 2 และรัฐบาล สปป.ลาว ได้ขอเปลี่ยนการใช้เงินกู้ที่เหลือโดยจะนำเงินไปในโครงการอื่น อย่างไรก็ตามในการประชุม JC ไทย - สปป.ลาว ครั้งที่ 20 ระหว่างวันที่ 25-27 ตุลาคม 2558 สหพ. ได้แจ้ง รัฐบาล สปป.ลาว ว่าไม่สามารถเปลี่ยนแปลงวัตถุประสงค์การใช้วงเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีได้แต่สามารถพิจารณาโครงการใหม่ได้ตามความเหมาะสม

### 2.2 กรอบวงเงินโครงการ มีรายละเอียด ดังนี้

รายการ	กรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติจาก ครม. (บาท)	กรอบดำเนินการในส่วนที่ 1			กรอบวงเงินสำหรับส่วนที่ 2 ที่ไม่ได้ดำเนินการ (บาท)
		วงเงินอนุมัติ (บาท)	วงเงินตามสัญญาจ้าง (บาท)	วงเงินตามสัญญาจ้าง + มี VO เพิ่มเติม (บาท)	
1. งานก่อสร้าง	1,476,000,000.00	592,462,220.25	591,802,265.31	620,319,474.31	883,537,779.75
2. ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	78,000,000.00	28,000,000.00	28,000,000.00	29,000,000.00	50,000,000.00
3. ค่าบริหารจัดการ	18,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00	6,000,000.00	12,000,000.00
4. Contingency	78,000,000.00	30,000,000.00	30,000,000.00	482,791.00	48,000,000.00
รวม	1,650,000,000.00	656,462,220.25	655,802,265.31	655,802,265.31	993,537,779.75

### 3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ

กรมรถไฟ สปป.ลาว ได้ว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างสำหรับสัญญาจ้างงานผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างสำหรับโครงการในส่วนที่ 1 ได้ผลสรุป ดังนี้

### 3.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractor)

- บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
- ลงนามในสัญญาว่าจ้าง เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2556
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 620,319,474 บาท (จากวงเงินค่าใช้จ่ายเดิม 591,802,265 บาท มีการขอวงเงินเพิ่มเติม จำนวน 28,517,209 บาท เนื่องจากขยายระยะเวลาก่อสร้าง โดยใช้เงินจากหมวดเพื่อเหลือเพื่อขาด
- ระยะเวลาดำเนินงาน 18 เดือน
- เริ่มดำเนินงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2556 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 27 มีนาคม 2558 แต่มีการขยายอายุสัญญางานก่อสร้างออกไป 6 เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ 27 กันยายน 2558 โดยกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว เป็นผู้อนุมัติ
- โครงการแล้วเสร็จ 27 กันยายน 2558
- ระยะเวลาประกันผลงาน 12 เดือน ตามสัญญาจ้างฯ (ภายหลังผู้รับเหมาฯ ขยายให้เป็น 18 เดือนตามที่ระบุใน Taking Over Certificate)

สัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างปรากฏตามภาคผนวก 3

### 3.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant)

- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนท์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับ Lao Transport Engineering Consultant และบริษัท TEAM Lao Co., Ltd.
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2556 เริ่มดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2556
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 29,000,000 บาท (จากวงเงินค่าใช้จ่ายเดิม 28,000,000 บาท มีการขอวงเงินเพิ่มเติม จำนวน 1,000,000 บาท เนื่องจากขยายระยะเวลาก่อสร้าง โดยใช้เงินจากหมวดเพื่อเหลือเพื่อขาด
- ระยะเวลาดำเนินงาน 24 เดือน
- เริ่มดำเนินงานก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 25 เมษายน 2556 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 25 เมษายน 2558 แต่มีการขยายอายุสัญญางานก่อสร้างออกไป 6 เดือน เป็นสิ้นสุดวันที่ 25 ตุลาคม 2558 โดยกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว เป็นผู้อนุมัติ

สัญญาจ้างวิศวกรที่ปรึกษาฯ ปรากฏตามภาคผนวก 4

## บทที่ 4

### ผลการดำเนินโครงการ

#### 1. การจัดหาผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษา

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) มีการลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงินเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2555 มีวงเงินกู้ทั้งสิ้น 1,650 ล้านบาท เป็นเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนโดยใช้แหล่งเงินทุนจากเงินงบประมาณแผ่นดินที่ได้รับจัดสรรประจำปี 2556 - 2559 มาให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่รัฐบาล สปป.ลาว เพื่อดำเนินโครงการดังกล่าว

ในการนี้ กรมรถไฟ สปป.ลาว ได้ดำเนินการประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างและคัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและ สฟพ. ได้แจ้งรายชื่อผู้รับเหมาฯ และที่ปรึกษาฯ มากมาย (Long List) เมื่อเดือนกรกฎาคม 2555 โดยกรมรถไฟ สปป.ลาว ได้ดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาฯ ก่อน เพื่อให้ดำเนินงานเกี่ยวกับงานทบทวนแบบก่อสร้างและงานปรับปรุงเอกสารประกวดราคาเพิ่มเติมจากงานควบคุมการก่อสร้าง เนื่องจากจำเป็นต้องแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วนตามที่ได้กล่าวข้างต้น และ คพพ. เห็นชอบผลคัดเลือกวิศวกรที่ปรึกษาฯ เมื่อเดือนมีนาคม 2556 มีการลงนามในสัญญาว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2556 โดยกรมรถไฟ สปป.ลาว ได้ใช้ระยะเวลาในการจัดหาที่ปรึกษาฯ ประมาณ 7 เดือน ต่อมากรมรถไฟ สปป.ลาว จึงได้ดำเนินการประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างและใช้ระยะเวลาในการจัดหาผู้รับเหมาฯ ประมาณ 4 เดือน โดย คพพ. เห็นชอบผลการประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อเดือนสิงหาคม 2556 มีการลงนามในสัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2556 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทการจัดหา	วิศวกรที่ปรึกษา ควบคุมงานก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้าง
หน่วยงาน/บริษัท	บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับ Lao Transport Engineering Consultant และบริษัท TEAM Lao Co., Ltd.	บริษัท เสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด
วงเงินสัญญาจ้างฯ (บาท)	- เริ่มแรก 28,000,000.00 บาท - VO เพิ่มเติม 1,000,000.00 บาท รวม 29,000,000.00 บาท	- เริ่มแรก 591,802,265.31 บาท - VO เพิ่มเติม 28,517,209.00 บาท รวม 620,319,474.31 บาท
วันเริ่มต้น/สิ้นสุดสัญญา	เริ่ม 25 เมษายน 2556 ถึง 25 เมษายน 2558 (ขยายระยะเวลา 6 เดือน สิ้นสุด 25 ตุลาคม 2558)	เริ่ม 23 กันยายน 2556 ถึง 22 มีนาคม 2558 (ขยายระยะเวลา 6 เดือน สิ้นสุด 27 กันยายน 2558)

## 2. การขออนุมัติใช้วงเงินเพิ่มเติม (Variation Order) และการขยายระยะเวลาการดำเนินงาน

### 2.1 การขออนุมัติใช้วงเงินเพิ่มเติม (Variation Order)

#### 2.1.1 หลักเกณฑ์ในการพิจารณา

กระทรวงการเงิน สปป.ลาว ได้ส่งหนังสือขออนุมัติใช้วงเงินกู้เพิ่มเติมหรือ Variation Order (VO) สำหรับโครงการดังกล่าวและขอขยายเวลาการดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติม โดย สฟพ. ได้พิจารณาคำขอของกระทรวงการเงิน สปป.ลาว โดยยึดหลักการพิจารณา ดังนี้

- 1) งานก่อสร้างจะต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตงานก่อสร้างตามที่ระบุไว้ในสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินเท่านั้น
- 2) งานก่อสร้างจะต้องเกี่ยวเนื่องกับงานที่ดำเนินการอยู่และมีความจำเป็นต้องดำเนินการเพิ่มเติมเพื่อให้งานแล้วเสร็จสมบูรณ์และสามารถใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพที่สุด
- 3) การคำนวณมูลค่างานจะต้องใช้ Unit Rate เดิมตามที่กรมรถไฟฯ ได้ทำสัญญาฯ กับผู้รับเหมาฯ ไว้

#### 2.1.2 ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 03/2558 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2558 คพพ. อนุมัติให้ใช้วงเงินในหมวด Contingency สำหรับงานเพิ่มเติมในสัญญาฯ ส่วนที่ 1 วงเงิน 29,517,209 บาท ประกอบด้วย

- 1) ค่างานก่อสร้างเพิ่มเติม วงเงิน 28,517,209 บาท โดยมีรายการก่อสร้างเพิ่มเติมประกอบด้วย

- ปริมาณงานดินที่เพิ่มขึ้นบริเวณรางรถไฟหลัก ซึ่งกรมรถไฟฯ ได้ทบทวนแบบก่อสร้างงานระบบราง โดยคำนึงถึงความแข็งแรงของโครงสร้างคันทางที่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกและทนทานต่อการกัดเซาะของน้ำใต้ดิน น้ำผิวดิน และน้ำฝน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มปริมาณงานดินในบริเวณรางหลัก เพื่อป้องกันโครงสร้างของงานจากการถูกทำลายดังกล่าว

- งานบริเวณอาคารสำนักงานการรถไฟและที่พักเจ้าหน้าที่ การปรับเปลี่ยนตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำนักงานการรถไฟ เนื่องจากการชะลอานก่อสร้างสถานีหลัก (Main Station) ที่เวียงจันทน์ที่เป็นงานก่อสร้างในส่วนที่ 2 ทำให้ต้องมีการปรับผังงานก่อสร้างดังกล่าวและติดตั้งระบบไฟฟ้าและระบบประปาภายในตัวอาคารสำนักงานฯ เพิ่มเติม ปรับปรุงระบบระบายน้ำและก่อสร้างถนนเชื่อมโยงกับถนนหลัก

- งานเพิ่มบริเวณย่านเก็บกองตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) กรมรถไฟฯ ได้พิจารณาถึงความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานจึงขอติดตั้งสปอตไลท์บริเวณ CY เพิ่มเติม พร้อมทั้งขอยกระดับระบบสาธารณูปโภคภายใน CY เช่น ระบบน้ำประปาและไฟแสงสว่าง เพื่อให้การปฏิบัติงานภายใน CY มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- 2) ค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติม วงเงิน 1,000,000 บาท

สัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาฯ และวิศวกรที่ปรึกษาฯ เพิ่มเติมปรากฏตามภาคผนวก 5

## 2.1.3 มีผลทำให้วงเงินตามสัญญา เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

ลำดับ	หมวด	วงเงินตามสัญญา เงินกู้ (บาท)	วงเงินตาม สัญญาจ้างส่วนที่ 1 ก่อนมี VO (บาท)	การเปลี่ยนหมวด วงเงิน (บาท)	วงเงินตาม สัญญาจ้างส่วนที่ 1 หลังมี VO (บาท)
1	ค่าก่อสร้าง	1,476,000,000.00	591,802,265.31	28,517,209.00	620,319,474.31
2	ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	78,000,000.00	28,000,000.00	1,000,000.00	29,000,000.00
3	ค่าบริหารจัดการ	18,000,000.00	6,000,000.00	-	6,000,000.00
4	ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	78,000,000.00	30,000,000.00	- 29,517,209.00	-
	รวม	1,650,000,000.00	655,802,265.31	29,517,209.00	655,319,474.31

