

# รายงานปิดโครงการ

(Project Completion Report)

โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



จัดทำโดย

สำนักบริหารโครงการ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

## 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>	3
1. ข้อมูลพื้นฐานโครงการ	3
2. ขอบเขตของโครงการ	4
3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ	4
<b>บทที่ 4: ผลการดำเนินโครงการ</b>	6
1. รูปแบบงานก่อสร้าง	6
2. การดำเนินงานของผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษา	6
3. งานก่อสร้าง (Civil Work)	7
4. งานควบคุมการก่อสร้าง (Construction Supervision)	8
5. การเบิกจ่ายเงินตามสัญญาฯ	8
6. ศักยภาพผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา	10
6.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง	10
6.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	10
<b>บทที่ 5: ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินโครงการ</b>	11
1. อุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ	11
2. ปัญหาการเบิกจ่ายเงิน	11
<b>บทที่ 6: ผลสำเร็จของโครงการ</b>	12
1. ผลสำเร็จของโครงการ	12
2. ความพึงพอใจในการประสานงานกับ สพพ.	12
3. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาไทย	12
4. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ	13
4.1 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม	13
4.2 ผลประโยชน์	13
<b>บทที่ 7: ข้อเสนอแนะของโครงการ</b>	14

## ภาคผนวก

ภาคผนวก 1	ประกาศ สพพ. เรื่อง การประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว
ภาคผนวก 2	สัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง บริษัท ไทยวัฒนวิศวกรรมทาง จำกัด
ภาคผนวก 3	สัญญาว่าจ้างวิศวกรควบคุมงานก่อสร้าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด
ภาคผนวก 4	การเบิกจ่ายเงินค่าใช้จ่ายโครงการ
ภาคผนวก 5	ตารางการชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule)
ภาคผนวก 6	Certificates ของผู้รับเหมา
ภาคผนวก 7	มูลค่างานก่อสร้าง (Total Amount of Project) และการใช้สินค้าไทย
ภาคผนวก 8	รูปภาพแสดงความก้าวหน้าโครงการ

## คำย่อ

คพพ.	คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
กรม.	คณะรัฐมนตรี
ผอ. สพพ.	ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
รมว. กค.	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
สบค.	สำนักบริหารโครงการ
สปพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
NEDA	Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization)
DOR	Department of Road, Ministry of Public Works and Transport

## บทที่ 1

### หลักการและเหตุผล

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

### วัตถุประสงค์

จัดทำรายงานปิดโครงการโดยประเมินความสำเร็จโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง ที่ดำเนินการแล้วเสร็จเปรียบเทียบกับขอบเขตโครงการตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับ สปป.ลาว

## บทที่ 2

### ความเป็นมาโครงการ

โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว ระยะทาง 82 กิโลเมตร เป็นโครงการยกระดับการเชื่อมโยงเครือข่ายระบบคมนาคมขนส่งระหว่างไทยและ สปป.ลาว ให้มีความสะดวกรวดเร็วโดยเฉพาะในพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และเพิ่มมูลค่าการค้ามากยิ่งขึ้น โดยถนนหมายเลข 11 เป็นทางหลวงแห่งชาติ (National Highway) สปป.ลาว นอกจากนี้ เส้นทางดังกล่าวสามารถลดปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคม โดยถนนเส้นนี้มีส่วนช่วยยกระดับเมืองสังข์ทองให้หลุดพ้นจากการเป็นเมืองยากจนใน สปป.ลาว เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา ถนนเส้นนี้มีสภาพเป็นดินลูกรังและทรุดโทรมมาก รัฐบาล สปป.ลาว จึงได้เสนอขอรับความช่วยเหลือในการปรับปรุงเส้นทางดังกล่าวจากรัฐบาลไทย เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2552 ครม. ได้มีมติเห็นชอบในหลักการ สนับสนุนงบประมาณในรูปแบบเงินให้เปล่าและเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน สัดส่วนร้อยละ 30:70 เพื่อเป็นค่าใช้จ่าย ในการดำเนินโครงการดังกล่าวและมอบหมายให้ สพพ. ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบเบื้องต้น และเสนอแนวทางการให้ความช่วยเหลือทางการเงินที่เหมาะสมสำหรับโครงการนี้ภายหลังศึกษาแล้วเสร็จต่อไป

