

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมา	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-4
1.3 คำนิยามที่เกี่ยวข้อง	1-4
1.3.1 การประเมินโครงการ (Project Evaluation)	1-4
1.3.2 ความคุ้มค่าของโครงการ	1-4
1.3.3 ความยั่งยืนของโครงการ	1-5
1.4 กรอบการดำเนินงาน	1-5
1.5 แนวทางการออกแบบระบบการประเมิน	1-5
1.6 สาระสำคัญผลการประเมิน	1-7
1.6.1 การศึกษาและประเมินความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ	1-7
1.6.2 การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการ	1-7
1.6.3 การศึกษาและประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ	1-7
1.6.4 การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางการดำเนินงานของโครงการ	1-8
1.6.5 การศึกษาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ	1-8
1.6.6 การศึกษาและประเมินความสัมพันธ์ของโครงการและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	1-8
1.6.7 บทเรียนและข้อเสนอแนะ	1-8
1.7 การจัดสัมมนา	1-9
1.8 โครงสร้างของรายงานฉบับนี้	1-9
บทที่ 2 ข้อมูลประกอบการประเมิน	2-1
2.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	2-1
2.1.1 นโยบาย	2-1
2.1.2 วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่	2-1
2.1.3 วิสัยทัศน์	2-2
2.1.4 พันธกิจ	2-2
2.1.5 เป้าประสงค์หลัก	2-2
2.1.6 ค่านิยมองค์กร	2-3
2.1.7 ยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สพพ. (พ.ศ.2555-2557)	2-3

2.2	สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	2-5
2.2.1	ข้อมูลทั่วไป	2-5
2.2.2	สนามบินของ สปป.ลาว	2-7
2.2.3	ข้อมูลสนามบินของ สปป.ลาว	2-11
2.2.4	ข้อมูลเศรษฐกิจ	2-13
2.2.5	สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนใน สปป.ลาว	2-15
2.2.6	การลงทุนจากต่างประเทศ	2-17
2.2.7	สถิติการนำเข้า-ส่งออก ของประเทศไทยและสปป.ลาว	2-19
2.2.8	แผนยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวลาว ปีพ.ศ. 2549-2563	2-22
2.2.9	แผนแม่บทผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์	2-25
2.2.10	แผนการปรับปรุงสนามบินใน สปป.ลาว โดยองค์กรต่างๆ	2-27
2.2.11	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7	2-30
2.2.12	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง	2-32
2.2.13	การเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ของ สปป.ลาว	2-34
2.2.14	โครงการพัฒนาที่ดินนครหลวงเวียงจันทน์	2-35
2.3	โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว	2-36
2.3.1	วัตถุประสงค์	2-36
2.3.2	ลักษณะโครงการ	2-36
2.3.3	ลักษณะความช่วยเหลือ	2-36
2.3.4	กรอบเวลา	2-36
2.3.5	ขอบเขตงาน	2-37
2.3.6	ผลการดำเนินงาน	2-37
2.4	ข้อมูลผลการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง	2-38
2.4.1	สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว	2-38
2.5	ผลการสำรวจสภาพปัจจุบันของโครงการ	2-40
บทที่ 3 การออกแบบ การดำเนินการและผลการประเมิน		3-1
3.1	การออกแบบ และการดำเนินการประเมิน	3-1
3.1.1	การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด	3-1
3.1.2	การจัดประเภทโครงการ	3-3

3.1.3	การกำหนดวิธีการประเมินโครงการ	3-3
3.2	ผลการประเมินระดับโครงการ	3-3
3.2.1	สรุปประสิทธิผลระดับโครงการ	3-3
3.2.2	ผลการประเมินโครงการในรายละเอียด	3-5
3.2.3	ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ	3-11
3.3	การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า	3-13
3.3.1	การประเมินในเชิงคุณภาพ (Non-Financial or Qualitative Evaluation)	3-13
3.3.2	การประเมินในเชิงปริมาณ (Financial or Quantitative Evaluation)	3-14
3.4	ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	3-19
3.4.1	องค์กรที่รับผิดชอบ	3-19
3.4.2	การบำรุงรักษาผิวทางสำหรับท่าอากาศยาน	3-19
3.4.3	ประเด็นด้านเศรษฐศาสตร์	3-21
3.5	แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม	3-22
3.6	ความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	3-22
3.6.1	ความสัมพันธ์ในระดับภาพรวม	3-22
บทที่ 4 สรุปและข้อเสนอแนะ		4-1
4.1	บทบาทและความสำคัญของโครงการ	4-1
4.1.1	บทบาทและความสำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ	4-1
4.1.2	บทบาทและความสำคัญต่อการท่องเที่ยว การขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศ	4-2
4.2	ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors)	4-3
4.2.1	บุคลากรทางการขนส่งทางอากาศ	4-3
4.2.2	การบำรุงรักษาสนามบิน	4-3
4.2.3	อุปกรณ์และเครื่องมือในการเดินอากาศ	4-3
4.3	ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations)	4-4
4.3.1	ระยะสั้น	4-4
4.3.2	ระยะกลาง	4-5
4.3.3	ระยะยาว	4-6
4.4	แนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)	4-6

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ 1.5-1	แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามวงชีวิตของ โครงการปรับปรุง สนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว	1-6
ตารางที่ 2.2-1	ข้อมูลการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว	2-11
ตารางที่ 2.2-2	ข้อมูลการขนส่งสนามบินระหว่างประเทศวัดไต	2-12
ตารางที่ 2.2-3	รายได้รับ-รายจ่าย ของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต	2-12
ตารางที่ 2.2-4	ข้อมูลการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สนามบินระหว่างประเทศวัดไต (หน่วย: กิโลกรัม)	2-13
ตารางที่ 2.2-5	ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ	2-14
ตารางที่ 2.2-6	การลงทุนสะสมใน สปป.ลาว 5 อันดับแรก ปีพ.ศ. 2543 – 2553	2-18
ตารางที่ 2.2-7	การค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว	2-20
ตารางที่ 2.2-8	สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว	2-21
ตารางที่ 2.2-9	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว	2-22
ตารางที่ 2.2-10	ประมาณการนักท่องเที่ยวแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองท่องเที่ยวในสปป.ลาว	2-23
ตารางที่ 3.1-1	การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ	3-2
ตารางที่ 3.2-1	ผลสรุปการตรวจสอบ ข้อมูลตาม หัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมิน กระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการ	3-4
ตารางที่ 3.2-2	เที่ยวบินขาเข้าสนามบินระหว่างประเทศวัดไต วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2555	3-8
ตารางที่ 3.2-3	ตัวอย่างเที่ยวบินขาออกสนามบินระหว่างประเทศวัดไต วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2555	3-9
ตารางที่ 3.2-4	การเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางอากาศปีก่อนดำเนินโครงการกับปัจจุบัน	3-10
ตารางที่ 3.2-5	ผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ ของ สปป.ลาว	3-12
ตารางที่ 3.2-6	การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ของสปป.ลาว	3-13
ตารางที่ 3.3-1	สมมติฐานในการประเมินความคุ้มค่า โครงการปรับปรุงสนามบิน ระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว	3-15
ตารางที่ 3.3-2	ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่าง ประเทศวัดไต สปป.ลาว	3-16

ตารางที่ 3.3-3	ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว(ต่อ)	3-17
ตารางที่ 3.6-1	ผลการสำรวจความพึงพอใจของโครงการ	3-25

สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 1.1-1	ความช่วยเหลือของสพพ.ในสหภาพเมียนมาร์ จำนวน 1 โครงการ และ ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) 3 โครงการ	1-3
รูปที่ 1.1-2	ที่ตั้งโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป. ลาว	1-3
รูปที่ 2.2-1	แผนที่สภาพภูมิประเทศของสปป.ลาว	2-6
รูปที่ 2.2-2	การลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2549-2553	2-18
รูปที่ 2.2-3	สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในสปป.ลาว	2-24
รูปที่ 2.2-4	จำนวนคาดการณ์ประชากรของนครหลวงเวียงจันทน์	2-25
รูปที่ 2.2-5	แผนแม่บทผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์	2-26
รูปที่ 2.2-6	แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สนับสนุนโดยรัฐบาลจีน	2-28
รูปที่ 2.2-7	แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตสนับสนุนโดยรัฐบาลญี่ปุ่น	2-29
รูปที่ 2.2-8	แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตสนับสนุนโดยรัฐบาลไทย	2-30
รูปที่ 2.2-9	โครงการพัฒนาพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane New World)	2-35
รูปที่ 2.4-1	การสัมภาษณ์คณะผู้บริหารของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว	2-39
รูปที่ 2.5-1	บริเวณหลุมจอดเครื่องบิน โบอิง 747	2-40
รูปที่ 2.5-2	ลักษณะรอยแตกของแผ่นคอนกรีตบริเวณลานจอดเครื่องบิน	2-41
รูปที่ 3.3-1	ระยะเวลาการใช้งานของผิวทางวิ่งของสนามบิน	3-20

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

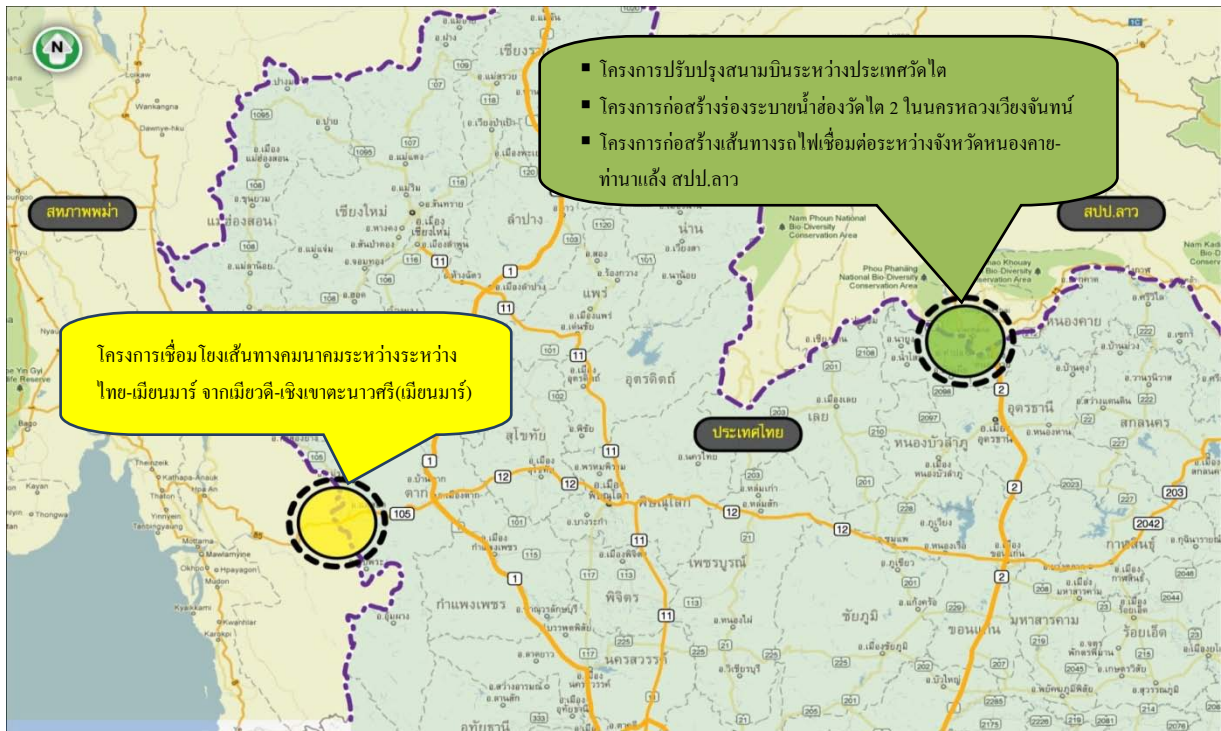
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) มีชื่อย่อว่า NEDA ได้ตั้งขึ้นใหม่ตาม “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548” เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 สพพ. อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มีภารกิจหลักด้านการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น การให้ความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ ด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเมือง ที่มีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านทั้งในรูปแบบของเงินให้เปล่า และเงินกู้ เงื่อนไขผ่อนปรน เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายทางการต่างประเทศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น และพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศร่วมกันภายในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการช่วยให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ ด้านการค้า ด้านการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวระหว่างกัน ในอนุภูมิภาครวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางด้านเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกด้วย

ที่ผ่านมาจนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ทางวิชาการ และการฝึกอบรมแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ รวมทั้งสิ้น 27 โครงการ เพื่อการก่อสร้างและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางอากาศ และระบบราง รวมถึงระบบสาธารณสุขประเภทต่างๆ ซึ่งคิดเป็นวงเงินรวม 10,700 ล้านบาท นอกจากนี้ สพพ. ได้ดำเนินการอบรมถ่ายทอดความรู้ให้ประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศดังกล่าว จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นวงเงิน 1.66 ล้านบาท ทั้งนี้ สพพ. ได้ออกประกาศเรื่องการประเมินความคุ้มค่าของโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้วนับจากวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 เพื่อเป็นเครื่องมือหรือระบบที่จะใช้วัดความสำเร็จของโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. และเพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการเสริมสร้างประสิทธิภาพโครงการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้เป็นข้อมูลและบทเรียนที่จะเป็นประโยชน์ทั้งผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ โครงการและประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

สำหรับโครงการความช่วยเหลือซึ่งได้มีการดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จและเป็นเป้าหมายในการศึกษาเพื่อประเมินผลในครั้งนี้ประกอบด้วย โครงการในสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์(เมียนมาร์) จำนวน 1 โครงการ และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) 3 โครงการ (รูปที่ 1.1-1)

- 1) โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ในสหภาพเมียนมาร์ ระยะทางรวม 17.35 กิโลเมตร
- 2) โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว
- 3) โครงการก่อสร้างร่องระบายน้ำช่องวัดไต 2 ในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว
- 4) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ระยะทางรวม 3.5 กิโลเมตร

ทั้งนี้ กรอบงานการประเมินในรายงานฉบับนี้ ครอบคลุมเฉพาะ โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต ใน สปป.ลาว (รูปที่ 1.1-2) โดย สพพ. ได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้านขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 แล้วว่าจ้างบริษัท เทสโก้ จำกัด ร่วมกับสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษา ดำเนินการศึกษา กำหนดเริ่มงานตามสัญญาการว่าจ้างสำหรับโครงการตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2555 และกำหนดแล้วเสร็จงานศึกษาภายในระยะเวลา 180 วัน นับแต่วันเริ่มงาน



รูปที่ 1.1-1 ความช่วยเหลือของสพพ.ในสหภาพเมียนมาร์ จำนวน 1 โครงการ และในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) 3 โครงการ



รูปที่ 1.1-2 ที่ตั้งโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป. ลาว

1.2 วัตถุประสงค์

ดำเนินการศึกษาด้านต่างๆ ของโครงการ มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของการประเมิน ดังนี้

- 1) เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ทั้งด้านการใช้ประโยชน์ของโครงการและความยั่งยืนของโครงการ
- 2) เพื่อประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สังคม สิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากร ตลอดจนศักยภาพการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่โครงการและใกล้เคียง
- 3) เพื่อประเมินความต้องการและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงการให้เต็มที่และสมบูรณ์มากขึ้น รวมถึงเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติม ทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

1.3 คำนิยามที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 การประเมินโครงการ (Project Evaluation)

หมายถึง การสร้างระบบการประเมินโครงการ โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต ใน สปป.ลาว โดยกำหนดวิธีการทำงานออกเป็นขั้นตอนต่างๆ ได้แก่ (1) การกำหนดดัชนีการประเมินตามลักษณะโครงการ (2) การรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน (3) การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่ได้รวบรวมมา และ (4) การนำผลการวิเคราะห์ในด้านคุณภาพ ประสิทธิภาพของโครงการที่สามารถประกอบการตัดสินใจในด้านต่างๆ ที่สอดคล้องตามพันธกิจ และยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สพพ. (พ.ศ.2555-2557)

1.3.2 ความคุ้มค่าของโครงการ

หมายถึง การประเมินความคุ้มค่าของระดับโครงการ และความคุ้มค่าในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

1.3.3 ความยั่งยืนของโครงการ

หมายถึง การประเมินลักษณะโครงการที่พิจารณาถึงลักษณะโครงการในสภาพปัจจุบัน และความสมดุลของปัจจัยหลักสามด้าน ได้แก่ ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐศาสตร์ตามลักษณะโครงการ

1.4 กรอบการดำเนินงาน

การประเมินโครงการนี้ มีกรอบการประเมิน 2 ส่วน คือส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการ และส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการ

การประเมินกระบวนการดำเนินงานโครงการมีการวางกรอบงานตามเวลาของวงชีวิตโครงการ (Project life cycle) ตั้งแต่การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ในงานประเมินส่วนนี้จะประเมินผลการบรรลุตามวัตถุประสงค์โครงการและการดำเนินการที่เสร็จทันตามการวางแผนงานโครงการ

ส่วนการประเมินประสิทธิภาพ จากผลผลิตจากโครงการเป็นการประเมินในช่วงเวลาหลังจากเปิดดำเนินการใช้ประโยชน์โครงการแล้วจนถึงปัจจุบัน โดยการประเมินได้พิจารณาข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้จากการออกภาคสนามเก็บข้อมูลและการสำรวจ แล้วเพื่อทราบถึงการบรรลุวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์โครงการ แสดงผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

ผลการประเมินจากการประเมินทั้งสองแบบ นำมาจัดเรียงผลการประเมินตามเวลา ตั้งแต่กำเนิดโครงการจนกระทั่งปัจจุบันเพื่อแสดงข้อเสนอแนะการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติม ทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

1.5 แนวทางการออกแบบระบบการประเมิน

แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามลักษณะของโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว แบ่งออกเป็นสองระบบการประเมิน ได้แก่ การประเมินกระบวนการของโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินผลสรุปภายในกรอบวัตถุประสงค์ของการอนุมัติงบประมาณโครงการ และการ

ประเมินผลผลิตจากโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินคุณค่าของโครงการในด้านการสร้างความยั่งยืนของโครงการในบริเวณโครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเชื่อมโยงกับวงจรชีวิตของโครงการ (ตารางที่ 1.5-1)

ตารางที่ 1.5-1 แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามวงจรชีวิตของโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว

ช่วงเวลาวงจรชีวิตโครงการ					
อนุมัติโครงการจนก่อสร้างเสร็จ		การเปิดดำเนินการถึงปัจจุบัน		การสร้างความยั่งยืนในอนาคต	
เป้าหมาย	ดัชนีชี้วัด	ผลกระทบ ผลประโยชน์	ตัวชี้วัดมาตรฐาน	ตัวชี้วัด	องค์ประกอบความยั่งยืน โครงการ
ขอบเขตโครงการ	ความยาวทางวิ่ง	สิ่งแวดล้อม	มลภาวะ	1. ยุทธศาสตร์	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การเบิกจ่ายโครงการ	วงเงินงบประมาณและวงเงินก่อสร้าง	เศรษฐกิจ	รายได้ การเชื่อมต่อ	2. โปรแกรมและแผน (Program and plans)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
ระยะเวลาก่อสร้าง	วันที่เริ่มก่อสร้างตามแผนและเสร็จจริง	สังคม	คุณภาพชีวิต	3. ปฏิบัติ (Practice)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	การลดผลกระทบจากเสียงดัง				
การใช้ประโยชน์โครงการ	การรองรับการขึ้น-ลงของเครื่องบินขนาดใหญ่				

1.6 สารสำคัญผลการประเมิน

ผลการประเมินต้องมีการดำเนินงานอย่างครอบคลุมรอบหลักและสาระ ดังนี้

1.6.1 การศึกษาและประเมินความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

- สรุปความต้องการและนโยบายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือ
- สรุปสาระสำคัญของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- วิเคราะห์และประเมินผลความสอดคล้องของผลการดำเนินโครงการกับความต้องการหรือนโยบายรวมถึงแผนงานตามกรอบความร่วมมือต่างๆ

1.6.2 การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

- ประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน โดยมีการพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งทางตรงและทางอ้อม
- ประเมินความคุ้มค่าในภาพรวมของโครงการซึ่งอาจจะไม่สามารถประเมินมูลค่าได้ อาทิ ความคุ้มค่าทางสังคมและคุณค่าของชีวิตที่ดีขึ้น
- การจัดทำโมเดลการประเมินความคุ้มค่าเพื่อเป็นแม่แบบในการประเมินผลสำหรับโครงการอื่นๆ ของ สฟพ. ต่อไป

1.6.3 การศึกษาและประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

- ศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการทั้งในระยะสั้นและช่วงต่อไปในอนาคต
- วิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นทั้งของไทย ประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับความช่วยเหลือและภาพรวมในอนุภูมิภาค
- กำหนดมาตรการและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข

1.6.4 การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางความยั่งยืนของโครงการ

- ศึกษาสภาพปัญหาที่สมควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้โครงการจะเอื้อประโยชน์ได้อย่างสมบูรณ์
- กำหนดแนวทางในการบำรุงรักษาเพื่อให้โครงการสามารถรองรับการบริการได้อย่างยาวนาน
- ให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมสำหรับองค์กรที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการ

1.6.5 การศึกษาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ

- ศึกษาข้อจำกัดของโครงการในการให้บริการทั้งในปัจจุบันและต่อเนื่องไปในอนาคตและกำหนดรูปแบบหรือแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา
- กำหนดแนวคิดในการดำเนินงานโครงการอื่นๆ เพิ่มเติมหรือรูปแบบการพัฒนาที่ต่อเนื่องสำหรับโครงการได้อย่างเต็มที่ต่อไป

1.6.6 การศึกษาและประเมินความสัมพันธ์ของโครงการและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- ประเมินความเห็นหรือการความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงซึ่งได้รับผลโดยตรง
- สสำรวจและประเมินทัศนคติของประชาชนกลุ่มอื่นที่อาจไม่ได้ผลโดยตรงโครงการแต่สามารถสะท้อนถึงความรู้สึกที่สามารถประเมินได้ถึงผลที่เกิดขึ้นในประเด็นของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
- สรุปสาระสำคัญและแนวทางแก้ไขในการปรับปรุงทัศนคติ

1.6.7 บทเรียนและข้อเสนอแนะ

- สรุปประเด็นที่เป็นนัยสำคัญสำหรับปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินโครงการต่างๆ ที่ผ่านมา
- เสนอแนะรูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต กำหนดแนวทางการกำหนดทิศทางหรือรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะอื่นเพื่อเป็นเลือกเพิ่มเติม

1.7 การจัดสัมมนา

ดำเนินการจัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาคำแนะนำไปให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง

- รับฟังความคิดเห็นรวมถึงข้อเสนอแนะ
- ประมวลผลและนำข้อเสนอแนะที่ได้รับปรับปรุงรายงานผลการศึกษาให้ได้รับความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

1.8 โครงสร้างของรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงานสามารถสรุปได้ ดังนี้

- **บทที่ 1** บทนำ เป็นการให้ข้อมูลเกี่ยวกับที่มาของโครงการและสิ่งที่จะได้จากโครงการ
- **บทที่ 2** ข้อมูลประกอบการประเมิน ซึ่งประกอบไปด้วยนโยบาย วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์หลัก ค่านิยมองค์กร และยุทธศาสตร์ 3 ปี (พ.ศ. 2555-2557) ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อมูลทั่วไปและด้านเศรษฐกิจ-สังคมของเมียนมาร์ ข้อมูลโครงการฯ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง และผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ
- **บทที่ 3** การออกแบบ การดำเนินการและผลประเมิน ประกอบด้วย การออกแบบและการดำเนินการประเมิน ผลการประเมินระดับโครงการ การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม และความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
- **บทที่ 4** สรุปและข้อเสนอแนะ ประกอบด้วย บทบาทและความสำคัญของโครงการ ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors) ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations) การประยุกต์ใช้รูปแบบเพื่อดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

ข้อมูลประกอบการประเมิน

2.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

2.1.1 นโยบาย

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) เรียกสั้นๆ ว่า NEDA ได้ถูกจัดตั้งขึ้นใหม่ตาม “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548” เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548

2.1.2 วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่

สหพพ. มีวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- 1) การให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่นๆ ทั้งด้านการเงินและวิชาการ
- 2) การให้ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) การศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายตลอดจนมาตรการต่างๆ ในการให้ความร่วมมือฯ
- 4) การประสานการใช้อำนาจหน้าที่หน่วยงานต่างๆ เพื่อบูรณาการความร่วมมือฯ

นอกจากนี้ มาตรา 8 ได้กำหนดให้ สหพพ. มีอำนาจในการกระทำการต่างๆ ดังนี้

- 1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครองและมีทรัพย์สินต่างๆ
- 2) ก่อตั้งสิทธิหรือทำนิติกรรมใดๆ ได้
- 3) ให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแบบให้เปล่า (Grant) และ เงินกู้แบบเงื่อนไขผ่อนปรน เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ที่คณะกรรมการกำหนด)
- 4) กู้ยืม (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด) หรือ ระดมเงินทุนเองได้ (ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด)

- 5) เข้าร่วมทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด)
- 6) เป็นตัวแทนหรือนายหน้า หรือมอบหมาย หรือว่าจ้างบุคคลหรือนิติบุคคลประกอบกิจการต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 7) ทำความตกลงและร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือหน่วยงานทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งภาคเอกชนในกิจการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 8) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าบริการ หรือค่าตอบแทนอื่นใดในการดำเนินกิจการ
- 9) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงาน กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน

2.1.3 วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรชั้นนำในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความผาสุกและมั่นคงในภูมิภาค

2.1.4 พันธกิจ

ให้ความร่วมมือและการช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการในการพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5 เป้าประสงค์หลัก

2.1.5.1 ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

- 1) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ ความเข้าใจ และความไว้วางใจของประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อประเทศไทย
- 2) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาค
- 4) เพื่อเป็นพันธมิตรพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันตามกรอบความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและทวิภาคี

2.1.5.2 เป็นแหล่งสนับสนุนด้านเงินทุนแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5.3 สนับสนุนให้ภาคเอกชนไทย (ที่ปรึกษา/ผู้รับเหมา/ผู้ขายสินค้า) เข้าไปมีบทบาทในประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น

2.1.6 ค่านิยมองค์กร

- 1) Accountability
- 2) Transparency
- 3) Friendliness
- 4) Team Work
- 5) Efficiency/Effectiveness

2.1.7 ยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สพพ. (พ.ศ.2555-2557)

2.1.7.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของอนุภูมิภาค

เป้าหมาย

- องค์กรเป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับในฐานะหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา
- เพิ่มความร่วมมือในการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับการเตรียมพร้อมในการเป็นประชาคมอาเซียน
- เป็นแหล่งข้อมูลประเทศเพื่อนบ้านแก่นักลงทุน ผู้สนใจ และผู้ที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 ประชาสัมพันธ์เชิงรุก

กลยุทธ์ที่ 2 บูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนของไทย และประเทศผู้รับ เพื่อร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามกรอบความร่วมมือต่างๆ

กลยุทธ์ที่ 3 บูรณาการกับองค์กรระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4 ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในการรวบรวมข้อมูล และสร้างฐานข้อมูล ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการตัดสินใจในการลงทุน และการเรียนรู้ ของนักลงทุนและผู้สนใจ

2.1.7.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศ เพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค

เป้าหมาย

- เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความเจริญรุ่งเรืองและความ ผาสุกของประชาชนทั้งประเทศเพื่อนบ้านและประชาชนของไทยบริเวณชายแดน
- สนับสนุนการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศ CLMV ที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ (Connectivity) และมีผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Benefit)

กลยุทธ์ที่ 2 ให้ความช่วยเหลือเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของไทย และ ของภูมิภาค อาทิ กรอบความร่วมมือ GMS ACMECS BIMSTEC และยุทธศาสตร์ ความร่วมมือเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศของไทย

กลยุทธ์ที่ 3 ขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาให้หลากหลายมิติยิ่งขึ้น

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและภาคประชาสังคมในการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคม

2.1.7.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน

เป้าหมาย

- ลดภาระเงินงบประมาณแผ่นดินในการดำเนินงานโดยบริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพ และพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 บริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพ และพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์ที่ 2 จัดหาเงินทุนอื่นที่นอกเหนือจากเงินงบประมาณแผ่นดิน

กลยุทธ์ที่ 3 จัดเก็บหนี้และชำระหนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามกำหนด

2.1.7.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล**เป้าหมาย**

- องค์กรเป็นที่ยอมรับว่ามีการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนานวัตกรรม

กลยุทธ์ที่ 2 นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 3 นำวิธีการปฏิบัติงานตามหลักเกณฑ์ของ ก.พ.ร./หลักกรรมมาภิบาล/การกำกับดูแลกิจการที่ดีมาใช้

กลยุทธ์ที่ 4 นำนวัตกรรมการบริหารจัดการมาใช้

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป. ลาว สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของอนุภูมิภาค และยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค

2.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว**2.2.1 ข้อมูลทั่วไป**

สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดต่อกะทะเล มีแม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศออกสู่ทะเลที่ประเทศกัมพูชาและประเทศเวียดนาม พื้นที่โดยส่วนมากมีภูเขาสูงชันและยังเป็นพื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ พื้นที่ทั้งหมด 236,800 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นพื้นที่ผืนดินทั้งหมด 230,800 ตารางกิโลเมตร พื้นที่น้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร เป็นภูเขาลาดชันร้อยละ 70 ของพื้นที่ทั้งหมดซึ่งสามารถแบ่งออกได้ ดังนี้

- เขตภูเขาสูง : พื้นที่ที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลโดยเฉลี่ย 1,500 เมตรขึ้นไป อยู่ในเขตภาคเหนือ
- เขตที่ราบสูง : พื้นที่ซึ่งสูงกว่าระดับน้ำทะเลเฉลี่ย 1,000 เมตร ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของที่ราบสูงเมืองพวนไปจนถึงชายแดนกัมพูชา เขตที่ราบสูงนี้มีที่ราบสูงขนาดใหญ่อยู่ 3 แห่ง ได้แก่ ที่ราบสูงเมืองพวน ที่ราบสูงนากายและที่ราบสูงภาคใต้
- เขตที่ราบลุ่ม : เป็นเขตที่ราบตามแนวฝั่งแม่น้ำโขงและแม่น้ำ มีความอุดมสมบูรณ์มาก นับเป็นเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ตั้งแต่บริเวณตอนใต้ของแม่น้ำงึมหรือที่ราบลุ่มเวียงจันทน์ ที่ราบลุ่มสะหวันนะเขต ซึ่งอยู่ตอนใต้เซบั้งไฟ และเซบั้งเหียง และที่ราบจำปาสักทางภาคใต้ของลาว



รูปที่ 2.2-1 แผนที่สภาพภูมิประเทศของสปป.ลาว

2.2.2 สนามบินของ สปป.ลาว

การขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว เป็นอุตสาหกรรมการบินที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งไม่เพียงก่อให้เกิดผลผลิตทางการขนส่งทางอากาศโดยตรงเท่านั้น หากแต่ยังมีส่วนสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว การโรงแรม อุตสาหกรรมการนำเข้าและส่งออกสินค้า เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งช่วยให้การติดต่อไปมาหาสู่กันเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ตลอดจนเป็นสื่อให้เกิดการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าในด้านเศรษฐกิจและสังคมอีกด้วย และเนื่องด้วย สปป.ลาว เป็นประเทศไม่มีขอบเขตติดต่อกทะเล ดังนั้น ระบบการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศหลักของ สปป.ลาว คือ การเดินทางทางอากาศโดยสนามบินระหว่างประเทศ และการเดินทางข้ามเขตแดนโดยใช้รถและถนน ส่วนเส้นทางคมนาคมทางระบบรางยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากยังไม่มีการเชื่อมต่อที่มีประสิทธิภาพ

สปป.ลาว มีสนามบินทั้งหมด 52 แห่ง ซึ่งมีสนามบินอยู่เพียง 9 แห่งเท่านั้นที่มีทางวิ่งลาดยาง ส่วนสนามบินอีก 43 แห่งไม่มีทางวิ่งลาดยาง และมีเพียงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตเท่านั้นที่มีทางวิ่งลาดยาง ระยะทางมากกว่า 2,438 เมตร ส่วนที่เหลือ คือ สนามบินที่มีทางวิ่งลาดยาง จำนวน 4 แห่ง มีทางวิ่งยาว 1,524 - 2,437 เมตร และสนามบินอีก จำนวน 4 แห่ง มีทางวิ่งลาดยางระยะทางระหว่าง 914 - 1,523 เมตร

ในส่วนของสนามบินที่ไม่มีทางวิ่งลาดยางจำนวน 43 แห่ง มีสนามบินเพียงแห่งเดียวเท่านั้นที่ไม่มีทางวิ่งลาดยางที่มีความยาวมากกว่า 1,524 เมตร สนามบิน จำนวน 17 แห่ง ไม่มีทางวิ่งลาดยางมีความยาวอยู่ระหว่าง 914 - 1,523 เมตร ส่วนอีกสนามบิน 25 แห่ง ไม่มีทางวิ่งลาดยางและมีทางวิ่งที่มีความยาวน้อยกว่า 914 เมตร

2.2.2.1 สนามบินภายในประเทศ สปป.ลาว

สนามบินภายในประเทศของ สปป.ลาว จะมียู่ที่เมืองหลักๆ ของประเทศ ซึ่งการเดินทางโดยสายการบินภายในประเทศ มีความสะดวกและราคาถูก สปป.ลาว ได้กำหนดอัตราภาษีสนามบินในประเทศ 1,000 กีบ

2.2.2.2 รายชื่อสายการบินในประเทศของ สปป.ลาว

โดย สปป.ลาว มีการบินลาว (Lao Airlines) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ ใช้สนามบินระหว่างประเทศวัดไตในนครหลวงเวียงจันทน์เป็นฐานการบินหลัก และใช้สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง แขวงหลวงพระบาง เป็นฐานการบินรอง การบินลาวเป็นสายการบินมีเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศ 8 แห่ง ใน 8 แขวง ดังนี้

- นครหลวงเวียงจันทน์ - (สนามบินระหว่างประเทศวัดไต)
- หลวงพระบาง - (สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง)
- จำปาสัก - (สนามบินระหว่างประเทศปากเซ)
- สะหวันนะเขต - (สนามบินระหว่างประเทศสะหวันนะเขต)
- เชียงขวาง - (สนามบินเชียงขวาง)
- หลวงน้ำทา - (สนามบินหลวงน้ำทา)
- บ่อแก้ว - (สนามบินห้วยทราย)
- อุดมไซ - (สนามบินอุดมไซ)

นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังมีสายการบินเอกชนแห่งแรกของ สปป.ลาว คือ เซนทรัลแอร์ไลน์ เส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศ 2 แห่ง ได้แก่ ปากเซ และหลวงพระบาง ซึ่งเริ่มดำเนินการเปิดให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ ในปี พ.ศ. 2554

2.2.2.3 รายชื่อสนามบินภายในประเทศของ สปป.ลาว

- สนามบินอัตตปือ (Attapeu Airport)
- สนามบินบ้านห้วยทราย (Ban Houei Xai Airport)
- สนามบินคอง (Khong Airport)
- สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง (Luang Prabang International Airport)
- สนามบินอุดมไซ (Oudomsay Airport)
- สนามบินระหว่างประเทศปากเซ (Pakse Airport)
- สนามบินซำเหนือ (Sam Neua Airport)
- สนามบินสาละวัน (Saravane Airport)
- สนามบินสะหวันนะเขต (Savannakhet Airport)

- สนามบินไซยบุรี (Sayaboury Airport)
- สนามบินท่าแขก (Thakhek Airport)
- สนามบินระหว่างประเทศวัดไต (Wattay International Airport)
- สนามบินเชียงขวาง (Xieng Khouang Airport)

2.2.2.4 สนามบินระหว่างประเทศใน สปป.ลาว

สนามบินระหว่างประเทศของ สปป.ลาว มีการจัดเก็บอัตราภาษีสนามบินระหว่างประเทศ 10 เหรียญสหรัฐ สปป.ลาว มีสนามบินระหว่างประเทศทั้งหมด 3 แห่ง คือ สนามบินระหว่างประเทศวัดไต สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง และสนามบินระหว่างประเทศปากเซ

สนามบินระหว่างประเทศวัดไต เป็นสนามบินระหว่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของ สปป.ลาว อยู่ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปทางทิศเหนือประมาณ 3 กิโลเมตร อยู่สูงจากระดับน้ำทะเล 172 เมตร มีพื้นที่ 10 ตารางกิโลเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1.5 ล้านคนต่อปี ตั้งอยู่ที่เมืองสีโคดตะบอง มีทางวิ่งจำนวน 1 ทางวิ่ง ความยาวทางวิ่ง 3,000 เมตร พื้นผิวทางวิ่งใช้วัสดุยางมะตอย มีอาคารผู้โดยสารหลัก 2 หลัง แยกระหว่างอาคารผู้โดยสารขาเข้า-ขาออกภายในประเทศ และอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นอาคารขนาด 3 ชั้น โดยมีธนาคาร ร้านอาหาร ร้านค้า ร้านค้าปลอดภาษี ที่ทำการไปรษณีย์ และบาร์ โดยเส้นทางรถคมนาคมเชื่อมต่อกับสนามบินเป็นถนน สามารถเดินทางโดยรถยนต์ ทางสนามบินได้จัดจุดจอดรถแท็กซี่ และรถสามล้อเครื่องไว้ให้บริการหน้าอาคารผู้โดยสาร ปัจจุบันสนามบินระหว่างประเทศวัดไตได้รับความช่วยเหลือจากประเทศไทย จีน และญี่ปุ่น ในการปรับปรุงทางวิ่งและทางขับ ระบบระบายน้ำ หลุมจอดอากาศยาน อาคารสำนักงานต่าง เพื่อรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่จากประเทศต่างๆ ในการประชุม ASEM SUMMIT ครั้งที่ 9 ที่จะจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2555

สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง ห่างจากใจกลางเมืองหลวงพระบางไปทางทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร อยู่สูงจากระดับน้ำทะเล 291 เมตร (955 ฟุต) มีทางวิ่งจำนวน 1 ทางวิ่ง ความยาวทางวิ่ง 2,200 เมตร (7,218 ฟุต) มีอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง ปัจจุบันสนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง อยู่กำลังดำเนินการก่อสร้างสนามบินใหม่ (ในพื้นที่เดิม) โดยได้รับความร่วมมือจากรัฐบาลจีน (งบลงทุนมูลค่า 86.4 ล้านดอลลาร์) ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ สร้างทางวิ่งใหม่โดยเพิ่มความยาวทางวิ่งเป็น 3,000 เมตร สร้างลานจอดเครื่องบินทั้งหมด เมื่อแล้วเสร็จ จะทำให้สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบางใหม่แห่งนี้ สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ (400 ที่นั่ง) และเครื่องบินไอพ่นได้ 4 ลำ เครื่องบิน ATR ได้อีก 7 ลำ เข้าจอดในบริเวณลานจอดพร้อมกัน ตามแผนการจะสามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบได้ในปี พ.ศ. 2556

สนามบินระหว่างประเทศปากเซ ตั้งอยู่ที่เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก สูงจากระดับน้ำทะเล 107 เมตร (351 ฟุต) มีความยาวทางวิ่ง 1,625 เมตร (5,332 ฟุต) จำนวน 1 ทางวิ่ง มีอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง สนามบินแห่งนี้ให้บริการเที่ยวบินทั้งจากภายใน และระหว่างประเทศ คือ สายการบินลาว และสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ซึ่งให้บริการในเส้นทางสู่จุดหมายปลายทาง คือ กรุงเทพฯ โฮจิมินห์ซิตี้ เสียมราฐ พนมเปญ หลวงพระบาง สะหวันนะเขต และนครหลวงเวียงจันทน์ สร้างขึ้นตั้งแต่ในสมัยสงครามโลก (37 ปีก่อน) โดยกองทัพสหรัฐฯ ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นสนามบินพาณิชย์ แต่มีศักยภาพในการรองรับได้เพียงเครื่องบินโดยสารขนาดเล็กเท่านั้น

2.2.2.5 รายชื่อสายการบินระหว่างประเทศ

- การบินลาว - (กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมิ คุณหมิง สิงคโปร์ เสียมราฐ ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้)
- ลาวเซ็นทรัลแอร์ไลน์ - (กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมิ)
- การบินไทย - (กรุงเทพฯ-สุวรรณภูมิ)
- จีนแอร์ - (โซล-อินซอน)
- ไซน่าอิสเทิร์นแอร์ไลน์ - (คุณหมิง)
- เวียดนามแอร์ไลน์ - (พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ซิตี้)
- แอร์เอเชีย - (กัวลาลัมเปอร์)

เมื่อเดือนสิงหาคม 2547 ไทย และ สปป.ลาว ได้เปิดเจรจาสิทธิทางการบินระหว่างกัน โดยทั้งสองฝ่ายสามารถทำการบินออกจากจุดใดๆ ของตนไปยังจุดใดๆ ของอีกฝ่ายได้อย่างเสรี และสามารถใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันระหว่างสายการบินของประเทศเดียวกัน เช่น สายการบินไทยกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ ใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน บินไปยัง สปป.ลาว และสายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน บินไปยัง สปป.ลาว หรือไทย เป็นต้น การเปิดกว้างของเส้นทางบินครั้งนี้จะทำให้การท่องเที่ยวขยายตัวมากขึ้น

2.2.3 ข้อมูลสนามบินของ สปป.ลาว

2.2.3.1 ข้อมูลการขนส่งทางอากาศใน สปป.ลาว

ตารางที่ 2.2-1 ข้อมูลการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว

ปี พ.ศ.	ภายในประเทศ			ระหว่างประเทศ		
	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (กิโลกรัม)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (กิโลกรัม)
2544	7,624	252,938	853,120	3,413	196,108	861,278
2545	5,433	183,774	618,128	3,897	216,060	902,897
2546	5,337	167,328	468,247	3,951	206,395	1,064,127
2547	5,426	158,669	255,194	4,481	244,957	1,198,088
2548	5,051	152,386	197,057	4,561	273,911	1,882,770
2549	5,230	163,178	153,565	5,304	293,982	1,554,479
2550	10,160	337,841	156,857	9,321	455,713	1,488,783
2551	10,972	327,911	167,442	11,480	519,910	1,609,229
2552	11,830	336,115	189,267	11,730	560,917	1,857,796
2553	13,097	372,369	189,167	12,862	607,669	1,979,387
2554	14,257	456,845	237,519	13,616	689,315	2,132,559

ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ข้อมูล ปี พ.ศ.2544-2554

จากตารางข้อมูลการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แสดงให้เห็นว่าปริมาณเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร รวมทั้งการบริการขนส่งสินค้าและบริการขนส่งไปรษณียภัณฑ์ของ สปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

2.2.3.2 ข้อมูลผู้โดยสารสนามบินระหว่างประเทศวัดไตภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.2-2 ข้อมูลการขนส่งสนามบินระหว่างประเทศวัดไต

ปี พ.ศ.	ภายในประเทศ					ระหว่างประเทศ				
	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)		จำนวนผู้โดยสาร (คน)			จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)		จำนวนผู้โดยสาร (คน)		
	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	เปลี่ยน เครื่อง	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	เปลี่ยน เครื่อง
2550	5,507		187,191			3,091		196,155		
2551	6,466		174,684			6,173		352,749		
2552	2,917	2,901	80,732	69,253	21	3,112	3,123	206,171	162,441	2,587
2553	3,237	3,216	93,514	66,685	12	3,651	3,672	239,873	186,818	7,589
2554	3,641	3,621	111,635	89,507	129	3,690	3,696	262,257	215,013	7,760
2555*	1,389	1,385	42,194	30,775	219	1,262	1,262	10,669	80,327	5,920

ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

*ข้อมูล เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2555

2.2.3.3 รายได้รับ-รายจ่าย ของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต

ตารางที่ 2.2-3 รายได้รับ-รายจ่าย ของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต

ปี พ.ศ.	รายรับสนามบิน (กีบ)	รายจ่ายสนามบิน (กีบ)
2552	19,137,819,134	7,644,000,000
2553	22,764,853,148	20,894,683,240
2554	20,959,172,696	18,417,895,189
2555*	17,156,717,381	19,770,238,925

ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

*ข้อมูล เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2555

2.2.3.4 ข้อมูลการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สนามบินระหว่างประเทศวัดไตภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.2-4 ข้อมูลการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สนามบินระหว่างประเทศวัดไต (หน่วย: กิโลกรัม)

ปีพ.ศ.	ภายในประเทศ					ระหว่างประเทศ					
	จำนวนสินค้า			ไปรษณียภัณฑ์		จำนวนสินค้า			ไปรษณียภัณฑ์		
	Loaded	Unloaded	Transfer	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Transfer	Loaded	Unloaded	Transfer
2550	148,973			15,071		91,189			30,111		
2551	177,969			8,659		33,997			11,055		
2552	123,432	1,654 302	-	1,654 302	-	2,322	3,033	-	111	-	-
2553	121,179	2,423	1,461	2,423	1,461	590	-	-	225	-	-
2554	168,107	4,066	1,726	4,066	1,726	3,662	3,486	-	293	-	-
2555*	54,307	344	75	344	75	889	796	-	-	-	-

ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

*ข้อมูล เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายนปี พ.ศ. 2555

2.2.4 ข้อมูลเศรษฐกิจ

ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของ สปป.ลาว มีพัฒนาการดีขึ้นนับจากเริ่มปรับเปลี่ยนระบบจากสังคมนิยมสู่ระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีเมื่อปี พ.ศ. 2529 ตามนโยบายจินตนาการใหม่ (New Economic Mechanism: NEM) ทำให้รายได้เฉลี่ยตัวหัวของประชากรลาว ในปี พ.ศ. 2529 เพิ่มขึ้นจาก 200 เหรียญสหรัฐ เป็น 1,040 เหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2553 ทั้งนี้ สามารถแสดงดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจที่สำคัญได้ดังนี้

ตารางที่ 2.2-5 ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ	ปี พ.ศ.				
	2550	2551	2552	2553	2554
อัตราการเติบโตของ GDP GDP growth (% change per year)	7.9	7.2	7.3	7.5	7.8
ดัชนีราคาผู้บริโภค CPI (% change per year)	4.5	7.6	0.0	6.0	7.6
ดุลงบประมาณของรัฐบาล Fiscal balance (% of GDP)	(5.50)	(5.00)	(6.30)	(5.00)	(2.00)
อัตราการส่งออกสินค้า Export growth (% change per year)	16.6	21.8	-5.5	45.8	24.0
อัตราการนำเข้าสินค้า Import growth (% change per year)	34.7	31.5	2.0	23.8	19.4
ดุลบัญชีเดินสะพัด Current account balance (% of GDP)	(16.40)	(19.10)	(21.00)	(17.10)	(15.90)
รายได้ประชาชาติต่อหัว Per capita GNI, Atlas method (\$)	620	770	920	1,040	N/A
หนี้ต่างประเทศ External debt (% of GNI)	77.0	55.5	47.9	43.4	N/A

() = negative, N/A = data not available, 0.0 = value is less than half of unit employed, CPI = consumer

ที่มา : ADB 2012 Asian Development Outlook 2012

จะเห็นได้ว่า สปป.ลาว มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 ในปัจจุบัน สปป.ลาว ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2554-2558) ซึ่งมีสาระสำคัญว่า การพัฒนาเศรษฐกิจจะเป็นแกนหลักของการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปีข้างหน้า เน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และอำนวยความสะดวกให้ภาคเศรษฐกิจ ภาครัฐ และภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ

2.2.5 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนใน สปป.ลาว

สปป.ลาว ได้ดำเนินการปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศจากประเทศไม่มีทางออกทะเล (Land-locked country) สู่การเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (Land-linked country) โดยการสร้างโครงข่ายระบบคมนาคมสายต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียงโดยรอบ ประกอบกับการตั้งเป้าหมายในการเป็นแหล่งพลังงานของเอเชีย “Battery of Asia” ภายในปีพ.ศ. 2563 โดยมีโครงการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ซึ่งเป็นที่น่าจับตาของนักลงทุนนานาชาติจากประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2531 สปป.ลาว ได้ประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ พร้อมมอบเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนเพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับต่างชาติ

สปป.ลาว เป็นประเทศที่ขาดดุลการค้า ขาดดุลบัญชีเดินสะพัดต่อเนื่องมานาน ได้รับเงินการช่วยเหลือจากต่างประเทศเป็นหลัก และขาดดุลการค้ากับประเทศไทยมาโดยตลอด ดังนั้น รัฐบาล สปป.ลาว ในปัจจุบันมุ่งเน้นที่จะส่งเสริมการค้ากับสาธารณรัฐประชาชนจีน และเวียดนามมากขึ้น เพื่อลดการพึ่งพิงสินค้าจากไทยให้น้อยลง ประกอบกับนักธุรกิจจีนและเวียดนามมีความเป็นอยู่ที่ลำบากมาก่อน การเข้ามาทำธุรกิจใน สปป.ลาว จึงเป็นเหมือนกับการได้พื้นที่เปิดใหม่ที่ไม้อัด และสินค้าของจีนและเวียดนามมีราคาถูก เข้ามาแทรกตลาดในลาวได้อย่างรวดเร็ว และขยายตัวในอัตราที่สูง

นอกจากนี้รัฐบาล สปป.ลาว ยังได้ผ่อนปรนให้กับประเทศจีนและเวียดนามในการเข้ามาทำการค้าใน สปป.ลาว ตามเมืองสำคัญต่างๆ มากขึ้น ดังนั้น ถึงแม้สินค้าไทยจะยังครองตลาดส่วนใหญ่ของลาวอยู่ก็ตาม แต่สัดส่วนการครองตลาดได้ลดลง

หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบในภาคการลงทุนของต่างชาติใน สปป.ลาว คือ กรมส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนภายในและต่างประเทศ (Department of Domestic and Foreign Investment: DDFI) ซึ่งทำหน้าที่กำหนดกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน ตลอดจนการส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติ

อีกทั้งเป็นลักษณะของ One-Stop-Service ดำเนินการบริหาร พิจารณาและอนุมัติการลงทุนของต่างชาติ รวมถึงการให้ข้อมูลและความช่วยเหลือต่างๆ

2.2.5.1 ช่องทางการลงทุนใน สปป.ลาว

- 1) การลงทุนแบบธุรกิจร่วมสัญญา: โดยทำธุรกิจภายใต้สัญญาระหว่างนิติบุคคลต่างชาติและนิติบุคคลท้องถิ่น โดยไม่ต้องจดทะเบียนบริษัท
- 2) การลงทุนแบบธุรกิจร่วมลงทุน: โดยลงทุนแบบหุ้นส่วนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่น มีการจัดตั้งนิติบุคคล มีกรรมสิทธิ์ร่วมกันซึ่งนักลงทุนต่างชาติต้องถือหุ้น ไม่น้อยกว่า 10% ของทุนทั้งหมด
- 3) การลงทุนแบบถือครองหุ้นร้อยละ 100 โดยต่างชาติ: ในภาคอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม อันเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออกที่รัฐบาล สปป.ลาวสนับสนุนและส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน ได้กำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำ 300,000 เหรียญสหรัฐ และมีมูลค่าการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิต

2.2.5.2 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนของต่างชาติใน สปป.ลาว

- 1) กำไรที่นำไปขยายกิจการที่ได้รับอนุญาต จะได้รับการยกเว้นอากรกำไรในปีการบัญชี
- 2) ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าและอากรที่เก็บจากการนำเข้าวัตถุดิบ อุปกรณ์ เครื่องจักรและพาหนะที่ใช้ในการผลิตโดยตรง ในกรณีที่ไม่ได้อยู่ในประเทศ หรือมีไม่เพียงพอ
- 3) ได้รับการยกเว้นภาษีขาออกสำหรับผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก
- 4) ลดอัตราภาษีกำไรให้กับธุรกิจตามระดับความสำคัญของการส่งเสริมการลงทุน
- 5) ลดอัตราภาษีกำไรให้กับธุรกิจตามเขตพื้นที่การลงทุน ภายใต้พื้นฐานของลักษณะภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจสังคม
- 6) อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลของต่างชาติ เป็นอัตราเดียวร้อยละ 26 เช่นเดียวกับคนสัญชาติลาว
- 7) อัตราภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาติดตามอัตราก้าวหน้า ตั้งแต่ร้อยละ 0-28 เช่นเดียวกับสัญชาติลาว
- 8) สำหรับนักลงทุนไทย ได้รับการยกเว้นการเก็บภาษีซ้อน เนื่องจาก สปป.ลาวและไทยได้ลงนามในความตกลงเพื่อการเก็บภาษีซ้อน โดยภาษีที่อยู่ในขอบข่ายใดแก่ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาและภาษีกำไร
- 9) สำหรับนักลงทุนไทย ที่เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจสะพานเซโน สามารถเช่าที่ดินได้ โดยไม่จำกัดระยะเวลา และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ปี

- 10) สิทธิในการถือครองสินทรัพย์โดยเสรี
- 11) สิทธิในการถือครองที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือสถานประกอบการธุรกิจ สำหรับนักลงทุนต่างชาติที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 500,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป
- 12) สิทธิเสมอภาคในการได้รับการปกป้องการลงทุนจากรัฐ ภายใต้ระเบียบกฎหมายของ สปป.ลาว และสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ สปป.ลาวเป็นภาคี
- 13) สิทธิในการได้รับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ลงทุน ที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญาของ สปป.ลาว หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคี
- 14) สิทธิในการส่งทุน ทรัพย์สินและผลกำไรจากการลงทุนกลับประเทศตนหรือออกไปต่างประเทศผ่านธนาคารพาณิชย์ได้อย่างเสรี หลังจากหักภาษีและค่าธรรมเนียมตามที่รัฐกำหนด
- 15) สิทธิในการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์และสถาบันทางการเงินอื่นใน สปป.ลาว และต่างประเทศตามกฎหมาย
- 16) สิทธิในการเข้า-ออกประเทศหลายครั้ง (Multiple Entry Visas) ซึ่งในแต่ละครั้งให้ไม่เกิน 5 ปี แก่นักลงทุนต่างชาติและครอบครัว รวมถึงแรงงานต่างชาติ

2.2.6 การลงทุนจากต่างประเทศ

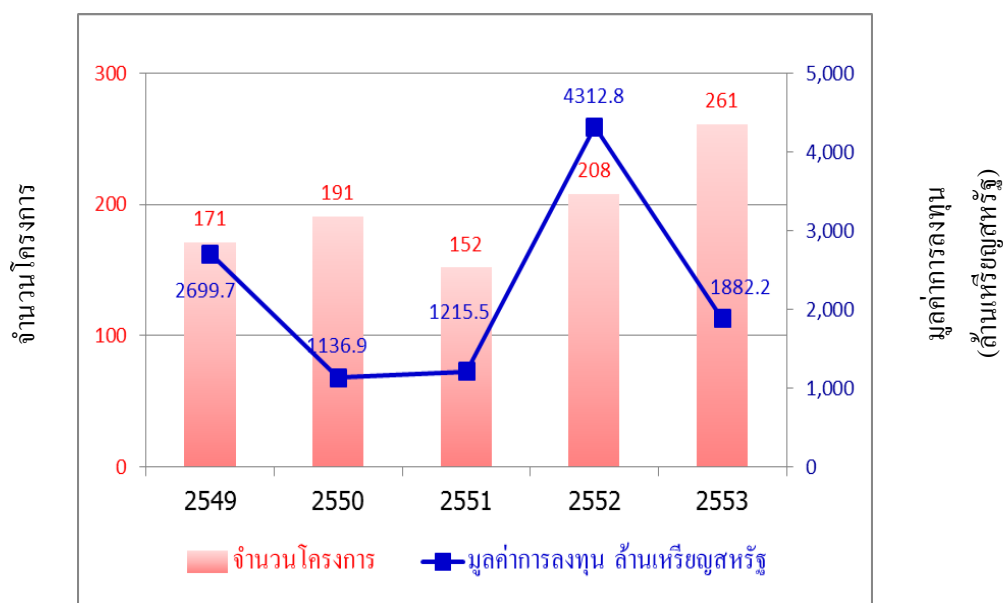
ในปัจจุบันมีโครงการลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น แต่มูลค่าเงินลงทุนลดลงมาก เนื่องจากโครงการลงทุนในปัจจุบันมีขนาดเล็กลงเมื่อเทียบกับระยะเวลาที่ผ่านมา การลงทุนส่วนใหญ่เน้นด้านธุรกิจบริการ ธุรกิจการผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรมเหมืองแร่ และธุรกิจด้านการเกษตร ประเทศที่เข้ามาลงทุนใน สปป.ลาว มากที่สุดคือประเทศเวียดนาม สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศเกาหลีใต้

ตารางที่ 2.2-6 การลงทุนสะสมใน สปป.ลาว 5 อันดับแรก ปีพ.ศ. 2543 – 2553

ลำดับที่	ประเทศ	จำนวนโครงการ	มูลค่าการลงทุน (เหรียญสหรัฐ)	ร้อยละ
1	จีน	356	2,929,644,688	23.15
2	ไทย	245	2,653,360,197	20.97
3	เวียดนาม	215	2,213,029,657	17.49
4	ฝรั่งเศส	69	454,293,746	3.59
5	ญี่ปุ่น	43	441,550,323	3.49
อื่นๆ		-	1,950,224,996	15.41
รวม		-	10,705,170,572	84.1
เงินลงทุนของ สปป.ลาว			2,013,291,961	15.90
รวมทั้งสิ้น		1,426	12,655,395,568	100

ที่มา : กรมส่งเสริมการลงทุน กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป.ลาว/สกค. ณ เวียงจันทน์

ข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 – 2553



ที่มา: กระทรวงแผนการและการลงทุน ปีพ.ศ. 2553

รูปที่ 2.2-2 การลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2549-2553

2.2.7 สถิติการนำเข้า-ส่งออก ของประเทศไทยและสปป.ลาว

2.2.7.1 การส่งออกของประเทศไทย¹

ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกหมวดสินค้าอุตสาหกรรมมีมูลค่ามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.61 ของการส่งออกรวม หมวดสินค้าเกษตร ร้อยละ 10.61 หมวดสินค้าเหมืองแร่ ร้อยละ 1.76 สินค้าประมงร้อยละ 1.50 สินค้าป่าไม้ ร้อยละ 0.43 หมวดสินค้าอื่นๆ ร้อยละ 0.09 โดยตลาดการส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน มูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 25.19 รองลงมาคือประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศยุโรป โดยมีมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 11.97, 10.44, 9.91 และ 9.83 ตามลำดับ

2.2.7.2 การนำเข้าของประเทศไทย

ประเทศไทยมีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ โลหะสามัญ ยานบกและส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า แผงวงจรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ และอัญมณีเครื่องประดับ โดยประเทศไทยนำเข้าสินค้ามูลค่าสูงสุดจากประเทศญี่ปุ่น ร้อยละ 16.30 ของมูลค่านำเข้ารวมรองลงมาคือกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น กลุ่มประเทศยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีมูลค่าการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 14.01, 13.38, 7.66 และ 4.78 ตามลำดับ

2.2.7.3 การค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว

ปี พ.ศ. 2554 ไทยเป็นคู่ค้าลำดับที่ 1 ของ สปป.ลาว ในขณะที่สปป.ลาว เป็นคู่ค้าอันดับที่ 26 ของไทยในโลก และอันดับที่ 7 ของไทยในกลุ่มอาเซียน รองจาก มาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์และพม่า โดยมีมูลค่าการค้ารวม 2,885.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 0.8 ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมดของไทย จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 2,135.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมูลค่าการนำเข้า 749.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า สปป.ลาว 1,386.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

¹ ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ ข้อมูลปี พ.ศ. 2554

ตารางที่ 2.2-7 การค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ปี	การค้ารวม			ส่งออก		นำเข้า		ดุลการค้า
	มูลค่า	สัดส่วน	(%)	มูลค่า	(%)	มูลค่า	(%)	
2548	999.4	0.4	43.3	775.0	32.9	224.4	96.4	550.7
2549	1,532.3	0.6	53.3	1,016.6	31.2	515.8	129.9	500.8
2550	1,781.1	0.6	16.2	1,311.1	29.0	470.0	-8.9	841.1
2551	2,393.0	0.7	34.4	1,776.2	35.5	616.8	31.2	1,159.3
2552	2,105.3	0.7	-12.0	1,642.6	-7.5	462.7	25.0	1,179.9
2553	2,885.4	0.8	37.1	2,135.9	30.0	749.4	62.0	1,386.5
2554	3,898.2	0.7	35.1	2,767.9	29.59	1,130.3	50.83	1,637.6

หมายเหตุ : สัดส่วน = การค้าสองฝ่ายต่อการค้ารวมของไทยทั้งหมด, (%) = % การเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2.7.4 สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว

จาก Contract Farming และกรอบยุทธศาสตร์ ACMECS เป็นผลให้ภาคการเกษตรของ สปป. ลาว มีรายได้เพิ่มขึ้นจากตลาดการท่องเที่ยวที่ขยายตัว ภาคบริการที่ดีขึ้น การมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเป็นผลให้ประชาชนใน สปป.ลาว มีการซื้อรถยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากการคาดการณ์ ตลาดรถกระบะ และรถยนต์ส่วนบุคคลจะเข้ามาทดแทนรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ก็จะเหมาะสมสำหรับตลาดเขตพื้นที่ภูเขาและชนบท

เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นพื้นที่ป่าไม้และอุตสาหกรรมที่เป็นเป็นโรงงานขนาดเล็ก สินค้าแปรรูปและสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จึงจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของสปป.ลาว และสินค้าที่สำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว คือสินค้าแปรรูปและสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่รวมทั้งสินค้าอุตสาหกรรมรถยนต์ รายการสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยส่งออกไปสปป.ลาว แสดงดังตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-8 สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว

รายการ	สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว (ล้านเหรียญสหรัฐ)					(%) 54/53
	2550	2551	2552	2553	2554	
1. น้ำมันสำเร็จรูป	267.0	420.8	326.2	461.7	673.3	45.84
2. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	138.6	187.8	186.5	206.6	258.3	25.05
3. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	82.0	104.9	97.4	168.6	170.1	0.92
4. เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	100.7	158.8	115.9	144.8	175.5	21.18
5. เคมีภัณฑ์	39.9	59.3	60.5	69.9	100.8	44.25
6. ผ้าผืน	55.9	69.3	56.7	65.5	52.8	-19.32
7. ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	40.2	46.6	33.6	49.9	83.5	67.46
8. เครื่องสำอาง สบู่และผลิตภัณฑ์	28.9	37.1	42.8	45.8	55.7	21.49
9. เครื่องดื่ม	30.9	41.1	46.7	37.8	55.3	46.50
10. ปูนซีเมนต์	24.4	30.2	27.9	36.0	41.0	14.00
รวม 10 รายการ	456.0	1,131.3	976.1	1,264.9	1,666.3	31.73
อื่น ๆ	493.6	644.9	666.6	871.0	1,101.6	26.48
มูลค่ารวม	1,311.1	1,776.2	1,642.6	2,135.9	2,767.9	29.59

หมายเหตุ : สัดส่วน = การค้าสองฝ่ายต่อการค้ารวมของไทยทั้งหมด, (%) = % การเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2.7.5 สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว

ทรัพยากรธรรมชาติและพื้นที่ป่าใน สปป.ลาว ยังมีความอุดมสมบูรณ์ อุตสาหกรรมเหมืองแร่และพื้นที่ป่าไม่รวมทั้งการเกษตรกรรมใน สปป.ลาว จึงเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้หลักให้แก่ประเทศ ซึ่งสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยนำเข้าจากลาวแสดงในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-9 สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว

รายการ	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว (ล้านเหรียญสหรัฐ)					54/53 (%)
	2550	2551	2552	2553	2554	
1. สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	286.0	357.7	230.1	310.6	496.8	59.95
2. เชื้อเพลิงอื่นๆ	76.1	109.1	92.8	272.1	452.4	66.26
3. ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	60.0	63.9	56.9	51.0	51.0	-
4. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	9.7	18.4	31.0	29.5	40.6	37.63
5. ผักผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผัก ผลไม้	4.6	8.9	7.6	10.7	21.7	102.51
6. ถ่านหิน	6.6	8.3	9.9	12.3	12.4	0.97
7. ปุ๋ย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์	5.3	0.1	0.1	1.4	9.7	617.17
8. ลวดและสายเคเบิล	2.5	9.3	5.8	11.7	8.8	-24.30
9. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	4.7	8.9	6.6	13.3	5.4	-59.51
10. เครื่องจักร ไฟฟ้าส่วนประกอบ	0.5	4.9	4.1	7.4	5.1	-30.13
รวม 10 รายการ	456.0	589.4	444.8	719.8	1,103.9	53.37
อื่นๆ	14.0	27.4	17.9	29.6	26.4	-10.78
มูลค่ารวม	470.0	616.8	462.7	749.4	1,130.3	50.83

หมายเหตุ : สัดส่วน = การค้าสองฝ่ายต่อการค้ารวมของไทยทั้งหมด, (%) = % การเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2.8 แผนยุทธศาสตร์พัฒนาการท่องเที่ยวลาว ปีพ.ศ. 2549-2563

สปป.ลาว มีนโยบายพัฒนาการท่องเที่ยวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะเป็นการสร้างงานกว่า 300,000 อัตรา โดยเพิ่มอาชีพในชนบท เช่น การจำหน่ายอาหารแก่นักท่องเที่ยว การผลิตและจำหน่ายของที่ระลึก การประกอบกิจการบ้านพักโรงแรมหรือธุรกิจการนำเที่ยว เพื่อนำรายได้มาสู่ชุมชนท้องถิ่น และลดความยากจนแก่ประชาชน

การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวจะดำเนินการแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการรักษาฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปะ วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ทั้งนี้ทาง สปป.ลาว ดำเนินการจัดทำแผนกลยุทธ์พัฒนาการท่องเที่ยว สปป.ลาว พ.ศ.2549-2563 โดยระดมเงินทุนสนับสนุนการดำเนินการจากสถาบันการเงินต่างประเทศ เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโดยเน้นการปรับปรุงขยายสนามบิน ระบบการบิน ถนนหมายเลข A3 ถนนหมายเลข 8 ถนนหมายเลข 9 ถนนหมายเลข 12 ถนนหมายเลข 18B รวมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำโขง และถนนโครงข่ายย่อยในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ทั้งนี้ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำ และโทรคมนาคมจะต้องดำเนินการพัฒนาด้วย
- 2) การจัดตั้งองค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว ให้เป็นองค์กรที่กำกับดูแลและพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยว จัดหาเงินสนับสนุนช่วยเหลือจากต่างประเทศ และความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาแผนการท่องเที่ยวในภาพรวมทั้งภูมิภาค โดยองค์กรระหว่างประเทศที่ให้การสนับสนุนได้แก่ PATA, SNV, DED, ADB, World Bank, JBIC, JICA และองค์กรอื่นที่สนับสนุนเงินทุนในการแผนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว สปป.ลาว
- 3) ดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยว รวมทั้งดำเนินการกำหนดขอบเขตขอบเขตพื้นที่ท่องเที่ยวโดยสอดคล้องกับแผนแม่บทผังเมือง
- 4) การจัดแผนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในพื้นที่ต่างๆ ให้เหมาะสมกับฤดูกาลและมีแผนการก่อสร้างพัฒนาระบบสาธารณูปโภค เส้นทางคมนาคมในเส้นทางต่างๆที่รองรับกัน

ตารางที่ 2.2-10 ประมาณการนักท่องเที่ยวแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวในสปป.ลาว

ปี พ.ศ.	จำนวนนักท่องเที่ยว	รายได้จากนักท่องเที่ยว	ระยะเวลาการพำนักในสปป.ลาว ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
2558	2,200,000	320,000,000	10 วัน
2563	3,000,000	370,000,000	11 วัน

ที่มา: LAO PDR Tourism Strategy 2006-2020, องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว

รัฐบาลลาวประชาสัมพันธ์ให้ปี พ.ศ. 2555 เป็นปีท่องเที่ยว สปป.ลาว ซึ่งแผนพัฒนาการท่องเที่ยวลาว พ.ศ.2554-2558 ขึ้น มีวัตถุประสงค์หลักได้แก่²

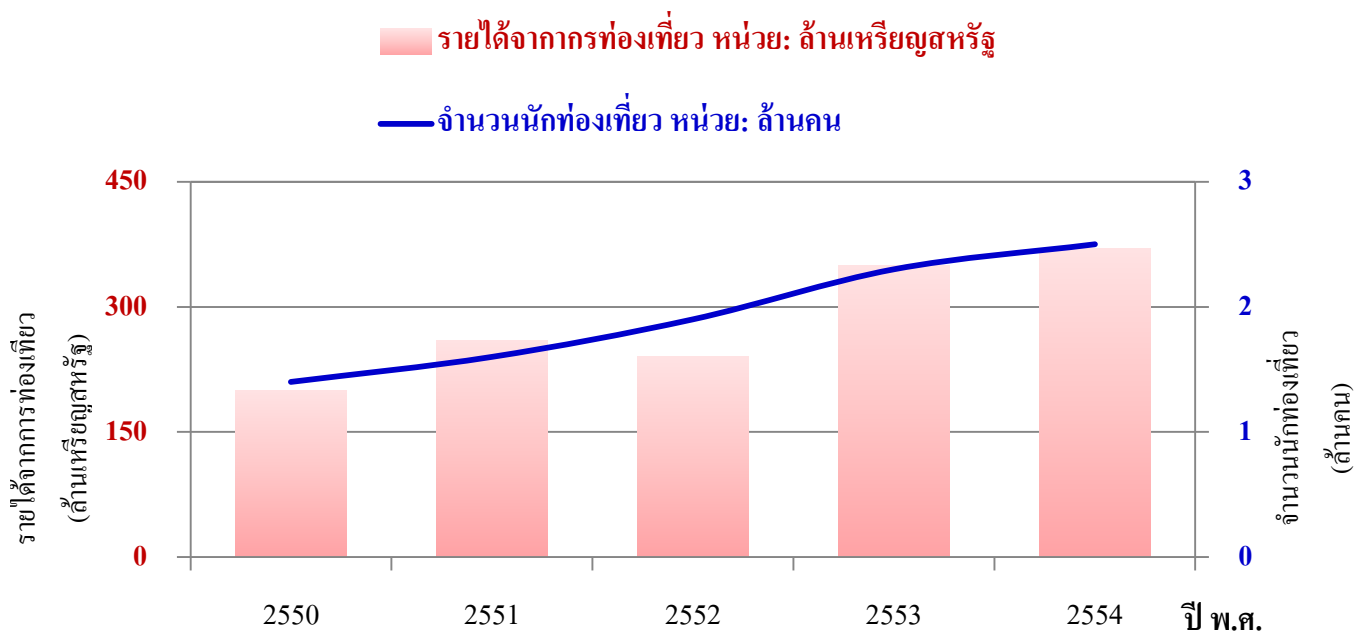
- 1) การพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดเงินตราต่างประเทศและสนับสนุนพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศ
- 2) ประชาสัมพันธ์โดยสร้างความตระหนักในการรู้คุณค่าสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของชาติ ในสปป.ลาว

² ที่มา: องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว, ข้อมูลปี พ.ศ. 2554

- 3) การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยตั้งเป้าหมายว่า ตัวเลขนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.87 ล้านคน รายรับจากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นจาก 153 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 438 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และจำนวนนักท่องเที่ยวทางไกลขยายตัวขึ้นจากที่เป็นอยู่

จากข้อมูลสถิติจะเห็นว่าจำนวนนักท่องเที่ยวใน สปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยนักท่องเที่ยวเดินทางมาเที่ยวนครหลวงเวียงจันทน์เป็นจำนวนร้อยละ 82 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดของสปป.ลาว โดยเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยว เดินทางผ่านประเทศไทยร้อยละ 72

นักท่องเที่ยวนิยมการเดินทางโดยเครื่องบิน ร้อยละ 29 ซึ่งมีความสะดวกสบายและมีรถแท็กซี่รับส่งบริการเข้าถึงตัวเมืองได้อย่างรวดเร็ว โดยสนามบินระหว่างประเทศวัดไตมีส่วนนักท่องเที่ยวร้อยละ 7 ของการเดินทางทั้งหมด ทั้งนี้ความสามารถรองรับผู้โดยสารในปัจจุบันของสนามบินระหว่างประเทศวัดไตรองรับผู้โดยสารได้ 1.5 ล้านคนต่อปี จากแนวโน้มนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นนั้น เป็นผลให้เกิดการวางแผนการเพิ่มเที่ยวบิน จึงมีความจำเป็นที่ดำเนินการวางแผนเพิ่มศักยภาพรองรับผู้โดยสารของสนามบิน³



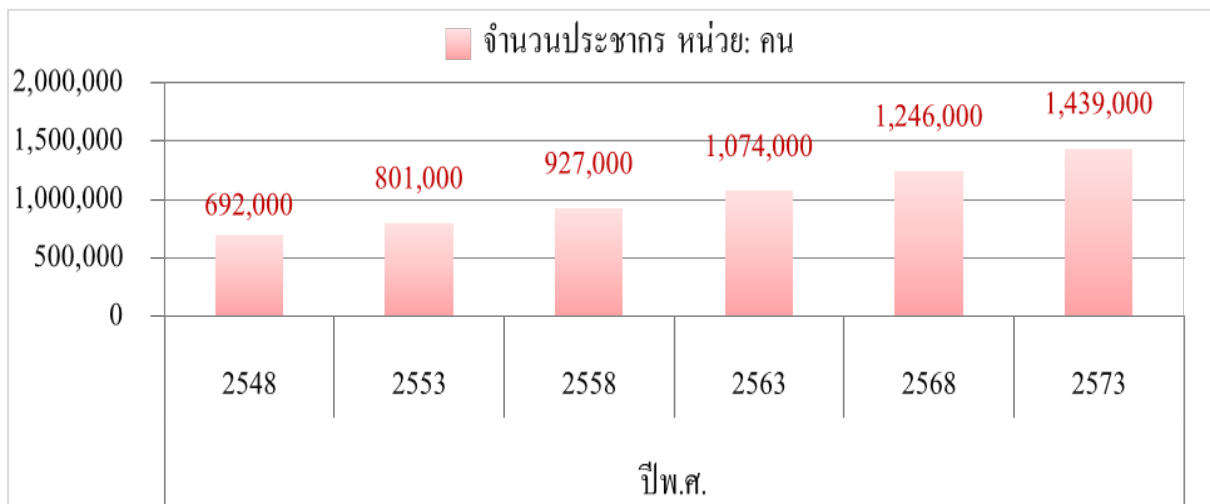
ที่มา: องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว, แผนกท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต จำปาสัก และคำม่วน ข้อมูลปี พ.ศ. 2547-2553

รูปที่ 2.2-3 สถิติจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวในสปป.ลาว

³ ที่มา : Lao National Tourism Administration Planning and Cooperation Department, Statistics Unit ปี พ.ศ. 2555

2.2.9 แผนแม่บทผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์

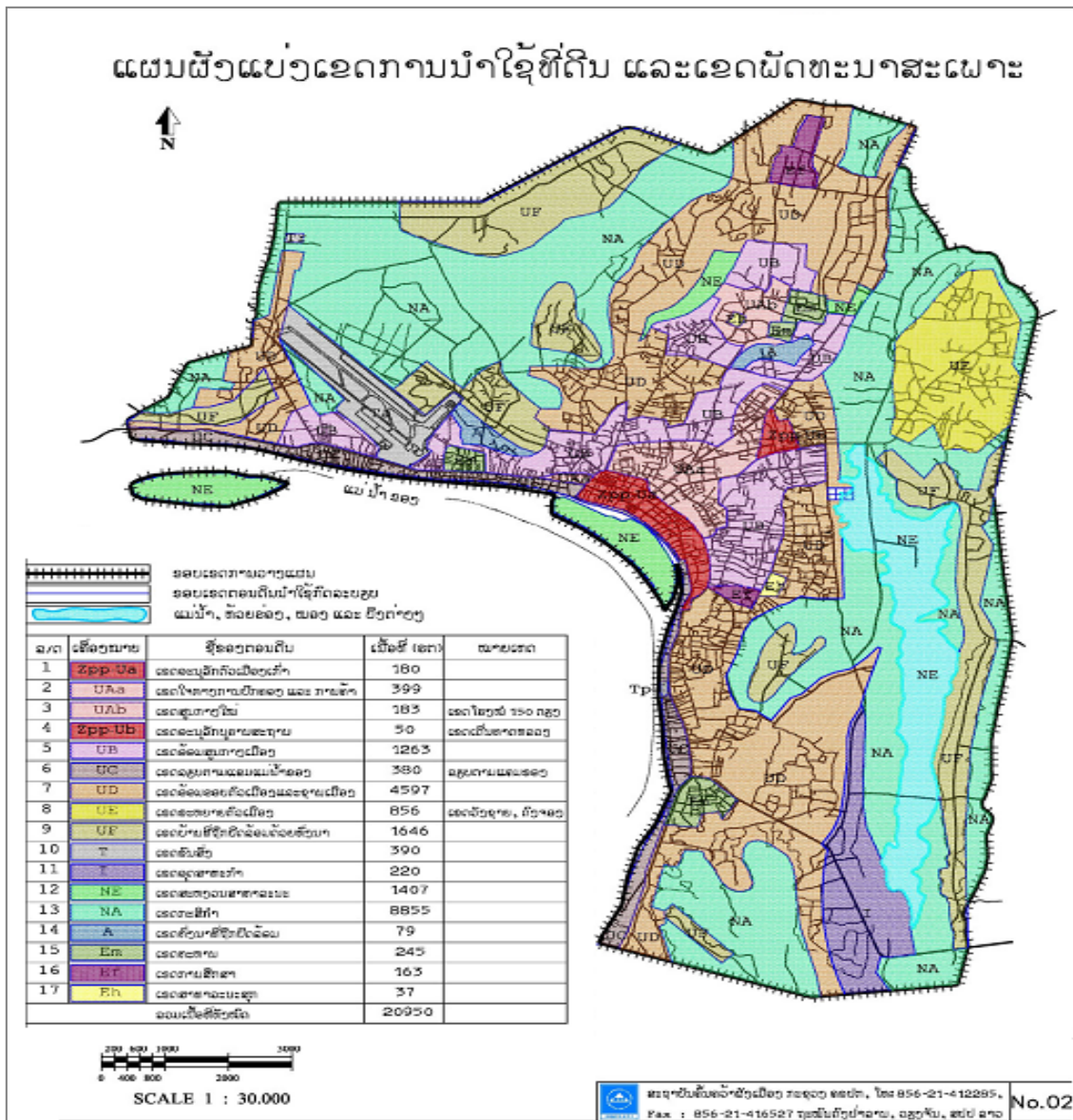
ในปีพ.ศ. 2555 นครหลวงเวียงจันทน์มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 853,000 คน เมื่อเทียบกับแผนการคาดการณ์จำนวนประชากรของแผนแม่บทผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์จะเห็นว่าในแต่ละปีจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น โดยชุมชนในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นและบ้านพักอาศัยจะหนาแน่นขึ้นใน 20 ปี นี้อย่างเห็นได้ชัด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งในการวางแผนระบบสาธารณูปโภคอย่างเป็นระบบมีการเชื่อมโยงและสัมพันธ์กัน เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการรองรับการเจริญเติบโตขึ้นของตัวเมืองของนครหลวงเวียงจันทน์



ที่มา : Japan International Cooperation Agency (JICA) ปี พ.ศ. 2553

รูปที่ 2.2-4 จำนวนคาดการณ์ประชากรของนครหลวงเวียงจันทน์

แผนแม่บทผังเมืองเวียงจันทน์ฉบับที่ 1 ได้ถูกพัฒนาขึ้นและประกาศใช้ครั้งแรกในปีพ.ศ. 2528 และหลังจากนั้น แผนแม่บทผังเมืองเวียงจันทน์ฉบับที่ 2 และมีผลบังคับใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543 โดยได้ดำเนินการปรับปรุงแผนที่ผ่านมาโดยได้ปรับปรุงขอบเขตการใช้พื้นที่และจำกัดลักษณะอาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่พัฒนาระบบสาธารณูปโภค พื้นที่แหล่งน้ำและระบบนิเวศน์ ระบบบำบัดน้ำและระบายน้ำ การพัฒนาพื้นที่ป่าไม้และเกษตรกรรม



ที่มา: Japan International Cooperation Agency (JICA), Vientiane Capital Urban Development Master Plan, ปีพ.ศ. 2554

รูปที่ 2.2-5 แผนแม่บทผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์

2.2.10 แผนการปรับปรุงสนามบินใน สปป.ลาว โดยองค์กรต่างๆ

การที่ สปป.ลาว มีแผนการดำเนินการปรับปรุงและสร้างขยายสนามบินในหลายพื้นที่ให้มีขนาดใหญ่ขึ้น จะทำให้สามารถรองรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ จากประเทศไทย ฮองกง ไต้หวัน และรวมถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางจากประเทศเกาหลีและประเทศญี่ปุ่น ซึ่งร้อยละ 29 ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวเมืองมรดกโลกของ สปป.ลาว เดินทางมาโดยเครื่องบิน โดยทาง สปป.ลาว ได้มีการดำเนินโครงการการปรับปรุงและขยายสนามบินต่างๆ ทั่วประเทศ ดังนี้

สนามบินแห่งใหม่ในเมืองหลวงพระบาง สปป.ลาว ดำเนินการสร้างสนามบินแห่งใหม่ในเมืองหลวงพระบาง โดยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลจีนซึ่งจะเป็นสนามบินขนาดใหญ่เทียบเท่ากับสนามบินระหว่างประเทศวัดไต วางแผนการเปิดใช้งานได้ปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ระดับโบอิง 747 หรือ แอร์บัส A300 จะสามารถจอดได้ที่สนามบินแห่งใหม่หลวงพระบาง มีทางวิ่งขึ้นลงยาวกว่า 3,000 เมตรขนานไปกับทางวิ่งเดิม มีมูลค่าก่อสร้าง 86.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและนักลงทุนที่เพิ่มมากขึ้นทุกปี ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ และมีส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแขวงหลวงพระบาง

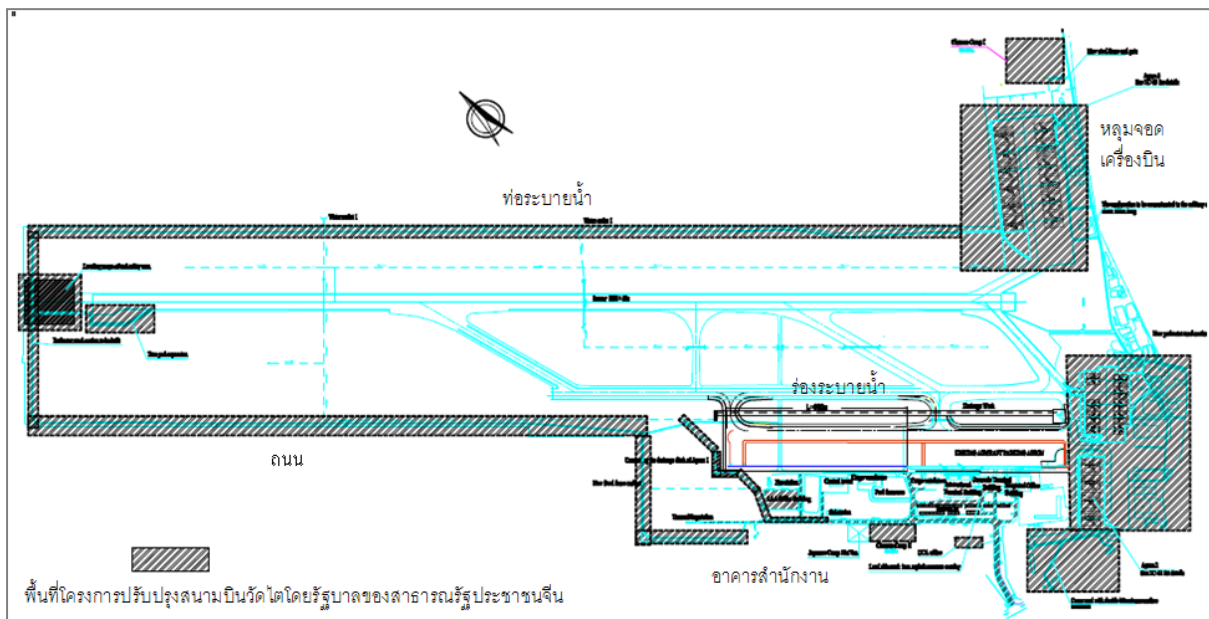
สนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง ได้รับการฟื้นฟูบูรณะมาก่อนหน้านี้ครั้งหนึ่ง ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย ปัจจุบันยังสามารถรองรับได้แค่เครื่องบินโดยสารพิสัยใกล้ปานกลาง เช่น ATR72 หรือ MA60 หรือ AN-24 ปัจจุบันสนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบางมีบริการเที่ยวบินไปยังกรุงเทพมหานครของเวียดนาม กรุงเตหะ อูรธานี และเชียงใหม่ของไทย และลงใต้ไปยังเมืองเสียมราฐ กัมพูชา โดยผ่านสนามบินระหว่างประเทศปากเซ

อุดมไซและบ่อแก้ว ในภาคเหนือลาวยังมีสนามบินอีก 2 แห่ง ที่อยู่ในแผนพัฒนาระดับ คือ อุดมไซและบ่อแก้ว ซึ่งเป็นปลายทางการลงทุนสำคัญของนักลงทุนจีน โดยจะใช้เงินกู้จากจีน

สนามบินระหว่างประเทศปากเซ ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากรัฐบาลไทยเมื่อปี พ.ศ. 2550 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของสนามบินระหว่างประเทศปากเซให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาด 150 ที่นั่งได้ เช่น Boeing 737 โดยปรับปรุงขยายทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ติดตั้งอุปกรณ์นำร่องที่จำเป็น รวมถึงปรับปรุงห้องบังคับการบินใหม่และปรับปรุงระบบระบายน้ำในบริเวณสนามบิน รวมวงเงิน 320 ล้านบาท

สนามบินระหว่างประเทศวัดไต ปัจจุบัน สปป.ลาว กำลังเร่งก่อสร้างขยายสนามบินระหว่างประเทศวัดไต เพื่อรองรับเครื่องบินของประเทศต่างๆ ที่จะเข้าร่วมการประชุม ASEM SUMMIT ครั้งที่ 9 ที่จะจัดขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 และแผนการในระยะยาวเพื่อเป็นการก้าวไปสู่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 7 ปี พ.ศ. 2554-2558 ตามนโยบายเปลี่ยน สปป.ลาว จากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลเป็นประเทศให้บริการทางผ่าน และการปลดปล่อยสปป.ลาว ให้หลุดพ้นจากประเทศกำลังพัฒนาภายในปี พ.ศ. 2564 รวมทั้งมีเป้าหมายเพื่อขยายลานจอดเครื่องบินขนาดกลาง ขนาดใหญ่ ที่จะสามารถรองรับเครื่องบินได้ทั้งขนาด B737, A320, B747 จำนวนทั้งสิ้น 25 ลำ ซึ่งเป็นโครงการที่ได้รับการช่วยเหลือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากจีน โดยใช้ทุนในการก่อสร้างทั้งหมด 37.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

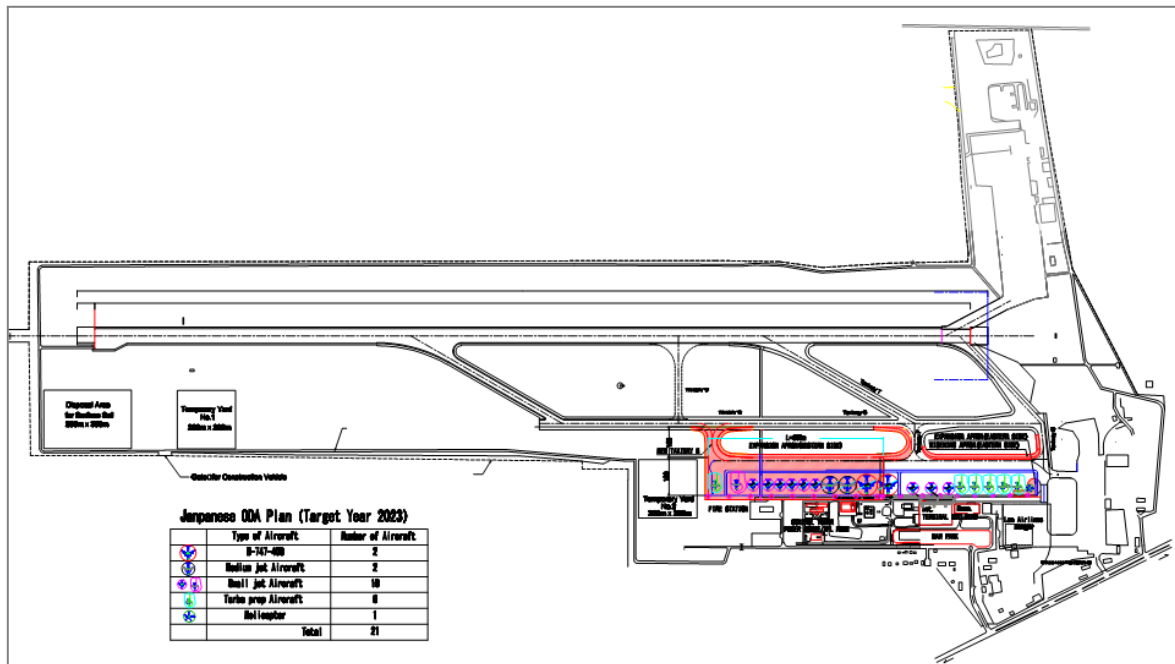
โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตโดยการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน โดยเป็นการปรับปรุงหลุมจอดเครื่องบินหมายเลข 1, 2 ไฟส่องสว่าง และถนนทางเข้าสนามบิน ซึ่งอาคารสำนักงานบริการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ ทั้งนี้ส่วนอื่นๆ เช่น ทางเลี้ยวของเครื่องบิน การติดตั้งระบบไฟช่วยในการลงจอด ได้ดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2555



ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

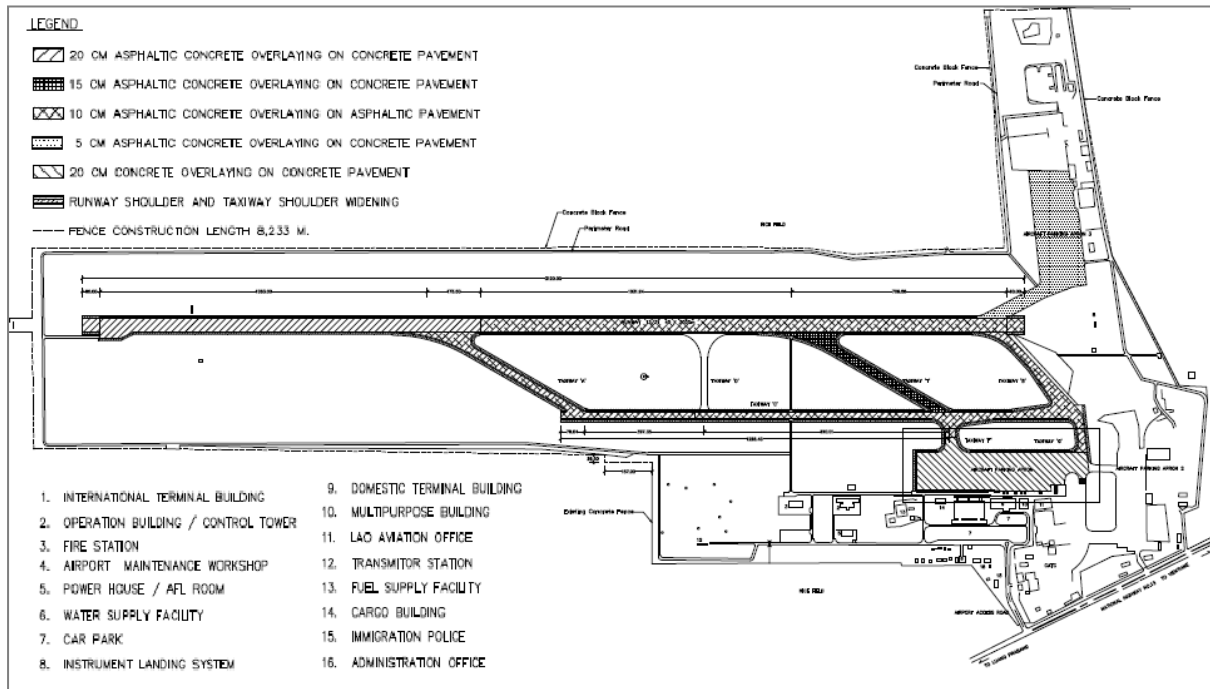
รูปที่ 2.2-6 แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สนับสนุนโดยรัฐบาลจีน

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตโดยรัฐบาลประเทศญี่ปุ่นให้เงินสนับสนุน โดยมีกำหนดการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2556 เป็นโครงการก่อสร้างหลุมจอดเครื่องบิน B-747-400 จำนวน 2 หลุม เครื่องบิน Medium jet Aircraft จำนวน 2 หลุม เครื่องบิน Small jet Aircraft จำนวน 10 หลุม เครื่องบิน Turbo prop Aircraft จำนวน 6 หลุม เครื่องบินเฮลิคอปเตอร์ จำนวน 1 หลุม รวมทั้งสิ้น 21 หลุม



ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

รูปที่ 2.2-7 แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตสนับสนุนโดยรัฐบาลญี่ปุ่น



ที่มา: Ministry of Public Works and Transport, Department of Civil Aviation ปี พ.ศ.2555

รูปที่ 2.2-8 แผนการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตสนับสนุนโดยรัฐบาลไทย

2.2.11 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ได้กำหนดให้เศรษฐกิจต้องขยายตัวอย่างมั่นคง โดยมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวประชากร (GDP per Capita) เท่ากับ 1,700 เหรียญสหรัฐ ภายในปี พ.ศ. 2558 ในกรณีนี้ สปป.ลาว ต้องใช้งบประมาณ 127,000 พันล้านกีบ หรือร้อยละ 32 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยร้อยละ 10-12 จะมาจากงบประมาณรัฐบาล ร้อยละ 24-26 จากเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ ร้อยละ 50-56 จากการลงทุนจากต่างประเทศและร้อยละ 10-12 จากเงินกู้ โดยตั้งเป้าหมายให้เงินเฟ้อต่ำกว่าร้อยละ 8 อัตราการก่อหนี้สาธารณะต่ำกว่าร้อยละ 45 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม และเงินออมของเอกชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ต่อปี เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

การขยายตัวของภาคเศรษฐกิจต่างๆ ในระยะ 5 ปีข้างหน้าเป็นดังนี้

1) ภาคระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน พัฒนาระบบสาธารณูปโภคอย่างต่อเนื่อง

- สนามบิน ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาสนามบินภายในประเทศที่มีอยู่เดิม และการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ในนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงเชียงขวาง แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก
- คมนาคม ก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศ และก่อสร้างถนนในประเทศ เชื่อมกับเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
- ไฟฟ้า อัตราการเข้าถึงกระแสไฟฟ้าของภาคครัวเรือนอยู่ที่ร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2558

2) ภาคเศรษฐกิจ

2.1) บริการ ขยายตัวร้อยละ 6.5 ต่อปี มีสัดส่วนร้อยละ 38 ของ GDP สร้างงานได้ 53,000 ตำแหน่ง

- จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นเป็น 2.8 ล้านคนต่อปี และรายได้จากการท่องเที่ยว 350 พันล้านเหรียญสหรัฐ ภายในปี พ.ศ.2558
- จำนวนโรงแรมและภัตตาคารทั่วประเทศ 300 แห่ง และ 850 แห่ง ตามลำดับ ภายในปี พ.ศ. 2558
- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นมรดกโลกเพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง และมรดกแห่งชาติ 29 แห่ง

2.2) เกษตรกรรม ขยายตัวร้อยละ 3.2 ต่อปี มีสัดส่วนร้อยละ 23 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม และสร้างงานได้ 210,000 ตำแหน่ง

2.3) อุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 15 ต่อปี มีสัดส่วนร้อยละ 39 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม และสร้างงานได้ 14,000 ตำแหน่ง

3) สังคม

อัตราความยากจนต่ำกว่าร้อยละ 19 ของจำนวนประชากรทั่วประเทศ พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Millennium Development Goals : MDG)⁴ ภายในปี พ.ศ. 2558

4 ที่มา: The Seventh Five-Year National Socio-Economic Development Plan, Lao PDR (2011-2015)

4) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

พื้นที่และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งเป้าว่าต้องมีพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 65 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ

5) ต่างประเทศ

เพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม จากร้อยละ 83 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 100 ในปี พ.ศ. 2558 และเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO)

นอกจากนี้ การพัฒนาทางสังคมวัฒนธรรมต้องดำเนินควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน มีปัจจัยพื้นฐานสำหรับการเปลี่ยนเป็นประเทศอุตสาหกรรมและทันสมัย (Industrialization and modernization) ใน 5 ปีที่ผ่านมา สปป.ลาว สามารถรักษาอัตราเงินเฟ้อที่ร้อยละ 4-6 ส่งออกสินค้ามูลค่า 5.69 พันล้านเหรียญสหรัฐ นำเข้าสินค้ามูลค่า 6.61 พันล้านเหรียญสหรัฐ ขาดดุลการค้า 0.92 พันล้านเหรียญสหรัฐ

2.2.12 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม้โขง⁵

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (ACMECS: Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล

การประชุมระดับผู้นำ ACMECS จัดขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ที่เมืองพุกาม สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โดยผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามในปฏิญญาพุกามเพื่อจัดตั้งกรอบความร่วมมือ ACMECS และในปี พ.ศ. 2549 ณ เมืองปากเซ สปป. ลาว ที่ประชุมมีเห็นชอบแผนปฏิบัติการความร่วมมือซึ่งครอบคลุม 7 สาขา ได้แก่

- การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน
- เกษตรและอุตสาหกรรม
- การเชื่อมโยงคมนาคม
- การท่องเที่ยว
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

⁵ ที่มา: กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ

- การสาธารณสุข
- สาขาเกษตรและอุตสาหกรรมพลังงาน

2.2.12.1 โครงการภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS

ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกับหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2538 ณ กรุงย่างกุ้ง มีการจัดตั้งสมาคมวัฒนธรรมและเศรษฐกิจไทย-เมียนมาร์ เมื่อวันที่ 13 ก.ค. 2544

- 1) กัมพูชา: เส้นทาง R48 (เกาะกง-สเรอัมเปิล) / R67 (ช่องสงจา-อันลองเวง-เสียมราฐ)
- 2) สปป.ลาว: ปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศหลวงพระบาง สนามบินระหว่างประเทศวัดไถ/ เส้นทางในเวียงจันทน์/ สะพานข้ามแม่น้ำเหือง/ เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/ เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/ เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง
- 3) เมียนมาร์: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 / เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

2.2.12.2 กลไกการทำงาน ACMECS ของฝ่ายไทย

- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) ให้การช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการในการให้ความร่วมมือด้านการพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน
- กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) โดยกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศเป็นหน่วยงานหลักในการประสานการดำเนินการความร่วมมือ ตลอดจนการจัดการประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส รัฐมนตรี และผู้นำ ACMECS โดยมีสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) เป็นหน่วยงานให้ความช่วยเหลือทางวิชาการตามโครงการต่างๆ ในกรอบ ACMECS แก่ประเทศสมาชิก

2.2.13 การเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(ASEAN Economic Community: AEC) ของ สปป.ลาว

ผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียน (The Association of South East Asian Nations : ASEAN) ได้ตกลงกันที่จะเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ อย่างเสรี และเงินทุนที่เสรีในอนาคต AEC จะเป็นอาเซียน+3 โดยจะเพิ่มประเทศ จีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เข้ามาอยู่ด้วย และต่อไปก็จะมีการเจรจา อาเซียน +6 จะมีประเทศ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย

สปป.ลาว ได้มีการเตรียมพร้อมประเทศของสปป.ลาว เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย สปป.ลาว เป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ มีแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ เหมาะแก่การเป็นฐานการผลิต ด้านอุตสาหกรรม มีทำเลที่ตั้งอยู่ท่ามกลางประเทศเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัว และมีพรมแดนติดกับประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ จึงมีความได้เปรียบเป็นประตูจีน เวียดนาม และไทย แต่ข้อจำกัดด้านพื้นที่ของสปป.ลาวส่วนใหญ่เป็นภูเขา และเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทาง จึงทำให้การคมนาคมขนส่ง ไม่สะดวกทั้งยังขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐาน ซึ่งการคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักที่ติดต่อกับต่างประเทศ ซึ่ง สปป.ลาว จึงมุ่งเน้นพัฒนาระบบขนส่งคมนาคมและระบบสาธารณูปโภค โดยเร่งระดมเงินทุนช่วยเหลือด้านต่างๆ จากต่างประเทศ

ซึ่งงบประมาณในการดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในด้านต่างๆ ให้บรรลุเป้าหมายจะต้องระดมการลงทุนทั้งจากภายในประเทศและจากต่างประเทศให้เข้ามาใน สปป.ลาว ให้ได้ในมูลค่ารวมไม่น้อยกว่า 127 ล้านดอลลาร์หรือกว่า 15,300 ล้านดอลลาร์⁶

สปป.ลาว เป็นประเทศกำลังพัฒนา ที่ยังขาดแหล่งเงินทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน อยู่อยู่เป็นจำนวนมาก แต่ทั้งนี้เพื่อให้โครงการต่างๆบรรลุเป้าหมาย สปป.ลาวจำเป็นต้องระดมเงินทุนจากต่างประเทศ โดยกู้ยืมเงิน ขอเงินช่วยเหลือและส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของงบลงทุนที่ประมาณการไว้

⁶ กระทรวงแผนการและการลงทุนของลาว ข้อมูล ปี พ.ศ. 2555

2.2.14 โครงการพัฒนาที่ดินนครหลวงเวียงจันทน์

สปป.ลาวมีโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่ที่บริเวณดอนจันทน์ ริมฝั่งแม่น้ำโขงฝั่งตรงข้ามกับ อ.ศรีเชียงใหม่ จ.หนองคาย บนเนื้อที่สัมปทานริมฝั่งแม่น้ำโขง 263 ไร่ โดยได้รับการสนับสนุนจากประเทศจีน โครงการเมื่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นศูนย์ธุรกิจ และที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า โรงแรมระดับ 5 ดาว ศูนย์ธุรกิจ รวมทั้งอาคารสูงภายใต้สัญญาสัมปทาน 90 ปี ใช้เงินลงทุน 600 ล้านดอลลาร์ จะใช้เวลาดำเนินการ 6-8 ปี ในปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างบ้านพักสำหรับผู้นำรัฐบาลประเทศต่างๆ หรือประมุขแห่งรัฐที่จะไปร่วมการประชุมเอเชีย-ยุโรปครั้งที่ 9 หรือ ASEM จำนวน 50 หลัง ที่จะมีการขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 ซึ่งปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จไปร้อยละ 75 และบริเวณดอนจันทน์ได้ดำเนินการก่อสร้างโรงแรมแลนด์มาร์กแม่โขงริเวอร์ไซด์ (Landmark Mekong Riverside) ซึ่งเป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว เพื่อรองรับผู้เข้าร่วมประชุม ASEM นี้ด้วย ซึ่งโครงการนี้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลจีน โดยบริษัทก่อสร้างจากประเทศจีนได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนาที่ดินนี้ จะดึงดูดนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากต่างประเทศโดยคาดการณ์ว่าจะมีนักลงทุนและนักท่องเที่ยวจากต่างชาติมากขึ้น จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคม รวมทั้งแผนการจัดการด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า และระบบสาธารณสุขในทุกด้าน



รูปที่ 2.2-9 โครงการพัฒนาพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane New World)

2.3 โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว

2.3.1 วัตถุประสงค์

เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล โครงการนี้จึงเป็นการปรับปรุงและยกระดับเส้นทางการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อให้ สปป.ลาว สามารถเชื่อมต่อโครงข่ายการคมนาคมในภูมิภาค ทั้งนี้ โครงการนี้จะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจการนำเข้าส่งออกและการท่องเที่ยวได้ รวมทั้งเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ดีระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

2.3.2 ลักษณะโครงการ

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทยผ่านทางสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับสนามบินระหว่างประเทศวัดไตให้มีความเป็นสากลและสามารถรองรับการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ได้ โดยแบ่งงานเป็น 2 ระยะ ซึ่งระยะที่ 1 ดำเนินการปรับปรุงทางวิ่งสนามบินระหว่างประเทศวัดไตให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับการลงจอดของเครื่องบินขนาดใหญ่เช่น โบอิง 747 ของผู้นำประเทศต่างๆ ที่เข้าร่วมประชุม ASEAN Summit ที่ได้จัดขึ้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ ระหว่างวันที่ 20-28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 และระยะที่ 2 ดำเนินงานโดยขอบเขตการดำเนินงานประกอบด้วย การปรับปรุงเพิ่มความยาวทางวิ่ง ปรับปรุงทางขับ และปรับปรุงลาดจอดเครื่องบิน

2.3.3 ลักษณะความช่วยเหลือ

โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2547 เห็นชอบในหลักการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินให้เปล่าร้อยละ 30 และเงินกู้ร้อยละ 70 รวมเป็นวงเงิน 320 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นค่าปรับปรุงสนามบิน 314 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างและที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้าง 6 ล้านบาท โดยใช้ผู้รับเหมาก่อสร้างไทย และซื้อสินค้าและบริการจากไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าสินค้าและบริการ

2.3.4 กรอบเวลา

- 1) ระยะเวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 15 เดือน
- 2) ลงนามในสัญญาว่าจ้างเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2547
- 3) เริ่มก่อสร้างตามสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2547
- 4) กำหนดแผนงานสิ้นสุดวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 (รวมขยายเวลา 3 เดือน)

2.3.5 ขอบเขตงาน

รายละเอียดของงานโครงการประกอบด้วย

- 1) การเสริมผิวทางวิ่งหน้าขึ้น 20 เซนติเมตร และการต่อขยายความยาวทางวิ่งแบบทางขับ 2 เส้น จาก 2,000 เมตร เป็น 3,120 เมตร ด้วย Asphaltic Concrete พร้อมทาสีเครื่องหมาย
- 2) การเสริมผิวทางขับเส้นที่เหลือด้วย Asphaltic Concrete การซ่อมผิวลานจอดเครื่องบินด้วยคอนกรีต การขยายไหล่ทางวิ่ง การขยายไหล่ลานจอดเครื่องบิน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางวิ่งและทาสีเครื่องหมาย การถมดิน การปลูกหญ้าข้างไหล่ทางวิ่ง ข้างทางขับและข้างลานจอดเครื่องบิน
- 3) ปรับปรุงลานจอดเพิ่มเติมและจัดทำรั้วคอนกรีตรอบเขตสนามบิน (Variation Order)

2.3.6 ผลการดำเนินงาน

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว มีการเบิกจ่ายทั้งสิ้น 319,999,875.28 บาท จากวงเงิน 320 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.99 ของวงเงินตามแผนงาน และมีวงเงินให้ความช่วยเหลือคงเหลือ 124.72 บาท โดยค่าใช้จ่ายในหมวดค่าก่อสร้างมีการเบิกจ่ายคิดเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 310,999,895.28 บาท ซึ่งต่ำกว่าวงเงินค่าใช้จ่ายที่ประมาณการไว้ ทั้งนี้ การประมูลราคารับเหมาก่อสร้างระยะที่ 1 (ตามขอบเขตการดำเนินงานตามสัญญาความช่วยเหลือ) ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจากผู้รับเหมาลดราคาให้ร้อยละ 19 ของราคาที่เสนอประมูล สำหรับการเบิกจ่ายเงินในหมวดค่าวิศวกรที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้างนั้นได้มีการเบิกจ่ายเต็มจำนวน ซึ่งทางโครงการสามารถเบิกจ่ายเงินได้หมดในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

ตามสัญญาระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างกับ สปป.ลาว กำหนดระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 15 เดือน แต่ได้ดำเนินการขยายระยะเวลาการดำเนินงานปรับปรุงสนามบินออกไปอีก 3 เดือน โดยผู้รับเหมาสามารถดำเนินงานได้แล้วเสร็จและส่งมอบงานตามระยะเวลาที่กำหนด เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549 รวมระยะเวลาการดำเนินงานทั้งสิ้น 18 เดือน คิดเป็นร้อยละ 120 ของแผนงาน

บริษัท ไทยวัฒนวิศวกการทาง จำกัด สามารถดำเนินงานได้ตามแผนการดำเนินงานโดยอยู่ในวงเงินให้ความช่วยเหลือ ทั้งนี้ มีการขยายระยะเวลาก่อสร้างเนื่องจากการขยายขอบเขตการดำเนินงานอย่างไรก็ดี การเบิกจ่ายยังอยู่ภายใต้วงเงินที่อนุมัติ

2.4 ข้อมูลผลการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว ดังนี้

2.4.1 สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว

เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ท่าน Yakua LOPANGKAO อธิบดีกรมการบินพลเรือนของ สปป.ลาว และคณะได้ต้อนรับคณะที่ปรึกษา ณ กรมการบินพลเรือนของ สปป.ลาว โดยท่านอธิบดีได้ขอบคุณ ที่ทางรัฐบาลไทย โดย NEDA ได้สนับสนุนทางการเงินในการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต ซึ่งทำให้สนามบินสามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ เช่น โบอิง 747 และเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาสนามบินให้มีความก้าวหน้า ทำให้มีโครงการพัฒนาสนามบินในด้านอื่นๆ เกิดขึ้นตามมา เช่น การปรับปรุงระบบในอาคารผู้โดยสาร การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และการขยายทางวิ่ง ทางขับ หลุมจอดเพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้น และต้องการให้ NEDA สนับสนุนการพัฒนาสนามบินอื่นๆ ของ สปป.ลาว โดยสนับสนุนทางการเงินในการปรับปรุงสนามบินแต่ละแห่งให้ครบทุกส่วน เพราะหากสนับสนุนทางการเงินเพียงบางส่วน การพัฒนาสนามบินก็ไม่สามารถได้อย่างรวดเร็ว และไม่มีประสิทธิภาพ



รูปที่ 2.4-1 การสัมภาษณ์คณะผู้บริหารของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว

2.5 ผลการสำรวจสภาพปัจจุบันของโครงการ

ที่ปรึกษาได้รับความร่วมมือจากกรมการบินพลเรือน สปป.ลาวในการเข้าสำรวจสภาพปัจจุบันของ สนามบินนานาชาติวัดใต้ ในวันที่ 18 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 พบว่า บริเวณหลุมจอดเครื่องบิน โบอิง 747 มีการแตกร้าวของแผ่นคอนกรีตในแนวยาวตลอดแผ่นคอนกรีต ดังแสดงในรูปที่ 2.5-1 และรูปที่ 2.5-2 ซึ่งทาง กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว ได้ดำเนินการจัดซ่อมชั่วคราว และจะจัดหางบประมาณมาดำเนินการซ่อมแบบถาวร



รูปที่ 2.5-1 บริเวณหลุมจอดเครื่องบินโบอิง 747



รูปที่ 2.5-2 ลักษณะรอยแตกของแผ่นคอนกรีตบริเวณลานจอดเครื่องบิน

การออกแบบ การดำเนินการและผลการประเมิน

3.1 การออกแบบ และการดำเนินการประเมิน

3.1.1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด

การกำหนดแบบการประเมินของโครงการสำหรับการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการในด้านที่กำหนดไว้ ได้แก่ การสอดคล้องกับนโยบายผู้ให้งบประมาณ การดำเนินการโครงการตามขั้นตอนแผนงานของผู้รับงบประมาณ การดำเนินการใช้อันก่อให้เกิดประโยชน์จากการมีโครงการ และโอกาสการสร้างประโยชน์ต่อยอด (ตารางที่ 3.1-1)

ตารางที่ 3.1-1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ
1. ความต้องการของผู้ให้งบประมาณ	ประกาศนโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว และเพิ่มศักยภาพในการเดินทางและการค้าการลงทุน	มีประกาศแผน มีการอนุมัติงบประมาณ
	คณะรัฐมนตรี มีมติวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบายเพื่อให้สามารถเกิดโครงการได้
2. เกิดการก่อสร้าง	บริษัทรับเหมาก่อสร้างของประเทศไทย	บริษัทรับเหมาเป็นของประเทศไทย
3. การใช้จ่ายงบประมาณ	งบประมาณอยู่ในวงเงิน 320 ล้านบาท ที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ
4. การตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้าง	มีการคุมงานและตรวจรับงานด้วยกรมการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการ และมีระเบียบและระบบการตรวจรับงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน
5. การแล้วเสร็จตามแผนงาน	การก่อสร้างโครงการขยายเวลาจากแผนงาน 90 วัน	ดำเนินงานแล้วเสร็จล่าช้ากว่าแผนงาน
6. การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	มีการแก้ไขความล่าช้า ตามระเบียบราชการ	มีการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ
7. ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	การเติบโตทางด้านคมนาคมทางอากาศ	จำนวนและชนิดเครื่องบิน
	การเติบโตการค้าและการเติบโตด้านการท่องเที่ยว	จำนวนและขนาดร้านค้าอาคารพาณิชย์
	มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยของการขับเคลื่อนในสนามบิน	มีผิวทางวิ่ง ลานจอด ลานขับ ที่ได้มาตรฐาน
	สิ่งแวดล้อม	มีการกำหนดมาตรฐานเสียงดังรบกวน
	ความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยว และเพิ่มศักยภาพในการค้าการลงทุน	เกิดกิจกรรมสานความสัมพันธ์ มีการเติบโตของนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ด้านการท่องเที่ยว การลงทุน

3.1.2 การจัดประเภทโครงการ

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป. ลาว มีวัตถุประสงค์หลักในการยกระดับสนามบิน ให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ ทั้งนี้ ผลจากการปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่จะมาใช้งานในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน (ASEAN Summit) เมื่อปี พ.ศ. 2547 ที่ สปป.ลาว เป็นเจ้าภาพ รวมทั้งการปรับปรุงสนามบินทำให้มีความปลอดภัยในด้านการบินเพื่อยกระดับให้เป็นสนามบินสากล

3.1.3 การกำหนดวิธีการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการนี้ ประกอบด้วย การประเมินในหลายด้าน ได้แก่ ส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการ และส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการที่ต้องพิจารณาครอบคลุมวงจรชีวิตของโครงการ (Project life cycle) ตั้งแต่ การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ตลอดจนการสร้างความยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจการลงทุน คุณภาพชีวิตของคนในสังคม และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น

3.2 ผลการประเมินระดับโครงการ

3.2.1 สรุปประสิทธิผลระดับโครงการ

โครงการมีประสิทธิผลอยู่ในเกณฑ์ดี ที่ดำเนินการได้ครบตามตัวชี้วัด (ตารางที่ 3.2-1) โครงการได้เพิ่มศักยภาพการรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ จากสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 3.2-1 ผลสรุปการตรวจสอบ ข้อมูลตาม หัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ	ผลการตรวจสอบ
1. ความต้องการของผู้ให้งบประมาณ	ประกาศนโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในสปป.ลาว และเพิ่มศักยภาพในการเดินทางและการค้าการลงทุน	มีประกาศแผน มีการอนุมัติงบประมาณ	ดำเนินการ ดำเนินการ
	คณะรัฐมนตรี มีมติวันที่ 20 มกราคม พ.ศ.2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบายเพื่อให้สามารถเกิดโครงการได้	ดำเนินการ
2. เกิดการก่อสร้าง	บริษัทรับเหมาก่อสร้างของประเทศไทย	บริษัทรับเหมาเป็นของประเทศไทย	ดำเนินการ
3. การใช้จ่ายงบประมาณ	งบประมาณอยู่ในวงเงิน 320 ล้านดอลลาร์ที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ	สำเร็จตามเป้า
4. การตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้าง	มีการคุมงานและตรวจรับงานด้วยกรมการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการและมีระเบียบและระบบการตรวจรับงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน	ดำเนินการ
5. การแล้วเสร็จตามแผนงาน	การก่อสร้างโครงการขยายเวลาจากแผนงาน 90 วัน	ดำเนินงานแล้วเสร็จ ล่าช้ากว่าแผนงาน	สำเร็จล่าช้ากว่าแผนงาน
6. การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	มีการแก้ไขความล่าช้า ตามระเบียบราชการ	มีการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	ดำเนินการแล้ว โดยกรมการขนส่งทางอากาศประเทศไทย
7. ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	การเติบโตทางด้านการคมนาคมทางอากาศ การเติบโตการค้าและการเติบโตด้านการท่องเที่ยว	จำนวนและชนิดเครื่องบิน จำนวนและขนาดร้านค้าอาคารพาณิชย์	จำนวนมากขึ้น และเครื่องบินใหญ่ขึ้น จำนวนและขนาดร้านค้าอาคารพาณิชย์มากขึ้น และมีสภาพถาวร

3.2.2 ผลการประเมินโครงการในรายละเอียด

3.2.2.1 ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต (Wattay International Airport Improvement Project) มีวัตถุประสงค์หลักในการยกระดับสนามบิน ให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ ซึ่งโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการเป็นอย่างดี ทั้งนี้ ผลจากการปรับปรุงสนามบินให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่จะมาใช้งานในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน (ASEAN Summit) เมื่อปี พ.ศ. 2547 ที่ สปป.ลาว เป็นเจ้าภาพ และการได้เป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 อีกด้วย รวมทั้งการปรับปรุงสนามบินทำให้มีความปลอดภัยในด้านการบินเพื่อยกระดับให้เป็นสนามบินสากล ซึ่งการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ของ สพพ. สำหรับโครงการนี้ จึงสามารถตอบสนองต่อความต้องการของ สปป.ลาว และวัตถุประสงค์หลักของโครงการได้เป็นอย่างดี

3.2.2.2 ผลการประเมินการเบิกจ่ายโครงการ

โครงการนี้มีต้นทุนการดำเนินการทั้งสิ้น 320 ล้านบาทโดยแบ่งหมวดค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้าง 311 ล้านบาท บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง คือ บริษัท ไทยวัฒนวิศวกการทาง จำกัด วงเงินว่าจ้าง จำนวน 251,050,580 บาท ภายหลังจากการทำ Variation Order สำหรับวงเงินกู้ที่เหลืออีกจำนวน 59,949,420 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 310,999,895.28 บาท ค่าที่ปรึกษา 6 ล้านบาท มีกรมการขนส่งทางอากาศไทยเป็นที่ปรึกษาโครงการฯ มีค่าบริการจัดการ 3 ล้านบาท ทั้งนี้ การประเมินประสิทธิภาพโครงการผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการก่อนจะมีการอนุมัติการกู้เงิน ด้วยต้นทุนดังกล่าวเปรียบเทียบกับผลได้ย่อมแสดงว่าโครงการนี้มีความเป็นไปได้และมีประสิทธิภาพจึงมีการอนุมัติวงเงินและดำเนินการก่อสร้าง

3.2.2.3 ผลการประเมินระยะเวลาก่อสร้าง

โครงการนี้มีการลงนามสัญญาในวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2547 ระยะเวลาการปรับปรุง 18 เดือน โดยคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2548 อย่างไรก็ตามโครงการมีการขอขยายระยะเวลาดำเนินการออกไปอีก 6 เดือน ซึ่งได้เสร็จสิ้นในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2549 และโครงการแล้วเสร็จจริงในเดือน กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2551 นั่นคือ โครงการล่าช้าไปกว่ากำหนดถึง 18 เดือน ดังนั้นเมื่อพิจารณาในความล่าช้าดังกล่าวจึงประเมินว่าโครงการนี้ขาดประสิทธิภาพในการบริหารเวลาการก่อสร้าง

3.2.2.4 ผลการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมและการโยกย้ายประชากร

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการขยายปรับปรุงขยายทางวิ่งทางขับและลาดจอดเครื่องบินเพื่อการรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ นั้น มักเป็นผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมกายภาพ ได้แก่ เรื่องเสียงดังจากการขึ้นลงของเครื่องบินที่เพิ่มขนาดเครื่องยนต์ และจำนวนเที่ยวบินต่อวัน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวสามารถอยู่ในแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมของ สปป.ลาว อยู่แล้ว

3.2.2.5 ผลการประเมินประโยชน์ด้านการสร้างความเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม

เมื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการนี้ โดยพิจารณาเกี่ยวกับวัตถุประสงค์สูงสุดของโครงการ คือ เพื่อยกระดับสนามบินระหว่างประเทศวัดไตให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่อย่างโบอิง B-747 ได้ เพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน (ASEAN Summit) ในปี พ.ศ.2547 แล้ว จะเห็นว่าโครงการนี้ได้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์ โครงการนี้ส่งผลให้สนามบินระหว่างประเทศวัดไตได้รับการจัดให้อยู่ใน ICAO category E ซึ่งหมายความว่าเครื่องบินใหญ่ที่สุดที่ลงได้และเข้าจอดได้ คือ 747-400 อำนวยความสะดวกให้ผู้ผู้นำอาเซียนสามารถเดินทางเข้าร่วมประชุมด้วยเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ การประชุมครั้งนี้มีความสำคัญอย่างมากต่อ สปป.ลาว เพราะว่าเป็นครั้งแรกที่ สปป.ลาวได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ตั้งแต่ประเทศได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของอาเซียนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2540 และเป็นการประชุมที่นอกจากมีผู้นำของประเทศอาเซียนเข้าร่วมประชุมแล้ว ยังมีผู้นำระดับสูงจากประเทศภาคี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์เข้าร่วมประชุมด้วย ทำให้ สปป.ลาว ได้รับการยอมรับจากนานาชาติ และสร้างความภูมิใจให้กับประชาชนลาวเป็นอย่างมาก

หากพิจารณาวัตถุประสงค์รอง คือ การขยายขีดความสามารถของสนามบินในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น โดยทั่วไป การขยายทางวิ่งไม่ส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มความจุด้าน Airside คือ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินขึ้นลง (Take-offs and landings) สูงสุดที่สนามบินจะให้บริการได้ แต่การขยายทางวิ่งจะเปิดโอกาสให้สามารถรองรับเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สามารถให้บริการในพิสัยที่ไกลและบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น จึงส่งผลให้สนามบินสามารถเพิ่มศักยภาพในการให้บริการใน 2 ด้านพร้อมกัน คือ 1) การอำนวยความสะดวกแก่การเดินทางของผู้โดยสารด้วยบริการเที่ยวบินตรง (Direct Flights) ระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับเมืองต่างๆ ของโลกได้ และ 2) การเพิ่มจำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่สนามบินจะให้บริการได้ (อย่างไรก็ดี การปรับปรุงเฉพาะทางวิ่งจะสามารถเพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้ในระดับหนึ่งเท่านั้น เพราะเป็นการดำเนินการปรับปรุงศักยภาพเฉพาะในด้าน Airside เท่านั้น ไม่ได้มีการขยายขีดความสามารถของ Landside หรืออาคารผู้โดยสารควบคู่ไปด้วย)

ซึ่งจากรายงานการประเมินผลโครงการ ที่ได้นำเสนอเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นการประเมินผลโครงการ 1 ปี ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ ซึ่งให้เห็นว่า จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปริมาณสูงขึ้นกว่าที่ได้เคยประมาณการไว้ก่อนดำเนินโครงการ

สำหรับผลกระทบในระยะยาวนั้น การขยายทางวิ่งและการปรับปรุงสนามบินภายใต้โครงการนี้ถือได้ว่าเป็นก้าวแรกหรือเป็นโครงการที่จุดประกายให้เกิดความพยายามที่จะปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตให้มีมาตรฐานสากล เพื่อเปลี่ยนแปลงจากการเป็นประเทศไม่มีทางออกสู่ทะเลให้สามารถเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคได้ ทำให้ สปป.ลาว สามารถเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาคต่างๆ ของโลกได้ดีขึ้นด้วย ปัจจุบันสนามบินระหว่างประเทศวัดไตสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 1.5 ล้านคน และมีสายการบินที่ให้บริการบินตรงจากนครหลวงเวียงจันทน์สู่นครสำคัญในภูมิภาคเอเชีย เช่น กรุงเทพฯ ฮานอย พนมเปญ กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ และคุนหมิง ดังตัวอย่างเที่ยวบินขึ้นลงแสดงในตารางที่ 3.2-2 และตารางที่ 3.2-3 ซึ่งจะเห็นว่า สนามบินระหว่างประเทศวัดไตในปัจจุบันสามารถรองรับเครื่องบินโดยสารทั้งเครื่องบินในตระกูล Airbus คือ A320 และ A321 และเครื่องบินตระกูล Boeing คือ B737 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ต้องใช้ความยาวของทางวิ่งกว่า 8,000 ฟุต (2,700 เมตร) หากไม่เป็นเพราะโครงการปรับปรุงนี้ที่ได้มีการขยายทางวิ่งจากเดิม 2,000 เมตร ให้เป็น 3,120 เมตรแล้ว เครื่องบินเหล่านี้ก็จะไม่สามารถเข้ามาให้บริการที่สนามบินระหว่างประเทศวัดไตได้

ตารางที่ 3.2-2 เที่ยวบินขาเข้าสนามบินระหว่างประเทศวัดไต วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2555

Origin	Flight	On-time Rating	Airline	Arrival		Term Gate	Status	Equip	Track
				Sched	Actual				
LPO Luang Prabang	OV 112		Lao Aviation	8:45 AM			Scheduled	AT7	
KUL Kuala Lumpur	AK 1412		AirAsia	9:10 AM	9:16 AM		Landed On-time	320	
ZVK Savannakhet	OV 204		Lao Aviation	10:30 AM			Scheduled	AT7	
BKK Bangkok	LCI 66		Lao Central Airlines	10:45 AM			Scheduled	737	
BKK Bangkok	OV 442		Lao Aviation	10:45 AM			Scheduled	320	
HAN Hanoi	VN 921		Vietnam Airlines	11:00 AM			Scheduled	321	
HAN Hanoi	AF 3314 [^]		Air France	11:00 AM			Scheduled	321	
KMG Kunming	OV 827		Lao Aviation	11:20 AM			Scheduled	320	
XKH Xieng Khouang	OV 402		Lao Aviation	11:30 AM			Scheduled	AT7	
ODY Oudomxay	OV 502		Lao Aviation	12:40 PM			Scheduled	AT7	
BKK Bangkok	TG 570		Thai Airways International	12:55 PM	1:07 PM		Landed On-time	734	
BKK Bangkok	OV 4570 [^]		Lao Aviation	12:55 PM	1:07 PM		Landed On-time	734	
PKZ Pakse	OV 522		Lao Aviation	1:00 PM			Scheduled	AT7	
LPO Luang Prabang	OV 102		Lao Aviation	2:15 PM			Scheduled	320	
ZVK Savannakhet	OV 206		Lao Aviation	4:45 PM			Scheduled	AT7	
HAN Hanoi	OV 322		Lao Aviation	6:35 PM			Scheduled	320	
HAN Hanoi	VN 2897 [^]		Vietnam Airlines	6:35 PM			Scheduled	320	
LPO Luang Prabang	OV 104		Lao Aviation	6:50 PM			Scheduled	AT7	
PNH Phnom Penh	VN 920		Vietnam Airlines	7:20 PM			Scheduled	321	
BKK Bangkok	OV 425		Lao Aviation	8:40 PM			Scheduled	AT7	
BKK Bangkok	TG 574		Thai Airways International	9:00 PM			Scheduled	734	
BKK Bangkok	LH 9732 [^]		Lufthansa	9:00 PM			Scheduled	734	
SIN Singapore	OV 545		Lao Aviation	10:40 PM			Scheduled	320	

ที่มา: www.flightstats.com, 2555

ตารางที่ 3.2-3 ตัวอย่างเที่ยวบินขาออกสนามบินระหว่างประเทศวัดไต วันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2555

Destination	Flight	On-time Rating	Airline	Departure		Term Gate	Status	Equip	Track
				Sched	Actual				
ZVK Savannakhet	OV 203		Lao Aviation	6:00 AM			Scheduled	AT7	
PKZ Pakse	OV 512		Lao Aviation	6:30 AM			Scheduled	AT7	
KMG Kunming	OV 817		Lao Aviation	7:20 AM			Scheduled	320	
BKK Bangkok	OV 441		Lao Aviation	7:30 AM			Landed 23 min	320	
BKK Bangkok	LCI 65		Lao Central Airlines	7:30 AM			Scheduled	737	
LPO Luang Prabang	OV 111		Lao Aviation	9:15 AM			Scheduled	AT7	
KUL Kuala Lumpur	AK 1413		AirAsia	9:40 AM	9:40 AM ~		Landed On-time	320	
XKH Xieng Khouang	OV 401		Lao Aviation	10:00 AM			Scheduled	AT7	
ODY Oudomxay	OV 501		Lao Aviation	10:30 AM			Scheduled	AT7	
LPO Luang Prabang	OV 101		Lao Aviation	11:45 AM			Scheduled	320	
PNH Phnom Penh	VN 921		Vietnam Airlines	11:45 AM			Scheduled	321	
BKK Bangkok	TG 571		Thai Airways International	1:50 PM	1:58 PM		Landed 21 min	734	
BKK Bangkok	LH 9733 [^]		Lufthansa	1:50 PM	1:58 PM		Landed 21 min	734	
ZVK Savannakhet	OV 205		Lao Aviation	2:15 PM			Scheduled	AT7	
HAN Hanoi	OV 312		Lao Aviation	3:15 PM			Scheduled	320	
HAN Hanoi	VN 2896 [^]		Vietnam Airlines	3:15 PM			Scheduled	320	
SIN Singapore	OV 535		Lao Aviation	3:40 PM			Landed On-time	320	
BKK Bangkok	OV 415		Lao Aviation	4:15 PM			Landed	AT7	
LPO Luang Prabang	OV 103		Lao Aviation	4:30 PM			Scheduled	AT7	
HAN Hanoi	VN 920		Vietnam Airlines	8:05 PM			Scheduled	321	
HAN Hanoi	AF 3315 [^]		Air France	8:05 PM			Scheduled	321	
BKK Bangkok	TG 575		Thai Airways International	9:45 PM			Scheduled	734	

ที่มา: www.flightstats.com2 , 2555

เมื่อพิจารณาตารางที่ 3.2-4 ด้านล่าง ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นในช่วงปีก่อนดำเนินโครงการกับปีปัจจุบัน (พ.ศ.2553 และ พ.ศ.2554) จะเห็นว่า ทั้งจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารมีการขยายตัวมาก และเมื่อพิจารณาเฉพาะการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการขนส่งที่ต้องใช้อากาศยานขนาดใหญ่ จะเห็นว่า อัตราการขยายตัวของปริมาณผู้โดยสารของเที่ยวบินระหว่างประเทศสูงกว่า อัตราการขยายตัวของจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ แสดงว่า เครื่องบินที่ให้บริการมีขนาดใหญ่ขึ้น เพราะจำนวนผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินมีจำนวนสูงขึ้น ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศมีปริมาณลดลง เพราะว่ามีเปิดใช้สนามบินในภูมิภาคมากขึ้น ซึ่งสนามบินภูมิภาคเหล่านี้ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งกำเนิดและแหล่งปลายทางของสินค้า

ตารางที่ 3.2-4 การเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางอากาศปีก่อนดำเนินโครงการกับปัจจุบัน

ปี พ.ศ.			2546	2553	2554	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
						2553	2554
ผู้โดยสาร							
ระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	ขาออก		3,651	3,690		
		ขาเข้า		3,672	3,696		
		รวม	3,949	7,323	7,386	85%	87%
	จำนวนผู้โดยสาร (เที่ยว)	ขาออก		239,873	262,257		
		ขาเข้า		186,818	215,013		
		รวม	206,715	434,280	485,030	110%	135%
ในประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	ขาออก		3,237	3,641		
		ขาเข้า		3,216	3,621		
		รวม	5,337	6,453	7,262	21%	36%
	จำนวนผู้โดยสาร (เที่ยว)	ขาออก		93,514	111,635		
		ขาเข้า		66,685	89,507		
		รวม	167,328	160,211	202,371	-4%	21%
สินค้า							
ระหว่างประเทศ	สินค้า	ขาออก		590	3,662		
		ขาเข้า		-	3,486		
		เปลี่ยนลำ		-	-		
		รวม	951,430	590	7,148	-100%	-99%
	ไปรษณีย์	ขาออก		225	293		
		ขาเข้า		-	-		
		เปลี่ยนลำ		-	-		
		รวม		225	293		
ในประเทศ	สินค้า	ขาออก		121,179	168,107		
		ขาเข้า		57,926	67,734		
		เปลี่ยนลำ		-	1,179		
		รวม	228,243	179,105	237,020	-22%	4%
		ขาออก		2,423	4,066		

ที่มา : กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว (Civil Aviation Department of LAO PDR) และที่ปรึกษา, 2555

นอกจากนี้ ประสพการณ์ที่ได้รับจากโครงการนี้ ทำให้ สปป.ลาว ขยายผลบทบาทของประเทศไปสู่การเป็นเจ้าภาพในการจัดประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 นี้ ซึ่งเป็นกิจกรรมประชุมระดับนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดที่เคยจัดขึ้นใน สปป.ลาว โดยจะมีประมุขของรัฐและ/หรือผู้นำรัฐบาลต่างๆ เข้าร่วม 48 ประเทศ เพื่อการประชุมในหัวข้อที่ครอบคลุมทั้งเรื่องการเมือง เศรษฐกิจ และ วัฒนธรรม โดย สปป.ลาว ได้มีงบประมาณจากความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น และ จากเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำของรัฐบาลจีน เพื่อทำการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต ต่อขยายจากส่วนงานปรับปรุงที่ได้รับ ความช่วยเหลือจากประเทศไทยไปแล้ว เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ลงจอดได้และสามารถจอดในลานบินได้มากกว่า 20 ลำ นอกจากนี้ ยังดำเนินการเพิ่มระบบแสงส่องสว่าง ซ็อร์ดดับเพลิง ปรับปรุงระบบระบายน้ำ และซื้ออุปกรณ์เพื่อการรักษาความปลอดภัย ฯลฯ รัฐบาล สปป.ลาว ยังต้องเตรียมการสร้างที่พักรับรองสำหรับคณะผู้แทนประเทศต่างๆ ที่เข้าร่วมประชุม ศูนย์การประชุม ถนนหนทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งรวมถึงสำหรับผู้สื่อข่าวจากทั่วโลกอีกด้วย

3.2.3 ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

การประเมินด้านเศรษฐศาสตร์เป็นการประเมินความคุ้มค่าของโครงการโดยพิจารณาจากประสิทธิภาพและประสิทธิผลจากการดำเนินการโครงการ

การประเมินประสิทธิภาพของโครงการในทางเศรษฐศาสตร์เน้นการใช้ทรัพยากรการผลิตของประเทศที่มีอยู่จำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทรัพยากรหรือปัจจัยการผลิตที่ใช้ในโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต คือ ที่ดิน แรงงาน และทุนที่ถูกนำมาใช้เพิ่มขึ้นในโครงการสามารถสร้างประโยชน์เพิ่มได้มากกว่าหรือไม่ ทั้งนี้ ต้นทุนเหล่านั้นต้องมีการสะท้อนต้นทุนค่าเสียโอกาสไว้แล้ว สิ่งก่อสร้างของโครงการ คือ การปรับปรุงขยายทางวิ่ง ทางขับ และลาดจอดเครื่องบิน เพื่อการรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่อย่างโบอิง B-747 ได้ ซึ่งประกอบด้วย

- 1) เสริมผิวทางวิ่งหนาขึ้น 20 เซนติเมตร ขยายผิวทางขับ 2 เส้น ด้วย Asphaltic Concrete พร้อมทาสีเครื่องหมาย
- 2) เสริมผิวทางขับเส้นที่เหลือด้วย Asphaltic Concrete ซ่อมผิวลานจอดเครื่องบินด้วยคอนกรีต ขยายไหล่ทางวิ่ง ถมดิน ปลูกหญ้าข้างไหล่ทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมทาสีเครื่องหมาย
- 3) ปรับปรุงลานจอดเพิ่มเติมและจัดทำรั้วคอนกรีตรอบเขตสนามบิน (Variation Order)

การประเมินประสิทธิผลพิจารณาจากผลลัพธ์ (outcomes) จากโครงการเกี่ยวกับการลงทุนหรือผลลัพธ์จากการดำเนินการจริงเทียบกับผลลัพธ์ที่คาดการณ์ไว้ ผลจากการปรับปรุงลานวิ่งของสนามบินระหว่างประเทศวัดไตทำให้ปัจจุบันสามารถรองรับเครื่องบินโดยสารทั้งเครื่องบินในตระกูล Airbus คือ A320 และ A321 และเครื่องบินตระกูล Boeing คือ B737 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ต้องใช้ความยาวของทางวิ่งกว่า 8,000 ฟุต (2,700 เมตร) หากไม่เป็นเพราะโครงการปรับปรุงนี้ที่ได้มีการขยายทางวิ่งจากเดิม 2,000 เมตรให้เป็น 3,120 เมตรแล้ว เครื่องบินเหล่านี้ก็จะไม่สามารถเข้ามาให้บริการที่สนามบินระหว่างประเทศวัดไตได้

รายงานการประเมินผลโครงการ ที่ได้นำเสนอเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นการประเมินผลโครงการ 1 ปี ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ ซึ่งให้เห็นว่า จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปริมาณสูงขึ้นกว่าที่ได้เคยประมาณการไว้ก่อนดำเนินโครงการ นอกจากนี้ ข้อมูลการใช้บริการของการขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าและการขนส่งไปรษณีย์ในปัจจุบันก็มีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงประเมินถึงความมีประสิทธิผลของโครงการนี้

ตารางที่ 3.2-5 ผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ ของ สปป.ลาว

ปี พ.ศ.			2555*	2554	2553	2552	2551	2550
			ถึงเดือน เม.ย.					
ระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	ขาออก	2,544	6,809	6,428	5,396	11,341	6,379
		ขาเข้า	2,542	6,807	6,434	5,398		
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	ขาออก	154,548	375,902	337,743	288,207	519,190	305,361
		ขาเข้า	123,487	313,413	269,926	230,224		
		เปลี่ยนเครื่อง	11,097	18,286	13,236	2,869		
	ภายในประเทศ	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	ขาออก	2,602	7,152	12,776	5,401	10,498
ขาเข้า			2,599	7,105	12,776	5,406		
จำนวนผู้โดยสาร (คน)		ขาออก	92,850	241,789	380,228	160,778	326,689	304,411
		ขาเข้า	77,237	215,056	315,842	143,806		
		เปลี่ยนเครื่อง	2,280	5,192	5,476	3,113		

*ที่มา: กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว (Civil Aviation Department of LAO PDR), 2555

ตารางที่ 3.2-6 การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ของสปป.ลาว

(หน่วย:กิโลกรัม)

ปีพ.ศ.			2555*	2554	2553	2552	2551	2550
			ถึงเดือน เม.ย.					
International	Cargo	Loaded	115,357	249,651	207,236	195,373	271,847	218,310
		Unloaded	56,969	125,606	89,004	66,423		
		Transfer	73,376	141,141	55,839	-		
	Mail	Loaded	-	293	225	111	11,055	30,115
		Unloaded	-	-	-	-		
		Transfer	-	-	-	-		
Domestic	Cargo	Loaded	253,572	677,767	883,789	426,278	728,423	387,176
		Unloaded	267,004	666,733	833,009	384,392		
		Transfer	21,637	41,425	62,766	37,355		
	Mail	Loaded	344	14,049	10,706	1,756	10,213	18,808
		Unloaded	75	9,832	8,248	302		

ที่มา: กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว (Civil Aviation Department of LAO PDR), 2555

3.3 การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า

ข้อเสนอในการจัดทำแบบจำลอง (Model) การประเมินความคุ้มค่า สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

3.3.1 การประเมินในเชิงคุณภาพ (Non-Financial or Qualitative Evaluation)

เนื่องจากตัวชี้วัดบางตัวไม่สามารถที่จะประเมินในเชิงปริมาณ (Quantitative) หรือมูลค่า (Valuation) ได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องประเมินในเชิงคุณภาพ เป็นหลัก ตัวอย่างเช่น

- การเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น
- การขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น
- การเพิ่มโอกาสและพื้นที่ให้กับไทยในการลงทุน
- ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและประชาชน

การใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวร่วมกัน

3.3.2 การประเมินในเชิงปริมาณ (Financial or Quantitative Evaluation)

เป็นการประเมินในเชิงปริมาณ (Quantitative) และมูลค่า (Valuation) เพื่อเปรียบเทียบระหว่างผลประโยชน์ด้านการเงินและเศรษฐกิจ (Direct and Indirect Benefits) กับ ต้นทุนในการให้กู้ยืมเงิน (Cost of Fund) ตลอดระยะเวลาในการวิเคราะห์โครงการ (Project Analysis Period) ดังแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ ต่อไปนี้

$$X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n \geq Y$$

Whereas;

X_1 = ทุนหรือสินทรัพย์ (วงเงินกู้)

X_2 = ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีเงินได้นิติบุคคล

X_3 = มูลค่าจากการขายสินค้าและบริการ (อย่างน้อยร้อยละ 50 ของวงเงินความช่วยเหลือ)

X_4 = ดอกเบี้ยที่ชำระในระหว่างก่อสร้าง

X_5 = ดอกเบี้ยที่ชำระหลังโครงการแล้วเสร็จ จนถึงสิ้นสุดการชำระเงินต้น

X_6 = มูลค่าเพิ่มของวงเงินที่หมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจตามรอบการใช้จ่าย ($k * \Delta I$)

โดยที่ $k = \frac{1}{(1-MPC)}$ MPC มีค่าประมาณ 0.5 – 0.7

Y = ทุน (Cost of Fund)

ตารางที่ 3.3-1 แสดงสรุปสมมติฐานที่ใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว ส่วนตารางที่ 3.3-2 แสดงผลการประเมิน (ในเชิงปริมาณ) ของโครงการฯ ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-1 สมมติฐานในการประเมินความคุ้มค่า โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว

No.	Description	Assumptions		
1	วงเงินลงทุน โครงการ (Project Investment Cost)		320.00	Mil. Baht
2	วงเงินให้เปล่า (Grant Amount)	30% of Project Investment Cost	96.00	Mil. Baht
3	วงเงินกู้ (Soft Loan Amount)	70% of Project Investment Cost	224.00	Mil. Baht
4	ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)	ไม่มี (None)	-	Mil. Baht
5	ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)	35% of Net Profit (Assuming Net Profit equal to 10% of Project Investment Cost)	11.200	Mil. Baht
6	ระยะเวลาค้ำระยะหนี้ (Payback Period)	30 Years		
7	ระยะเวลาปลอดหนี้ (Grace Period)	the First 10 Years		
8	อัตราดอกเบี้ย (Interest Rate)	1.5 % p.a.		
9	วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย (Terms of Payment)	Twice a Year (1st Half & 2nd Half)		
10	การใช้สินค้าและบริการจากไทย (Loan Conditions: Commodities & Services from Thailand)	50% of Project Investment Cost	160.00	Mil. Baht
11	การเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายจากการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption)	Multiplying Effect = 0.70	533.33	Mil. Baht

ตารางที่ 3.3-2 ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว

หน่วย: ล้านบาท

Variable	Description	Assumption	Year th														
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Project Investment Cost	320.000															
X0	Grant	96.000	- 96.000														
X1	Loan Imbursement	224.000	-112.000	-112.000													
	Loan Principle at the Beginning of a Year		-	-112.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-212.800	-201.600	-190.400	-179.200
	Debt Servicing	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.200	11.200	11.200	11.200	11.200
	Loan Principle at the End of a Year		-	-112.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-224.000	-212.800	-201.600	-190.400	-179.200	-168.000
X4 & X5	Interests	1.50%	-	1.680	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.192	3.024	2.856	2.688
X2	VAT	-															
X2	Corporate Income Tax	11.200		5.600	5.600												
X3	Commodities & Services from Thailand	160.000	80.000	80.000													
X6	Multiplying Effect from Consumption	533.333	-	164.167	164.167												
	Total Direct (X0-X5)		- 128.000	- 24.720	8.960	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.192	3.024	2.856	2.688
	Total Direct + Indirect (X0-X6)		- 128.000	139.447	173.127	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.360	3.192	3.024	2.856	2.688
	NPV of Direct (X0-X5) @	12.00%	- 114.286	- 19.707	6.378	2.135	1.907	1.702	1.520	1.357	1.212	1.082	0.966	0.819	0.693	0.584	0.491
	NPV of Direct+Indirect (X0-X6) @	12.00%	- 114.286	111.166	123.228	2.135	1.907	1.702	1.520	1.357	1.212	1.082	0.966	0.819	0.693	0.584	0.491
	IRR of Direct (X0-X5) =	-6.37%															
	IRR of Direct+Indirect (X0-X6) =	84.10%															

ตารางที่ 3.3-3 ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว(ต่อ)

หน่วย: ล้านบาท

Variable	Description	Assumption	Year th														Total	
			16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29		30
X0	Project Investment Cost	320,000																
	Grant	96,000																
X1	Loan Imbursement	224,000																
	Loan Principle at the Beginning of a Year		-168,000	-156,800	-145,600	-134,400	-123,200	-112,000	-100,800	-89,600	-78,400	-67,200	-56,000	-44,800	-33,600	-22,400	-11,200	
	Debt Servicing	20	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	11,200	224,000
	Loan Principle at the End of a Year		-156,800	-145,600	-134,400	-123,200	-112,000	-100,800	-89,600	-78,400	-67,200	-56,000	-44,800	-33,600	-22,400	-11,200	-0,000	
X4 & X5	Interests	1.50%	2,520	2,352	2,184	2,016	1,848	1,680	1,512	1,344	1,176	1,008	840	672	504	336	168	63,840
X2	VAT	-																
X2	Corporate Income Tax	11,200																11,200
X3	Commodities & Services from Thailand	160,000																160,000
X6	Multiplying Effect from Consumption	533,333																533,333
	Total Direct (X0-X5)		2,520	2,352	2,184	2,016	1,848	1,680	1,512	1,344	1,176	1,008	840	672	504	336	168	84,960
	Total Direct + Indirect (X0-X6)		2,520	2,352	2,184	2,016	1,848	1,680	1,512	1,344	1,176	1,008	840	672	504	336	168	448,373
	NPV of Direct (X0-X5) @	12.00%	0.411	0.343	0.284	0.234	0.192	0.156	0.125	0.099	0.077	0.059	0.044	0.032	0.021	0.013	0.006	111,052
	NPV of Direct+Indirect (X0-X6) @	12.00%	0.411	0.343	0.284	0.234	0.192	0.156	0.125	0.099	0.077	0.059	0.044	0.032	0.021	0.013	0.006	291,341
	IRR of Direct (X0-X5) =	-6.37%																
	IRR of Direct+Indirect (X0-X6) =	169.50%																

ผลการประเมินเบื้องต้น พบว่าจากมูลค่าการลงทุนโครงการ จำนวน 320 ล้านบาท โดยประกอบด้วย เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า (Grant) จำนวน 96 ล้านบาท และเงินกู้ยืมเงินผ่อนปรน (Soft Loan) จำนวน 224 ล้านบาท ประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ ดังต่อไปนี้

- จากการใช้คืนเงินกู้ (Debt Servicing) ตั้งแต่ปีที่ 11–30 จำนวน 224 ล้านบาท
- จากดอกเบี้ย (Interests) ตลอดอายุในการวิเคราะห์โครงการ (30 ปี) จำนวน 63.840 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1.68 ล้านบาท และดอกเบี้ยหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 62.16 ล้านบาท
- จากภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) จำนวน 11.2 ล้านบาท
- จากการซื้อสินค้าและบริการจากไทย จำนวน 160 ล้านบาท
- จากการเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายในการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption) จำนวน 533.333 ล้านบาท

จากกระแสของต้นทุนและผลประโยชน์ดังกล่าว หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง โดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) โครงการจะมีผลขาดทุน ประมาณ -84.960 ล้านบาท และหากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไร โดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) ประมาณ 448.373 ล้านบาท

เมื่อทอน (Discounted) กระแสของต้นทุนและผลประโยชน์ให้เป็นมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ด้วยอัตราส่วนลด ร้อยละ 12 จะสามารถสรุปได้ ดังนี้

- หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง โครงการจะขาดทุน ประมาณ -111.052 ล้านบาท
- หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไร ประมาณ 291.341 ล้านบาท
- อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) กรณีพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ -6.37 แต่หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ 169.50 ซึ่งถือว่าสูงอย่างมีนัยสำคัญ

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า หากพิจารณาผลประโยชน์ของประเทศในระยะยาว โครงการนี้ถือว่ามี ความคุ้มค่าต่อเงินลงทุนที่ให้อย่างมีนัยสำคัญ

3.4 ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

3.4.1 องค์กรที่รับผิดชอบ

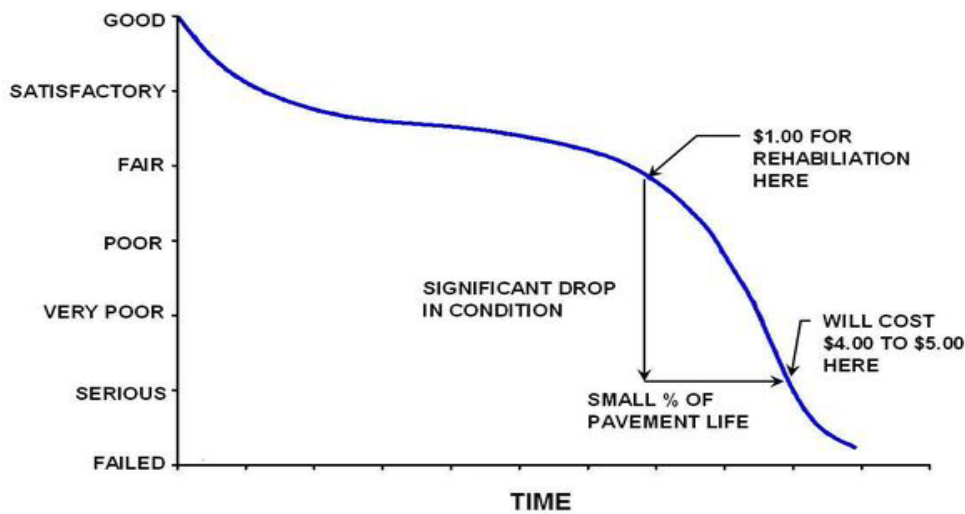
สนามบินระหว่างประเทศเว้ตไต อยู่ในความรับผิดชอบของกรมการบินพลเรือน สปป.ลาว (CIVIL AVIATION DEPARTMENT OF LAO PDR) ที่ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการ ควบคุมการก่อสร้างสนามบิน ทำให้สนามบินระหว่างประเทศเว้ตไตมีการพัฒนาและการให้บริการที่ยั่งยืนในด้านต่างๆ และมีแผนจัดส่งบุคลากรไปศึกษาต่อในต่างประเทศในหลักสูตรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกลับมาเป็นกำลังสำคัญในการดำเนินงานต่อไป จึงมีผลการประเมินความยั่งยืนของโครงการอยู่ในระดับที่ดี

3.4.2 การบำรุงรักษาผิวทางสำหรับท่าอากาศยาน

เป้าหมายของการบำรุงรักษาผิวทางสำหรับท่าอากาศยาน คือ เพื่อให้ผิวทางของสนามบินมีความปลอดภัยในการปฏิบัติการลงจอดและขับเคลื่อนในสนามบิน กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว มีการวางแผนซ่อมบำรุงผิวทางที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพซึ่งประหยัดค่าใช้จ่ายงบประมาณในการซ่อมแซมได้เป็นอย่างมาก

โดยทางวิ่งสนามบินจะใช้งานได้อย่างดีมีประสิทธิภาพสูงในระยะเวลาช่วงปีแรกที่ก่อสร้างเสร็จและเปิดใช้งาน ซึ่งระยะเวลาต่อมาจะมีการเสื่อมสภาพของทางวิ่งสนามบินลงอย่างช้าๆ ในช่วงเวลานี้ควรที่ดำเนินการซ่อมบำรุงและตรวจสอบความชำรุดเสียหายอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งถ้าไม่ดำเนินการซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ ความชำรุดเสียหายจะเพิ่มขึ้นอย่างมากในเวลาอันรวดเร็ว ซึ่งการซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ นี้จะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงน้อยเมื่อเทียบกับการปล่อยละเลยให้เกิดความชำรุดเสียหายและผิวทางเสื่อมสภาพจนไม่สามารถใช้งานได้ ดังแสดงให้เห็นถึงรอบอายุของการใช้งานทางวิ่งสนามบิน โดยกราฟเปรียบเทียบสภาพผิวทางเทียบกับระยะเวลาการใช้งาน

โดยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงจากการศึกษาของ U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration การละเลยการซ่อมบำรุงผิวทางจนทำให้ผิวทางเสื่อมสภาพจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้น 4-5 เท่า จากการซ่อมบำรุงเป็นประจำสม่ำเสมอ



ที่มา : U.S. Department of Transportation Federal Aviation Administration, ปี พ.ศ. 2555

รูปที่ 3.4-1 ระยะเวลาการใช้งานของผิวทางวิ่งของสนามบิน

โครงการปรับปรุงผิวทางวิ่งของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต มีมาตรฐานการก่อสร้างปรับปรุงและยิ่งไปกว่านั้น คือ การรักษาระดับการให้บริการทางระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศให้ได้มาตรฐานในสากล มีความปลอดภัยและน่าเชื่อถือ จะต้องมีความรู้ในการปฏิบัติการและการซ่อมบำรุง ซึ่งความถี่ของการซ่อมบำรุงทางวิ่ง ทางขับและลานจอดสนามบินวิ่ง ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางกายภาพของสนามบิน เช่น การบดอัดพื้นดินรองรับตัวผิวสนามบิน วัสดุที่นำมาทำผิวสนามการออกแบบ ขนาด และน้ำหนักของเครื่องบิน ความยาวของทางวิ่งความถี่ของการขึ้นลงของเครื่องบินขนาดต่างๆ ทั้งนี้ ต้องดำเนินการตรวจสอบสังเกตการณ์เพื่อติดตามสภาพของผิวทางอย่างสม่ำเสมอโดยแบ่งการซ่อมบำรุงออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- การซ่อมบำรุงตามตารางแผนการซ่อมบำรุง (Scheduled or Preventive Maintenance) คือ การจัดแผนการซ่อมบำรุงล่วงหน้าก่อนที่วัสดุผิวทางจะชำรุดเสียหายโดยมีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน โดยสามารถแบ่งได้เป็น การการตรวจเช็คและซ่อมบำรุงประจำวัน ประจำเดือน หรือประจำปีโดยแผนการซ่อมบำรุงนี้จะเป็นการตรวจสอบและสังเกตการณ์ผิวทางของสนามบิน จดบันทึกทำสถิติ เมื่อพบเห็นส่วนที่ชำรุดหรือข้อบกพร่องที่ผิวทางเล็กน้อย ต้องเร่งดำเนินการซ่อมบำรุงก่อนที่จะเกิดความชำรุดเสียหายขึ้น โดยแบ่งพื้นที่การตรวจให้ครอบคลุมผิวทางในทุกพื้นที่ จัดทำสถิติความชำรุดผิวทางวิ่งของสนามบิน เพื่อหาสาเหตุการชำรุดเสียหาย เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนในการจัดทำงบประมาณเพื่อสำรองอะไหล่และจัดทำโครงการซ่อมบำรุงใหญ่ประจำปี

- การซ่อมบำรุงเชิงปรับปรุงแก้ไข (Unscheduled or Corrective Maintenance) คือ การเข้าดำเนินการปรับปรุงแก้ไขวัสดุผิวทางอันมีโอกาสดเกิดความชำรุดเสียหายอย่างเร่งด่วน โดยไม่ปฏิบัติตามตารางแผนการซ่อมบำรุง

กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว มีตารางการซ่อมบำรุงรักษาและดำเนินการอย่างเคร่งครัด ดูแลรักษา และ รับผิดชอบการซ่อมบำรุงทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด หากพบการสึกกร่อน ผิวยางเสื่อมหรือกรอบแข็งไม่จับ หิน รอยแตกร้าวออกจากกัน ขุบแอนไม่ได้ระดับ มีน้ำขัง ความผิดปกติทางวิ่งไม่ได้มาตรฐาน มีการดำเนินการซ่อมบำรุงทันที และมีการตรวจสอบให้เครื่องหมายสัญลักษณ์การลงจอดให้มีความชัดเจนไม่ลบเลือนอยู่เสมอ การดูแลรักษาสนามบินในส่วนงานซ่อมสร้างอาคารตัดหญ้าและระบบระบายน้ำข้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดสนามบิน พร้อมทั้งระบบสาธารณูปโภคให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

3.4.3 ประเด็นด้านเศรษฐศาสตร์

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต จากความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยผ่าน สพพ. ซึ่งได้มีการดำเนินงานแล้วเสร็จและผ่านการใช้งานมาแล้วกว่า 5 ปี นับว่ามีส่วนช่วยสนับสนุนให้สนามบินแห่งนี้ มีขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการเที่ยวบินและการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก นับเป็นส่วนหนึ่งที่มีส่วนช่วยในการขยายตัวทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในช่วงที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าดังกล่าวจะเป็นเพียงสัดส่วนไม่มากนักในภาพรวมของความช่วยเหลือจากประเทศต่างๆ ที่ให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาว ในการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศแห่งนี้ แต่ก็นับได้ว่าความช่วยเหลือนี้ได้ถูกนับรวมเป็นส่วนหนึ่งของสนามบิน ดังนั้น ในมุมมองด้านเศรษฐศาสตร์สำหรับแนวทางการดำเนินงานโครงการนี้หรือก็คือสนามบินระหว่างประเทศวัดไตจะต้องดำเนินการให้สนามบินแห่งนี้สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของหน่วยงานสากลที่กำกับดูแล จะต้องมีการบำรุงรักษาอย่างเพียงพออย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีบุคลากรที่มีคุณภาพทั้งในปัจจุบันและต่อเนื่องไปในอนาคต และสนามบินก็จะต้องสามารถลงทุนขยายธุรกิจไปได้ตามขั้นตอน ดังที่กล่าวมานี้ จะต้องมีการหารายได้และขยายตัวทางธุรกิจการบินทุกด้านอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสามารถหารายได้มาอย่างเพียงพอสำหรับการบำรุงรักษาและบริหารงาน ซึ่งนับเป็นแนวทางสร้างความยั่งยืนสำหรับโครงการที่รัฐบาลไทยได้ให้การสนับสนุนสำหรับสนามบินระหว่างประเทศแห่งนี้

3.5 แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลของโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต พบว่ามีประเทศไทย จีน และญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือในการปรับปรุงสนามบิน ซึ่งได้มีการปรับทางวิ่ง ทางขับ ระบบระบายน้ำ หลุมจอดอากาศยาน อาคารสำนักงาน และถนนทางเข้าสนามบิน ซึ่งทำให้สนามบินระหว่างประเทศวัดไตมีความพร้อมในการให้บริการที่เพียงพอกับจำนวนผู้มาใช้บริการ เมื่อมีการปรับปรุงในด้านสิ่งก่อสร้างและระบบต่างๆแล้ว จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน ซึ่งกรมการบินพลเรือนของสปป.ลาว ได้ขอความร่วมมือจากประเทศไทยในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน

3.6 ความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

การประเมินความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สฟพ. เป็นการพิจารณาถึงผลประโยชน์ของโครงการให้ความช่วยเหลือในมิติของความสัมพันธ์ของประชาชนในพื้นที่โครงการและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาในส่วนนี้จะกล่าวถึงสภาพความสัมพันธ์ระหว่างประเทศโดยรวมและความสัมพันธ์ของประชาชนในพื้นที่โครงการ โดยจะแบ่งการพิจารณาออกเป็นสองส่วน คือในส่วนแรกจะเป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภาพรวมซึ่งจะมุ่งเน้นการดำเนินการโครงการดังกล่าวในฐานะของเครื่องมือในการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ และการตอบสนองนโยบายของรัฐบาลในด้านความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และส่วนที่สองจะเป็นการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ในระดับของพื้นที่หรือในมุมมองของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ของโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.6.1 ความสัมพันธ์ในระดับภาพรวม

ในส่วน of ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เราสามารถพิจารณาจากการดำเนินการโครงการในฐานะที่เป็นส่วนช่วยในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและตอบสนองนโยบายของรัฐ ซึ่งในส่วนนี้จึงต้องพิจารณา นโยบายของรัฐในเรื่องดังกล่าวแล้วว่าการดำเนินการโครงการให้ความช่วยเหลือมีส่วนช่วยในการด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศอย่างไร โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.6.1.1 นโยบายของรัฐด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ในส่วนของนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านด้านการคมนาคมนั้นจะมีการกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายรัฐบาลมาโดยตลอดโดยจะมีการระบุประเด็นด้านการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเส้นทางคมนาคมไว้ในสามส่วนของนโยบายรัฐบาลเรื่องเหล่านี้ไว้ในหลายส่วนของนโยบายรัฐบาล อาทิเช่น กำหนดไว้ในหัวข้อด้านการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติประเทศ นโยบายการต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ หัวข้อนโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริหาร โดยนโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบัน ซึ่งแถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 กำหนดนโยบายในเรื่องดังกล่าวไว้ในหัวข้อต่างๆ ดังนี้

- 1) นโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก ในหัวข้อที่ 1.6 มีนโยบายเร่งฟื้นฟูความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติประเทศ โดยเร่งดำเนินการตามข้อผูกพันในการร่วมตัวเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง ตลอดจนการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในและภายนอกภูมิภาค⁷
- 2) นโยบายเศรษฐกิจมหภาค ในหัวข้อนโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจในนโยบายข้อ 7 ซึ่งมุ่งขยายความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจการค้าการลงทุนและการตลาดภายใต้กรอบความร่วมมือและข้อตกลงการค้าเสรีในระบบพหุภาคีและทวิภาคี และข้อ 8 เร่งรัดจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยให้ความสำคัญต่อจังหวัดชายแดน เพื่อส่งเสริมการค้า การตลาด การลงทุน การจ้างงาน และการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน
- 3) นโยบายเศรษฐกิจมหภาค ในหัวข้อนโยบายโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ โดยในหัวข้อนี้รัฐบาลมีแนวนโยบายพัฒนารถไฟความเร็วสูงและเส้นทางเพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 4) นโยบายการต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ในหัวข้อนี้รัฐบาลได้กำหนดนโยบายเร่งส่งเสริมและพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยส่งเสริมความร่วมมือทั้งภาครัฐ เอกชน ประชาชนและสื่อมวลชนเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจอันดีและความใกล้ชิดระหว่างกัน

⁷คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี แถลงต่อรัฐสภา วันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2554 สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา 2554 หน้า 7.

อันจะนำไปสู่การขยายความร่วมมือด้านต่างๆ การขยายการคมนาคมขนส่ง รวมถึงยังมีนโยบายการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาค ให้เป็นประโยชน์ต่อการขยายฐานเศรษฐกิจทั้งการผลิตและการลงทุน โดยให้ความสำคัญในการพัฒนาจังหวัดที่อยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและเมืองชายแดน

หากพิจารณาจากนโยบายของรัฐบาลที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่า การให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาว จะมีส่วนช่วยในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภาพรวมในด้านต่างๆ ตามนโยบายที่ทางรัฐบาลได้แถลงต่อรัฐสภาทั้งนโยบายการสร้างโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การใช้ระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเป็นรากฐานของการขยายความร่วมมือในด้านต่างๆ ทั้งด้านการค้าการลงทุน การเชื่อมโยงเครือข่ายทางเศรษฐกิจ การขยายฐานทางเศรษฐกิจ และการเตรียมการสำหรับการเกิดประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 การให้ความช่วยเหลือในโครงการดังกล่าวจึงมีส่วนช่วยในการตอบโจทย์เรื่องแนวนโยบายของรัฐบาล และเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีและยังเป็นการเชื่อมโยงประชาชนในพื้นที่เข้าหากัน หรือสามารถเชื่อมระบบการติดต่อกันของประชาชนในพื้นที่โครงการ โครงการให้ความช่วยเหลือต่างๆ ที่ได้ดำเนินการไปนั้นจะมีส่วนช่วยในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในภาพรวม โดยเฉพาะในส่วนที่เป็นโครงการรูปธรรมและในส่วนของคุณรู้สึกของผู้ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ ในส่วนของการสร้างสนามบินระหว่างประเทศวัดไต นอกจากจะเป็นการสร้างความช่วยเหลือในการดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่งตามปกติ ซึ่งทำให้การติดต่อหรือการเดินทางระหว่างสองประเทศมีความสะดวกมากขึ้นแล้ว ยังมีส่วนช่วยสร้างความสัมพันธ์ในมิติที่ช่วยให้ทาง สปป.ลาวใช้ในการอำนวยความสะดวกในการดำเนินการจัดประชุมอาเซียน และช่วยในการสร้างความเป็นส่วนหนึ่งในอาเซียนให้แก่ สปป.ลาว ด้วย ซึ่งในด้านนี้โครงการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยในมิติของการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของทั้งสองประเทศในภาพรวมได้เป็นอย่างดี ซึ่งในมิติของความสัมพันธ์ระหว่างกันนั้น การมีกิจกรรมต่างๆ การให้ความช่วยเหลือในรูปแบบต่าง ๆ รวมถึงการสร้างโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกันนั้นล้วนแล้วแต่มีส่วนช่วยในการกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ดีขึ้นได้ทั้งสิ้น กิจกรรมเหล่านี้ก็จะส่งผลต่อความสัมพันธ์ในด้านที่เป็นบวก

3.6.1.2 ความสัมพันธ์ในระดับของประชาชน

การพิจารณาความสัมพันธ์ในระดับนี้จะเป็นการมองถึงประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยศึกษาถึงระดับความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจากการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่การดำเนินการของโครงการในส่วนของโครงการช่วยเหลือใน สปป.ลาว ปรากฏผลการสำรวจ ดังตารางที่ 3.6-1

ตารางที่ 3.6-1 ผลการสำรวจความพึงพอใจของโครงการ

ความคิดเห็น (จำนวนผู้ตอบคำถามทั้งหมด)	พอใจ			ไม่แน่ใจ	ไม่พอใจ
	มาก	ปานกลาง	น้อย		
การพัฒนาระดับประเทศ (10)	5 (50%)	5 (50%)	0	0	0
การพัฒนาระดับชุมชน (10)	5 (50%)	5 (50%)	0	0	0

ที่มา : การสำรวจภาคสนามของที่ปรึกษา, 2555

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนลาวสำหรับความช่วยเหลือของประเทศไทยในการให้ความช่วยเหลือโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต ซึ่งสามารถสรุปผลได้ ดังนี้

- 1) ทำให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น
- 2) ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นและการค้าขายระหว่างประเทศดีขึ้น

ในภาพรวม นับว่าความคิดเห็นของประชาชนลาวที่มีต่อโครงการเป็นภาพบวกสำหรับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

บทที่ 4

สรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว สามารถสรุปเป็น บทบาทและความสำคัญของโครงการ สรุปบทเรียน ปัจจัยสู่ความสำเร็จ ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 บทบาทและความสำคัญของโครงการ

4.1.1 บทบาทและความสำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือเมืองต่างๆ

4.1.1.1 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN)

การดำเนินการโครงการปรับปรุงสนามบินวัดไต ในสปป.ลาวสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ ASEAN ที่ต้องการสร้างสรรค์ความเจริญก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาทางสังคมและวัฒนธรรม การเกื้อกูลกันของประชาชนบนพื้นฐานของความเสมอภาคและผลประโยชน์ร่วมกันของประเทศสมาชิก และเป็นการส่งเสริมภายใต้แผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2011-2015 (ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015) ได้มีการเร่งรัดแผนด้านการคมนาคมขนส่งทางบก (Land Transport) ทั้งทางถนนและทางรถไฟ ทางอากาศ สปป.ลาว มีนโยบายที่จะปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไตให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่จะมาใช้งานในการประชุม ASEAN Summit ที่ สปป.ลาว จะเป็นเจ้าภาพ รวมทั้งต้องการปรับปรุงสนามบินให้มีความปลอดภัยในด้านการบิน เพื่อยกระดับให้เป็นสนามบินสากล

4.1.1.2 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนามที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่าง

สมคูล โดยโครงการก่อสร้างโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS

4.1.1.3 นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ

โครงการก่อสร้างโครงการปรับปรุงสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว ถือว่าสอดคล้องกับความต้องการของ สปป.ลาว และการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยก็เป็นการสนับสนุนและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาวในระยะยาว และเป็นไปตามเป้าหมายของการดำเนินนโยบายทางการต่างประเทศของไทยที่ต้องการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.1.2 บทบาทและความสำคัญต่อการท่องเที่ยว การขนส่ง และการค้าระหว่างประเทศ

4.1.2.1 การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว

สนามบินระหว่างประเทศวัดไตเป็นประตูในการเชื่อมต่อการขนส่งทางอากาศของ สปป.ลาว รองรับสายการบินต่างๆ ทั้งสายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศ โดยเชื่อมโยงการบินต่อจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ประเทศไทย และท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศเวียดนาม กัมพูชา และจีน

4.1.2.2 การขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศผ่านสนามบินระหว่างประเทศวัดไต มีศักยภาพในการพัฒนาและเติบโตในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน/ท่องเที่ยว (Recreational/ Tourism) เนื่องจาก สปป.ลาว ยังมีทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปะ และวัฒนธรรมแบบดั้งเดิมที่เป็นจุดขายสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวตะวันตก ในส่วนของการเดินทางเพื่อประกอบธุรกิจก็มีแนวโน้มมากขึ้นจากการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน สปป.ลาว มากขึ้น

4.1.2.3 การขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านสนามบินวัดไตยังมีปริมาณการขนส่งน้อย เนื่องจากนครหลวงเวียงจันทน์ยังมีภาคอุตสาหกรรมน้อย ในการขนส่งสินค้าทางอากาศส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ทางภาคใต้ของ สปป.ลาว

4.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors)

4.2.1 บุคลากรทางการขนส่งทางอากาศ

สปป.ลาว มีกรมการบินพลเรือน(CIVIL AVIATION DEPARTMENT OF LAO P.D.R) ที่ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการ ควบคุมการก่อสร้างสนามบิน ทำให้สนามบินวัดไตมีการพัฒนาและการให้บริการที่ยั่งยืนในด้านต่างๆ ถ้ามีการพัฒนาและปรับปรุงสนามบินต่างๆใน สปป.ลาว จำเป็นต้องมีการพัฒนาบุคลากรทางด้านการบิน ให้เพื่อพอกับการให้บริการ

4.2.2 การบำรุงรักษาสนามบิน

ในการปรับปรุงสนามบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ เมื่อมีผู้ใช้บริการ จำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาสนามบินให้อยู่ในสภาพดี และจำเป็นต้องมีการเตรียมเครื่องมือ อุปกรณ์ และบุคลากรให้พร้อม

การบำรุงรักษาผิวทางสำหรับท่าอากาศยาน เพื่อให้ผิวทางของสนามบินมีความปลอดภัยในการปฏิบัติการลงจอดและขับเคลื่อนในสนามบิน การวางแผนซ่อมบำรุงผิวทางที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ จะประหยัดค่าใช้จ่ายงบประมาณในการซ่อมแซมได้เป็นอย่างมาก

4.2.3 อุปกรณ์และเครื่องมือในการเดินอากาศ

การปรับปรุงที่สำคัญที่สุดอีกอย่างหนึ่งคือ การนำเอาวิธีอัตโนมัติชั้นมาประยุกต์ใช้ในการจัดการจราจรและการเดินอากาศ ซึ่งจะทำให้สนามบินสามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้มากขึ้น และมีความปลอดภัยในระดับสากล

4.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations)

ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถจำแนกได้เป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย ระยะสั้น (ไม่เกิน 3 ปี) และระยะกลาง (3-5 ปี) ดังสรุปต่อไปนี้

4.3.1 ระยะสั้น

โครงการพัฒนาบุคลากรทางการบินของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต

1. ชื่อโครงการ:	โครงการพัฒนาบุคลากรทางการบินของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบุคลากรในการให้บริการของสนามบินระหว่างประเทศวัดไต เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการบินทั้งในส่วนภาคพื้นดินและในส่วนการเดินทางอากาศ และ ทักษะการศึกษาดูงานด้านการบินที่ดำเนินการเป็นสอนในประเทศไทย
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> 4.3.1.1.1.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> 4.3.1.1.1.1.1.1 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สหพ. กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	การจัดเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่จะเข้ารับการฝึกอบรม การจัดเตรียมอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการฝึกที่สอดคล้องกับสภาพการใช้งานจริงในปัจจุบันและในอนาคต
8. อื่นๆ: -	

4.3.2 ระยะเวลา

จัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ให้ สปป.ลาว

1. ชื่อโครงการ:	โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ให้ สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	เพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ เพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ในการขนส่งทางอากาศ
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นการศึกษาและทบทวนแผนแม่บทระบบโลจิสติกส์และแผนการพัฒนาโครงการต่างๆที่จะเกิดขึ้นใน สปป.ลาว เพื่อนำมาปรับปรุงและจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศใน สปป.ลาว
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ. กรมการบินพลเรือน สปป.ลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	การสำรวจและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนการพัฒนาอื่นๆ และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งใน สปป.ลาว
8. อื่นๆ:	-

4.3.3 ระยะเวลา

เนื่องจากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้มีการเจริญเติบโตในอัตราเร่ง ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องเข้าไปมีส่วนร่วมตั้งแต่ในระยะเริ่มแรก มิฉะนั้น จะสูญเสียการมีส่วนร่วมและส่วนแบ่งทางการตลาดในระยะยาว จนยากที่จะเข้าไปมีบทบาทและส่วนร่วมได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต จากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว จึงทำให้แผนระยะสั้นและแผนระยะกลางที่นำเสนอมาข้างต้น จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการตามกำหนดเวลาที่เสนอแนะ โดยแผนระยะยาวจะเป็นการขยายผลจากความสำเร็จของการดำเนินการจากแผนระยะสั้นและระยะกลาง เป็นหลัก

4.4 แนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษา การสำรวจภาคสนาม และการประชุมสัมมนา สามารถสรุปเป็นบทเรียนได้ ดังนี้

1. **มาตรฐานในการก่อสร้าง ควบคุมงาน และตรวจรับมอบงาน** การส่งเสริม สนับสนุน และคัดเลือกผู้ประกอบการไทย ควรเน้นภาคเอกชนที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความไว้วางใจและโอกาสของผู้ประกอบการและประเทศไทยในระยะยาว โดยการคัดเลือกและตรวจรับมอบงานควรมอบหมายให้หน่วยงานของประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
2. **นโยบายและยุทธศาสตร์ในการให้ความช่วยเหลือให้เกิดผลในเชิงประจักษ์** การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา มีลักษณะเป็นการให้ความช่วยเหลือเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเป็นหลัก ยังขาดนโยบายและแผนกลยุทธ์ในการให้ความช่วยเหลือ นอกจากนี้ งบประมาณที่ให้อยู่ยังมีลักษณะเป็น “เบียดหัวแตก” ทำให้ไม่สามารถเกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในเชิงประจักษ์แก่ประชาชนทั่วไปได้

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. มีการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศสำหรับประเทศเพื่อนบ้าน โดยกำหนดเป้าหมายทั้งเชิงรุกและรับในแต่ละอุตสาหกรรมให้ชัดเจน โดยการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านควรมีทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นรายอุตสาหกรรม
2. การให้ความสนับสนุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นยุทธศาสตร์นำร่องเพื่อรองรับอุตสาหกรรมอื่นๆ ของไทยในระยะยาว

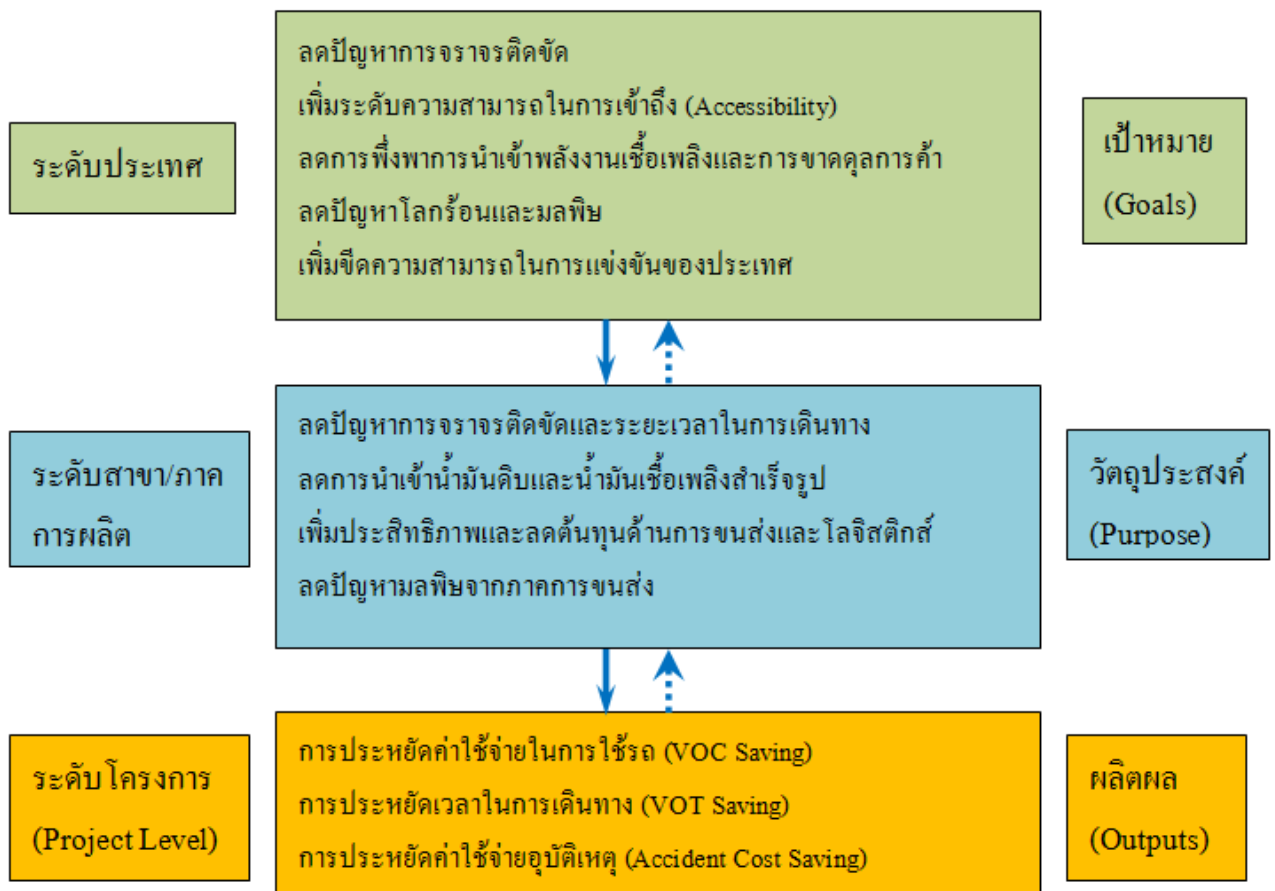
3. สนับสนุนการยกระดับมาตรฐานแรงงานของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมภายในประเทศของไทย

4. มีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ จากประสบการณ์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา สามารถจำแนกเป็นประเภทโครงการใหญ่ๆ ได้ ดังนี้

1. โครงการที่มีแผนแม่บท (Master Plan) หรือการศึกษาความเป็นไปได้ (Feasibility Study)

โครงการที่มีการศึกษาแผนแม่บทหรือการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว สามารถที่จะประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดความสำเร็จ จากผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ เป็นสำคัญ หลัก เนื่องจากโดยปกติ ก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการประเภทนี้ จะต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม การเงิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเสียก่อน เพื่อที่จะได้สามารถทราบถึงความเป็นไปได้ของโครงการและสามารถกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ เมื่อเริ่มดำเนินการได้ หรืออย่างน้อยจะต้องมีการกำหนดผังการเชื่อมโยง (Linkages) ระหว่างเป้าประสงค์ (Goal) ในระดับกรอบความร่วมมือหรือระดับประเทศ วัตถุประสงค์ (Objectives) ในระดับสาขา (Sector Level) และผลิตผล (Outputs) ในระดับโครงการ/มาตรการ ดังเช่นตัวอย่างการประเมินโครงการด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในรูปที่ 4.4-1 โดยกรอบในการวิเคราะห์โครงการ จะทำให้สามารถประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดในการตรวจสอบติดตามการดำเนินการโครงการและมาตรการทางด้านเศรษฐกิจในเชิงปริมาณ (Quantitative) และมูลค่า (Valuation) ได้ (หากมี)



รูปที่ 4.4 1 ตัวอย่างกรอบในการวิเคราะห์โครงการ (The Project Framework) ด้านการคมนาคมขนส่ง

2. โครงการที่ยังไม่มีผลการศึกษาใดๆ

เนื่องจากโครงการประเภทนี้ ยังไม่มีผลการศึกษาใดๆ โดยอาจจะเป็นการให้ความช่วยเหลือที่ไม่ได้อิงกับกรอบความร่วมมือ เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน หรือโครงการใดๆ ดังนั้น การประเมินโครงการประเภทนี้ จึงสมควรจะต้องมีการกำหนดตัวชี้วัดขึ้นมาใหม่ หรืออาจจะเป็นเพียงแค่การประเมินการดำเนินการตามแผนงาน/แผนเงิน ก็เป็นการเพียงพอแล้ว