## 2.2 การขยายระยะเวลาการดำเนินงาน

เนื่องจากความล่าช้าในการอนุมัติ Master List ในช่วงเริ่มต้นโครงการ การปรับเปลี่ยนเพื่อย้ายที่ตั้งของอาคารสำนักงานฯ อุปสรรคด้านสภาพภูมิอากาศในพื้นที่โครงการ รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการเพิ่มเติมตามที่ได้กล่าว ดังนั้น เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ของโครงการ กรมรถไฟฯ จึงได้อนุมัติให้ผู้รับเหมาฯ ขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไป 6 เดือน เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยจากเดิมกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 27 มีนาคม 2558 เป็น 27 กันยายน 2558 และที่ปรึกษาฯ จากเดิมกำหนดแล้วเสร็จวันที่ 25 เมษายน 2558 เป็น 25 ตุลาคม 2558

## 3. การเบิกจ่ายเงินและการชำระคืนเงินต้นตามสัญญาฯ

3.1 กระทรวงการเงิน สปป.ลาว ได้เริ่มเบิกจ่ายเงินตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินงวดแรก วันที่ 19 กันยายน 2556 โดยมีการเบิกจ่ายรวมทั้งสิ้น 26 งวด คิดเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 655,319,474.31 บาท แบ่งเป็น

- ค่าก่อสร้าง	13 งวด	จำนวน	620,319,474.31 บาท
- ค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	8 งวด	จำนวน	29,000,000.00 บาท
- ค่าบริหารจัดการของกรมรถไฟ สปป.ลาว	5 งวด	จำนวน	3,525,000.00 บาท
- ค่าธรรมเนียมบริหารจัดการสัญญาของ สฟพ.*	1 งวด	จำนวน	2,475,000.00 บาท

หมายเหตุ \*เบิกพร้อมกับค่าบริหารจัดการของกรมรถไฟ สปป.ลาว งวดแรก

สรุปการเบิกจ่ายเงินในแต่ละหมวดที่กำหนดไว้ตามสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ได้ดังนี้

หมวด	วงเงินทั้งหมด ตามสัญญาเงินกู้ (บาท)	วงเงินตามสัญญา จ้างส่วนที่ 1 (บาท)	รวมการเบิกจ่าย (บาท)	ร้อยละของ วงเงินส่วนที่ 1	ร้อยละของ วงเงินทั้งหมด
ค่างานก่อสร้าง	1,476,000,000.00	620,319,474.31	620,319,474.31	100.00	42.03
ค่าที่ปรึกษา	78,000,000.00	29,000,000.00	29,000,000.00	100.00	37.18
ค่าบริหารจัดการ	18,000,000.00	3,525,000.00	3,525,000.00	100.00	19.58
ค่าบริหารจัดการของ สพพ.		2,475,000.00	2,475,000.00	100.00	13.75
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	78,000,000.00	-	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>1,650,000,000.00</b>	<b>655,319,474.31</b>	<b>655,319,474.31</b>	<b>100.00</b>	<b>39.72</b>

3.2 เมื่อพิจารณาการเบิกจ่ายของโครงการในภาพรวมแล้วพบประเด็นสำคัญต่างๆ ดังนี้

1) การเบิกจ่ายในส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 655,319,474.31 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 100 ของวงเงินที่ผูกพันตามสัญญาจ้างเหมา (ภาคผนวก 6)

2) สพพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและการเบิกจ่ายเงินของแต่ละงวดให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาตามคำขอเบิกจ่ายเงินของกระทรวงการเงิน สปป.ลาว ได้ภายใน 7 วัน ทุกงวด

3) โครงการดังกล่าว เบิกจ่ายเงินได้เสร็จสิ้นภายในวันที่ 14 มิถุนายน 2560 ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ

### 3.3 การชำระคืนเงินต้นของรัฐบาล สปป.ลาว

จำนวนเงินที่ใช้ในการดำเนินโครงการเป็นเงินทั้งสิ้น 655,319,474.31 บาท เป็นเงินกู้ จำนวน 459,466,132.02 บาท และเงินให้เปล่า จำนวน 195,853,342.29 บาท ซึ่งรัฐบาล สปป.ลาว จะต้องชำระคืนเงินต้นในส่วนของเงินกู้ จำนวน 459,466,132.02 บาท โดยแบ่งชำระปีละ 2 ครั้ง เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 40 งวด โดยให้แบ่งจ่ายงวดละ 11,500,000 บาท จำนวน 39 งวด และ 10,966,132.02 บาท จำนวน 1 งวด (งวดสุดท้าย) รายละเอียดการชำระปรากฏตามตารางชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule) (ภาคผนวก 7)

## 4. ต้นทุนค่าก่อสร้าง

4.1 ค่าก่อสร้างได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากสัญญาจ้าง จากวงเงินค่าใช้จ่ายเดิม 591,802,265.31 บาท มีการขอใช้เงินเพิ่มเติมจำนวน 28,517,209 บาท โดยใช้เงินจากหมวดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด ทำให้มีวงเงินค่าก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 620,319,474.31 บาท

4.2 ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาได้เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นจากสัญญาจ้าง จากวงเงินค่าใช้จ่ายเดิม 28,000,000 บาท มีการขอใช้เงินเพิ่มเติมจำนวน 1,000,000 บาท โดยใช้เงินจากหมวดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด ทำให้มีวงเงินค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษารวมทั้งสิ้น 29,000,000 บาท

4.3 ค่าบริหารจัดการ กำหนดไว้ในกรอบวงเงินตามสัญญาฯ ส่วนที่ 1 จำนวน 6,000,000 บาท ใช้จ่ายจริง 6,000,000 บาท แบ่งเป็น ค่าบริหารจัดการของกรมรถไฟ สปป.ลาว จำนวน 3,525,000 บาท และค่าธรรมเนียม

บริหารจัดการสัญญาของ สฟพ. ซึ่งตามสัญญาเงินกู้กำหนดให้ สฟพ. หักค่าธรรมเนียมบริหารจัดการสัญญา (Management Fee) จำนวนร้อยละ 0.15 ของยอดวงเงินให้ความช่วยเหลือในสัญญาเงินกู้ (1,650,000,000 บาท) หรือคิดเป็นจำนวน 2,475,000 บาท โดยให้หักจากการเบิกจ่ายเงินค่าบริหารจัดการ จำนวน 2,475,000 บาท