ในการนี้ สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป.ลาว เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และ ออกแบบรายละเอียดจนแล้วเสร็จและได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอ ครม. โดยเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553 ครม. ได้มีมติ เห็นชอบให้ สพพ. ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการดังกล่าว ในวงเงิน 1,392 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ร้อยละ 70 คิดเป็นจำนวน 974.40 ล้านบาท และเงินให้เปล่าร้อยละ 30 คิดเป็นจำนวน 417.60 ล้านบาท และมีเงื่อนไขทางการเงิน คือ อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 1.5 ต่อปี อายุสัญญา 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) โดยใช้เงินงบประมาณแผ่นดินเป็นแหล่งเงินทุนสำหรับการดำเนินงาน ทั้งนี้ สพพ. ได้ลงนามในสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับรัฐบาล สปป.ลาว เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2553 ซึ่งมีขอบเขตงาน ดังนี้

1. เส้นทางหลัก: ปรับปรุงถนนเริ่มต้นจากบริเวณบ้านตาดทอง ถึงบ้านน้ำสั้ง ระยะทาง รวม 56 กิโลเมตร
2. เส้นทางรอง: เชื่อมจากเส้นทางหลักที่บ้านปากตอน ไปยังเมืองสังข์ทอง ระยะทาง 17 กิโลเมตร และจากเมืองสังข์ทองกลับมาบรรจบถนนเส้นทางหลักที่ บ้านโคกแท้ ระยะทาง 9 กิโลเมตร รวมระยะทาง 26 กิโลเมตร

### บทที่ 3

#### ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ

โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว เป็นโครงการเชื่อมโยงเครือข่ายด้านระบบคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และภูมิภาคอินโดจีนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน ให้กับภาคเอกชนไทย และการท่องเที่ยวในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนและเป็นการสร้างความรู้สึกรักอันดีให้แก่ประชาชนลาวที่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากถนนหมายเลข 11 มากถึง 1.5 ล้านคน ซึ่งมีขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย

1. เส้นทางหลัก:ปรับปรุงถนนเริ่มต้นจากบริเวณบ้านตาดทอง ถึงบ้านน้ำสั้ง ระยะทางรวม 56 กิโลเมตร โดยมีผิวถนนเป็นแบบ Asphaltic Concrete (AC)
2. เส้นทางรอง: เชื่อมจากเส้นทางหลักที่บ้านปากตอน ไปยังเมืองสังข์ทอง ระยะทาง 17 กิโลเมตร และจากเมืองสังข์ทองกลับมาบรรจบถนนเส้นทางหลักที่บ้านโคกแท้ ระยะทาง 9 กิโลเมตร รวมระยะทาง 26 กิโลเมตร โดยมีผิวถนนเป็นแบบ Double Bitumimous Surface Treatment (DBST)

#### 1. ข้อมูลของโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง ตามสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับกระทรวงการเงิน สปป.ลาว มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ชื่อโครงการ	โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง - น้ำสั้ง และเมืองสังข์ทอง
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ประเทศไทย: สพพ. กระทรวงการคลัง สปป.ลาว: กระทรวงการเงิน และกรมชัวทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง
วัตถุประสงค์	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมขนส่งในนครหลวงเวียงจันทน์ อำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้สามารถเดินทางค้าขายและขนส่งสินค้าได้สะดวกรวดเร็วขึ้น พร้อมทั้งกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ประเทศ
มติคณะรัฐมนตรี	10 สิงหาคม 2553
วันลงนามในสัญญา	9 ธันวาคม 2553
วงเงินกู้	1,392 ล้านบาท สัดส่วนเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนต่อเงินให้เปล่าร้อยละ 70:30
หมวดค่าใช้จ่าย	วงเงินกู้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในหมวดต่างๆ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● ค่าก่อสร้าง 1,205 ล้านบาท</li> <li>● ค่าวิศวกรที่ปรึกษา 50 ล้านบาท</li> <li>● ค่าบริหารจัดการ 20 ล้านบาท</li> <li>● ค่าสำรองเพื่อเหลือเผื่อขาด 117 ล้านบาท</li> </ul>





### 3.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant)

- บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ลงนามในสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2555
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 49,990,929 บาท (สัญญาเดิม 46,300,000 และมี Variation Order วงเงิน 3,690,929 บาท)
- ระยะเวลาในการปฏิบัติงานรวมทั้งสิ้น 40 เดือน
- วันที่เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2554 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 30 กันยายน 2557

---

สัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างปรากฏตามภาคผนวก 3

## บทที่ 4

### ผลการดำเนินโครงการ

#### 1. รูปแบบงานก่อสร้าง

โครงการนี้เป็นการก่อสร้างด้วยวิธีการออกแบบ-ก่อสร้าง (Design-build) โดยกรมชัวทาง สปป.ลาว ได้จัดส่งแบบก่อสร้างเบื้องต้น (Conceptual Design) ซึ่งได้จัดทำไว้ในช่วงของการให้ TA ให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการสำรวจและออกรายละเอียดควบคู่กับงานก่อสร้าง ทั้งนี้ การดำเนินงานตามที่กล่าวจะทำให้งานก่อสร้างมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

#### 2. การดำเนินงานของผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษา

ในการนี้ กรมชัวทางได้ดำเนินการประกวดราคาจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้าง และวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง และลงนามในสัญญาจ้างฯ เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2554 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง
	บริษัท ไทยวัฒน์ วิศวกรรมทาง จำกัด	บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนท์แมนเนจเม้นท์ จำกัด
วงเงินสัญญาจ้างฯ (บาท)	727,500,150 บาท	46,300,000 บาท
วันเริ่มต้น/สิ้นสุดสัญญา	5 พฤษภาคม 2554 ถึง 4 มกราคม 2557	5 พฤษภาคม 2554 ถึง 30 มีนาคม 2557

หลังจากการดำเนินงานก่อสร้างในรูปแบบ Design-Build ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ผู้ปฏิบัติงานจึงพบปัญหาว่าแบบก่อสร้างเบื้องต้นเดิมไม่ได้คำนึงถึงปัญหาวิกฤตการณ์น้ำท่วมใหญ่เมื่อปลายปี 2555 กรมชัวทาง จึงสั่งการให้ออกแบบแนวถนนให้พ้นระดับน้ำท่วมดังกล่าว เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาน้ำท่วมและถนนชำรุดในอนาคต จึงส่งผลให้มีการเพิ่มขึ้นของปริมาณงานดินและงานระบบระบายน้ำ และทำให้มีวงเงินค่าใช้จ่ายของโครงการดังกล่าวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีการขยายสัญญาก่อสร้างเพิ่มเติมเป็น 38 เดือน (เดิม 32 เดือน) และสัญญาจ้างที่ปรึกษาเป็น 40 เดือน (เดิม 34 เดือน) เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จตามวัตถุประสงค์ และสามารถใช้งานได้อย่างยั่งยืนและมีประสิทธิภาพกระทรวงการเงิน สปป.ลาว จึงได้มีหนังสือเลขที่ 3126/MOF ลงวันที่ 4 พฤศจิกายน 2556 ขออนุมัติเปลี่ยนแปลงวงเงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างโครงการดังกล่าวเพิ่มเติม (Variation Order: VO) จำนวน 372,334,360 บาท โดยมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

## 2.1 หมวดค่าก่อสร้าง

Item	Description	Original Amount (THB)	Additional Amount (THB)	Difference (THB)
1	Bill 100 - General Provision	36,965,000	36,965,000	0
2	Bill 200 – Earthwork	182,567,520	500,014,020	317,446,500
3	Bill 300 – Pavement	310,090,500	299,475,399	-10,615,101
4	Bill 400 – Drainage	35,513,840	102,936,217	67,422,377
5	Bill 500 - Structures	101,648,362	105,118,486	3,470,124
6	Bill 600 – Miscellaneous	50,144,928	44,755,388	-5,389,540
7	Bill 700 – Detailed Design	10,570,000	10,570,000	0
	<b>Total</b>	<b>727,500,150</b>	<b>1,099,834,510</b>	<b>372,334,360</b>

## 2.2 หมวดค่าที่ปรึกษา

Original Amount (THB)	Additional Amount (THB)	Difference (THB)
46,300,000	49,990,929	3,690,929

ในการนี้ คพพ. ได้มีมติเมื่อการประชุม คพพ. ครั้งที่ 3/2557 วันที่ 19 มีนาคม 2557 อนุมัติค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมให้แก่ สปป.ลาว เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ฯ วงเงินรวม 376,025,289 บาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 372,334,360 บาท และค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 3,690,929 บาท และขยายระยะเวลาก่อสร้างถึงเดือนกรกฎาคม 2557 ดังนั้น โครงการดังกล่าวจะมีวงเงินตามสัญญาก่อสร้างรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,169,825,439 บาท ประกอบด้วย

	ผู้รับเหมาก่อสร้าง	วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง
	บริษัท ไทยวัฒน์ วิศวกรรมทาง จำกัด	บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนท์แมนเนจเม้นท์ จำกัด
วงเงินสัญญาจ้างฯ (บาท)	1,099,834,510 บาท	49,990,929 บาท
ค่าบริหารจัดการ	20,000,000 บาท	
วันเริ่มต้น/สิ้นสุดสัญญา	5 พฤษภาคม 2554 ถึง 4 กรกฎาคม 2557	5 พฤษภาคม 2554 ถึง 30 กันยายน 2557

## 3. งานก่อสร้าง (Civil Work)

ผู้รับเหมาก่อสร้างรับผิดชอบดำเนินโครงการสรุปได้ ดังนี้

3.1 ปรับปรุงถนนเริ่มต้นจากบริเวณบ้านตาดทอง ถึงบ้านน้ำส้ม ระยะทาง รวม 56 กิโลเมตร โดยมีผิวถนนเป็นแบบ Asphaltic Concrete (AC)

3.2 ปรับปรุงเส้นทางรองเชื่อมจากเส้นทางหลักที่บ้านปากตอน ไปยังเมืองสังข์ทอง ระยะทาง 17 กิโลเมตร และจากเมืองสังข์ทองกลับมาบรรจบถนนเส้นทางหลักที่บ้านโคกแท้ ระยะทาง 9 กิโลเมตร รวมระยะทาง 26 กิโลเมตร โดยมีผิวถนนเป็นแบบ Double Bituminous Surface Treatment (DBST)

#### 4. งานควบคุมการก่อสร้าง (Construction Supervision)

วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างดำเนินโครงการสรุปได้ ดังนี้

- 4.1 ควบคุมและกำกับกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามงานที่กำหนดไว้
- 4.2 จัดทำข้อมูลและจัดทำแบบก่อสร้าง
- 4.3 ช่วยเหลือและตรวจสอบคุณภาพของวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ที่จะใช้ในการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง
- 4.4 วางแผนและกำกับดูแลการก่อสร้าง บริหารจัดการสัญญาการก่อสร้างให้เป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างและสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน รวมถึงการควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้าง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญา
- 4.5 บริหารจัดการเรื่องงานเอกสาร สัญญา และการเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและของวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน รวมถึงตรวจสอบปริมาณงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับการขอเบิกจ่ายเงินด้วย
- 4.6 บริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในกรณีที่เกิดปัญหาสำหรับงานก่อสร้าง วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานจะนำเสนอแนวทาง และวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่อให้งานก่อสร้างสามารถดำเนินการต่อไปได้และแล้วเสร็จได้ตามกำหนดเวลา
- 4.7 จัดทำรายงานความก้าวหน้ารายเดือน และรายไตรมาสของโครงการ รวมทั้งจัดทำรายงานปิดโครงการ
- 4.8 จัดให้มีการตรวจสอบพื้นที่โครงการเป็นระยะในระหว่างช่วงเวลาผลงาน

#### 5. การเบิกจ่ายเงินตามสัญญาฯ

5.1 สปป.ลาว ได้เริ่มเบิกจ่ายเงินตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินงวดแรก 30 มิถุนายน 2554 โดยมีการเบิกจ่ายรวมทั้งสิ้น 60 งวด คิดเป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 1,156,383,361.08 บาท แบ่งเป็น

- ค่าก่อสร้าง 23 งวด จำนวน 1,098,889,652.29 บาท
  - ค่าที่ปรึกษา 23 งวด จำนวน 49,990,929.00 บาท
  - ค่าบริหารจัดการ สปป.ลาว 11 งวด จำนวน 6,733,528.07 บาท
  - ค่าธรรมเนียมบริหารจัดการสัญญาของ สฟพ. 1 งวด จำนวน 1,461,600.00 บาท
- สรุปมีการเบิกจ่ายเงินในแต่ละหมวดที่กำหนดไว้ตามสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ได้ดังนี้

หน่วย : บาท

หมวด	วงเงินตามสัญญาเงินกู้	วงเงินตามสัญญาจ้าง	รวมการเบิกจ่าย	ร้อยละ
ค่าก่อสร้าง	1,205,000,000	1,099,834,510	1,098,889,652.29	99.91
ค่าที่ปรึกษา	50,000,000	49,990,929	49,990,929.00	100.00
ค่าบริหารจัดการ	20,000,000	18,538,400	6,733,528	6.24
ค่าบริหารจัดการ สฟพ.		1,461,600	1,461,600	100.00
ค่าเพื่อเหลือเผื่อขาด	117,000,000			
รวม	1,392,000,000	1,169,825,439	1,157,075,709.36	98.91

หมายเหตุ: ค่าบริหารจัดการอาจมีเบิกจ่ายเพิ่มเติม

## ตารางเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเงินโครงการจริงกับยอดประมาณการ

หน่วย: บาท

หมวดค่าใช้จ่าย	ประมาณการ (Appraisal)	ตามความจริง
ค่างานก่อสร้าง	1,099,834,510.00	1,098,889,652.29
ค่าที่ปรึกษา	49,990,929.00	49,990,929.00
ค่าบริหารจัดการ	18,538,400.00	6,733,528.07
ค่าบริหารจัดการ สพพ.	1,461,600.00	1,461,600.00
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	20,000,000.00	-
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,169,825,439.00</b>	<b>1,157,075,709.36</b>

5.2 เมื่อพิจารณาการเบิกจ่ายของโครงการในภาพรวมแล้วพบประเด็นสำคัญต่างๆ ดังนี้

- 1) การเบิกจ่ายในส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,157,075,709.36 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 98.91 ของวงเงินที่ผูกพันตามสัญญาจ้างเหมา (ภาคผนวก 4)
- 2) สพพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและการเบิกจ่ายเงินของแต่ละงวดให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาตามคำขอเบิกจ่ายเงินของ สปป.ลาว ได้ภายใน 7 วัน ทุกงวด
- 3) โครงการดังกล่าว เบิกจ่ายเงินได้เสร็จสิ้นภายในวันที่ 9 ธันวาคม 2559 ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ

5.3 การชำระคืนเงินต้นของรัฐบาล สปป.ลาว จะต้องชำระคืนเงินต้นในส่วนของเงินกู้ จำนวน 806,128,077.66 บาท โดยแบ่งชำระปีละ 2 ครั้ง เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 40 งวด คิดเป็นงวดละ 20,125,000.00 บาท โดยในงวดสุดท้าย สปป.ลาว จะต้องชำระเป็นเงิน 21,280,077.66 บาท รายละเอียดการชำระปรากฏตามตารางชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule) (ภาคผนวก 5)

5.4 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

โครงการที่แล้วเสร็จ	บริษัท ไทยวิวัฒนา	กลุ่มบริษัท ทีเอ็มคอนซัลตติ้งฯ	ค่าบริหารจัดการ	ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	รวม
วงเงินอนุมัติ	1,205,000,000.00	50,000,000	20,000,000	117,000,000.00	1,392,000,000.00
1. มูลค่างานก่อสร้างโครงการ	1,098,889,652.28	49,990,929.00	7,502,779.79		1,156,383,361.08
2. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย	782,200,000.00	32,670,000.00	-		814,870,000.00
3. คิดเป็นร้อยละของสัญญาฯ	71.18	65.35	-		70.45
4. สินค้าและบริการในไทย	น้ำมัน ค่าเครื่องจักร ค่าช่างมะตอย	Team leader และ เบี่ยเลี้ยง	-		-

ทั้งนี้ เมื่อรวมมูลค่าการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยทั้งหมดของโครงการคิดเป็นเงินจำนวน 814,870,000.00 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 70.45 ของมูลค่าการใช้สินค้าและบริการภายใต้โครงการดังกล่าว (ภาคผนวก 7)

## 6. ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา

### 6.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง:

เจ้าหน้าที่กรมชัวทาง สปป.ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและประสิทธิภาพของงานที่บริษัท ไทยวัฒน์ฯ ในการปฏิบัติงานภายใต้โครงการดังกล่าว โดยสามารถใช้เทคนิคด้านวิศวกรรมและประสบการณ์ในการบริหารจัดการโครงการได้ดี ทำงานตรงไปตรงมา ใช้วัสดุดีมากกว่ามาตรฐานที่กำหนด แต่ระหว่างดำเนินงานอาจมีปัญหาและอุปสรรคบ้าง อาทิ มีการสำรวจแหล่งวัสดุตลาดเคลื่อน จึงทำให้เสียเวลาในการค้นหาแหล่งจำหน่ายใหม่ นอกจากนี้ โดยที่โครงการดังกล่าวดำเนินการในรูปแบบ Design – Build แต่ผู้รับเหมาไม่มีผู้ออกแบบมาประจำในพื้นที่โครงการ เพื่อสะดวกในการประสานงานและแก้ไขแบบก่อสร้างต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว จึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าสะสมในการปฏิบัติงานเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ภาพรวมผู้รับเหมาสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพน่าพึงพอใจจนดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จได้ตามกำหนดเวลา และได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

### 6.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง:

เจ้าหน้าที่กรมชัวทาง สปป.ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและควบคุมงานก่อสร้างของกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลต์ติ้งฯ เนื่องจากควบคุมงานก่อสร้างของผู้รับเหมาได้ตรงตามมาตรฐานด้านวิศวกรรม ติดตามความก้าวหน้าโครงการอย่างใกล้ชิด มีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ดี ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ และมีจรรยาบรรณในวิชาชีพวิศวกรที่ปรึกษาระดับสูง รวมทั้ง ยังช่วยตรวจสอบคุณภาพวัสดุอุปกรณ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งเป็นผลให้งานก่อสร้างสามารถแล้วเสร็จได้อย่างมีคุณภาพ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอยากเสนอให้ที่ปรึกษาเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการบริหารจัดการด้านเอกสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมาดำเนินงานค่อนข้างล่าช้าและต้องคอยติดตามอยู่เสมอ แต่ภาพรวมยังคงพึงพอใจต่อประสิทธิภาพของที่ปรึกษาที่กล่าว

## บทที่ 5

### ปัญหาและอุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

#### 1. อุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

1.1 สปป.ลาว ได้ตัดสินใจให้ตัดปริมาณงานดินเพิ่มเติมช่วงการประกวดราคาจึงส่งผลให้มีวงเงินค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการก่อสร้างต่ำกว่าที่ได้ศึกษาไว้เป็นจำนวนมาก และส่งผลให้งานก่อสร้างไม่สามารถดำเนินการได้สอดคล้องตามที่ได้มีการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นไว้

1.2 ผู้รับเหมาไม่มีผู้ออกแบบงานก่อสร้างประจำในพื้นที่โครงการ เมื่อมีการแก้ไขแบบก่อสร้างจึงทำให้เสียเวลาในการจัดส่งเอกสารไปให้กับผู้ออกแบบงานในกรุงเทพฯ ซึ่งทำให้งานก่อสร้างล่าช้าเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการก่อสร้างในรูปแบบ Design and Build ที่ Asian Development Bank (ADB) เคยดำเนินการนั้น มีระยะเวลาในการดำเนินโครงการสั้นกว่า เนื่องจากนักออกแบบมาประจำอยู่ในพื้นที่โครงการจึงสะดวกในการติดต่อประสานงานและแก้ไขแบบก่อสร้าง

1.3 การประมาณวงเงินค่าใช้จ่ายโครงการการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ไม่ได้คำนึงถึงปัญหาน้ำท่วมใหญ่ที่เกิดขึ้นเมื่อปลายปี 2555 สปป.ลาว จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงงานออกแบบถนนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่กล่าวในช่วงขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) นอกจากนี้ ยังต้องวางระบบร่องระบายน้ำเพื่อระบายน้ำท่วมขังที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต จึงทำให้โครงการนี้จำเป็นต้องใช้เงิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายของงานก่อสร้างในส่วนที่เพิ่มเติมดังกล่าวมากกว่าที่ได้มีการประกวดราคาในช่วงแรก และเป็นสาเหตุให้ สปป.ลาว ขอ Variation Order (VO) มายัง สฟพ.

1.4 เนื่องจาก สปป.ลาว ไม่สามารถเวนคืนและโยกย้ายประชากรที่อยู่บนแนวเส้นทางตามที่ได้ออกแบบไว้ในขั้นการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ดังนั้น ผู้รับเหมาก่อสร้างจึงต้องสำรวจและออกแบบแนวเส้นทางใหม่ในขั้นตอนการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ให้แล้วเสร็จก่อนเป็นลำดับแรก จึงจะสามารถดำเนินการก่อสร้างถนนช่วงต่อไปได้ จึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าสะสมเป็นเวลานาน นอกจากนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้าง ประสบปัญหา เรื่องการอนุมัติ Master List ล่าช้า เนื่องจาก มีหน่วยงานของ สปป.ลาว ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณา Master List เป็นจำนวนมาก และการโยกย้ายเสาไฟฟ้าตามแนวเส้นทางซึ่งต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการ ส่งผลให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องชะลองานก่อสร้างในช่วงดังกล่าว

#### 2. ปัญหาการเบิกจ่ายเงิน

โครงการนี้มีปัญหาเบิกจ่ายเงินล่าช้า เนื่องจาก สปป.ลาว ไม่ทราบระเบียบและขั้นตอนการขออนุมัติ VO และได้มีการขอ VO ภายหลังจากเริ่มดำเนินงานก่อสร้างในส่วนเพิ่มเติมแล้ว จึงทำให้ สฟพ. จำเป็นต้องแต่งตั้งคนทำงานขึ้นมาตรวจสอบ ซึ่งทำให้ต้องมีการระงับการเบิกจ่ายเงินเป็นระยะเวลา 3 เดือน นอกจากนี้ สปป.ลาว ได้ขออนุมัติ VO ดังกล่าว ในช่วงกลางปีงบประมาณ 2557 จึงทำให้ สฟพ. ไม่สามารถจัดสรรเงินมาเบิกจ่ายได้ตามวงงานที่เพิ่มขึ้นและจำเป็นต้องชะลอการเบิกจ่ายเงินบางส่วนไปในปีงบประมาณ 2558 อย่างไรก็ตาม ภาพรวมการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามวงงาน เอกสารการเบิกจ่ายเงินไม่มีข้อผิดพลาด ทั้งนี้ เมื่อ สฟพ. ได้รับเอกสารขอเบิกจ่ายเงินที่กล่าวจาก สปป.ลาว สฟพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและอนุมัติการจ่ายเงินได้ภายใน 7 วันทำการ

## บทที่ 6

### สรุปผลความสำเร็จของโครงการ

#### 1. ผลสำเร็จของโครงการ

จากการสำรวจและสอบถามประชาชนในพื้นที่บริเวณถนนหมายเลข 11 ซึ่งเป็นพื้นที่โครงการที่ สพพ. สนับสนุนค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างพบว่า การก่อสร้างและปรับปรุงดังกล่าวในภาพรวมมีความเรียบร้อยเป็นไปตามมาตรฐานด้านวิศวกรรมและตรงกับความต้องการของเจ้าของโครงการ และมีผลสำเร็จสรุปได้ ดังนี้

1. ประชาชนในเมืองสังข์ทองสามารถเดินทางไปและกลับเวียงจันทน์ได้สะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้ามายังเวียงจันทน์ จากประมาณ 3 ชั่วโมง เหลือเพียง 45 นาที

2. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนเมืองสังข์ทองและตลอดตามแนวเส้นทางหมายเลข 11 ให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนได้มีการโยกย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานและค้าขายตลอดแนวเส้นทางเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังเป็นการยกระดับเมืองสังข์ทองให้เป็นเมืองที่หลุดพ้นจากความยากจนใน สปป.ลาว อีกด้วย

3. ส่งเสริมการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยว เนื่องจากถนนหมายเลข 11 เป็นถนนเลียบริมน้ำโขง ซึ่งมีภูมิทัศน์ที่สวยงามและขึ้นชื่อว่าเป็นถนนมีคุณภาพดีที่สุดใน สปป.ลาว ปัจจุบันนักท่องเที่ยวนิยมมาบ้านจักรยานและใช้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

4. ถนนหมายเลข 11 เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (ผ่านด่านภูตู จ.อุตรดิตถ์) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ผ่านด่านท่าลี่ จ.เลย) กับ สปป.ลาว นอกจากนี้ ยังเป็นการกระชับความสัมพันธ์มิตรระหว่างไทยและ สปป.ลาว อีกทางหนึ่งด้วย

#### 2. ความพึงพอใจต่อการดำเนินโครงการของ สพพ.

ผู้แทนกรมขั้วทาง สปป.ลาว ได้แจ้งว่าการประสานงานกับ สพพ. ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ มีความราบรื่นและรวดเร็ว เนื่องจากมีความเข้าใจในกระบวนการทำงานและวิธีปฏิบัติของ สพพ. ประกอบกับเจ้าหน้าที่ สพพ. มีความพร้อมที่จะช่วยเหลือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น จึงสามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ระหว่างดำเนินโครงการได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

#### 3. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

กรมขั้วทาง มีความพึงพอใจกับประสิทธิภาพผู้รับเหมา ซึ่งมีการบริหารจัดการโครงการที่ดี งานก่อสร้างมีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานวิศวกรรม ทำงานตรงไปตรงมา ใช้วัสดุดีกว่ามาตรฐานที่กำหนด แต่ผู้รับเหมาประสบปัญหาเรื่องแหล่งวัสดุที่ได้สำรวจไว้ในเบื้องต้นไม่ได้มาตรฐาน จึงทำให้เสียเวลาในการค้นหาแหล่งวัสดุและเกิดความล่าช้าในการขนส่ง แต่โดยรวมยังมีประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการได้ดี โดยสิ่งที่ควรปรับปรุงคือการจัดหาผู้ออกแบบมาประจำในพื้นที่โครงการ เพื่อให้งานออกแบบและงานก่อสร้างมีประสิทธิภาพมากขึ้นสำหรับการก่อสร้างในรูปแบบ Design-Build

นอกจากนี้ กรมขั้วทาง ยังมีความพึงพอใจในประสิทธิภาพที่ปรึกษาไทย ซึ่งควบคุมงานก่อสร้างของผู้รับเหมาได้ตรงตามมาตรฐานด้านวิศวกรรม ติดตามความก้าวหน้าโครงการอย่างใกล้ชิด มีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้ดี อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอยากเสนอให้ที่ปรึกษาเพิ่มเจ้าหน้าที่ในการบริหารจัดการด้านเอกสารเพิ่มขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมาดำเนินงานค่อนข้างล่าช้าและต้องคอยติดตามอยู่เสมอ แต่ภาพรวมมีความพึงพอใจต่อประสิทธิภาพของที่ปรึกษาที่กล่าว



#### 4. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

##### 4.1 ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

โครงการนี้ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเป็นการปรับปรุงแนวถนนเส้นเดิม มีเพียงผลกระทบเล็กน้อยที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินงาน เช่น ผลกระทบทางอากาศที่เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อย่างไรก็ตาม ทางการได้แก้ปัญหาโดยนำรถบรรทุกน้ำมาราดถนน เพื่อลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านกายภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพแก่ประชากรในเขตพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียง

##### 4.2 ผลประโยชน์

1) โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11๗ เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมขนส่งประเทศไทยกับภูมิภาคอินโดจีน รวมทั้ง อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า การลงทุน การท่องเที่ยวระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (ผ่านด่านภูดู่ จ.อุตรดิตถ์) และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ผ่านด่านท่าลี่ จ.เลย) กับ สปป.ลาว และเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนของทั้ง 2 ประเทศ

2) การพัฒนาเส้นทางดังกล่าวยังเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางไปยังถนนหมายเลข 4 ที่ไปสู่เมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของ สปป.ลาว รวมทั้งเป็นการกระจายความเจริญตลอดแนวเส้นทางดังกล่าวด้วย

3) โครงการนี้เป็นโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ค่อนข้างยากจนของ สปป.ลาว จึงก่อให้เกิดความรู้สึกอันดีให้แก่ประชาชน สปป.ลาว จากการให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยโดยเห็นผลได้ชัดเจน

4) การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ที่กล่าว เป็นการสนับสนุนนโยบายต่างประเทศของรัฐบาลโดยตรง รวมทั้งยังสนับสนุนการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย เนื่องจากเงื่อนไขการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ดังกล่าวกำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าโครงการ

## บทที่ 7

### ข้อเสนอแนะของโครงการ

1. รัฐบาล สปป.ลาว ควรจัดสรรงบประมาณให้เพียงในการบำรุงรักษาเส้นทางดังกล่าวเป็นประจำทุกปี เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายและให้อยู่ในสภาพดี รวมทั้งควรจำกัดน้ำหนักบรรทุกทุกที่ใช้เส้นทางดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด เพื่อให้ สปป.ลาว สามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าวได้อย่างยั่งยืนต่อไป

2. สปป.ลาว ควรจัดส่งข้อมูลเพิ่มเติมให้ สพพ. พิจารณา หากพบว่าวงเงินที่ใช้ในการประกวดราคา ในช่วงงานก่อสร้างต่ำกว่าที่ได้ประมาณการไว้ในช่วงการศึกษามากกว่าร้อยละ 40 เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินงานและป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์เช่นเดียวกับโครงการนี้ในอนาคต

2. โครงการแบบออกแบบรวมงานก่อสร้าง (Design and Build) ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ควรมีผู้ออกแบบงานก่อสร้างประจำในพื้นที่โครงการ เพื่อสะดวกในการติดต่อประสานงานและแก้ไขแบบก่อสร้างรวดเร็วขึ้นและไม่ให้เกิดความล่าช้าในการติดต่อประสานงานและการดำเนินงานอีก

3. ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาไทยที่จะเข้ามารับจ้างควรมีบุคคลากรในการบริหารจัดการด้านเอกสารให้เพียงพอ เนื่องจากที่ผ่านมาการติดต่อประสานงานด้านเอกสารค่อนข้างล่าช้า

4. ปัจจุบันประชาชนมีการใช้ความเร็วสูงในการสัญจรบนเส้นทางดังกล่าว จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น สปป.ลาว ควรมีการติดตั้งป้ายและไฟสัญญาณจราจรเพิ่มขึ้นตามแยกต่างๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

5. ทั้ง 2 ฝ่ายควรมีการเจรจาตกลงเกี่ยวกับข้อกำหนดรายละเอียดขอบเขตการดำเนินงานในกรณีมีการเปลี่ยนแปลงวงเงินค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินงานและการก่อสร้างต่างๆ ก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้าใจระเบียบและขั้นตอนวิธีการดำเนินงานของ สพพ. และป้องกันการดำเนินงานล่าช้าที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในอนาคต

6. กรณีเกิดงานก่อสร้างเพิ่มเติมจากขอบเขตที่กำหนดไว้ (VO) ประเทศเพื่อนบ้านจะต้องเสนอให้ สพพ. พิจารณาอนุมัติวงเงินเพิ่มเติมเป็นลำดับแรกก่อนเริ่มดำเนินงานก่อสร้างในส่วนที่กล่าว และควรแจ้งล่วงหน้าเพื่อให้ สพพ. มีเวลาเตรียมการสำหรับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ซึ่งจะช่วยป้องกันไม่เกิดปัญหาการเบิกจ่ายล่าช้า/หยุดชะงัก เหมือนที่ผ่านมา

7. ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ของการดำเนินโครงการต่างๆ ภายใต้การให้ความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทยผ่าน สพพ. โดยควรดำเนินการทั้งช่วงระหว่างการดำเนินงานและโครงการแล้วเสร็จ เพื่อเพิ่มการรับรู้ให้แก่ประชาชนในพื้นที่โครงการรับทราบอย่างทั่วถึง (Social Awareness) และสร้างความรู้สึกรักอันดีต่อประเทศไทย ผ่านการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว