รายงานปิดโครงการ

(Project Completion Report)

โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)

กัมพูชา

จัดทำโดย

สำนักเงินกู้โครงการ

มิถุนายน 2553

สารบัญ

บทที่	หน้า
บทที่ 1: หลักการและเหตุผล	**5**
1.หลักการและเหตุผล	5
2. วัตถุประสงค์	5
บทที่ 2 : ความเป็นมาของโครงการ	**6**
บทที่ 3 : ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ	**7**
1. ข้อมูลด้านสัญญาเงินกู้	7
2. ขอบเขตของโครงการ	8
3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ	8
บทที่ 4 : ผลการดำเนินโครงการ	**10**
1. การบริหารสัญญาเงินกู้	10
2. การเบิกจ่ายเงินของโครงการ	10
3. ต้นทุนการก่อสร้าง	12
4. การก่อสร้างและการควบคุมงานก่อสร้าง	12
4.1 งานก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้าง	12
4.2 การควบคุมงานก่อสร้าง	14
4.3 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย	14
4.4 ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา	15
บทที่ 5 : ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินโครงการ	**16**
บทที่ 6 : สรุปผลสำเร็จของโครงการ	**18**
1. รายงานผลการติดตามโครงการ	18
2. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ	20
บทที่ 7 : ข้อเสนอแนะของโครงการ	**22**

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1 ประกาศ สพพ. เรื่อง การประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว

ภาคผนวก 2 สัญญาเงินกู้โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)

ภาคผนวก 3 บันทึกความเข้าใจเรื่องความร่วมมือตามโครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ ระยะทาง 131 กิโลเมตร)

ภาคผนวก 4 สัญญาว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)

ภาคผนวก 5 สัญญาว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

ภาคผนวก 6 การเบิกเงินค่าใช้จ่ายโครงการ

ภาคผนวก 7 ตารางการชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule)

ภาคผนวก 8 มูลค่างานก่อสร้าง (Total Amount of Project) และการใช้สินค้าไทย

ภาคผนวก 9 รูปภาพแสดงความก้าวหน้างานก่อสร้างของโครงการ

คำย่อ

คนปก.	คณะอนุกรรมการพิจารณาผลการคัดเลือกและการประกวดราคาจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาและบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างตามโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ.
คพพ.	คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
ครม.	คณะรัฐมนตรี
ผอ. สพพ.	ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
ธสน.	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
รมว. กค.	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
สงก.	สำนักเงินกู้โครงการ
สพพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
ACMECS	Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy
GMS	Greater Mekong Sub - Region
NEDA	Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization)

บทที่ 1

หลักการและเหตุผล

โดยที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และเพื่อเป็นการวัดระดับความสำเร็จของโครงการในเบื้องต้นตามประกาศ สพพ. เรื่อง การประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว (ภาคผนวก 1) สพพ. ต้องจัดทำรายงานปิดโครงการเพื่อพิจารณาถึงความสอดคล้องระหว่างผลสำเร็จของโครงการกับวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และความสามารถในการดำเนินโครงการ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน พร้อมทั้งสรุปปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการบริหารจัดการโครงการ เพื่อเป็นแนวทางปรับปรุงการปฏิบัติงานของ สพพ. และการประเมินผลโครงการต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์

1. เพื่อประเมินความสำเร็จของโครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)ว่าทางประเทศกัมพูชาได้ดำเนินการปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้

2. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลโครงการในเบื้องต้น สำหรับใช้เป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลโครงการต่อไปในอนาคต

3. เป็นข้อมูลในการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานของ สพพ. สำหรับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศกัมพูชาสำหรับโครงการในอนาคต

บทที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ โดยเล็งเห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศที่ได้รับการปรับปรุงและพัฒนาจะช่วยให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศพัฒนาเจริญเติบโตตามไปด้วย พร้อมทั้งลดภาวะความยากจนของประชากร และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น รัฐบาลกัมพูชาจึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)

โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) เป็นการพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางตอนล่างของประเทศไทย เช่น จังหวัดสุรินทร์ ศรีษะเกษ กับภาคเหนือของกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า และเพิ่มมูลค่าการค้าที่บริเวณชายแดนทั้ง 2 ประเทศที่กล่าว รวมทั้ง การพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวมรดกโลก เช่น ปราสาทนครวัด นครธม ตลอดจนเป็นการส่งเสริมความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในภูมิภาค

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2549 เห็นชอบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนตามคำเสนอขอรับความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศกัมพูชาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับโครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) โดยให้สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) จัดหาเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) เพื่อให้กู้แก่ประเทศกัมพูชาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการที่กล่าว ซึ่งมีระยะทาง 131 กิโลเมตร วงเงินรวม 1,300 ล้านบาท และให้ ธสน. เป็นผู้ลงนามในสัญญากู้เงินกับประเทศกัมพูชาในฐานะผู้ให้กู้ (Lender) และ สพพ. ร่วมลงนามในสัญญากู้เงินกับประเทศกัมพูชาในฐานะตัวแทนผู้กู้ (Lender's Agent) ทั้งนี้ ให้ ธสน. ได้รับชดเชยดอกเบี้ยจากรัฐบาลไทย ซึ่งสำนักงบประมาณจัดสรรเงินงบประมาณให้แก่ สพพ. ตลอดอายุสัญญากู้เงิน 30 ปี โดยส่วนต่างของดอกเบี้ยสำหรับการให้กู้ในโครงการที่กล่าวนี้ ให้คำนวณจากต้นทุนทางการเงิน (Cost of Funds) ของ ธสน. ร่วมกับส่วนเพิ่มอีกร้อยละ 0.75 ต่อปี และหักด้วยดอกเบี้ยที่ ธสน. ได้รับจากรัฐบาลกัมพูชาตามสัญญาเงินกู้

ในการนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน กัมพูชา ธสน. และสพพ. ได้ร่วมลงนามในสัญญาเงินกู้โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2549 นอกจากนี้ ธสน. และ สพพ. บันทึกความเข้าใจเรื่องความร่วมมือตามโครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ ระยะทาง 131 กิโลเมตร) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2549

บทที่ 3

ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ

สพพ. ได้รวบรวมข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้ในการจัดทำรายงานปิดโครงการ สรุปได้ดังนี้

1. ข้อมูลด้านสัญญาเงินกู้

ชื่อโครงการ	โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)
ประเทศ	ราชอาณาจักรกัมพูชา
วัตถุประสงค์	พัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ระยะทางรวม 131 กิโลเมตร เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งของประเทศกัมพูชา ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรและสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการที่เพิ่มขึ้น และเป็นการเชื่อมโยงระบบคมนาคมระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา
ขอบเขตโครงการ	พัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ)ระยะทางรวม 131 กิโลเมตร
มติคณะรัฐมนตรี	8 สิงหาคม 2549 ครม. อนุมัติการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน
วันลงนามสัญญา	10 สิงหาคม 2549
วงเงินกู้	1,300 ล้านบาท
หมวดค่าใช้จ่าย	วงเงินกู้แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในหมวดต่างๆ ดังนี้ • ค่าก่อสร้าง 1,153.50 ล้านบาท • ค่าบริการที่ปรึกษา 61.00 ล้านบาท • ค่าบริหารจัดการ 20.00 ล้านบาท • ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 65.50 ล้านบาท
เงื่อนไขของสัญญา	เงื่อนไขทั่วไป • ต้องใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง ที่เป็นนิติบุคคลภายใต้กฎหมายไทย • ต้องใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าทั้งหมด • สัญญาเงินกู้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายไทย • ต้องไม่นำเงินกู้ภายใต้สัญญาเงินกู้ไปจ่ายเป็นค่าภาษีอากรต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในประเทศผู้กู้
เงื่อนไขทางการเงิน	เงื่อนไขทั่วไป • อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี • ระยะเวลาการกู้ 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) • ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 20 เมษายน และ 20 ตุลาคม
ผู้ให้กู้ (Lender)	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.)

ตัวแทนผู้ให้กู้ (Lender's Agent)	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)
วันสิ้นสุดการเบิกจ่าย	30 เมษายน 2553 (ขยายจาก 31 ตุลาคม 2552)

2. ขอบเขตของโครงการ

- ก่อสร้างถนนตามมาตรฐานของ ASEAN HIGHWAY คือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 เมตร และมีไหล่ทางทั้ง 2 ข้าง ความกว้างข้างละ 1.5 เมตร
- ผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment: DBST) บนพื้นทางแบบดินซีเมนต์ (Soil Cement)
- ถนนเส้นหลักมีระยะทางรวม 124 กิโลเมตร (อันลองเวง-เสียมราฐ) และถนนแยกย่อย Spur Road A ระยะทางรวม 2.537 กิโลเมตร ถนนแยกย่อย Spur Road B ระยะทางรวม 4.594 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 131.139 กิโลเมตร
- สะพานคอนกรีตกว้าง 10 เมตร 42 แห่ง

3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ

กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กัมพูชา ได้ว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง ดังนี้

3.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractor)

- บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 1,152,988,525.00 บาท
- ระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 730 เริ่มต้นวันที่ 15 มีนาคม 2550 สิ้นสุดวันที่ 14 มีนาคม 2552
- ระยะเวลาประกันผลงาน 365 วัน ต่อมา
- คพพ. มีมติเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 อนุมัติการขยายระยะเวลาการก่อสร้าง ออกไปอีก 120 วัน สิ้นสุดวันที่ 11 กรกฎาคม 2552 แต่อย่างไรก็ดี ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและได้รับการยืนยัน Substantial Completion จากที่ปรึกษาและเจ้าของงานในวันที่ 10 มีนาคม 2552

(ภาคผนวก 4)

3.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant)

- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 53,500,000 บาท

- เริ่มต้นการดำเนินงานในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2552
- คพพ. มีมติเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 อนุมัติการขยายระยะเวลาควบคุมงานก่อสร้างออกไปอีก 120 วัน และเพิ่มวงเงินค่าใช้จ่ายในหมวดค่าบริการที่ปรึกษาเป็น 58 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ดี รัฐบาลกัมพูชาไม่ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินงานในช่วงที่กล่าว เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จได้ตามกำหนดเดิม

(ภาคผนวก 5)

บทที่ 4

ผลการดำเนินโครงการ

1. การบริหารสัญญาเงินกู้

โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) มีการลงนามในสัญญาเงินกู้เมื่อวันที่10 สิงหาคม 2549 มีวงเงินกู้รวมทั้งสิ้น 1,300 ล้านบาท ในการนี้ เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550 รัฐบาลกัมพูชาได้ดำเนินการจัดจ้าง

- บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ในวงเงิน 1,152,988,525 บาท และระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 730 วัน เริ่มต้นวันที่ 15 มีนาคม 2550

- บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างในวงเงิน 53,500,000.00 บาท เริ่มต้นการดำเนินงานในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550

- ค่าบริหารจัดการ 20,000,000 บาท

- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 65,500,000 บาท

หน่วย : บาท

หมวดค่าใช้จ่าย	วงเงินตามสัญญาเงินกู้	วงเงินตามสัญญาจ้าง
ค่าก่อสร้าง	1,153,500,000.00	1,152,988,525.00
ค่าวิศวกรที่ปรึกษา	61,000,000.00	53,500,000.00
ค่าบริหารจัดการ	20,000,000.00	20,000,000.00
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	65,500,000.00	-
รวม	**1,300,000,000.00**	**1,226,488,525.00**

- ต่อมาได้มีการปรับยอดวงเงินในค่าจ้างที่ปรึกษาเป็น 58,000,000.00 บาท เนื่องจากมีการปรับขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไปอีก 120 วัน ตามมติการประชุมคนปก. ครั้งที่ 1/2552 วันที่ 3 เมษายน 2552 ทั้งนี้ คพพ. ได้อนุมัติการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 5/2552 วันที่ 20 เมษายน 2552 แต่อย่างไรก็ดี รัฐบาลกัมพูชาไม่ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาให้ดำเนินงานในช่วงที่กล่าวเนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จได้ตามกำหนดเดิม

2. การเบิกจ่ายเงินโครงการ

2.1 โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) สพพ. ทำหน้าที่เป็นผู้แทนผู้ให้กู้ (Lender's Agent) มีหน้าที่พิจารณาความถูกต้องของเอกสารการเบิกจ่ายเงินที่รัฐบาลกัมพูชาส่งใบคำขอเบิกเงิน (Application for Withdrawal) ในแต่ละงวด ภายหลังจากตรวจสอบความถูกต้องที่กล่าวแล้ว สพพ. จะแจ้งให้ ธสน. ในฐานะผู้ให้กู้ (Lender) เบิกจ่ายเงินกู้ให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้าง / ที่ปรึกษาต่อไป โดยมีขั้นตอนปฏิบัติสรุปได้ ดังนี้

ฝ่ายกัมพูชา

- หน่วยงานดำเนินโครงการ (Executing Agency) จัดทำใบเบิกเงินตามสัญญาฯ ตามความก้าวหน้าของงานในแต่ละงวด
- หน่วยงานดำเนินโครงการจัดส่งใบเบิกเงินให้กระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง กัมพูชา พิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง
- กระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง กัมพูชา จัดส่งใบเบิกเงินให้ สพพ. พิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง

ฝ่าย สพพ.

- ตรวจสอบรายมือชื่อผู้มีอำนาจการเบิกจ่ายเงินให้ตรงกับตัวอย่างลายมือชื่อที่ฝ่ายกัมพูชาได้แจ้งไว้
- ตรวจสอบความสอดคล้องของความก้าวหน้าการดำเนินงานให้สอดคล้องกับจำนวนเงินที่จะเบิกจ่าย
- แจ้ง ธสน. เบิกจ่ายเงินให้กับผู้รับเหมาก่อสร้าง / ที่ปรึกษา ตามวงเงินที่ขอเบิกจ่าย
- ภายหลังจาก ธสน. เบิกจ่ายเงินแล้ว สพพ. จัดทำ Notice of Disbursement เพื่อให้ฝ่ายกัมพูชายืนยันการเบิกจ่ายเงินในงวดดังกล่าว

2.2 โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ได้เริ่มการเบิกจ่ายเงินงวดแรกเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2550 โดยมีการเบิกจ่ายรวมทั้งสิ้น 60 งวด แบ่งเป็น

- ค่าก่อสร้าง 26 งวด จำนวน 1,151,200,523.07 บาท
- ค่าที่ปรึกษา 30 งวด จำนวน 53,144,483.00 บาท
- ค่าบริหารจัดการ 4 งวด จำนวน 20,000,000.00 บาท
- คิดเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 1,224,345,006.07 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.83 ของวงเงินที่ผูกพันไว้ตามสัญญาจ้าง โดยมีการเบิกจ่ายเงินในแต่ละหมวดค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้ในสัญญาจ้างเหมาเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายโครงการ ดังนี้

หน่วย : บาท

หมวดค่าใช้จ่าย	วงเงินตามสัญญาจ้าง	จำนวนเงินที่เบิกจ่าย	ร้อยละ
ค่าก่อสร้าง	1,152,988,525.00	1,151,200,523.07	99.84
ค่าวิศวกรที่ปรึกษา	53,500,000.00	53,144,483.00	99.34
ค่าบริหารจัดการ	20,000,000.00	20,000,000.00	100.00
รวม	**1,226,488,525.00**	**1,224,345,006.07**	**99.83**

2.3 เมื่อพิจารณาการเบิกจ่ายของโครงการในภาพรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ยอดรวมการเบิกจ่ายเงินของทั้งโครงการคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,224,345,006.07 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 99.83 ของวงเงิน

ที่ผูกพันไว้ โดยการเบิกจ่ายเงินแต่ละครั้งเป็นไปตามงวดงาน ทั้งนี้ สพพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารการเบิกจ่ายเงินนำส่ง ธสน. ซึ่งเป็นผู้ให้กู้ ได้ภายใน 7 วัน นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังสามารถเบิกจ่ายเงินได้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ คือ ภายในวันที่ 31 ตุลาคม 2552 (ไม่รวมการจ่ายคืนเงินค่าประกันผลงาน) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการเบิกจ่ายเงินของโครงการได้เป็นอย่างดี

2.4 จากที่กล่าวในข้อ 2.2 ข้างต้น เมื่อถึงกำหนดเวลาชำระคืนเงินต้น รัฐบาลกัมพูชาจะต้องชำระคืนเงินต้นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,224,345,006.07 บาท โดยแบ่งชำระปีละ 2 ครั้ง เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 40 งวด รายละเอียดการชำระปรากฏตามตารางการชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule) (ภาคผนวก 6 และ 7)

3. ต้นทุนค่าก่อสร้าง

สัญญาจ้างเหมาก่อสร้างสำหรับงานก่อสร้างถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ดังกล่าวเป็นสัญญาแบบล่ำซำ จึงไม่มีการจ่ายค่าผันแปรของวัสดุก่อสร้าง ทั้งนี้ ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จปรากฏว่า ต้นทุนของการดำเนินโครงการทั้งหมดคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,224,345,006.07 บาท ซึ่งเป็นจำนวนที่ใกล้เคียงกับมูลค่าของสัญญาเงินกู้ระหว่างไทยกับกัมพูชา จำนวน 1,300 ล้านบาท

4. การก่อสร้างและการควบคุมงานก่อสร้าง

4.1 งานก่อสร้าง (Civil Work) และระยะเวลาการก่อสร้าง

ดำเนินการก่อสร้างถนน 2 ช่องจราจรแบบผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment: DBST) บนพื้นทางแบบดินซีเมนต์ (Soil Cement) ถนนเส้นหลักมีระยะทางรวม 124 กิโลเมตร (อันลองเวง-เสียมราฐ) และถนนแยกย่อย Spur Road A ระยะทางรวม 2.537 กิโลเมตร ถนนแยกย่อย Spur Road B ระยะทางรวม 4.594 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 131.139 กิโลเมตร โดยมีสะพานคอนกรีตกว้าง 10 เมตร 42 แห่ง และตลอดเส้นทางมีการก่อสร้างมีท่อเหลี่ยมหรือท่อกลมคอนกรีตเสริมเหล็ก รวมทั้ง มีการสร้างออฟฟิศและบ้านพักสำหรับเจ้าหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม รายละเอียดของการก่อสร้างถนนมีดังนี้

งานดิน แบ่งเป็น

- งานปรับพื้นที่ (Site Clearing) ปริมาณรวม 2,377,657.51 ตารางเมตร
- งานตัดคันทาง (Earth Excavation) ปริมาณรวม 437,869.35 ลูกบาศก์เมตร
- งานถมคันทาง (Earth Embankment) ปริมาณรวม 1,174,133.41 ลูกบาศก์เมตร
- งานวัสดุคัดเลือก “ก” (Selected Material “A”) ปริมาณรวม 416,896.27 ลูกบาศก์เมตร

งานรองพื้นทางและพื้นทาง แบ่งเป็น

- งานรองพื้นทางวัสดุมวลรวม ปริมาณรวม 381,960.94 ลูกบาศก์เมตร
- งานพื้นทางดินซีเมนต์ ปริมาณรวม 351,281.63 ลูกบาศก์เมตร

งานผิวทาง แบ่งเป็น

- งานลาดแอสฟัลต์ (Prime Coat) ปริมาณรวม 1,328,487.23 ตารางเมตร
- งานผิวแบบดับเบิลเซอร์เฟสทรีตเมนท์ (Double Bituminous Surface Treatment) ปริมาณรวม 1,328,487.23 ตารางเมตร

ข้อมูลทางด้านเทคนิค

- ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
  - Level 55-90
  - Rolling 40-60
  - Mountainous 25-50
- Maximum Profile Grade: 8%
- Structure Loading (min): HS20-40 (AASHTO)
- Right of Way Corridor (เมตร): 25+25 = 50
- ความกว้าง:
  - ถนน (เมตร): 1.5+7+1.5 = 10
  - ทางแยก (เมตร):1.5+7+7+1.5 = 17

ระยะเวลาก่อสร้าง

- โครงการนี้ลงนามในสัญญาเงินกู้เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2549 โดยรัฐบาลกัมพูชาสามารถลงนามในสัญญาว่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาและสัญญาจ้างเหมากับผู้รับเหมาก่อสร้างได้เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2550 ซึ่งรัฐบาลกัมพูชาใช้ประมาณ 5 เดือน ในการจัดจ้างวิศวกรที่ปรึกษาและผู้รับเหมาก่อสร้าง
- กำหนดระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 730 เริ่มต้นวันที่ 15 มีนาคม 2550 สิ้นสุดวันที่ 14 มีนาคม 2552
- ภายหลังจากที่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาได้เริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างและสัญญาบริการวิศวกรที่ปรึกษาแล้ว ได้มีการขอขยายระยะเวลาก่อสร้างถนนสาย 67 ออกไปอีก 120 วัน สิ้นสุดวันที่ 11 กรกฎาคม 2552 แต่อย่างไรก็ดี งานส่วนใหญ่แล้วเสร็จตั้งแต่ช่วงเดือน มีนาคม พ.ศ. 2552 ระยะเวลาที่เหลือจึงเป็นการแก้ไขงานที่บกพร่อง ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและได้รับการยืนยัน Substantial Completion จากที่ปรึกษาและเจ้าของงาน ในวันที่ 10 มีนาคม 2552 โดยได้รับเอกสาร Taking Over Certificate ซึ่งออกโดยที่ปรึกษาลงวันที่ 25 มิถุนายน 2552 มีระยะเวลารับประกันผลงานจำนวน 365 วัน สิ้นสุดในวันที่ 10 มีนาคม 2553

4.2 งานควบคุมการก่อสร้าง (Construction Supervision)

วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างปฏิบัติงานในโครงการสรุปได้ ดังนี้

- ควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้
- จัดเตรียมข้อมูลและผลสำรวจแนวเส้นทางให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้าง
- ช่วยเหลือและตรวจสอบคุณภาพของวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ที่จะใช้ในการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง
- วางแผนและกำกับดูแลการก่อสร้าง บริหารจัดการสัญญาการก่อสร้างให้เป็นไปตามเงื่อนไขของทั้งสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างและสัญญาเงินกู้ รวมไปถึงการควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้างเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญา
- บริหารจัดการเรื่องงานเอกสาร สัญญา และการเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและของกลุ่มวิศวกรที่ปรึกษา รวมไปถึงตรวจสอบปริมาณงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับการขอเบิกจ่ายเงินด้วย
- บริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในกรณีที่เกิดปัญหาสำหรับงานก่อสร้าง วิศวกรที่ปรึกษาจะนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่องานก่อสร้างสามารถดำเนินการต่อไปได้และแล้วเสร็จได้ทันตามกำหนดเวลา
- จัดทำรายงานความก้าวหน้ารายเดือนและรายไตรมาสของโครงการ รวมทั้ง จัดทำรายงานปิดโครงการ
- จัดให้มีการตรวจสอบพื้นที่โครงการเป็นระยะในระหว่างช่วงเวลาประกันผลงาน

4.3 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

- ตามเงื่อนไขสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทย โครงการนี้จะต้องใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าและบริการทั้งหมด
- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้สินค้า วัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างและเครื่องจักรต่างๆ ส่วนใหญ่จากประเทศไทย เช่น น้ำมันดีเซล คอนกรีต ซีเมนต์ เป็นต้น
- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยมูลค่า 725,726,187.90 บาท หรือร้อยละ 62.94 ของวงเงินในสัญญาจ้างผู้รับเหมา
- ที่ปรึกษาได้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยมูลค่า 51,747,610.00 บาท หรือร้อยละ 96.72 ของวงเงินในสัญญาจ้างที่ปรึกษา
- รวมมูลค่าสินค้าและบริการจากประเทศไทยทั้งหมดของโครงการ 777,473,797.90 บาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.44 ของมูลค่าสินค้าและบริการทั้งหมด รายละเอียดของรายการวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างปรากฏตามรายการมูลค่างานก่อสร้าง (Total Amount of Project) และตารางแสดงการใช้สินค้าไทย (ภาคผนวก 8)

4.4 ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา

จากการติดตามความก้าวหน้าโครงการและประชุมรับฟังความเห็นของเจ้าหน้าที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งเกี่ยวกับประสิทธิภาพและศักยภาพการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างจากประเทศไทย สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

ผู้รับเหมาก่อสร้าง

1) บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) มีผลการปฏิบัติงานและการก่อสร้างดีมาก รัฐบาลกัมพูชามีความพึงพอใจในการดำเนินโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้างดังกล่าว เนื่องจากมีการเตรียมความพร้อมทั้งในด้านเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง และบุคลากรที่มีความชำนาญ

2) ในระหว่างการปฏิบัติงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสบปัญหาและอุปสรรค ทั้งอุปสรรคทางด้านเทคนิคการก่อสร้าง ปัญหาทางด้านกายภาพของพื้นที่โครงการ และปัญหาทางด้านสภาพภูมิอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการก่อสร้าง แต่อย่างไรก็ดี ผู้รับเหมาก่อสร้างได้แก้ไขปัญหาและใช้เทคนิคการก่อสร้างต่างๆ จนทำให้งานก่อสร้างสามารถแล้วเสร็จได้ทันตามกำหนดเวลา และคุณภาพของงานได้มาตรฐาน

3) <u>การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี</u>: ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ให้คำแนะนำและมีการถ่ายทอดความรู้เทคนิควิศวกรรม และประสบการณ์ต่างๆ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของกัมพูชา รวมทั้ง จัดเจ้าหน้าที่ร่วมในการสำรวจเส้นทางในการบำรุงรักษาถนน ซึ่งฝ่ายกัมพูชาให้ความสนใจและสนับสนุนการดำเนินการดังกล่าว แต่อย่างไรก็ดี ระยะเวลาและวิธีการถ่ายทอดความรู้นี้ค่อนข้างจำกัด ดังนั้น กระทรวงโยธาธิการและขนส่งจึงต้องการให้ สพพ. พิจารณาให้การช่วยเหลือในเรื่องการฝึกอบรมและการถ่ายทอดความรู้ทางด้านเทคนิคและเทคโนโลยีแก่เจ้าหน้าที่ของประเทศกัมพูชาเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการบำรุงรักษาถนน

วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

1) บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด มีผลการปฏิบัติงานและการควบคุมงานก่อสร้างดีมาก รัฐบาลกัมพูชามีความพึงพอใจในการดำเนินงานของที่ปรึกษาดังกล่าวในการควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้

2) <u>การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี</u>: เจ้าหน้าที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งได้ให้ความเห็นว่าที่ปรึกษาได้ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์และมีการถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการและเทคนิควิศวกรรมระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาบุคลากรของกระทรวง

บทที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ได้เกิดปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

1. ปัญหาการนำเข้าวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรจากประเทศไทย

ผู้รับเหมาประสบปัญหาเล็กน้อยในช่วงแรกของการดำเนินงาน เนื่องจากขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานของรัฐบาลกัมพูชา เป็นผลให้รายการอนุญาตินำเข้าวัสดุ-อุปกรณ์จากประเทศไทย (Master List) ได้รับการอนุมัติล่าช้า

2. ปัญหาการเบิกจ่ายเงิน

ในภาพรวมการเบิกจ่ายเงินเป็นไปตามงวดงาน เอกสารการเบิกจ่ายเงินไม่มีข้อผิดพลาด แต่อย่างไรก็ดี การเบิกเงินกู้บางงวดอาจมีการล่าช้าบ้าง แต่ความล่าช้าที่กล่าวมีสาเหตุมาจากทางฝ่ายประเทศกัมพูชาเอง เนื่องจาก เอกสารต้องผ่านหลายหน่วยงาน ทั้งนี้ สพพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารการเบิกจ่ายเงินนำส่ง ธสน. ซึ่งเป็นผู้ให้กู้ ได้ภายใน 7 วัน

3. ปัญหาจากภัยธรรมชาติ

- ปัญหาน้ำท่วมเมืองอันลองเวง: ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดการก่อสร้างในช่วงฤดูฝนเป็นระยะเวลาประมาณ 1 เดือน
- ถนนส่วนเชื่อมต่อกับโครงการไม่สามารถใช้งานได้อย่างสมบูรณ์เนื่องจาก ถนนสาย 67 ในส่วนของ Grant Section ถูกน้ำเซาะในช่วงฤดูฝน จนไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ ทั้งนี้ ถนนส่วนดังกล่าวเป็นการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าโดยกรมทางหลวงไทยได้ว่าจ้างบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างถนนจากช่องสะงำ-อันลองเวง ระยะทาง 18 กิโลเมตร
- ถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองอันลองเวง – เมืองสำโรง ระยะทางประมาณ 10 กิโลเมตร อยู่ในสภาพทรุดโทรมและไม่สามารถใช้สัญจรได้ในช่วงฤดูฝน

4. ปัญหาอื่น ๆ

- ปัญหาเรื่องกับระเบิดในพื้นที่โครงการ: ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดการก่อสร้างประมาณ 45 วัน เพื่อให้รัฐบาลกัมพูชาตรวจสอบและเก็บกู้กับระเบิดในพื้นที่อีกครั้ง เนื่องจากเกิดการระเบิดระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยพบวัตถุระเบิด UXO และต้องกู้วัตถุระเบิดตลอดถนนโครงการ
- ปัญหาข้อพิพาทชายแดน: ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องหยุดการก่อสร้าง พร้อมทั้งถอนแรงงานและเครื่องจักรบางส่วนกลับมาฝั่งประเทศไทย ระหว่างเกิดข้อพิพาทชายแดนบริเวณจังหวัดศรีษะเกษ ทำให้ต้องหยุดดำเนินการประมาณ 2 เดือน

จากปัญหาที่กล่าวข้างต้น กระทรวงเศรษฐกิจและการเงินกัมพูชา มีหนังสือเลขที่ 1765 MEF/PIC ลงวันที่ 30 มีนาคม 2552 ขอขยายระยะเวลาก่อสร้างถนนสาย 67 ออกไปอีก 120 วัน (พฤษภาคม – กรกฎาคม 2552) พร้อมทั้งเพิ่มวงเงินค่าใช้จ่ายในหมวดค่าบริการที่ปรึกษาจาก 53.5 เป็น 58 ล้านบาท และเปลี่ยนแปลงหมวดวงเงินค่าใช้จ่ายจำนวน 49 ล้านบาทจากหมวดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดไปไว้ในหมวดค่าก่อสร้าง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมถนนสาย 67 ช่วง Grant Section (ช่องสะงำ – อันลองเวง) และปรับปรุงถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองอันลองเวง - สำโรง ในการนี้ คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.) ได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวแล้ว และมีมติสรุปได้ ดังนี้

1. อนุมัติให้รัฐบาลกัมพูชาขยายระยะเวลาการก่อสร้างถนนสาย 67 ออกไปอีก 120 วัน และเพิ่มวงเงินค่าใช้จ่ายในหมวดค่าบริการที่ปรึกษาเป็น 58 ล้านบาท ตามที่เสนอ

2. ไม่อนุมัติการเปลี่ยนแปลงหมวดวงเงินค่าใช้จ่ายจำนวน 49 ล้านบาท จากหมวดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดไปไว้ในหมวดค่าก่อสร้าง เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมถนนสาย 67 ช่วง Grant Section และปรับปรุงถนนเชื่อมต่อระหว่างเมืองอันลองเวง - สำโรง เนื่องจากงานดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการก่อสร้างถนนหมายเลข 67 แต่อย่างไรก็ดี คพพ. มีความเห็นว่าเพื่อให้การก่อสร้างและปรับปรุงถนนสาย 67 มีความสมบูรณ์ตลอดเส้นทาง จึงเห็นควรเสนอให้รัฐบาลกัมพูชากู้เงินเพิ่มเติมโดยตรงจาก สพพ. เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมถนนช่วง Grant Section โดยให้วิศวกรที่ปรึกษาดำเนินการสำรวจ ออกแบบระบบระบายน้ำและรูปแบบการก่อสร้างถนนให้มีความสมบูรณ์และไม่เกิดการชำรุดเสียหายจากกระแสน้ำอีกในอนาคต

นอกจากนี้ ภายหลังจากที่การก่อสร้างแล้วเสร็จ ภัยธรรมชาติจากพายุใต้ฝุ่นกฤษณาพัดผ่านประเทศกัมพูชาเป็นผลให้มีกระแสน้ำไหลหลากในปริมาณมากกว่าปกติและทำให้ถนนสาย 67 ชำรุดเสียหายเป็นบางช่วง คือ กิโลเมตรที่ 1 (คอสะพานชำรุด) และกิโลเมตรที่ 20 – 23 (ไหล่ทางทรุด) ทั้งนี้ รัฐบาลกัมพูชาได้ชี้แจงว่า การชำรุดเสียหายของถนนที่กล่าวเป็นเหตุสุดวิสัยที่เป็นผลมาจากภัยธรรมชาติ และรัฐบาลกัมพูชาได้แสดงความประสงค์จะขอใช้เงินกู้ในหมวดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด (Contingency) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงถนนสาย 67 ให้มีสภาพใช้งานได้ตามปกติ จึงได้ขอให้ สพพ. ประสานงานแจ้ง ธสน. ในฐานะผู้ให้กู้เพื่อขอให้พิจารณาขยายระยะเวลาสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงินตามสัญญากู้เงินออกไปอีก 6 เดือน จากเดิมสิ้นสุดวันที่ 31 ตุลาคม 2552 เป็นวันที่ 30 เมษายน 2553 ซึ่ง ธสน. อนุมัติการขอขยายระยะเวลาวันสิ้นสุดการเบิกจ่ายตามที่รัฐบาลกัมพูชาเสนอมา เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2552 แต่อย่างไรก็ดี รัฐบาลกัมพูชาได้ใช้งบประมาณของตนเองในการปรับปรุงถนนช่วงที่เกิดความเสียหายดังกล่าวแล้ว และ สพพ. ได้มอบหมายให้คณะเจ้าหน้าที่เดินทางไปติดตามความคืบหน้าการซ่อมแซมดังกล่าวระหว่างวันที่ 18-21 พฤษภาคม 2553 พบว่าการซ่อมแซมถนนสาย 67 แล้วเสร็จและอยู่ในสภาพดีมาก โดยจากจุดเริ่มต้นโครงการถึงจุดสิ้นสุดโครงการบริเวณอันลองเวงใช้เวลาเดินทางเพียงประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ทั้งนี้ หากรวมระยะเวลาเดินทางจากบริเวณเมืองเสียมราฐถึงชายแดนบริเวณด่านช่องสะงำ จังหวัดศรีษะเกษ จะใช้เวลาเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 2 ชั่วโมง

บทที่ 6

สรุปผลสำเร็จของโครงการ

1. รายงานผลการติดตามโครงการ

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2553 คณะเจ้าหน้าที่ สพพ. ได้เดินทางร่วมกับผู้แทนกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย 1) H.E. Kem Borey อธิบดีกรมทางหลวง 2) Mr. Nou Vaddhanak และเจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวงของประเทศกัมพูชา เพื่อสำรวจเส้นทางถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) สรุปผลการสำรวจเส้นทางได้ดังนี้

1.1 ส่วนที่ 1 ถนนหมายเลข 67 ช่วงอันลองเวง-เสียมราฐ

จากการสำรวจเส้นทางถนนหมายเลข 67 ในส่วนที่รัฐบาลไทยสนับสนุนเป็นวงเงินกู้ 1,300 ล้านบาท ระยะทาง 131 กิโลเมตร พบว่า การก่อสร้างถนนดังกล่าวในภาพรวมมีความเรียบร้อย เป็นไปตามมาตรฐานและแบบการก่อสร้างของกรมทางหลวง คือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 เมตร และมีไหล่ทางทั้ง 2 ข้าง ความกว้างข้างละ 1.5 เมตร นอกจากนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ตีเส้นแบ่งช่องจราจร และติดตั้งอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น รั้วกั้นแนวถนน และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนดในจุดต่างๆ แล้ว ทั้งนี้ จากการสำรวจเส้นทางตลอดระยะทาง 131 กิโลเมตร ปรากฏว่าใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที เท่านั้น ซึ่งน้อยกว่าระยะเวลาที่ต้องใช้สำหรับการเดินทางในเส้นทางดังกล่าวก่อนการปรับปรุงซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 5-6 ชั่วโมง ดังนั้น การปรับปรุงเส้นทางถนนหมายเลข 67 จึงสามารถอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางได้อย่างเป็นรูปธรรม และถนนหมายเลข 67 ที่เคยได้รับความเสียหายจากพายุไต้ฝุ่นกฤษณา ทั้งบริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและบริเวณกิโลเมตรที่ 20 ก็ได้รับการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานแล้ว โดยรัฐบาลกัมพูชาได้จัดสรรเงินงบประมาณมาบูรณะซ่อมแซมถนนส่วนที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว นอกจากนั้น เมืองอันลองเวงและเมืองต่าง ๆ ระหว่างเส้นทาง ได้มีการพัฒนาและขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุนสูงมาก โดยที่เมืองอันลองเวงจะมีการขยายตัวและมีอาคารที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก

แต่อย่างไรก็ดี ตลอดเส้นทางหมายเลข 67 พบว่า รัฐบาลกัมพูชายังไม่มีการพัฒนาหรือลงทุนในส่วนของจุดพักรถหรือสถานีบริการน้ำมัน ดังนั้น จึงควรผลักดันให้รัฐบาลกัมพูชาดำเนินการตามที่กล่าวเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่โครงการดังกล่าวต่อไป

1.2 ส่วนที่ 2 ถนนหมายเลข 67 ช่วงอันลองเวง-ช่องสะงำ

จากการสำรวจเส้นทางถนนหมายเลข 67 ในส่วนที่รัฐบาลไทยสนับสนุนค่าใช้จ่ายในรูปแบบวงเงินให้เปล่า (Grant) ระยะทาง 18 กิโลเมตร พบว่า การก่อสร้างถนนดังกล่าวในภาพรวมมีความเรียบร้อย เป็นไปตามมาตรฐานและแบบการก่อสร้างของกรมทางหลวง คือ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3.5 เมตร และมีไหล่ทางทั้ง 2 ข้าง ความกว้างข้างละ 1.5 เมตร นอกจากนี้

ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ตีเส้นแบ่งช่องจราจร และติดตั้งอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น รั้วกั้นแนวถนน และวัสดุสะท้อนแสงตามที่กำหนดในจุดต่างๆ แล้ว ทั้งนี้ การเดินทางจากเมืองอันลองเวงถึงชายแดนไทยที่ช่องสะงำใช้ระยะเวลาการเดินทางประมาณ 20 นาที อย่างไรก็ดี ถนนดังกล่าวในช่วงที่มีแนวเส้นทางผ่านภูเขาได้รับความเสียหายจากพายุไต้ฝุ่นกฤษณา ซึ่งรัฐบาลกัมพูชาอยู่ระหว่างการซ่อมแซมให้มีสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัยต่อการสัญจรของยานพาหนะต่างๆ การพัฒนาถนนสายนี้ แม้จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งสองประเทศและนักท่องเที่ยว แต่การขนส่งสินค้าสามารถทำได้โดยรถยนต์บรรทุกสินค้าขนาดเล็ก เนื่องจากบริเวณถนนชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชาที่ช่องสะงำ มีสภาพเป็นภูเขาสูง และมีความลาดชันมาก ไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือคอนเทนเนอร์ (Containers)

นอกจากนี้ ผู้แทนกระทรวงโยธาธิการฯ มีข้อสังเกตว่าราคาค่าก่อสร้างภายใต้โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยผ่าน สพพ. จะมีราคาต่ำกว่าโครงการของประเทศเกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และจีนมากถึง 2 เท่า ซึ่งปัจจุบันทางประเทศกัมพูชาไม่สามารถนำไปใช้เป็นราคาอ้างอิงและเปรียบเทียบกับโครงการของประเทศต่างๆ ได้

1.3 ความพึงพอใจในการประสานงานกับ สพพ.

1.3.1 ผู้แทนกระทรวงโยธาธิการฯ ได้แก่ 1) H.E. Dr. Lim Sidenine, Secretary of State, Ministry of Public Works and Transportation 2) H.E. Kem Borey, Director General, Department of Road 3) Mr. Nou Vaddhanak, Director of Department of Road Infrastructure และ 4) Mr. Tan Thira, Deputy Chief of Office ได้แจ้งว่าการประสานงานกับ สพพ. ที่ผ่านมามีความราบรื่นมากกว่าหน่วยงานของประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น เนื่องจากวัฒนธรรมการทำงานมีความใกล้เคียงกัน ประกอบกับเจ้าหน้าที่ สพพ. มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงาน และพร้อมที่จะช่วยเหลือและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

1.3.2 ผู้แทนกระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง ได้แก่ 1) Mr. Chan Sothy, Director of Department of Investment and Cooperation และ 2) Mr. Por Yutha, Chief of Division of Bilateral Cooperation Division ได้ให้ความเห็นว่า ความร่วมมือระหว่าง สพพ. กับกระทรวงเศรษฐกิจและการคลังในทุกๆ ด้านเป็นไปอย่างราบรื่น ถึงแม้จะเกิดปัญหาความขัดแย้งในระดับนโยบาย แต่ความสัมพันธ์ในระดับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานก็ยังดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าการเบิกเงินกู้บางงวดอาจมีการล่าช้าบ้าง แต่ความล่าช้าที่กล่าวมีสาเหตุมาจากทางฝ่ายประเทศกัมพูชาเอง ดังนั้น กระทรวงเศรษฐกิจและการคลังจึงมีความพอใจในการดำเนินโครงการที่กล่าวเป็นอย่างมาก

1.4 ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและที่ปรึกษาไทย

กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กัมพูชา มีความพึงพอใจมากในศักยภาพและผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีผลประเมินคะแนนความพึงพอใจในภาพรวมของที่ปรึกษาและผู้รับเหมาไทยในระดับ 4.5 จากคะแนนเต็ม 5 คะแนน

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กัมพูชาได้ยืนยันว่า คุณภาพของถนนที่ดำเนินการโดยใช้เงินกู้จากประเทศไทยมีคุณภาพมาตรฐานสูงมาก และราคาค่อนข้างประหยัดมาก เมื่อเปรียบเทียบกับผลงานที่ดำเนินการจากแหล่งเงินทุนอื่น

2. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

2.1 ผลกระทบ

1) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

การก่อสร้างเส้นทางที่กล่าว ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย โดยส่วนใหญ่เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง เช่น ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และผลกระทบทางเสียงที่เกิดจากเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผลกระทบที่กล่าวผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อลดผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทางด้านกายภาพและสุขภาพแก่ประชาชนในบริเวณใกล้เคียง

2) ผลกระทบทางสังคมและการโยกย้ายประชากร

ผลกระทบทางสังคมและการโยกย้ายประชากรมีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางเดิม จึงไม่มีประชากรได้รับผลกระทบหรือต้องโยกย้ายบ้านเรือนออกจากแนวเส้นทาง ทำให้ผลกระทบทางด้านนี้ไม่ใช่นัยสำคัญ

2.2 ผลประโยชน์

1) โครงการก่อสร้างถนนเส้นทางดังกล่าวจะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกทางด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการเดินทาง

2) โครงการนี้เป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนประเทศกัมพูชา และเป็นการแสดงถึงการส่งเสริมและสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา

3) การพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) จะทำให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือทางตอนล่างของประเทศไทย เช่น จังหวัดศรีษะเกษ สุรินทร์ กับภาคเหนือของกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐของประเทศกัมพูชาซึ่งจะก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าและสามารถพัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวมรดกโลก เช่น ปราสาทนครวัด นครธม ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนในภูมิภาค

4) โครงการนี้มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะที่เมืองอันลองเวงและเมืองที่อยู่ภายใต้อิทธิพลและพื้นที่ใกล้เคียงกับโครงการดังกล่าว

5) โครงการนี้ช่วยประหยัดเวลาโดยลดระยะเวลาเดินทางระหว่างชายแดนไทยกับเมืองเสียมราฐ จากเดิม 4-5 ชั่วโมง ลดลงเหลือประมาณ 2 ชั่วโมง และสร้างความปลอดภัยของการเดินทางเพิ่มมากขึ้น และประชาชนสามารถเดินทางได้ในช่วงฤดูฝน

6) ประชาชนกัมพูชามีความพึงพอใจในโครงการดังกล่าวมาก และได้รับประโยชน์จากโครงการมาก

7) แม้ว่า โครงการพัฒนาถนนเส้นนี้จะยังคงเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ หรือรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ แต่ประชาชนทั้งสองประเทศสามารถติดต่อค้าขายและขนส่งสินค้าได้ โดยรถบรรทุกขนาดเล็ก ดังนั้นโครงการนี้จึงมีส่วนช่วยสนับสนุนมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย และกัมพูชาให้เพิ่มขึ้นด้วย โดยในปี 2549 มีมูลค่าการค้าชายแดน 900.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และไทยได้เปรียบดุลการค้า 831.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (www.acmecsthai.com) สำหรับปี 2552 ประเทศไทยและประเทศกัมพูชา มีมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นเป็น 1,659 ล้านดอลล่าร์สหรัฐ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการค้าชายแดนมีความสำคัญในความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ ทั้งนี้ คาดว่าหลังการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมทางบกระหว่างไทย - กัมพูชาแล้วเสร็จ ได้แก่ ถนนหมายเลข 5 (ช่วงปอยเปต - ศรีโสภณ) และหมายเลข 6 (ช่วงศรีโสภณ - เสียมราฐ) หมายเลข 67 (สะงำ - อันลองเวง - เสียมราฐ) และหมายเลข 48 (เกาะกง - สแรอัมเบิล) การค้าชายแดนจะขยายตัวอีกมาก นอกจากนี้ ไทยกับกัมพูชายังขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจภายใต้กรอบต่าง ๆ โดยเฉพาะ ACMECS อาทิ การจัดทำ Contract Farming การรับซื้อผลิตผลการเกษตร 10 ชนิด ในอัตราภาษีนำเข้าร้อยละ 0 การส่งเสริมการซื้อขายสินค้าแบบหักบัญชี (Account Trade) การจัดตั้ง One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกด้านพิธีศุลกากร การฝึกอบรมและพัฒนาผลผลิตทางการเกษตร โครงการจัดทำแปลงเกษตรสาธิตในพื้นที่จังหวัดชายแดนของกัมพูชา เป็นต้น ดังนั้น โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) จะเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีส่วนช่วยในการสนับสนุนและเพิ่มมูลค่าการค้าขายระหว่างสองประเทศให้สูงขึ้นต่อไปในอนาคต

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะของโครงการ

1. ควรชี้แจงและแนะนำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดทำ Master List ของสินค้า วัสดุ และเครื่องจักรกลอุปกรณ์ที่ใช้ในโครงการให้เรียบร้อย และประสานงานเพื่อขออนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเพื่อนบ้านโดยเร็ว

2. ควรมีมาตรการในการตรวจวัดและประเมินปริมาณและราคาของสินค้าและบริการจากประเทศไทย ทั้งนี้ เพื่อให้การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงินซึ่งกำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

3. สพพ. ควรจัดสรรเงินทุนจำนวนหนึ่งเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับการฝึกอบรมและถ่ายทอดวิชาการให้แก่เจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะความรู้เกี่ยวกับการบำรุงรักษาถนน

4. แม้รัฐบาลกัมพูชาจะมีการจัดสรรงบประมาณเพื่อการบำรุงรักษาถนนเป็นประจำทุกปี แต่ค่อนข้างจำกัด และขาดแคลนเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่จะนำมาใช้ในการซ่อมแซมบำรุงถนนเป็นประจำทุกปี ดังนั้น สพพ. ควรสนับสนุนเงินทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับงานซ่อมแซมบำรุงถนนสำหรับโครงการที่ สพพ. สนับสนุนทางการเงินเพื่อบำรุงรักษาให้ถนนอยู่ในสภาพดีและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา

5. แม้ว่าประเทศกัมพูชาจะมีการควบคุมน้ำหนักและความเร็วสำหรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ แต่โดยข้อเท็จจริงประเทศกัมพูชาขาดแคลนเครื่องมือและอุปกรณ์การตรวจและควบคุม ดังนั้น โครงการถนนที่ สพพ. สนับสนุนทางการเงินจะประสบปัญหาการชำรุดและเสียหายรวดเร็วกว่าอายุใช้งาน จึงมีความจำเป็นต้องมีการพิจารณาและสนับสนุนเงินทุนเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ประเภทนี้สำหรับโครงการในอนาคต

รูปภาพแสดงความก้าวหน้างานก่อสร้างของโครงการ

รูปภาพแสดงความก้าวหน้างานก่อสร้างของโครงการ

รูปภาพแสดงความก้าวหน้างานก่อสร้างของโครงการ