## 5. งานก่อสร้างและควบคุมงานก่อสร้าง

### 5.1 งานก่อสร้าง (Civil Works)

ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบดำเนินโครงการสรุปได้ ดังนี้

- งานก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) ประกอบด้วย
  - ลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Platform) มีพื้นที่ 38,640.03 ตร.ม.
  - อาคารผู้ประกอบการ (Operation Office) 3 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 1,620 ตร.ม.
  - อาคารคลังสินค้า (Warehouse) 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 2,580 ตร.ม.
  - สถานีชั่งน้ำหนัก (Gate and Weight Station) 4 ช่อง
  - อาคารปั๊มน้ำ (Pump House)
  - อาคารเก็บขยะ (Garbage House)
  - งานก่อสร้างระบบรางรถไฟเข้าย่านเก็บกองตู้คอนเทนเนอร์ (Track Works) ระยะทาง 2 กม. และระบบรางหลัก (Siding Tracks) 3 ราง ความยาวรวมประมาณ 4 กม.
- งานยกระดับระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling and Telecommunication) แบบ Computer Based Interlocking: CBI
  - งานก่อสร้างถนนเข้า CY (Access Road) 4 ช่องจราจร เริ่มจากจุดตัดบริเวณถนนหน้าสถานีท่านาแล้งถึงย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ระยะทาง 2 กม. และ
  - งานก่อสร้างอาคารสำนักงานกรมรถไฟ (RWD's Main Office) 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 3,752 ตร.ม. และอาคารที่พักเจ้าหน้าที่ (Row House) 8 ห้อง ห้องละ 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยประมาณ 1,635 ตร.ม./ห้อง

### 5.2 ระยะเวลาดำเนินโครงการ:

- 1) วันสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงินกู้ (Closing Date) กระทรวงการเงิน สปป.ลาว สามารถเบิกจ่ายเงินงวดสุดท้ายได้ภายในวันที่ 14 มิถุนายน 2560 ตามที่ระบุในสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน
- 2) กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จ 27 มีนาคม 2558 (ภายใน 18 เดือน เริ่มต้นตั้งแต่วันที่เริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2556) อย่างไรก็ตาม โครงการดังกล่าวมีการขยายระยะเวลาการดำเนินงานออกไป 6 เดือน เพื่อชดเชยระยะเวลาในช่วงรออนุมัติ Master List การปรับเปลี่ยนเพื่อย้ายที่ตั้งของอาคารสำนักงานฯ อุปสรรคด้านสภาพภูมิอากาศในพื้นที่โครงการ รวมถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการเพิ่มเติม โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป.ลาว เป็นผู้อนุมัติการขยายระยะเวลาการดำเนินงาน ซึ่งผู้รับเหมาได้ดำเนินงานแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2558 ตาม ตามช่วงเวลาที่ได้รับอนุมัติให้ขยายสัญญาฯ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับเอกสาร Taking Over Certificate ซึ่งลงนามโดยอธิบดีกรมรถไฟ สปป.ลาว เมื่อวันที่



2 กันยายน 2558 และมีระยะเวลารับประกันผลงาน 18 เดือน (เริ่ม 1 กันยายน 2558 และสิ้นสุด 28 กุมภาพันธ์ 2560) (ผู้รับเหมาฯ ขยายให้ 6 เดือนจากระยะเวลาประกันผลงานตามสัญญาจ้างฯ เดิม 12 เดือน) (ภาคผนวก 8)

### 5.3 งานควบคุมการก่อสร้าง (Construction Supervision)

วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างดำเนินงานโครงการสรุปได้ ดังนี้

- 1) งานทบทวนแบบก่อสร้างและงานปรับปรุงเอกสารประกวดราคา (เนื่องจากจำเป็นต้องแบ่งสัญญาออกเป็น 2 ส่วน)
- 2) ควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามงานที่กำหนดไว้
- 3) จัดเตรียมข้อมูลและจัดทำแบบก่อสร้าง
- 4) ช่วยเหลือและตรวจสอบคุณภาพของวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ที่จะใช้ในการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง
- 5) วางแผนและกำกับดูแลการก่อสร้าง บริหารจัดการสัญญาการก่อสร้างให้เป็นไปตามเงื่อนไขของทั้งสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างและสัญญาเงินกู้ รวมไปถึงการควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้าง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญา
- 6) บริหารจัดการเรื่องงานเอกสาร สัญญา และการเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและของวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมถึงตรวจสอบปริมาณงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับการขอเบิกจ่ายเงินด้วย
- 7) บริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในกรณีที่เกิดปัญหาสำหรับงานก่อสร้าง วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานจะนำเสนอแนวทาง และวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่อให้งานก่อสร้างสามารถดำเนินการต่อไปได้และแล้วเสร็จได้ทันตามกำหนดเวลา
- 8) จัดทำรายงานความก้าวหน้ารายไตรมาสของโครงการ รวมทั้งจัดทำรายงานปิดโครงการ
- 9) จัดให้มีการตรวจสอบพื้นที่โครงการเป็นระยะในระหว่างช่วงเวลาประกันผลงาน

## 6. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

โครงการที่แล้วเสร็จ	ผู้รับเหมาฯ (บริษัท เสริมสงวนฯ)	ที่ปรึกษา (บริษัท ทีม คอนซัลติ้งฯ)	ค่าบริหาร จัดการ	ค่าเผื่อเหลือ เผื่อขาด	รวม
วงเงินอนุมัติ	620,319,474.31	29,000,000.00	6,000,000.00	-	655,319,474.31
1. มูลค่างานก่อสร้าง โครงการ	620,319,474.31	29,000,000.00	6,000,000.00	-	655,319,474.31
2. การใช้สินค้าและ บริการจากประเทศไทย	382,982,643.00	19,018,000.00	-	-	402,000,643.00
3. คิดเป็นร้อยละของ สัญญาฯ	61.74	65.58	-	-	61.34
4. สินค้าและบริการ ในไทย	น้ำมัน, เหล็ก, ซีเมนต์, แผ่น ซีเมนต์สำเร็จรูป, อุปกรณ์ระบบ ประปาและไฟฟ้า ฯลฯ	ทีมที่ปรึกษา และเบี้ยเลี้ยง	-	-	-

