

รายงานปิดโครงการ (Project Completion Report)

โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนน
ช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน
และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น



จัดทำโดย
สำนักบริหารโครงการ 1
กันยายน 2562

สารบัญ

บทที่	หน้า
บทที่ 1 : หลักการและเหตุผล	5
1. หลักการและเหตุผล	5
2. วัตถุประสงค์	5
บทที่ 2 : ความเป็นมาของโครงการ	6
บทที่ 3 : ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ	7
1. ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ	7
2. ขอบเขตของโครงการ	8
3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ	9
บทที่ 4 : ผลการดำเนินโครงการ	10
1. รูปแบบงานก่อสร้าง	10
2. การดำเนินงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา	10
3. การขออนุมัติใช้เงินเพิ่มเติม	10
4. งานก่อสร้างและระยะเวลาการก่อสร้าง	12
5. การควบคุมงานก่อสร้าง	13
6. การเบิกจ่ายเงินโครงการ	14
7. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย	15
8. ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา	15
บทที่ 5 : ปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินโครงการ	17
บทที่ 6 : สรุปผลสำเร็จของโครงการ	18
1. ผลสำเร็จของโครงการ	18
2. ความพึงพอใจในการประสานงานกับ สพพ.	19
3. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาไทย	20
4. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ	20
บทที่ 7 : ข้อเสนอแนะของโครงการ	22

ภาคผนวก

- ภาคผนวก 1 ตารางการเบิกจ่ายเงิน
- ภาคผนวก 2 ตารางการชำระคืนเงินต้น (Amortization Schedule)
- ภาคผนวก 3 มูลค่างานก่อสร้าง (Total Amount of Project) และการใช้สินค้าและบริการจากไทย
- ภาคผนวก 4 รูปภาพแสดงความก้าวหน้างานก่อสร้างของโครงการ

คำย่อ

คพพ.	คณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
กรม.	คณะรัฐมนตรี
ผอ. สพพ.	ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
รมว.กค.	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
สบค.	สำนักบริหารโครงการ
สพพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
NEDA	Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization)

บทที่ 1

หลักการและเหตุผล

ตามที่สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้มีประกาศ สพพ. เรื่อง การประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 ให้สำนักงานดำเนินการประเมินผลเพื่อจัดทำรายงานปิดโครงการสำหรับโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านหลังจากเสร็จเรียบร้อยแล้ว 1 ปี ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลของโครงการทั้งในแง่วิศวกรรมและค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการ รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างดำเนินโครงการ เช่น การติดตามเร่งรัดโครงการ การเบิกจ่ายเงินและการจัดหาที่ปรึกษาและผู้รับเหมาเป็นต้น โดยมีวัตถุประสงค์เปรียบเทียบความสำเร็จของโครงการที่เกิดขึ้น มีความสอดคล้องกับขอบเขตงานของโครงการ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินงาน ที่กำหนดไว้ในสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับผู้รับความช่วยเหลือ ทั้งนี้ เพื่อให้รายงานปิดโครงการดังกล่าวเป็นบทเรียนสำหรับการปฏิบัติงานของ สพพ. และผู้รับความช่วยเหลือสำหรับโครงการในอนาคตต่อไป

วัตถุประสงค์

จัดทำรายงานปิดโครงการ โดยประเมินความสำเร็จโครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตัน สปป.ลาว ที่ดำเนินการเสร็จแล้ว เปรียบเทียบกับขอบเขตโครงการตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินระหว่าง สพพ. กับ สปป.ลาว

บทที่ 2

ความเป็นมาของโครงการ

ถนนจากบ้านฮวก (จ. พะเยา) ผ่านเมืองคอบ ผ่านเมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ ผ่านบ้านปากคอบ ถึงบ้านก้อนตื้น รวมถึงถนนภายในเมืองคอบ เมืองเชียงฮ่อน และถนนเข้าออกบ้านปากคอบไปริมแม่น้ำโขง ทั้งหมด มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 110.15 กิโลเมตร โดยแบ่งเส้นทางได้ ดังนี้

1. เส้นจากบ้านฮวก (จ. พะเยา) – เมืองคอบ
2. เส้นทางจากเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น
3. เส้นทางจากเมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน
4. เส้นทางในเมืองคอบ
5. เส้นทางในเมืองเชียงฮ่อน
6. เส้นทางเข้าออกบ้านปากคอบไปริมแม่น้ำโขง

ถนนเส้นทางดังกล่าวเป็นถนนลูกรังมีความกว้าง 1 – 2 ช่องทางจราจร และมีสภาพชำรุดเสียหายเป็นหลุม และบ่อดูดเส้นทาง และเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของยานพาหนะ บางช่วงมีลำน้ำขนาดเล็กตัดผ่าน มีชุมชนอาศัยตลอดเส้นทาง โดยจะมีประชากรหนาแน่นบริเวณเมืองคอบ และเมืองเชียงฮ่อนจากการสำรวจเส้นทางดังกล่าวต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง สำหรับระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร ดังนั้น สปป. ลาว จึงเห็นควรให้พัฒนาถนนสายดังกล่าว เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทย (จุดผ่อนปรนบ้านฮวก) และแขวงไซยบุรี สปป.ลาว (เมืองคอบและเมืองเชียงฮ่อน)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เห็นว่าการพัฒนา ถนนเส้นทางดังกล่าว จะเป็นการเปิดประตูระหว่างไทย – ลาว ในด้านการแลกเปลี่ยนสินค้า การขนส่งสินค้า การค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว นอกจากนี้ การพัฒนาถนนเส้นทางดังกล่าวจะทำให้เส้นทางการคมนาคมขนส่งของทั้งสองประเทศ มีความสมบูรณ์และยังสามารถเชื่อมโยงกับถนนเส้นหัวพัน – ปากแบ่งของ สปป.ลาว ที่ สพพ. ได้ให้ความสนับสนุนไปก่อนหน้านี้

สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในรูปแบบของเงินให้เปล่า (Grant) เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการและจัดทำแบบรายละเอียดของงานก่อสร้าง (Detailed Design) ในช่วงของการจัดเตรียมโครงการเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน ต่อมาเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2556 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบและอนุมัติให้กระทรวงการคลังดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว วงเงินรวม 1,390 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นเงินกู้เงินช่วยเหลือผ่อนปรนในอัตราร้อยละ 80 หรือคิดเป็นวงเงินไม่เกิน 1,112 ล้านบาท และเงินให้เปล่าในอัตรา ร้อยละ 20 หรือคิดเป็นวงเงินไม่เกิน 278 ล้านบาท เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินโครงการปรับปรุงและก่อสร้าง ถนนช่วงบ้านฮวก (จ. พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น (สปป. ลาว)

ในการนี้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการเงิน สปป. ลาว และผู้อำนวยการ สพพ. ได้ร่วมลงนามในสัญญาเงินกู้โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ. พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น (สปป.ลาว) เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556

บทที่ 3

1. ข้อมูลพื้นฐานของโครงการ

เส้นทางโครงการจะแบ่งขอบเขตขั้นตอนการก่อสร้างเป็น 2 สัญญา ตามข้อจำกัดของงบประมาณและผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจที่ให้ความคุ้มค่ามากที่สุด โดยมีการแบ่งเส้นทางตามสัญญา ดังนี้

1.1 สัญญาที่ 1 (ระยะทางรวม 52.62 กิโลเมตร)

- 1) ก่อสร้างถนนจากบ้านฮวก ถึงเมืองคอบ ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- 2) ก่อสร้างถนนจากเมืองคอบ ถึงบ้านปากคอบ สิ้นสุดที่บ้านก้อนดิน ระยะทาง 24.62 กิโลเมตร
- 3) ปรับปรุงถนนในเมืองคอบ ระยะทาง 8 กิโลเมตร

1.2 สัญญาที่ 2 (ระยะทางรวม 54.93 กิโลเมตร)

- 1) ก่อสร้างถนนจากเมืองคอบ ถึงเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 42 กิโลเมตร
- 2) ปรับปรุงถนนในเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 12.93 กิโลเมตร

ภายหลังจากที่มีการก่อสร้างปรับปรุงเส้นทาง และพัฒนาจุดผ่อนปรนบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา เป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว ได้ส่งผลให้เกิดการขนส่งสินค้า การค้าชายแดน และการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยทางภาคเหนือกับ สปป.ลาว เช่น จังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดเชียงรายกับเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ กางลงทุน และการท่องเที่ยวทางตอนเหนือของ สปป.ลาว ได้ โดยเฉพาะเมืองหลวงพระบางและเมืองหงสา ส่วนด้านทิศใต้ของโครงการสามารถเชื่อมต่อทางประเทศไทยผ่านทางจุดผ่อนปรนบ้านห้วยสะแดง ตำบลอบ อำเภอทุ่งช้าง และจุดผ่อนปรนบ้านใหม่ชายแดน ตำบลชายแดน อำเภอสองแคว จังหวัดน่าน นอกจากนี้ ยังสามารถเดินทางต่อไปยังประเทศจีน (คุนหมิง) และประเทศเวียดนาม (เตียนเบียนฟู) ต่อไปได้โดยใช้ถนนหมายเลข 3 และหมายเลข 4

ข้อมูลของโครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนดิน ตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินระหว่างกระทรวงการคลัง (ไทย) กับกระทรวงการคลัง (สปป. ลาว) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ชื่อโครงการ	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนดิน
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ประเทศไทย : สพพ. กระทรวงการคลัง สปป. ลาว : Ministry of Finance และ Ministry of Public Works and Transport
วัตถุประสงค์	เพื่อปรับปรุงถนนระยะทางประมาณ 110 กิโลเมตร จากบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนดิน
มติคณะรัฐมนตรี	10 กันยายน 2556 อนุมัติให้กระทรวงการคลังดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว
วันลงนามสัญญา	18 กันยายน 2556

วงเงินกู้	1,390 ล้านบาท แบ่งเป็น <ul style="list-style-type: none"> - เงินให้เปล่าร้อยละ 20 หรือคิดเป็นวงเงินไม่เกิน 278 ล้านบาท - เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนร้อยละ 80 หรือคิดเป็นวงเงินไม่เกิน 1,112 ล้านบาท
หมวดค่าใช้จ่าย	แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในหมวดต่างๆ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ค่างานก่อสร้าง 1,270 ล้านบาท - ค่าวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน 44 ล้านบาท - ค่าบริหารจัดการ 13 ล้านบาท - ค่าเพื่อเหลือเผื่อขาด 63 ล้านบาท
เงื่อนไขทางการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี - ระยะเวลาชำระคืนเงินต้น 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) - ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 20 กุมภาพันธ์ และ 20 สิงหาคม ของทุกปี - ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าร้อยละ 20
เงื่อนไขอื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> - ต้องใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง - ที่เป็นนิติบุคคลภายใต้กฎหมายไทย - ต้องใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าและบริการทั้งหมด - สัญญาเงินกู้ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายไทย - เงินกู้ภายใต้สัญญาฯ ไม่สามารถนำไปจ่ายเป็นค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายใต้โครงการ
ผู้ให้กู้ (Lender)	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)
วันสิ้นสุดการเบิกจ่าย	17 กันยายน 2562
บริษัทที่ปรึกษา	บริษัท เอเซีย เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
บริษัทผู้รับเหมาฯ	<ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท ชิโน – ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (สัญญาลำดับที่ 1) 2. บริษัท เนวาร์ตันพัฒนาการ จำกัด (มหาชน) (สัญญาลำดับที่ 2)

2. ขอบเขตของโครงการ

งานก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย

- สัญญาที่ 1
 - (1) ก่อสร้างอาคารและจุดผ่านแดน
 - (2) ก่อสร้างถนนจากบ้านฮวก – เมืองคอบ ระยะทาง 20 กิโลเมตร
 - (3) เมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านกอนตัน ระยะทาง 24.62 กิโลเมตร
 - (4) ปรับปรุงถนนในเมืองคอบระยะทาง 8 กิโลเมตร
 - (5) งานเพิ่มเติม

- (5.1) ต่อขยายถนนเข้าสู่ชุมชนบ้านก่อนต้น
- (5.2) จัดซื้ออุปกรณ์เพิ่มเติมสำหรับการพาดถนนและปรับปรุงพื้นที่โดยรอบ
- (5.3) การป้องกันตลิ่งที่แม่น้ำคอบ
- (5.4) ด้านซั้งน้ำหนักรถบรรทุก

- สัญญาที่ 2 (6) ก่อสร้างถนนจากเมืองคอบ ระยะทาง 42 กิโลเมตร
- (7) ปรับปรุงถนนในเมืองเชียงฮ่อนระยะทาง 12.93 กิโลเมตร
- (8) งานเพิ่มเติมมีด้านซั้งน้ำหนักรถบรรทุก

3. ข้อมูลด้านการดำเนินโครงการ

Department of Roads, Ministry of Public Works and Transport ของ สปป. ลาว ได้ดำเนินการว่าจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง ดังนี้

3.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง (Contractor)

3.1.1 สัญญาที่ 1

- บริษัท ชิโน – ไทย เอนจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2557
- มูลค่างานตามสัญญาจ้าง 663.22 ล้านบาท (ปรับเมื่อ 23 พฤษภาคม 2561)
- ระยะเวลาการก่อสร้าง 30 เดือน

3.1.2 สัญญาที่ 2

- บริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน)
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2557
- มูลค่างานตามสัญญาจ้าง 578.69 ล้านบาท (ปรับเมื่อ 23 พฤษภาคม 2561)
- ระยะเวลาการก่อสร้าง 30 เดือน

เริ่มก่อสร้างวันที่ 14 พฤษภาคม 2557

สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน 2559

(สัญญาที่ 1 ขยายเพิ่มเติมถึง 26 พฤศจิกายน 2561)

(สัญญาที่ 2 ขยายเพิ่มเติมถึง 13 พฤษภาคม 2562)

3.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง (Construction Supervision Consultant)

- บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2557
- วงเงินรวมทั้งสิ้น 45.97 ล้านบาท
- ระยะเวลาดำเนินงาน 30 เดือน เป็นไปตามจ้างวิศวกรที่ปรึกษาโดยมีรายละเอียด ดังนี้

เริ่มก่อสร้างวันที่ 14 พฤษภาคม 2557

สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างในเดือนพฤศจิกายน 2559 (ขยายเพิ่มเติมถึง 31 ธันวาคม 2561)

บทที่ 4

ผลการดำเนินโครงการ

1. รูปแบบงานก่อสร้าง

โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น สปป.ลาว ได้มีการจัดทำ Detailed Design ของงานก่อสร้างทั้งงานถนน และงานอาคารด้านถาวรไว้แล้ว โดย สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป. ลาว ในการจัดทำแบบก่อสร้างตามที่กล่าว ดังนั้น สปป. ลาว จึงสามารถนำแบบก่อสร้างมาดำเนินโครงการได้ทันที

2. การดำเนินการจัดหาบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา

กรมชั่วทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป. ลาว ซึ่งเป็นหน่วยงานปฏิบัติในโครงการดังกล่าวได้คัดเลือกบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสัญชาติไทยเป็นผู้ดำเนินโครงการดังกล่าว ประกอบด้วย

2.1 บริษัท ซีโน – ไทย เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในสัญญาที่ 1 วงเงินรวมจำนวน 656.999 ล้านบาท มีระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 30 เดือน โดยมีการลงนามในสัญญาจ้างบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2557 และเริ่มปฏิบัติงานวันที่ 14 พฤษภาคม 2557

2.2 บริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในสัญญาที่ 2 วงเงินรวมจำนวน 612.995 ล้านบาท มีระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 30 เดือน โดยมีการลงนามในสัญญาจ้างบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2557 และเริ่มปฏิบัติงานวันที่ 14 พฤษภาคม 2557

2.3 บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างในวงเงิน 43.975 ล้านบาท

3. การขออนุมัติปรับเปลี่ยนงานและวงเงิน รวมถึงระยะเวลาการดำเนินงาน (Variation Order)

ในการดำเนินโครงการดังกล่าว ได้มีการปรับงานเพิ่มเติม และปรับลดงาน ซึ่งได้มีการอนุมัติโดยคณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.) ให้ดำเนินการภายหลังจากที่มีการเริ่มดำเนินโครงการแล้วระยะหนึ่ง ตามข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างและกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ซึ่งผู้รับผิดชอบโครงการจาก สปป.ลาว โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 12/2557 เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2557 คพพ. มีมติอนุมัติ ดังนี้

อนุมัติให้ สปป.ลาว โอนเงินค่าใช้จ่ายในหมวดค่า Contingency จำนวน 1,356,000 บาท ไปเป็นค่าใช้จ่ายในการสำรวจและค้นหาวัตถุระเบิด เนื่องจากระหว่างการก่อสร้างในส่วนของงานดิน (Earth Work) บริเวณกิโลเมตรที่ 18+200 – 20+200 ในส่วนของสัญญาที่ 1 ซึ่งเป็นช่วงที่ต้องมีการย้ายแนวถนนใหม่ตามแบบก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขุดพบวัตถุระเบิด (Unexploded Ordnance: UXO) ในบริเวณที่กล่าว

3.2 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 7/2558 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2558 คพพ. มีมติอนุมัติ ดังนี้

3.2.1 อนุมัติให้ปรับลดปริมาณงานก่อสร้างถนนบริเวณกิโลเมตรที่ 0+000.00 – 2+190.59 ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ประเทศไทย และให้ สปป.ลาว ปรับลดวงเงินค่าก่อสร้างในสัญญาที่ 1 จากวงเงิน 656,999,000.00 บาท เป็น 646,164,571.08 บาท

3.2.2 รับทราบการปรับปรุง Traffic Change Over ในพื้นที่ สปป.ลาว บริเวณกิโลเมตรที่ 2+190.00 – 2+347.00 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพภูมิประเทศและหลักการทางวิศวกรรม

3.2.3 รับทราบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางในสัญญาที่ 1 Section B บริเวณกิโลเมตรที่ 22+900.000 – 24+618.896 เป็นกิโลเมตรที่ 22+900.000 – 24+358.118 เนื่องจากไม่สามารถเวนคืนที่ดินในบริเวณดังกล่าวได้ เพราะแนวเส้นทางที่ตัดผ่านเป็นศาสนสถานประจำชุมชน

3.2.3 มีมติให้ชะลอการขยายเส้นทางบริเวณกิโลเมตรที่ 24+35.118 – 25+541.044 ซึ่งเป็นที่ตั้งของ บ้านก้อนดิน พร้อมทั้งให้ปฏิบัติงานก่อสร้างอื่นๆ ตามสัญญาให้แล้วเสร็จก่อน หากมีเงินคงเหลือภายใต้สัญญาฯ ให้ สปป.ลาว เสนอมาเพื่อพิจารณาอีกครั้ง

3.3 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 2/2560 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 คพพ. มีมติอนุมัติ ดังนี้

3.3.1 อนุมัติให้มีการต่อขยายถนนในสัญญาที่ 1 บริเวณกิโลเมตรที่ 24+341.071 ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ โดยจะต่อขยายถนนออกไปอีกระยะทางประมาณ 1.509 กิโลเมตร ไปยังชุมชนบ้านก้อนดินบริเวณ กิโลเมตรที่ 25+850.071 เป็นจำนวนเงิน 6,961,005.57 บาท

3.3.2 อนุมัติให้มีการจัดซื้ออุปกรณ์เพิ่มเติมสำหรับอาคารผ่านแดนในสัญญาที่ 1 และพื้นที่โดยรอบ เฉพาะที่มีความจำเป็นตามความเห็น สพพ. เป็นจำนวนเงิน 3,074,054.12 บาท

3.3.3 ยกเลิกการดำเนินงานก่อสร้างในส่วนของ Spur Line No.1 และ Spur Line No.2 ลดลงเป็น จำนวนเงิน 37,329,365.17 บาท

3.4 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2560 คพพ. มีมติอนุมัติ ดังนี้

อนุมัติให้มีการปรับเปลี่ยนการจัดสรรวงเงินโครงการ โดยปรับลดจากวงเงินค่าก่อสร้างในสัญญาที่ 1 จำนวน 3,074,054.12 บาท โดยให้ไปเพิ่มในส่วนค่าบริหารจัดการ เพื่อให้ สปป.ลาว ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอุปกรณ์ เพิ่มเติมสำหรับใช้ในอาคารผ่านแดน อาทิ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และเฟอร์นิเจอร์ในอาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านการค้าและส่วนควบคุมตรวจลงตรา หม้อแปลงไฟฟ้าขนาด 100 KVA ระบบโทรศัพท์ ตู้ปฏิบัติงานตรวจลงตรา เป็นต้น

3.5 ในการประชุม คพพ. ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2561 คพพ. มีมติอนุมัติ ดังนี้

3.5.1 อนุมัติให้มีการปรับเพิ่มงานในสัญญาที่ 1 ดังนี้

- งานก่อสร้าง Slope Protection กิโลเมตรที่ 1600 Section B วงเงิน 6,578,069.77 บาท
- งานก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก กิโลเมตรที่ +400 วงเงิน 2,040,657.80 บาท
- งาน General Provision วงเงิน 476,069.79 บาท

3.5.2 อนุมัติให้มีการปรับเพิ่มงานในสัญญาที่ 2 ดังนี้

- งานก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก กิโลเมตรที่ 23+600 วงเงิน 2,844,400.00 บาท
- งาน General Provision วงเงิน 181,186.50 บาท

3.5.3 อนุมัติค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเพิ่มเติม เป็นเงิน 1,993,448.00 บาท

ทั้งนี้ ในการประชุม คพพ. เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2561 สพพ. ได้ชี้แจงต่อที่ประชุม คพพ. ว่าได้มีการ พิจารณากลับกรองเรื่องการขอ Contingency และหารือร่วมกับ สปป.ลาว แล้ว และได้ข้อสรุปร่วมกันที่จะเสนอขอ ปรับปรุงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้เป็นครั้งสุดท้าย

ภายหลังจากที่ คพพ. ได้อนุมัติให้มีการปรับเปลี่ยนงานก่อสร้างตั้งรายละเอียดที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้วงเงินในสัญญาจ้างฯ มีการเปลี่ยนแปลงโดยสรุปรายละเอียดได้ ดังตารางนี้

หมวด	วงเงินตามสัญญา FA (บาท)	วงเงินตามสัญญาจ้าง เริ่มต้น (บาท)	วงเงินตามสัญญาจ้าง หลังปรับ VO (บาท)
ค่างานก่อสร้าง	1,270,000,000.00	1,269,994,000.00	1,241,910,595.14
สัญญาที่ 1	(657,000,000.00)	(656,999,000.00)	(663,220,374.01)
สัญญาที่ 2	(613,000,000.00)	(612,995,000.00)	(578,691,221.33)
ค่าที่ปรึกษา	44,000,000.00	43,975,000.00	45,968,448.00
ค่าบริหารจัดการ	13,000,000.00	13,000,000.00	17,430,054.12
ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด	63,000,000.00	63,000,000.00	46,530,168.14
รวม	1,390,000,000.00	1,389,969,000.00	1,351,840,265.60

4. งานก่อสร้าง (Civil Work) และระยะเวลาการก่อสร้าง

โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น สปป.ลาว ประกอบด้วยงานก่อสร้างอาคารด่านถาวร และงานก่อสร้างถนนระยะทางรวมประมาณ 110 กิโลเมตร โดยงานก่อสร้างถนนตามที่กล่าวมีผิวถนนเป็นแบบ Asphaltic Concrete แบ่งได้เป็น 2 ส่วน

1) เส้นทางหลักของโครงการ มีจุดเริ่มต้นช่วงจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา และมีจุดสิ้นสุดที่เมืองเชียงฮ่อน และบ้านก้อนตื้น สปป.ลาว ระยะทางรวม 87.22 กิโลเมตร แบ่งได้ ดังนี้

- ช่วงที่ 1 ถนนสายหลักจากบ้านฮวก – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 62.60 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 2 ถนนสายหลักจากเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น ระยะทาง 24.62 กิโลเมตร

2) เส้นทางท้องถิ่นระยะทางรวม 22.93 กิโลเมตร แบ่งได้ ดังนี้

- ช่วงที่ 1 ถนนเข้าออกบ้านปากคอบไปริมแม่น้ำโขง ระยะทาง 2 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 2 ถนนในเมืองคอบ ระยะทาง 8 กิโลเมตร
- ช่วงที่ 3 ถนนในเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 12.93 กิโลเมตร

ตามสัญญาจ้างก่อสร้างกำหนดระยะเวลาให้ผู้รับเหมาดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จภายใน 30 เดือน โดยเริ่มปฏิบัติงานเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2557 สิ้นสุดการก่อสร้าง (เดิม) พฤศจิกายน 2559 ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างไม่สามารถดำเนินการได้เสร็จทันตามระยะเวลาที่กำหนด จึงได้มีการขยายระยะเวลาก่อสร้างเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สัญญาจ้างวิศวกรที่ปรึกษา ขยายระยะเวลาเพิ่ม 2 ปี สิ้นสุด 31 ธันวาคม 2561
- สัญญาจ้างผู้รับเหมาสัญญาที่ 1 ขยายระยะเวลาเพิ่ม 2 ปี สิ้นสุด 26 พฤศจิกายน 2561

- สัญญาจ้างผู้รับเหมาสัญญาที่ 2 ขยายระยะเวลาเพิ่ม 2 ปี 6 เดือน สิ้นสุด 13 พฤษภาคม 2562

สัญญาที่ 1 (งานตามขอบเขตสัญญา)	สัญญาที่ 1 (งานที่ปรับเพิ่ม/ลด)
<ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างถนนจากบ้านฮวก ถึงเมื่อบคอบ ระยะทาง 20 กม. - ก่อสร้างถนนจากเมืองคอบ ถึงบ้านปากคอบ สิ้นสุดที่บ้านก้อน ตื่น ระยะทาง 24.62 กม. - ก่อสร้างถนนจากบ้านปากคอบ ถึงแม่น้ำโขง ระยะทาง 2 กม. - ปรับปรุงถนนในเมืองคอบ ระยะทาง 8 กม. 	<ul style="list-style-type: none"> - ลดงานก่อสร้าง กม. ที่ 0+000.00 – 2+190.59 ถนนจากบ้านฮวก ถึงเมืองคอบ เหลือประมาณ 18 กม. - ขยายถนนเข้าบ้านก้อนตื่นเป็นระยะทาง 1.5 กม. บริเวณ กม. ที่ 24+341.071 ถึง กม. ที่ 25+850.071 - สร้าง Slope Protection กม. ที่ 17+600 Section B - สร้างด่านซั้งน้ำหนักรถบรรทุก กม. ที่ 3+400
สัญญาที่ 2 (งานตามขอบเขตสัญญา)	สัญญาที่ 2 (งานที่ปรับเพิ่ม/ลด)
<ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างถนนจากเมืองคอบ ถึงเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 42 กม. - ปรับปรุงถนนในเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 12.93 	<ul style="list-style-type: none"> - ยกเลิกงานก่อสร้างในส่วนของ Spur Line No.1 และ Spur Line No.2 ระยะทาง 2.129+1.256 กม. - สร้างด่านซั้งน้ำหนักรถบรรทุก กม. ที่ 23+600

5. งานควบคุมการก่อสร้าง (Construction Supervision)

วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างปฏิบัติงานในโครงการสรุปได้ ดังนี้

- 5.1 ควบคุมและกำกับการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้
- 5.2 จัดเตรียมข้อมูลและแบบก่อสร้างต่างๆ ของงานก่อสร้าง
- 5.3 ประสาน สปป. ลาว ให้ดำเนินการย้ายเสาไฟและจัดระเบียบสายไฟที่อยู่บนเส้นทางดังกล่าว
- 5.4 ตรวจสอบคุณภาพของวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้าง และเครื่องจักรต่างๆ ที่จะใช้ในการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง
- 5.5 วางแผนและกำกับดูแลการก่อสร้าง บริหารจัดการสัญญาการก่อสร้างให้เป็นไปตามเงื่อนไขของทั้งสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างและสัญญาเงินกู้ รวมไปถึงการควบคุมคุณภาพของงานก่อสร้าง เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญา
- 5.6 บริหารจัดการเรื่องงานเอกสาร สัญญา และการเบิกจ่ายเงินค่าก่อสร้างให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้าง และของกลุ่มวิศวกรที่ปรึกษา รวมไปถึงตรวจสอบปริมาณงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับการขอเบิกเงิน
- 5.7 บริหารจัดการโครงการให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ในกรณีที่เกิดปัญหาสำหรับงานก่อสร้าง วิศวกรที่ปรึกษาจะนำเสนอแนวทางและวิธีการแก้ไขปัญหาเพื่องานก่อสร้างสามารถดำเนินการต่อไปได้และแล้วเสร็จได้ตามกำหนดเวลา
- 5.8 จัดทำรายงานความก้าวหน้ารายเดือนและรายไตรมาสของโครงการ รวมทั้ง จัดทำรายงานปิดโครงการ
- 5.9 จัดให้มีการตรวจสอบพื้นที่โครงการเป็นระยะในระหว่างช่วงเวลาประกันผลงาน

6. การเบิกจ่ายเงินโครงการ

6.1 โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น สปป.ลาว ได้เริ่มการเบิกจ่ายเงินงวดแรกเมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2557 โดยมีการเบิกจ่ายรวมทั้งสิ้น 94 งวด แบ่งเป็น

- ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 663,194,457.20 บาท
- ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 578,677,894.24 บาท
- ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 45,968,248.00 บาท
- ค่าบริหารจัดการ จำนวน 17,312,518.19 บาท

สรุปการเบิกจ่ายเงินในแต่ละหมวดค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้ตามสัญญาความช่วยเหลือทางการเงินได้ดังนี้

หมวด	วงเงินตามสัญญา FA (บาท)	วงเงินตาม สัญญาจ้าง + VO (บาท)	รวมการเบิกจ่ายเงิน ตามสัญญา (บาท)	ร้อยละของ วงเงินทั้งหมด
ค่างานก่อสร้าง สัญญาที่ 1 สัญญาที่ 2	1,270,000,000.00 (657,000,000.00) (613,000,000.00)	1,241,910,595.14 (663,220,374.01) (578,691,221.33)	1,241,872,351.44 (663,194,457.20) (578,677,894.24)	100
ค่าที่ปรึกษา	44,000,000.00	45,968,448.00	45,968,248.00	100
ค่าบริหารจัดการ	13,000,000.00	17,430,054.12	17,312,518.19	99.33
ค่าเผื่อเหลือเผื่อ ขาด	63,000,000.00	(46,530,168.14)	-	-
รวม	1,390,000,000.00	1,351,840,265.60	1,305,153,117.63	99.99

ทั้งนี้ การเบิกจ่ายเงินตามสัญญาของโครงการฯ เป็นไปตามเงื่อนไขโดยแบ่งเป็นเงินกู้ (Loan) ร้อยละ 80 เบิกจ่าย จำนวน 1,044,539,494.14 บาท และเงินให้เปล่า (Grant) ร้อยละ 20 เบิกจ่าย จำนวน 260,613,623.49 บาท

6.2 เมื่อพิจารณาการเบิกจ่ายของโครงการในภาพรวมแล้วพบประเด็นสำคัญต่างๆ ดังนี้

- 1) การเบิกจ่ายเงินในส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,305,153,117.63 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 100 ของวงเงินที่ผูกพันไว้ (ภาคผนวก 1)
- 2) สพพ. สามารถตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและเบิกจ่ายเงินของแต่ละงวดให้แก่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาตามคำขอเบิกจ่ายเงินของ สปป. ลาว ได้ภายใน 7 วัน ทุกงวด

3) โครงการดังกล่าวสามารถเบิกจ่ายเงินได้หมดภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ที่มีการอนุมัติขยายเวลาสิ้นสุดการเบิกจ่ายเพิ่มเติมคือวันที่ 17 กันยายน 2562 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการเบิกจ่ายเงินของโครงการฯ ได้เป็นอย่างดี

4) สปป.ลาว ต้องชำระคืนเงินต้นในส่วนของเงินกู้เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,044,539,494.14 บาท โดยแบ่งชำระปีละ 2 ครั้ง เป็นจำนวนรวม 40 งวด โดยงวดที่ 1 จำนวน 26,132,494.14 บาท และงวดที่ 2 - 40 จำนวนงวดละ 26,113,000.00 บาท รายละเอียดการชำระปรากฏตามตารางการชำระคืนเงินต้น (ภาคผนวก 2)

7. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

ในการดำเนินโครงการฯ ได้มีการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยร้อยละ 56.90 ของมูลค่าการใช้สินค้าและบริการภายใต้โครงการฯ ซึ่งสอดคล้องกับเงื่อนไขสัญญาฯ ที่กำหนดให้ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 (ภาคผนวก 3)

หน่วย: บาท

รายการ	ผู้รับเหมาฯ สัญญาที่ 1 บ. ชิโน-ไทยฯ	ผู้รับเหมาฯ สัญญาที่ 2 บ. เนวาร์ตน์ฯ	ที่ปรึกษาฯ บ. เอเซีย เอ็นจิเนียริ่งฯ	ค่าบริหารจัดการ	ค่าเพื่อเหลือ เพื่อขาด	รวม
วงเงินที่อนุมัติ	663,220,374.01	578,691,221.33	45,968,448.00	17,430,054.12	46,530,168.14	1,305,310,097.46
1. มูลค่างานก่อสร้างโครงการ	663,194,457.20	578,677,894.24	45,968,248.00	17,312,518.19		1,305,153,117.63
2. การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย	370,845,854.20	338,557,017.01	31,080,248.00	2,085,000.00		742,568,119.21
3. คิดเป็นร้อยละของสัญญาฯ	55.92%	58.51%	67.61%	11.96%		56.90%
4. สินค้าและบริการในไทย	น้ำมัน เครื่องจักร วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง ยางมะตอม		ทีมที่ปรึกษาและเบี้ยเลี้ยง			

8. ศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษา

จากการติดตามความก้าวหน้าโครงการและประชุมรับฟังความเห็นของ สปป. ลาว เกี่ยวกับประสิทธิภาพและศักยภาพการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างจากประเทศไทย สามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

8.1 ผู้รับเหมาก่อสร้าง

รัฐบาล สปป. ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและการก่อสร้างของบริษัท ชิโน-ไทยฯ และบริษัท เนวาร์ตน์พัฒนาการฯ เป็นอย่างมาก เนื่องด้วยทั้งสองบริษัท เป็นบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมทั้งในด้านของทรัพยากร และเงินทุนหมุนเวียน อีกทั้งยังมุ่งเป้าหมายไปที่ผลสำเร็จของโครงการ จึงได้วางกรอบระยะเวลาการทำงานที่ค่อนข้างกระชับ และระดมอุปกรณ์เครื่องจักรต่างๆ เข้ามาปฏิบัติงานเป็นจำนวนมาก จึงสามารถเร่งงานก่อสร้างที่ล่าช้าให้แล้วตามแผนการดำเนินงานได้ นอกจากนี้ แม้ว่าในระหว่างการปฏิบัติงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสบปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เช่น ปัญหาเรื่องความเสียหายของผิวจราจรในพื้นที่โครงการ แต่ผู้รับเหมาก่อสร้างก็ได้ประสานงานกับฝ่าย สปป.ลาว ซึ่งมอบหมายผู้มีอำนาจตัดสินใจไปช่วยบริหารจัดการเมื่อเกิดปัญหาในพื้นที่ก่อสร้าง และสามารถแก้ไขปัญหาได้ทันที ทำให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างสามารถบริหารจัดการงานก่อสร้างต่างๆ จนทำให้สามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จและคุณภาพของงานได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย

8.2 วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง

สปป. ลาว มีความพึงพอใจในผลการปฏิบัติงานและการควบคุมงานก่อสร้างของบริษัท เอเซียเนียร์ ริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ของประเทศไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากสามารถควบคุมและกำกับการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่บริษัท เอเซียเนียร์ สามารถให้คำปรึกษาและแนะนำในเรื่องเทคนิควิศวกรรมต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

บทที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น สปป.ลาว ได้เกิดปัญหาและอุปสรรคระหว่างการดำเนินงานสรุปได้ ดังนี้

1. ปัญหาเรื่องผิวจราจรเสียหายก่อนกำหนดเปิดใช้งาน

จากการสำรวจในพื้นที่พบว่าจะมีการส่งทรัพยากรประเภทหินจาก สปป.ลาว มายังจังหวัดพะเยา ประเทศไทยผ่านเส้นทางของพื้นที่โครงการ โดย สปป.ลาว ได้จัดทำลานกองหินไว้บริเวณชายแดน สปป.ลาว ก่อนจะส่งเข้าไปประเทศไทย ทั้งนี้ สาเหตุที่ผิวจราจรเสียหายประการแรก เป็นผลมาจากการลาดยาง DBST แล้วเปิดใช้งานก่อนระยะเวลาที่เหมาะสมตามคุณสมบัติและข้อกำหนดทางวิศวกรรมของวัสดุ และสาเหตุของความเสียหายอีกประการคือ การเลือกใช้น้ำยางมะตอยที่ไม่ถูกต้อง จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายเฉพาะผิวจราจรพื้น แต่สภาพโครงสร้างชั้นทางไม่ได้รับเสียหาย และจากความเสียหายของผิวจราจรดังกล่าว ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ประกอบการโรงโม่หิน สปป.ลาว ได้มีการตกลงที่จะดำเนินการแก้ไขความเสียหายของผิวจราจรร่วมกัน โดยผู้ประกอบการ สปป.ลาว ได้จัดส่งหินคลุกเพื่อใช้ดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย และผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการซ่อมแซมผิวจราจรและลาดยาง DSBT ให้สภาพผิวจราจรกลับมาสมบูรณ์พร้อมใช้งานได้อีกครั้ง โดยปัจจุบันได้แก้ไขแล้วเสร็จ

2. ปัญหาเรื่องการก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (Weighbridge Station)

การก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกของโครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านก้อนตื้น สปป.ลาว นั้น มีความจำเป็นต่อการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่อถนนจากการขนส่งหินผ่านถนนของโครงการบ้านฮวกฯ จาก สปป.ลาว ไปยังประเทศไทยและพื้นที่ก่อสร้างอื่นๆ โดยรอบ เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการบ้านฮวกฯ มีโรงโม่หินอยู่หลายแห่ง แต่ภายหลังจากที่ดำเนินการก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักฯ แล้วเสร็จ พบว่าการใช้บริการด่านชั่งน้ำหนักไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ในการก่อสร้าง กล่าวคือ มีรถบรรทุกหินจำนวนหนึ่ง ทำการขนส่งหินโดยไม่ผ่านด่านชั่งน้ำหนักจึงส่งผลให้ไม่มีการตรวจสอบน้ำหนักที่บรรทุกเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน โดยมีสาเหตุมาจากจุดที่ตั้งของด่านชั่งน้ำหนักไม่ได้อยู่ในบริเวณที่รถบรรทุกจากโรงโม่หินวิ่งผ่าน นอกจากนี้ ด่านชั่งน้ำหนักบางแห่งที่รถบรรทุกเข้าใช้บริการ เมื่อตรวจพบที่มีการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐานกำหนดก็ดำเนินการเพียงออกเอกสารเตือนเท่านั้น มิได้มีการออกคำสั่งให้รถบรรทุกถอยหินออกเพื่อให้น้ำหนักอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อผิวจราจร เนื่องจากรถบรรทุกมีน้ำหนักเกินมาตรฐาน

บทที่ 6

สรุปผลสำเร็จของโครงการ

1. ผลสำเร็จของโครงการ

จากการสำรวจและสอบถามประชาชนตามแนวเส้นทางบ้านฮวกฯ พบว่า งานก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและได้คุณภาพ มีระบบระบายน้ำตามแนวเส้นทางเพื่อให้การระบายน้ำมีความเหมาะสมตามหลักวิศวกรรม และประชาชนในพื้นที่โครงการมีความสะดวกจากการเดินทาง โดยสามารถสรุปผลสำเร็จได้ดังนี้

1.1 ก่อนที่จะมีการปรับปรุงเส้นทางดังกล่าว ประชาชนในพื้นที่โครงการเดินทางจากจุดผ่านแดนบ้านฮวก ไปยังเมืองคอบ และเมืองเชียงฮ่อน โดยใช้เวลาประมาณ 6 ชั่วโมง เนื่องจากสภาพถนนชำรุดเสียหายมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ในปัจจุบัน การเดินทางตามที่กล่าวใช้เวลาเพียง 1 – 2 ชั่วโมงเท่านั้น และสามารถเดินทางได้ทุกฤดูกาล ส่งผลให้คุณภาพชีวิตประชาชนดีขึ้น การคมนาคมและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.2 ในช่วงของการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว ได้มีการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านฮวก ในฝั่งไทยให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดนระหว่างสองประเทศ และทำให้จังหวัดพะเยาเป็นพื้นที่การค้าชายแดนแห่งใหม่ที่มีความตื่นตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งมูลค่าการค้าในปี 2562 โตขึ้นจากปี 2555 ซึ่งเป็นปีก่อนที่จะมีการดำเนินการโครงการในอัตรา ร้อยละ 78 โดยมีมูลค่าการค้าโดยรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 – 2562 (เดือนสิงหาคม) ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวกฯ ดังนี้

มูลค่าการค้าชายแดนบ้านฮวกฯ ปี พ.ศ. 2555 - 2562	
ปี (พ.ศ.)	มูลค่าการค้ารวม (หน่วย : ล้านบาท)
2555	91.15
2556	238.06
2557	198.17
2558	308.69
2559	338.38
2560	345.41
2561	134.25
2562 (ส.ค.)	162.52

หมายเหตุ: มูลค่าการค้าระหว่าง ปี พ.ศ. 2556 – 2560 มีมูลค่าสูงจากการส่งออกและนำเข้าเครื่องจักร และวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการฯ

1.3 การปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางของโครงการฯ ส่งผลให้การเดินทางในบริเวณดังกล่าวมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ประชาชนทั้งสองประเทศสามารถเดินทางไปมาหาสู่ระหว่างกันได้ง่าย ซึ่งเป็นการยกระดับการกระชับความสัมพันธ์ในระดับท้องถิ่น สร้างความรู้สึกที่ดีให้แก่ประชาชนชาวลาวในพื้นที่โครงการ และยังเป็น การกระชับความสัมพันธ์ในระดับรัฐบาลของทั้งสองประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ จำนวนผู้ผ่านเข้าออกจุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวกฯ รวมคนไทยและลาวในปี 2561 มากขึ้นจากปี 2555 ที่เพิ่งเริ่มดำเนินโครงการฯ ในอัตราร้อยละ 59 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ปี (พ.ศ.)	จำนวนคนผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนบ้านฮวกฯ รวม ไทย - ลาว (หน่วย : คน)
2555	21,370
2556	37,612
2557	11,320
2558	44,127
2559	46,516
2560	25,106
2561	34,143

1.4 การเดินทางเข้า - ออก ราชอาณาจักร บริเวณจุดผ่านแดนบ้านฮวก มีจำนวนรถยนต์ผ่านเข้า/ออก ในบริเวณดังกล่าวในปี 2561 มากกว่าปี 2556 ในอัตราร้อยละ 136 โดยแบ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนส่งสินค้ามีรายละเอียดดังนี้

ปี (พ.ศ.)	รถบรรทุกสินค้าเข้า/ออก (คัน)	รถยนต์ส่วนบุคคลเข้า/ออก (คัน)	รวม (คัน)
2556	45,222	8,366	53,588
2557	46,550	24,136	70,686
2558	63,964	43,743	107,707
2559	76,611	50,558	127,169
2560	76,893	40,364	117,257
2561	79,830	47,041	126,871

2. ความพึงพอใจในการประสานงานกับ สพพ.

กรมข้าวทาง สปป. ลาว ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบโครงการในฝ่าย สปป. ลาว ได้ให้ความเห็นว่า ความร่วมมือระหว่าง สพพ. และ สปป. ลาว ภายใต้การดำเนินโครงการที่กล่าวเป็นไปอย่างราบรื่น มีการติดต่อสื่อสารเพื่อประสานงานกันตลอดเวลา เมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นระหว่างปฏิบัติงานจึงสามารถแก้ไขได้ทันที นอกจากนี้ สพพ. มี

ความตั้งใจช่วยเหลือ สปป. ลาว ในการก่อสร้างและปรับปรุงถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านกอนตัน สปป.ลาว เป็นผลให้เส้นทางดังกล่าวอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลให้การคมนาคมขนส่งสะดวกมากยิ่งขึ้น มีนักท่องเที่ยวเดินทางโดยใช้เส้นทางดังกล่าวกันมากขึ้น และใช้เวลาในการเดินทางน้อยลงกว่าเดิม และในปัจจุบันได้ได้มีการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านฮวกเป็นด่านถาวรแล้ว ทำให้มีรถผ่านเข้า – ออก บริเวณด่านบ้านฮวก ประมาณ 100 – 200 คันต่อวัน ซึ่งถือว่าเพิ่มจำนวนขึ้นมาก ดังนั้น สปป. ลาว จึงขอให้ สพพ. สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในสาขาต่างๆ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและพัฒนาเศรษฐกิจให้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

3. ความพึงพอใจต่อบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาไทย

กรมขั้วทาง สปป. ลาว มีความพึงพอใจในศักยภาพและผลการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาก่อสร้างและที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง เนื่องจากในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง บริษัท เอเซียเน็ท เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาได้ส่งผู้แทนมาดูแลอย่างใกล้ชิด คอยให้คำปรึกษาและสามารถแก้ปัญหาได้ทันเวลา มีการรายงานและการประสานงานอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง ทำให้โครงการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ ถึงแม้ว่าจะเกิดความล่าช้าในการก่อสร้างอันเนื่องมาจากปัญหาการปรับปรุงผิวจราจรที่เกิดความเสียหายจากการใช้รถบรรทุกของโรงโม่หินในพื้นที่โครงการ และปัญหาอื่น แต่เนื่องจากบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นบริษัทขนาดใหญ่ที่มีความพร้อมทั้งในด้านของทรัพยากร และเงินทุนหมุนเวียน ประกอบกับบริษัทที่ปรึกษามีความรู้ความชำนาญ คอยให้คำแนะนำและประสานงานกับฝ่าย สปป.ลาว อย่างสม่ำเสมอ ทำให้สามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ได้

4. ผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินโครงการ

4.1 ผลกระทบ

1) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านกอนตัน สปป.ลาว มีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย คือ ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากฝุ่นละอองระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังบริเวณอื่น

2) ผลกระทบทางสังคมและการโยกย้ายประชากร

โครงการก่อสร้างและปรับปรุงถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) – เมืองคอบ – เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ – บ้านปากคอบ – บ้านกอนตัน สปป.ลาว มีผลกระทบด้านการโยกย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวให้ความร่วมมือในการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นอย่างดี จึงไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน

4.2 ผลประโยชน์

1) โครงการนี้จะทำให้การเดินทางจากภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยไปยังเมืองหลวงพระบางมีความรวดเร็ว และประหยัดเวลาการเดินทางมากขึ้น และยังสามารถเดินทางต่อไปยังประเทศจีน (เมืองคุนหมิง) และประเทศเวียดนาม (เมืองเตียนเบียนฟู) ต่อไปได้โดยใช้ถนนหมายเลข 3 และ 4

2) สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่งประเทศไทย และ สปป.ลาว มากขึ้น สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว คาดว่า มูลค่าการค้า

ชายแดนจะเพิ่มขึ้นในแต่ละระยะ กล่าวคือ ในช่วงการก่อสร้างมีการนำเข้าวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างประมาณร้อยละ 30 - 40 ของค่าก่อสร้าง และหลังจากนั้นจะเพิ่มขึ้น 2 - 3 เท่าตัว จากสภาพปกติและเพิ่มขึ้นต่อไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งตลอดช่วงอายุของโครงการเป็นที่คาดว่า มูลค่าการค้าโดยรวมเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่มีโครงการ ประมาณ 131 - 1,301 ล้านบาทต่อปี และสามารถก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการประมาณ 119 ล้านบาทต่อปี

3) ในด้านการท่องเที่ยวภายหลังการดำเนินโครงการฯ คาดว่าด่านบ้านฮวก และตลาดการค้าชายแดนซึ่งตั้งอยู่ที่ อำเภอภูซาง ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติภูซาง และพระธาตุนภูซาง จะมีส่วนดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวมากขึ้น และนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งจะผ่านแดนข้ามไปยัง สปป.ลาว ซึ่งจะมีผลให้ในอนาคต ปี 2575 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนจังหวัดพะเยาประมาณ 595,329 คน (เพิ่มขึ้นประมาณ 0.72 - 2.0% ต่อปี)

4) ประชาชนของทั้งสองประเทศ ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ของโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างถนนสายนี้ โดยสามารถเดินทางเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำรงชีวิตได้รวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากขึ้น และจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมจากการมีโอกาสในการประกอบอาชีพอันเนื่องมาจากการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ขยายตัวมากขึ้น

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะของโครงการ

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก ควรมีการกำหนดมาตรการในการบังคับให้รถบรรทุกทุกคันที่จะเดินทางผ่านเส้นทางในพื้นที่โครงการฯ ต้องผ่านการตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐาน หากมีน้ำหนักที่เกินมาตรฐานจะต้องเทหินออก และควรมีการหารือร่วมกับเจ้าของกิจการโรงโม่หินในพื้นที่โครงการฯ เรื่องการขอความร่วมมือกวดขันน้ำหนักบรรทุกที่อยู่ในความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดความเสียหายต่อพื้นผิวจราจร

2. ในการดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการอื่นๆ ต่อไป กรมชัวทาง สปป.ลาว ควรกำหนดระยะเวลาในการเปิดให้ใช้งานถนนในพื้นที่โครงการให้มีความชัดเจน เพื่อเป็นการป้องกันการใช้งานถนนในขณะที่การก่อสร้างยังไม่เสร็จสมบูรณ์ อันจะเป็นการป้องกันการไม่ให้เกิดความเสียหายต่อพื้นผิวจราจร