ทั้งนี้ เมื่อรวมมูลค่าการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยทั้งหมดของโครงการคิดเป็นเงิน จำนวน 402,000,643 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 61.34 ของมูลค่าการใช้สินค้าและบริการภายใต้โครงการดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับเงื่อนไขภายใต้สัญญาฯ ที่กำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (ภาคผนวก 9)

## 7. ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา

จากการติดตามความก้าวหน้าโครงการและประชุมรับฟังความเห็นของอธิบดีกรมรถไฟ สปป.ลาว เกี่ยวกับประสิทธิภาพและศักยภาพการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างจากประเทศไทย สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

### 7.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง

กรมรถไฟ สปป.ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและคุณภาพงานก่อสร้างของบริษัทเสริมสงวนก่อสร้าง จำกัด ในการปฏิบัติงานภายใต้โครงการดังกล่าว มีบุคลากรหลักที่มีความรู้และประสบการณ์รับผิดชอบในงานก่อสร้าง โดยสามารถใช้เทคนิคด้านวิศวกรรมและประสบการณ์ในการแก้ไขปัญหาได้ทันเวลาที่ แต่ควรเพิ่มจำนวนแรงงานและช่างเทคนิคสำหรับงานก่อสร้าง/งานอาคารมากกว่านี้ แม้ว่าโครงการก่อสร้างจะมีความล่าช้าเนื่องจากปัญหาการอนุมัติ Master List และอุปสรรคทางด้านสภาพ

ภูมิอากาศที่มีฝนตกมากในช่วงฤดูฝนซึ่งส่งผลให้งานก่อสร้างล่าช้ากว่าแผนงาน บริษัท เสริมสวงนก่อสร้างฯ สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อยู่ในเกณฑ์ดีถึงแม้ว่าจะต้องขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไป 6 เดือน เนื่องจากปัญหาความล่าช้าสะสมที่กล่าวตั้งแต่ช่วงแรก ผู้รับเหมาฯ ได้บริหารจัดการงานก่อสร้างต่างๆ จนทำให้สามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จและคุณภาพของงานได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้และเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย นอกจากนี้ ยังพบว่าผู้รับเหมาฯ มีการวางแผนและบริหารจัดการที่ดีทำให้ไม่มีอุบัติเหตุร้ายแรงหรือเหตุการณ์ที่ทำให้มีการบาดเจ็บหรือความสูญเสียใดๆ เกิดขึ้นช่วงระยะเวลางานก่อสร้าง

## 7.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

กรมรถไฟ สปป.ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและการควบคุมงานก่อสร้างของบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนท์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ร่วมกับ Lao Transport Engineering Consultant และบริษัท TEAM Lao Co., Ltd. วิศวกรที่ปรึกษามีความรู้และประสบการณ์ดี สามารถควบคุมและกำกับ การปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้สอดคล้องกับหลักเทคนิควิศวกรรมและยึดมาตรฐานการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ ที่ปรึกษาฯ สามารถให้คำปรึกษาและแนะนำ มีจรรยาบรรณในวิชาชีพวิศวกรที่ปรึกษาระดับสูง มีการตรวจสอบคุณภาพวัสดุอุปกรณ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง พร้อมทั้งช่วย แก้ไขปัญหาและให้ความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ ซึ่งส่งผลให้โครงการแล้วเสร็จอย่างมีคุณภาพ แม้ว่า บางครั้งที่ปรึกษาฯ จะต้องติดต่อไปยังสำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพฯ เพื่อขอคำปรึกษาในเรื่องทางเทคนิคบางเรื่อง ทำให้ต้องเสียเวลาไปบ้าง ส่วนการประสานงานและการจัดทำรายงานอยู่ในเกณฑ์ดีมีเพียงแค่ช่วงระยะหลังของ โครงการที่จัดส่งรายงานปิดโครงการ และแบบแปลนที่ก่อสร้างจริง (As Built Drawings) ล่าช้าเล็กน้อย แต่ใน ภาพรวมยังคงพึงพอใจต่อประสิทธิภาพของที่ปรึกษาที่กล่าว

## บทที่ 5

### ปัญหาและอุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ประสบปัญหาและอุปสรรคระหว่างการทำงานสรุปได้ ดังนี้

1. การอนุมัติรายการนำเข้าสู่สินค้าหลัก (Master List) ของโครงการมีความล่าช้า เนื่องจากรัฐบาล สปป.ลาว มีหลักเกณฑ์และขั้นตอนปฏิบัติที่เคร่งครัดมากและมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุมัติ Master List หลายกระทรวง ดังนั้น งานก่อสร้างในช่วงแรกจึงมีความล่าช้าตามที่กล่าว แต่เมื่อผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับอนุมัติ Master List แล้วผู้รับเหมา ก่อสร้างก็ได้พยายามเร่งรัดงานก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนดำเนินงาน

2. อุปสรรคด้านสภาพภูมิอากาศในพื้นที่โครงการทำให้โครงการค่อนข้างล่าช้า เนื่องจากปีที่ผ่านมา มีฝนตกชุกมากกว่าปกติในช่วงฤดูฝน โดยเฉพาะช่วงเดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ของปี 2556-2557 พื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นทุ่งนาในที่ลุ่มบางพื้นที่น้ำท่วม ดังนั้น การก่อสร้างในช่วงดังกล่าวจึงต้องแก้ไขปัญหาน้ำท่วมและการยุบตัวของพื้นดินโคลน ทำให้งานก่อสร้างค่อนข้างยากลำบากและล่าช้ากว่าแผนงานเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้องขยายระยะเวลาการปฏิบัติงาน

3. อุปสรรคในส่วนของการดำเนินงานของฝ่ายรัฐบาล สปป.ลาว เอง โดยในด้านการโยกย้ายประชากร จัดสรรพื้นที่ และดำเนินการไถ่เปลี่ยนนั้นมีหน่วยงานรับผิดชอบ คือ นครหลวงเวียงจันทน์ ทั้งนี้ นครหลวงเวียงจันทน์ ไม่สามารถเวนคืนและโยกย้ายประชากรที่เหลืออีกประมาณ 2-3 ครัวเรือนที่อยู่บนแนวเส้นทางตามที่ได้ ออกแบบไว้ในขั้นการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ได้ทันตามแผนงานและใช้เวลานานกว่าที่ คาดการณ์ไว้ เนื่องจากเป็นปัญหาที่ค่อนข้างอ่อนไหวและรัฐบาล สปป.ลาว ไม่มีเงินพอที่จะเวนคืนที่ดินและให้เงินทดแทนต่ำกว่าราคาตลาดทำให้ชาวบ้านไม่พอใจและเกิดความล่าช้าทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องชะลอ งานก่อสร้างในช่วงดังกล่าว (บริเวณถนนทางเข้า CY) อย่างไรก็ดี ต่อมานครหลวงเวียงจันทน์สามารถดำเนินการ ไถ่เปลี่ยนแล้วเสร็จไปด้วยดีและผู้รับเหมาฯ ก็ได้เร่งรัดงานก่อสร้างส่วนที่กล่าวจนงานก่อสร้างแล้วเสร็จได้ตาม แผนงานใหม่

4. นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคเกี่ยวกับการใช้งานโครงการที่เห็นได้ชัด คือ การขาดการบูรณาการร่วมกัน ระหว่างกรมรถไฟฯ และนครหลวงเวียงจันทน์ในส่วนของงานปรับปรุงถนนหลักที่ใช้ในการเข้า - ออก สถานีรถไฟท่านาแล้ง โดยงานก่อสร้างที่กล่าวได้หยุดชะงักไปเนื่องจากนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบงานดังกล่าวไม่สามารถจัดสรรเงินงบประมาณมาใช้ในการปรับปรุงถนนที่กล่าวได้ตามแผนงาน ส่งผลให้ปัจจุบัน ประชาชนเดินทางเข้า-ออก สถานีฯ ได้ไม่สะดวกเท่าที่ควร

ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างได้ใช้เทคนิคด้านวิศวกรรมและ ประสบการณ์เร่งดำเนินงานและแก้ไขปัญหาดังกล่าว แต่ก็จำเป็นต้องขยายเวลาการดำเนินงานออกไป 6 เดือน โครงการจึงแล้วเสร็จสมบูรณ์

## บทที่ 6

### สรุปผลความสำเร็จของโครงการ

#### 1. ผลสำเร็จของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2558 (ตามสัญญาจ้างเหมาฯ) โดยมีการขยายอายุสัญญางานก่อสร้างออกไป 6 เดือน จากกำหนดแล้วเสร็จเดิม 22 มีนาคม 2558 กรมรถไฟ สปป.ลาว ได้รับมอบโครงการและลงนามในเอกสาร Taking Over Certificate เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2558 และมีระยะเวลารับประกันผลงาน 18 เดือน (เริ่ม 1 กันยายน 2558 และสิ้นสุด 28 กุมภาพันธ์ 2560) โดยกรมรถไฟ สปป.ลาว ได้รายงานว่าการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง – เวียงจันทน์) ส่วนที่ 1 ประสบความสำเร็จตามแผนงานและวัตถุประสงค์ของงานส่วนที่ 1 ที่กำหนดไว้ กล่าวคือ งานก่อสร้างย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) เป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางรถไฟแห่งชาติลาว (National Railway Development Strategy) ที่ต้องการพัฒนาการขนส่งสินค้าในปริมาณมากทางรางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว, งานก่อสร้างอาคารสำนักงานกรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่ทำให้กรมรถไฟฯ มีความเป็นระบบระเบียบมากขึ้น รองรับการขยายตัวของสำนักงาน การพัฒนาสถานีเวียงจันทน์ และอัตรากำลังคนในอนาคต, งานติดตั้งระบบอัตโนมัติสัญญาณระบบ CBI และก่อสร้างรางระบบรางรถไฟเข้าย่านเก็บกองตู้คอนเทนเนอร์พร้อมระบบรางหลัก (Siding Tracks) ทำให้การบริหารงานและการดำเนินงานของกรมรถไฟบริเวณสถานีท่านาแล้ง และ CY มีการพัฒนาอย่างมาก เพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและความปลอดภัยในการเดินรถ สามารถเชื่อมโยงระบบอัตโนมัติสัญญาณเข้ากับสถานีหนองคายได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ระบบรางดังกล่าวจะช่วยรองรับการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางรถไฟที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตตามที่ได้วางแผนไว้

#### 2. แผนการบริหารจัดการ CY ของรัฐบาล สปป.ลาว

2.1 กรมรถไฟ สปป.ลาว อยู่ระหว่างดำเนินการประชุมกับฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อดำเนินการทำข้อตกลงและจัดการเกี่ยวกับการจัดขบวนรถไฟสินค้าเพื่อให้บริการขนส่งสินค้า (เริ่มจาก 1 เทียวต่อสัปดาห์) ระบบ Operator การบริการสินค้าผ่านแดน ระบบเก็บค่าผ่านแดน โดยทุกเรื่องกรมรถไฟ สปป.ลาว จำเป็นต้องขออนุมัติเกี่ยวกับทุกๆ ขั้นตอนกับรัฐบาล สปป.ลาว

2.2 กรมรถไฟฯ ได้ดำเนินการให้รัฐวิสาหกิจลาวบริการสินค้าข้ามแดน ณ ด่านท่านาแล้ง สปป.ลาว เข้ามาลงทุนและบริหารจัดการในส่วนของ CY ระบบ clearing สินค้า การให้บริการและจัดเก็บค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ หากรัฐบาล สปป.ลาว เปลี่ยนแปลงนโยบายจากการให้รัฐวิสาหกิจเป็นผู้บริหารโครงการเป็นการให้สัมปทานแก่ภาคเอกชน รัฐบาล สปป.ลาว จะพิจารณาให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการไทยเป็นลำดับแรก

2.3 กรมรถไฟ สปป.ลาว มีแผนเกี่ยวกับงานประชาสัมพันธ์เพื่อสนับสนุนให้พ่อค้านักลงทุนมาใช้งานในลำดับต่อไปโดยสำหรับขั้นตอนต่างๆ นั้น กรมรถไฟ สปป.ลาว จะเร่งรัดดำเนินการโดยเร็ว

### 3. ความพึงพอใจต่อการดำเนินโครงการของ สฟพ.

ดร. สมปอง พลเสนา อธิบดีกรมรถไฟ สปป.ลาว และคณะเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการในฝ่ายรัฐบาล สปป.ลาว ได้แจ้งว่าการประสานงานกับ สฟพ. ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการมีความราบรื่นและรวดเร็ว เนื่องจากมีความเข้าใจในกระบวนการทำงานและวิธีปฏิบัติของ สฟพ. ประกอบกับเจ้าหน้าที่ สฟพ. มีความพร้อมที่จะช่วยเหลือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จึงสามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ระหว่างดำเนินโครงการได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

### 4. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างไทย

กรมรถไฟ สปป.ลาว มีความพึงพอใจในศักยภาพและผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ทั้ง 2 ฝ่าย ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถและให้คำแนะนำในการแก้ไขปัญหาต่างๆ จนทำให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จอย่างสมบูรณ์ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ งานก่อสร้างทั้งงานระบบราง งานอาคาร และงานระบบอาณัติสัญญาณมีคุณภาพและได้มาตรฐาน การส่งมอบงานในช่วงต่างๆ เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ถึงแม้ว่างานก่อสร้างในช่วงแรกจะมีความล่าช้าทำให้ต้องขยายเวลาการดำเนินงานออกไป 6 เดือนก็ตามแต่ผู้รับเหมาฯ ก็ได้พยายามบริหารจัดการและเร่งรัดโครงการจนแล้วเสร็จ ทั้งยังเพิ่มระยะเวลาประกันผลงานให้จาก 12 เดือนเป็น 18 เดือน ในส่วนของวิศวกรที่ปรึกษานั้น กรมรถไฟ สปป.ลาว ได้แสดงความชื่นชมกับผลการปฏิบัติงานของบริษัท ทีม คอนซัลติ้งฯ ที่ได้ใช้ความรู้และประสบการณ์ที่มี ตั้งใจปฏิบัติหน้าที่และให้คำแนะนำและคำปรึกษาอย่างเต็มความสามารถ แม้ว่าจะมีปัญหาด้านการประสานงานอยู่บ้างแต่ก็มีเพียงเล็กน้อยและควรปรับปรุงเรื่องความรวดเร็วในการจัดส่งเอกสารในช่วงหลังของโครงการ

### 5. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

#### 5.1 ผลกระทบ

##### 1) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์) มีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากบริเวณที่ตั้งโครงการไม่ได้อยู่ในชุมชน ส่วนใหญ่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง เช่น ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองโดยในหน้าแล้งผู้รับเหมาก่อสร้างได้แก้ไขปัญหาที่กล่าวด้วยการรดน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังบริเวณอื่น และมีผลกระทบทางเสียงที่เกิดจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างเล็กน้อย ซึ่งผลกระทบที่กล่าว ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และไม่เกิดความเสียหายทางด้านกายภาพและสุขภาพแก่ประชาชนในบริเวณใกล้เคียง

##### 2) ผลกระทบทางสังคมและการโยกย้ายประชากร

โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย - ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง - เวียงจันทน์) มีผลกระทบเกี่ยวกับการโยกย้ายประชากรเล็กน้อยประมาณ 2-3 ครัวเรือนเท่านั้น เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่ภายในบริเวณเขตพื้นที่ที่รัฐบาลลาวจัดสรรให้กรมรถไฟฯ อย่างไรก็ตาม มีพื้นที่บริเวณงานก่อสร้างถนนทางเข้า

CY บางจุดที่จำเป็นต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มเติม โดยนครหลวงเวียงจันทน์มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการโยกย้ายประชากร จัดสรรพื้นที่ และดำเนินการใกล้เคียง แต่เนื่องจากรัฐบาลลาวมีงบประมาณที่ได้รับการจัดสรรจำนวนจำกัดและจะเวนคืนที่ดินและให้เงินทดแทนต่ำกว่าราคาตลาดซึ่งส่งผลให้ชาวบ้านประมาณ 2-3 ครัวเรือนไม่พอใจ ทำให้การโยกย้ายเป็นไปอย่างยากลำบากแล้วล่าช้ากว่าแผนงาน

## 5.2 ผลประโยชน์

1) สนับสนุนนโยบายการเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค (Connectivity) โดยพัฒนาการคมนาคมขนส่งระบบรางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว โดยทางรถไฟสายนี้จะสามารถมุ่งเข้าสู่นครเวียงจันทน์ได้โดยตรงในอนาคต หรือเรียกได้ว่า “ทางรถไฟ สายกรุงเทพมหานคร-นครเวียงจันทน์” ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้งในส่วนของประเทศไทยและ สปป.ลาว อีกด้วย นอกจากนี้ การพัฒนารถไฟช่วงนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายรถไฟภายใน สปป.ลาว รวมทั้งการก่อสร้างทางรถไฟไปเชื่อมยังประเทศที่สาม ได้แก่ จีนและเวียดนาม ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยได้รับอิทธิพลในการค้าขายกับประเทศที่สามเหล่านี้ไปด้วย และถ้าโครงข่ายการรถไฟที่สามารถที่จะเชื่อมได้ทั้งประเทศและไปยังประเทศที่สาม ผลประโยชน์ของโครงการจะมีอย่างมหาศาล ทั้งต่อคนไทยและลาว รวมไปถึงประชาชนที่อยู่แถบภูมิภาคนี้

2) ส่งเสริมการค้าการลงทุนและเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนไทย – สปป.ลาว ทั้งยังก่อให้เกิดการลงทุนอย่างต่อเนื่องและสร้างโอกาสให้ภาคเอกชนไทยไปประกอบธุรกิจใน สปป.ลาว เช่น การพัฒนาพื้นที่ อสังหาริมทรัพย์ การพัฒนางานบริการที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาสินค้าอุปโภคและบริโภคต่างๆ ที่ใช้ในการให้บริการ เป็นต้น ซึ่งเป็นการส่งเสริมการจ้างงานของประชาชนใน สปป.ลาว และก่อให้เกิดการหมุนเวียนของเงินในประเทศกระจายสู่ประชาชนในระดับรากหญ้า โดยในส่วนของประเทศไทยจะก่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจจากการค้าขายสินค้าต่างๆ ของประเทศไทย เช่น วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคและบริโภค น้ำมัน เป็นต้น รวมทั้งการลงทุนธุรกิจต่างๆ เพิ่มขึ้นของนักธุรกิจจากประเทศไทย

3) การให้ความช่วยเหลือทางการเงินโครงการดังกล่าวของประเทศไทยโดย สพพ. เป็นผู้ดำเนินการ จะเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินนโยบายต่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากโครงการนี้จะสร้างความเข้าใจและความรู้สึกที่ดีของประชาชนชาวลาวที่มีต่อประเทศไทยจากการใช้ประโยชน์โครงการดังกล่าว

4) ผลประโยชน์ในส่วนของ การขนส่งสินค้า ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ในปริมาณมากๆ ได้ เช่น การขนส่งน้ำมัน, แก๊ส, หิน, ทราย, ปูนซีเมนต์, หิน, สินแร่, ข้าวสาร, แป้ง, ยางพารา ฯลฯ โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าดังกล่าวจะลดลง ทั้งยังเป็นการลดมลพิษ (carbon tax) จากการใช้รถไฟแทนรถยนต์

## บทที่ 7

### ข้อเสนอแนะของโครงการ

1. ควรแจ้งให้ผู้รับเหมาฯ ทราบล่วงหน้าถึงความยุ่งยากในขั้นตอนการขอ Master List ของวัสดุ เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้างที่จะใช้ในโครงการ โดยควรประสานงานและจัดทำเอกสารให้ถูกต้อง ครบถ้วน ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาของรัฐบาล สปป.ลาว เนื่องจากจำเป็นต้องผ่านหลายกระทรวงฯ เพื่อหลีกเลี่ยง ความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นจากขั้นตอนปฏิบัติงานตามกฎระเบียบของกระทรวงที่เกี่ยวข้อง (โดยเฉพาะหากเป็นผู้รับเหมาฯ ที่ยังไม่เคยมีประสบการณ์ทำงานในประเทศเพื่อนบ้าน) นอกจากนี้ หน่วยงานปฏิบัติควรคำนึงถึง ประเด็นที่กล่าวและกำหนดระยะเวลาการดำเนินงานให้ผู้รับเหมาฯ มากขึ้นตั้งแต่ขั้นตอนการจัดทำเอกสาร ประกวดราคาและสัญญาจ้างเหมา เพื่อป้องกันปัญหาเดิมที่เกิดขึ้นกับหลายๆ โครงการที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่รัฐบาล สปป.ลาว

2. หากมีงานก่อสร้างเพิ่มเติมจากขอบเขตที่กำหนดไว้ (VO) ประเทศเพื่อนบ้านจะต้องเสนอให้ สพพ. พิจารณานุมัติวงเงินเพิ่มเติมเป็นลำดับแรกก่อนเริ่มดำเนินงานก่อสร้างในส่วนที่กล่าว และแจ้ง สพพ. ล่วงหน้า เพื่อให้ สพพ. มีเวลาเตรียมการสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวซึ่งจะช่วยป้องกันไม่เกิดปัญหาการเบิกจ่าย ล่าช้าหรือหยุดชะงัก

3. หน่วยงานปฏิบัติควรดำเนินงานโดยมองภาพรวมและสภาพแวดล้อมของโครงการเพื่อประเมิน ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นก่อนทุกครั้ง และควรมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรณี การเวนคืนที่ดินและโยกย้ายประชากร ควรเจรจาทะหนักกับนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักล่วงหน้า รวมถึงกรณีงานปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก สถานีท่านาแล้ง ควรหารือเพื่อจัดเตรียมแผนการดำเนินงาน งบประมาณ และแนวทางแก้ไขและปรับปรุงการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการที่ดำเนินการอยู่ ควรมีการประสานงานและเร่งรัดงานปรับปรุงถนนทางเข้า-ออก สถานีท่านาแล้ง ให้แล้วเสร็จเพื่อส่งเสริมให้ โครงการได้ถูกใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและหลีกเลี่ยงปัญหาความล่าช้าหรือความยากลำบากที่อาจเกิดขึ้น

4. ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ของการดำเนินโครงการต่างๆ ภายใต้งานให้ความช่วยเหลือทางการเงิน จากรัฐบาลไทยผ่าน สพพ. โดยควรดำเนินการทั้งช่วงระหว่างการทำงานและโครงการแล้วเสร็จ เพื่อเพิ่ม การรับรู้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่โครงการรับทราบอย่างทั่วถึง (Social Awareness) และสร้างความรู้สึกอันดี ต่อประเทศไทยผ่านการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว