



โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด
หนองคาย-ท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว
รายงานขั้นสุดท้าย

โครงการศึกษาผลกระทบ ผลประโยชน์ และความคุ้มค่าของโครงการ
ความช่วยเหลือทางการเงินของ สปป. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2555

เสนอ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน
(องค์การมหาชน)

โดย



TESCO CONSULTANTS
Engineering, Architectural & Environmental Consultants



29 กันยายน พ.ศ. 2555

สารบัญ

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 สาระสำคัญของผลการประเมิน	1-7
1.6.1 การศึกษาและประเมินความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ	1-7
1.6.2 การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการ	1-7
1.6.3 การศึกษาและประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ	1-7
1.6.4 การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางความยั่งยืนของโครงการ	1-8
1.6.5 การศึกษาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ	1-8
1.6.6 การศึกษาและประเมินความสัมพันธภาพของโครงการ และความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	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	คำนิยามองค์กร	2-3
2.1.7	ยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สฟพ. (พ.ศ. 2555-2557)	2-3
2.2	สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	2-6
2.2.1	ข้อมูลทั่วไป	2-6
2.2.2	ข้อมูลเศรษฐกิจ	2-8
2.2.3	สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนใน สปป.ลาว	2-9
2.2.4	การลงทุนจากต่างประเทศ	2-11
2.2.5	สถิติการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทยและ สปป.ลาว	2-13
2.2.6	แผนกลยุทธ์การพัฒนากองทัพ สปป.ลาว ปีพ.ศ. 2549-2563	2-17
2.2.7	ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย	2-20
2.2.8	ผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์	2-21
2.2.9	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของ สปป.ลาว ฉบับที่ 7	2-25
2.2.10	ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอินโด-จีน-พม่า-เวียดนาม	2-27
2.2.11	การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของ สปป.ลาว	2-28
2.2.12	โครงการพัฒนาที่ดินในนครหลวงเวียงจันทน์	2-29
2.2.13	โครงการเส้นทางเชื่อมต่อสำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries)	2-30
2.3	โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-สปป. ลาว	2-37
2.3.1	วัตถุประสงค์	2-37
2.3.2	ลักษณะโครงการ	2-37
2.3.3	ลักษณะความช่วยเหลือ	2-37
2.3.4	กรอบเวลา	2-38
2.3.5	ระบบขั้นตอนการดำเนินการ	2-38
2.3.6	ผลการดำเนินงาน	2-39
2.4	ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง	2-40
2.4.1	การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงและระดับปฏิบัติการของการรถไฟลาว	2-40
2.4.2	การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบของพื้นที่ตั้งโครงการ	2-44
2.5	ข้อมูลจากแหล่งอื่น	2-45
2.6	ผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ	2-45

บทที่ 3 การออกแบบ การดำเนินการ และผลการประเมิน	3-1
3.1 การออกแบบและการดำเนินการประเมิน	3-1
3.1.1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้ และการวัด	3-1
3.1.2 การจัดประเภทโครงการ	3-1
3.1.3 การกำหนดวิธีการประเมินโครงการ	3-1
3.2 ผลการประเมินระดับโครงการ	3-2
3.2.1 สรุปประสิทธิผลระดับโครงการ	3-2
3.2.2 ผลการประเมินโครงการในรายละเอียด	3-4
3.2.3 ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ	3-7
3.3 การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า	3-10
3.3.1 การประเมินในเชิงคุณภาพ (Non-Financial or Qualitative Evaluation)	3-10
3.3.2 การประเมินในเชิงปริมาณ (Financial or Quantitative Evaluation)	3-11
3.4 ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	3-17
3.5 แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม	3-18
3.6 ความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	3-19
บทที่ 4 สรุปและข้อเสนอแนะ	4-1
4.1 บทบาทและความสำคัญของโครงการ	4-1
4.1.1 บทบาทและความสำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ	4-1
4.1.2 บทบาทและความสำคัญต่อการท่องเที่ยว การขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ	4-3
4.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors)	4-4
4.2.1 การให้บริการรถไฟ (Train Operations)	4-4
4.2.2 การจัดตั้งศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard)	4-7
4.2.3 การส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้เข้าไปมีส่วนร่วมในการให้บริการ ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ท่านาแล้ง	4-10
4.2.4 การก่อสร้างสะพานรถไฟ แห่งที่ 2	4-10
4.2.5 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน/พิธีการศุลกากร	4-11
4.2.6 การส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ หาพันธมิตร และให้บริการใน สปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น	4-11
4.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations)	4-12

4.3.1	ระยะสั้น	4-12
4.3.2	ระยะกลาง	4-19
4.3.3	ระยะยาว	4-22
4.4	แนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)	4-22

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.5-1	แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามวงจรชีวิตของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว	1-6
ตารางที่ 2.2-1	ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว	2-8
ตารางที่ 2.2-2	การลงทุนสะสมใน สปป.ลาว 5 อันดับแรก(ปี พ.ศ. 2543-2553)	2-12
ตารางที่ 2.2-3	การค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว	2-14
ตารางที่ 2.2-4	สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว	2-16
ตารางที่ 2.2-5	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว	2-17
ตารางที่ 2.2-6	จำนวนผู้โดยสารจากสถานีกรุงเทพ-สถานีหนองคาย ปี พ.ศ. 2551-2555	2-20
ตารางที่ 2.2-7	จำนวนผู้โดยสารจากสถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง ปี พ.ศ. 2552-2555	2-21
ตารางที่ 2.2-8	ประมาณการปริมาณสินค้าในเส้นทางรถไฟ สายหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์	2-36
ตารางที่ 3.1-1	การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ	3-2
ตารางที่ 3.2-1	ผลสรุปการตรวจสอบข้อมูลตามหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการ	3-3
ตารางที่ 3.3-1	สมมติฐานในการประเมินความคุ้มค่า โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว	3-13
ตารางที่ 3.3-2	ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว	3-14
ตารางที่ 3.6-1	ผลการสำรวจความพึงพอใจของโครงการ	3-19
ตารางที่ 4.2-1	ประมาณการจำนวนผู้โดยสารรถไฟ เปรียบเทียบกรณีที่มีโครงการ และไม่มีโครงการ (รถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์)	4-4
ตารางที่ 4.2-2	ประมาณการปริมาณสินค้า ณ เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค	4-6
ตารางที่ 4.2-3	ประมาณการประเภทสินค้าที่จะทำการขนส่งโดยรถไฟ	4-7

สารบัญรูป

รูปที่ 1.1-1	ความช่วยเหลือของ สฟพ. ในเมียนมาร์ และ สปป.ลาว	1-3
รูปที่ 1.1-2	โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว	1-3
รูปที่ 2.2-1	แผนที่สภาพภูมิประเทศของ สปป.ลาว	2-7
รูปที่ 2.2-2	การลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2549-2553	2-12
รูปที่ 2.2-3	จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว	2-19
รูปที่ 2.2-4	คาดการณ์จำนวนประชากรนครหลวงเวียงจันทน์	2-22
รูปที่ 2.2-5	ผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์	2-23
รูปที่ 2.2-6	โครงข่ายระบบคมนาคม-ขนส่ง ตามผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์	2-24
รูปที่ 2.2-7	โครงการพัฒนาพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane New World)	2-30
รูปที่ 2.2-8	โครงการ Trans-Asian Railway (TAR)	2-31
รูปที่ 2.2-9	สถานะของเส้นทางขนส่งระบบรางในภูมิภาค	2-33
รูปที่ 2.2-10	เส้นทางขนส่งระบบรางใน สปป.ลาว	2-34
รูปที่ 2.2-11	แผนผังศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard) บริเวณสถานีท่านาแล้ง	2-35
รูปที่ 2.2-12	แผนการกระจายสินค้าของ สปป.ลาว	2-36
รูปที่ 2.4-1	การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการรถไฟ สปป.ลาว	2-42
รูปที่ 2.4-2	การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของการรถไฟ สปป.ลาว	2-43
รูปที่ 2.4-3	การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบของพื้นที่ตั้งโครงการ	2-44
รูปที่ 2.6-1	สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณทางรถไฟและชานชาลา	2-45
รูปที่ 2.6-2	สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมือง	2-46
รูปที่ 2.6-3	สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณชานชาลา	2-46
รูปที่ 2.6-4	สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณลานจอดรถ	2-47
รูปที่ 2.6-5	สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว บริเวณลานจอดรถด้านหน้า	2-47
รูปที่ 2.6-6	สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว บริเวณทางรถไฟและชานชาลา	2-48
รูปที่ 2.6-7	สถานีรถไฟท่านาแล้ง บริเวณด่านตรวจคนเข้าเมือง	2-48
รูปที่ 2.6-8	สถานีรถไฟท่านาแล้ง บริเวณที่นั่งพักภายในสถานี	2-49

รูปที่ 4.2-1	Eastern and Oriental Express ที่ให้บริการท่องเที่ยว ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	4-5
รูปที่ 4.2-2	ตัวอย่างและรูปแบบของศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	4-8
รูปที่ 4.4-1	ตัวอย่างกรอบในการวิเคราะห์โครงการ (The Project Framework) ด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน	4-24

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. มีชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency (Public Organization) มีชื่อย่อว่า “NEDA” จัดตั้งขึ้นตาม “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548” เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 สพพ. อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มีภารกิจหลักด้านการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น การให้ความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเมือง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านทั้งในรูปแบบของเงินให้เปล่า และเงินกู้ยืมเงินผ่อนปรน เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายทางด้านการต่างประเทศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น และพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศร่วมกันภายในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการช่วยให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ ด้านการค้า ด้านการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวระหว่างกันในอนาคตรวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางด้านเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกด้วย

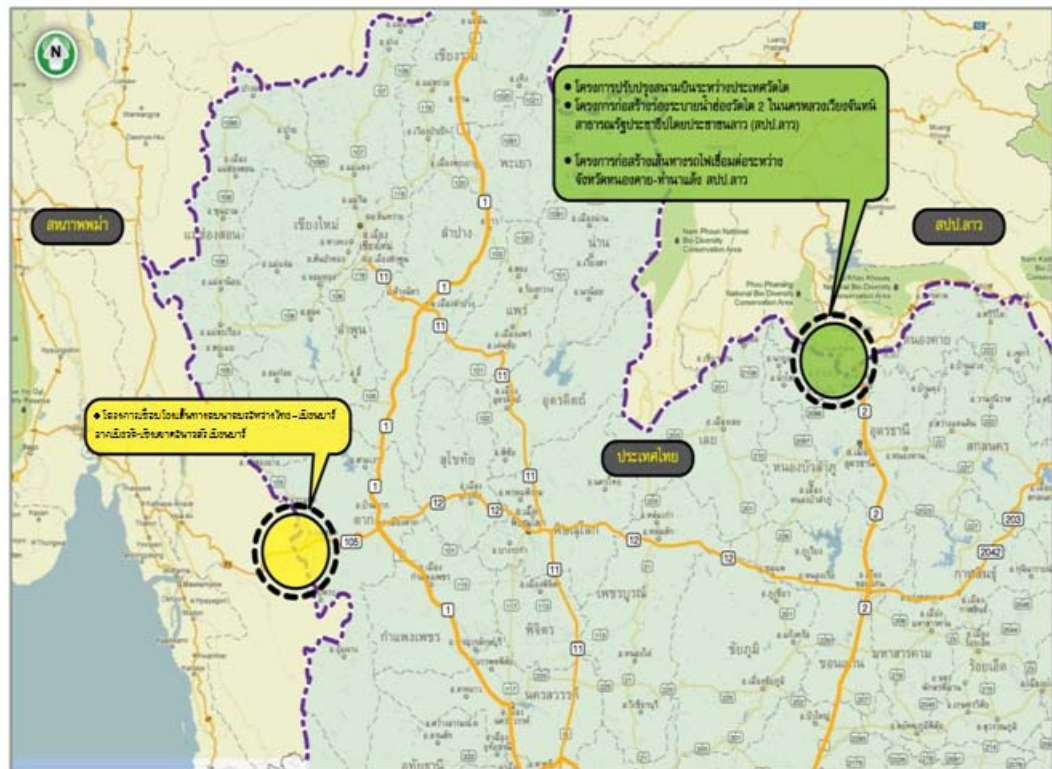
ที่ผ่านมาจนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินทางวิชาการและการฝึกอบรมแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ รวมทั้งสิ้น 27 โครงการ เพื่อการก่อสร้างและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางราง รวมถึงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งคิดเป็นวงเงินรวม 10,700 ล้านบาท นอกจากนี้ สพพ. ได้ดำเนินการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้ให้ประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศดังกล่าว จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นวงเงิน 1.66 ล้านบาท ทั้งนี้ สพพ. ได้ออกประกาศเรื่องการประเมินความคุ้มค่าของโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จไปแล้วนับจากวันที่ 25 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 เพื่อเป็นเครื่องมือหรือระบบที่จะใช้วัดความสำเร็จของโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. และเพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการเสริมสร้างประสิทธิผลโครงการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้เป็นข้อมูลและบทเรียนที่จะเป็น

ประโยชน์ทั้งผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการโครงการและประกอบการศึกษาประเมินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

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

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

ทั้งนี้ กรอบงานการประเมินในรายงานฉบับนี้ ครอบคลุมเฉพาะโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว (รูปที่ 1.1-2) โดย สพพ. ได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้านขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ.2555 แล้วว่าจ้างบริษัท เทสโก้ จำกัด ร่วมกับสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา โดยกำหนดเริ่มงานตามสัญญาการว่าจ้างตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2555 และกำหนดแล้วเสร็จงานศึกษาภายในระยะเวลา 180 วัน นับตั้งแต่วันที่เริ่มงาน



รูปที่ 1.1-1 ความช่วยเหลือของสพพ.ในเมียนมาร์และ สปป.ลาว



รูปที่ 1.1-2 โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการประเมินด้านต่างๆ มี ดังนี้

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

1.3 คำนิยามที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 การประเมินโครงการ (Project Evaluation)

หมายถึง การสร้างระบบการประเมินโครงการ โดยกำหนดวิธีการทำงานออกเป็นขั้นตอนต่างๆ ได้แก่ (1) การกำหนดดัชนีการประเมินตามลักษณะโครงการ (2) การรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน (3) การวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ที่ได้รวบรวมมา และ (4) การนำผลการวิเคราะห์ในด้านคุณภาพและประสิทธิผลของโครงการที่สามารถประกอบการตัดสินใจในด้านต่างๆ ที่สอดคล้องตามพันธกิจและยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สพพ. (พ.ศ.2555-2557)

1.3.2 ความคุ้มค่าของโครงการ

หมายถึง การประเมินความคุ้มค่าระดับโครงการ และความคุ้มค่าในด้านสังคมและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.3.3 ความยั่งยืนของโครงการ

หมายถึง การประเมินโครงการที่พิจารณาลักษณะโครงการในสภาพปัจจุบัน และความสมดุลของปัจจัยหลักสามด้าน ได้แก่ ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐศาสตร์

1.4 กรอบการดำเนินงาน

การประเมินโครงการนี้ มีกรอบการประเมิน 2 ส่วน คือส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการและส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการ

การประเมินกระบวนการดำเนินงานโครงการมีการวางกรอบงานตามเวลาของวงจรชีวิตโครงการ (Project Life Cycle) ตั้งแต่การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ในงานประเมินส่วนนี้จะประเมินผลการบรรลุตามวัตถุประสงค์โครงการและการดำเนินการที่เสร็จทันตามการวางแผนงานโครงการ

ส่วนการประเมินประสิทธิภาพจากผลผลิตโครงการเป็นการประเมินในช่วงเวลาหลังจากเปิดดำเนินการใช้ประโยชน์โครงการแล้วจนถึงปัจจุบัน โดยการประเมินได้พิจารณาข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้จากการออกภาคสนามเก็บข้อมูลและการสำรวจแล้วเพื่อทราบถึงการบรรลุวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์โครงการ แสดงผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

ผลการประเมินจากการประเมินทั้งสองแบบ นำมาจัดเรียงผลการประเมินตามเวลา ตั้งแต่กำเนิดโครงการจนกระทั่งถึงปัจจุบันเพื่อแสดงข้อเสนอแนะการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติม ทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

1.5 แนวทางการออกแบบระบบการประเมิน

แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามลักษณะของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาวแบ่งออกเป็นสองระบบการประเมิน ได้แก่ การประเมินกระบวนการของโครงการซึ่งเป็นการประเมินผลสรุปภายในกรอบวัตถุประสงค์ของการอนุมัติ

งบประมาณโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินคุณค่าของโครงการในด้านการสร้างความยั่งยืนของโครงการในบริเวณโครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเชื่อมโยงกับวงจรชีวิตของโครงการ (ตารางที่ 1.5-1)

ตารางที่ 1.5-1 แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามวงจรชีวิตของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว

ช่วงเวลาวงจรชีวิตโครงการ					
อนุมัติโครงการจนก่อสร้างเสร็จ		การเปิดดำเนินการถึงปัจจุบัน		การสร้างความยั่งยืนในอนาคต	
เป้าหมาย	ดัชนีชี้วัด	ผลกระทบ ผลประโยชน์	ตัวชี้วัด มาตรฐาน	ตัวชี้วัด	องค์ประกอบความ ยั่งยืนโครงการ
ขอบเขต โครงการ	ระยะทางรถไฟ	สิ่งแวดล้อม	มลภาวะ	1. ยุทธศาสตร์	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การเบิกจ่าย โครงการ	วงเงินงบประมาณ และวงเงินก่อสร้าง	เศรษฐกิจ	รายได้/ การเชื่อมต่อ	2. โปรแกรมและ แผน (Program and plans)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
ระยะเวลา ก่อสร้าง	วันที่เริ่มก่อสร้างตาม แผนและเสร็จจริง	สังคม	คุณภาพชีวิต	3. ปฏิบัติ (Practice)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การจัดการด้าน สิ่งแวดล้อมและ สังคม	เวนคืน ฝุ่นละออง				
การใช้ประโยชน์ โครงการ	เชื่อมโครงข่ายการ คมนาคม-ขนส่ง ซึ่ง จะเพิ่มศักยภาพใน การขนส่งสินค้าและ ส่งเสริมการค้า-การ ลงทุน รวมทั้ง ส่งเสริมการ ท่องเที่ยวได้แก่ - การลดต้นทุนการ ขนส่ง - การเพิ่มปริมาณการ ขนส่งโดยผู้สินค้า - การเปลี่ยนรูปแบบ ในการเดินทาง				

1.6 สารสำคัญของผลการประเมิน

ผลการประเมินต้องมีการดำเนินงานครอบคลุมกรอบหลักและสาระ ดังนี้

1.6.1 การศึกษาและประเมินความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

- สรุปความต้องการและนโยบายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือ
- สรุปสาระสำคัญของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- วิเคราะห์และประเมินผลความสอดคล้องของผลการดำเนินโครงการกับความต้องการหรือนโยบายรวมถึงแผนงานตามกรอบความร่วมมือต่างๆ

1.6.2 การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

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

1.6.3 การศึกษาและประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

- ศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการทั้งในระยะสั้นและช่วงต่อไปในอนาคต
- วิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับความช่วยเหลือและภาพรวมในอนุภูมิภาค
- กำหนดมาตรการและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข

1.6.4 การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางความยั่งยืนของโครงการ

- ศึกษาสภาพปัญหาที่สมควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้โครงการเอื้อประโยชน์ได้อย่างสมบูรณ์
- กำหนดแนวทางในการบำรุงรักษาเพื่อให้โครงการสามารถรองรับการบริการได้อย่างยาวนาน
- ให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมสำหรับองค์กรที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการ

1.6.5 การศึกษาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ

- ศึกษาข้อจำกัดของโครงการในการให้บริการทั้งในปัจจุบันและต่อเนื่องไปในอนาคตและกำหนดรูปแบบหรือแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา
- กำหนดแนวคิดในการดำเนินงานโครงการอื่นๆ เพิ่มเติมหรือรูปแบบการพัฒนาที่ต่อเนื่องสำหรับโครงการได้อย่างเต็มที่ต่อไป

1.6.6 การศึกษาและประเมินความสัมพันธของโครงการและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- ประเมินความเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงซึ่งได้รับผลโดยตรง
- สำรวจและประเมินทัศนคติของประชาชนกลุ่มอื่นที่อาจไม่ได้ผลโดยตรงโครงการแต่สามารถสะท้อนถึงความรู้สึกที่สามารถประเมินได้ถึงผลที่เกิดขึ้นในประเด็นของความสัมพันธระหว่างประเทศ
- สรุปสาระสำคัญและแนวทางแก้ไขในการปรับปรุงทัศนคติ

1.6.7 บทเรียนและข้อเสนอแนะ

- สรุปประเด็นที่เป็นนัยสำคัญสำหรับปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินโครงการต่างๆ ที่ผ่านมา
- เสนอแนะรูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต

- กำหนดแนวทางการกำหนดทิศทางหรือรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะอื่นเพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มเติม

1.7 การจัดสัมมนา

ดำเนินการจัดสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาให้แก่ผู้เกี่ยวข้องโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- ประมวลผลและนำข้อเสนอแนะที่ได้รับไปปรับปรุงรายงานผลการศึกษาให้ได้ความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นต่อไป

1.8 โครงสร้างของรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงานสามารถสรุปได้ดังนี้

- **บทที่ 1** บทนำ ประกอบด้วย ความเป็นมาวัตถุประสงค์คำนิยามที่เกี่ยวข้องกรอบการดำเนินงานแนวทางการออกแบบระบบการประเมินสาระสำคัญของผลการประเมินการจัดสัมมนา และโครงสร้างของรายงานฉบับนี้
- **บทที่ 2** ข้อมูลประกอบการประเมินประกอบด้วยนโยบายวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่วิสัยทัศน์พันธกิจเป้าประสงค์หลักค่านิยมองค์กร และยุทธศาสตร์ 3 ปี (พ.ศ.2555-2557) ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อมูลทั่วไปและด้านเศรษฐกิจ-สังคมของ สปป.ลาว ข้อมูลโครงการฯ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างและผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ
- **บทที่ 3** การออกแบบ การดำเนินการและผลประเมินประกอบด้วย การออกแบบและการดำเนินการประเมินผลการประเมินระดับโครงการการจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม และความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
- **บทที่ 4** สรุปและข้อเสนอแนะประกอบด้วย บทบาทและความสำคัญของโครงการ ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors) ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations) และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

บทที่ 2

ข้อมูลประกอบการประเมิน

2.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

2.1.1 นโยบาย

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. จัดตั้งขึ้นตาม “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548” เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2548

2.1.2 วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่

สพพ. มีวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

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

นอกจากนี้ มาตรา 8 ได้กำหนดให้ สพพ. มีอำนาจในการกระทำการต่างๆ ดังนี้

- 1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครองและมีทรัพย์สินต่างๆ
- 2) ก่อตั้งสิทธิหรือทำนิติกรรมใดๆ ได้
- 3) ให้ความช่วยเหลือด้านการเงินแบบให้เปล่า (Grant) และเงินกู้แบบเงินผ่อนปรน

เพื่อประโยชน์ในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไข ที่คณะกรรมการกำหนด)

- 4) กู้ยืม (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด) หรือระดมเงินทุนเองได้ (ตามหลักเกณฑ์วิธีการและเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด)
- 5) เข้าร่วมทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด)
- 6) เป็นตัวแทนหรือนายหน้า หรือมอบหมาย หรือว่าจ้างบุคคลหรือนิติบุคคลประกอบกิจการต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 7) ทำความตกลงและร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือหน่วยงานทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งภาคเอกชนในกิจการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 8) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าบริการ หรือค่าตอบแทนอื่นใดในการดำเนินการ
- 9) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงาน กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน

2.1.3 วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรชั้นนำในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความผาสุกและมั่นคงในภูมิภาค

2.1.4 พันธกิจ

ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5 เป้าประสงค์หลัก

2.1.5.1 ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

- 1) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ ความเข้าใจ และความไว้วางใจของประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อประเทศไทย

- 2) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) เพื่อสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาค
- 4) เพื่อเป็นพันธมิตรพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันตามกรอบความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและทวิภาคี

2.1.5.2 เป็นแหล่งสนับสนุนด้านเงินทุนแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5.3 สนับสนุนให้ภาคเอกชนไทย (ที่ปรึกษา/ผู้รับเหมา/ผู้ขายสินค้า) เข้าไปมีบทบาทในประเทศเพื่อนบ้านมากยิ่งขึ้น

2.1.6 ค่านิยมองค์กร

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

2.1.7 ยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สฟพ. (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 และสร้างฐานข้อมูลประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการตัดสินใจในการลงทุนและการเรียนรู้ของนักลงทุนและผู้สนใจ

2.1.7.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค

เป้าหมาย

- เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความเจริญรุ่งเรืองและความผาสุกของประชาชนทั้งประเทศเพื่อนบ้านและประชาชนของไทยบริเวณชายแดน
- สนับสนุนการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศ CLMV ที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity) และมีผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Benefit)

กลยุทธ์ที่ 2 ให้ความช่วยเหลือเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของไทย และของภูมิภาค อาทิเช่น กรอบความร่วมมือ GMS ACMECS BIMSTEC และยุทธศาสตร์ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของไทย

กลยุทธ์ที่ 3 ขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาให้หลากหลายมิติยิ่งขึ้น

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและภาคประชาสังคมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

2.1.7.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน

เป้าหมาย

- ลดภาระเงินงบประมาณแผ่นดินในการดำเนินงาน โดยบริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพ และพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 บริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพและพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์ที่ 2 จัดหาเงินทุนอื่นที่นอกเหนือจากเงินงบประมาณแผ่นดิน

กลยุทธ์ที่ 3 จัดเก็บหนี้และชำระหนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามกำหนด

2.1.7.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล

เป้าหมาย

- องค์กรเป็นที่ยอมรับว่ามีการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาบุคลากร

กลยุทธ์ที่ 2 นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน

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

กลยุทธ์ที่ 4 นำนวัตกรรมการบริหารจัดการมาใช้

ทั้งนี้ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่าแขก แขวง สปป. ลาว สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของอนุภูมิภาค และยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค

2.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

2.2.1 ข้อมูลทั่วไป

สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเล มีแม่น้ำโขงไหลผ่านประเทศออกสู่ทะเลที่ประเทศกัมพูชาและเวียดนาม พื้นที่ส่วนมากเป็นภูเขาสูงชันและยังเป็นพื้นที่ป่าไม้ที่อุดมสมบูรณ์ สปป.ลาว มีพื้นที่ทั้งหมด 236,800 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นพื้นที่ดิน 230,800 ตารางกิโลเมตร พื้นที่น้ำ 6,000 ตารางกิโลเมตร เป็นภูเขาลาดชันร้อยละ 70 ของพื้นที่ทั้งหมดซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้

- เขตภูเขาสูง : พื้นที่ที่สูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลางโดยเฉลี่ย 1,500 เมตรขึ้นไป อยู่ในเขตภาคเหนือ
- เขตที่ราบสูง : พื้นที่ซึ่งสูงกว่าระดับน้ำทะเลปานกลาง เฉลี่ย 1,000 เมตร อยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของที่ราบสูงเมืองพวนไปจนถึงชายแดนกัมพูชา เขตที่ราบสูงนี้มีที่ราบสูงขนาดใหญ่อยู่ 3 แห่ง ได้แก่ ที่ราบสูงเมืองพวน ที่ราบสูงนากาย และที่ราบสูงภาคใต้
- เขตที่ราบลุ่ม : เป็นเขตที่ราบตามแนวฝั่งแม่น้ำโขง มีความอุดมสมบูรณ์มาก นับเป็นเขตเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ อยู่ตั้งแต่บริเวณตอนใต้ของแม่น้ำจิมหรือที่ราบลุ่มเวียงจันทน์ และที่ราบลุ่มสะหวันนะเขต ซึ่งอยู่ตอนใต้เซบั้งไฟและเซบั้งเหียง และที่ราบจำปาสักทางภาคใต้ของลาว



รูปที่ 2.2-1 แผนที่สภาพภูมิประเทศของ สปป.ลาว

2.2.2 ข้อมูลเศรษฐกิจ

ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมของ สปป.ลาวมีการดีขึ้นนับจากเริ่มปรับเปลี่ยนระบบจากสังคมนิยมสู่ระบบเศรษฐกิจตลาดเสรีเมื่อปี พ.ศ. 2529 ตามนโยบายจินตนาการใหม่ (New Economic Mechanism: NEM) ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรลาวในปี พ.ศ.2529 เพิ่มขึ้นจาก 200 เหรียญสหรัฐ เป็น 1,040 เหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2553 โดยสามารถแสดงดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจที่สำคัญได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-1 ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว

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

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

CPI = consumer price index, GDP = gross domestic product, GNI = gross national income

ที่มา: Asian Development Bank, รายงาน FACT SHEET Lao People's Democratic Republic, 2012

จะเห็นได้ว่า สปป.ลาว มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 ปัจจุบัน สปป.ลาว ใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2554-2558) ซึ่งมีสาระสำคัญว่า การพัฒนาเศรษฐกิจจะเป็นแกนหลักของการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปีข้างหน้า โดยเน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และอำนวยความสะดวกให้ภาคเศรษฐกิจ ภาครัฐ และภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ

2.2.3 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนใน สปป.ลาว

สปป.ลาว ได้ดำเนินการปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land-locked Country) สู่การเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (Land-linked Country) โดยการสร้างโครงข่ายระบบคมนาคม-ขนส่งต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียง โดยรอบ ประกอบกับการตั้งเป้าหมายในการเป็นแหล่งพลังงานของเอเชีย “Battery of Asia” ภายในปี พ.ศ. 2563 โดยมีโครงการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า ซึ่งเป็นที่จับตาของนักลงทุนจากนานาประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2531 สปป.ลาว ได้ประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ พร้อมมอบเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนเพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับต่างชาติ

สปป.ลาว เป็นประเทศที่ขาดดุลการค้า ขาดดุลบัญชีเดินสะพัด และขาดดุลการค้ากับประเทศไทยมาโดยตลอด แต่เนื่องจากได้รับเงินบริจาคจากต่างประเทศเป็นหลัก จึงทำให้ไม่ขาดดุลบริการ ปัจจุบันรัฐบาล สปป.ลาว มุ่งเน้นที่จะส่งเสริมการค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนและเวียดนามมากขึ้นเพื่อลดการพึ่งพาสินค้าจากไทยให้น้อยลง ประกอบกับนักธุรกิจจีนและเวียดนามมีความเป็นอยู่ที่ลำบากมาก่อน การเข้ามาทำธุรกิจใน สปป.ลาว จึงเป็นเหมือนกับการได้เปิดพื้นที่ใหม่ที่ไม้อัด รวมทั้งสินค้าของจีนและเวียดนามมีราคาถูก จึงสามารถเข้ามาแทรกตลาดใน สปป.ลาว ได้อย่างรวดเร็วและขยายตัวในอัตราที่สูง

นอกจากนี้รัฐบาล สปป.ลาว ยังได้ผ่อนปรนให้กับประเทศจีนและเวียดนามในการเข้ามาทำการค้าใน สปป.ลาว ตามเมืองสำคัญต่างๆ มากขึ้น ดังนั้น ถึงแม้สินค้าไทยจะยังครองตลาดส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว อยู่ก็ตาม แต่สัดส่วนทางการตลาดได้ลดลง

หน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบการลงทุนของต่างชาติใน สปป.ลาว คือ กรมส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุนภายในและต่างประเทศ (Department of Domestic and Foreign Investment: DDFI) ซึ่งทำหน้าที่กำหนดกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน ตลอดจนการส่งเสริมการลงทุนของต่างชาติ อีกทั้งเป็นลักษณะของ One-Stop-Service โดยดำเนินการบริหาร พิจารณาและอนุมัติการลงทุนของต่างชาติ รวมถึงการให้ข้อมูลและความช่วยเหลือต่างๆ

2.2.3.1 ช่องทางการลงทุนใน สปป.ลาว

1) การลงทุนแบบธุรกิจร่วมสัญญาโดยทำธุรกิจภายใต้สัญญาระหว่างนิติบุคคลต่างชาติและนิติบุคคลท้องถิ่นโดยไม่ต้องจดทะเบียนบริษัท

2) การลงทุนแบบธุรกิจร่วมลงทุนโดยลงทุนแบบหุ้นส่วนระหว่างนักลงทุนต่างชาติและนักลงทุนท้องถิ่น มีการจัดตั้งนิติบุคคลและมีกรรมสิทธิ์ร่วมกันโดยนักลงทุนต่างชาติต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนทั้งหมด

3) การลงทุนแบบถือครองหุ้นร้อยละ 100 โดยต่างชาติในภาคอุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม อันเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออกที่รัฐบาล สปป.ลาว สนับสนุนและส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุน ได้กำหนดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำไว้ 300,000 เหรียญสหรัฐ และมีมูลค่าการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิต

2.2.3.2 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนของต่างชาติใน สปป.ลาว

- กำไรที่นำไปขยายกิจการที่ได้รับอนุญาต จะได้รับการยกเว้นอากรกำไรในปีการบัญชีนั้น
- ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าและอากรที่เก็บจากการนำเข้าวัตถุดิบ อุปกรณ์ เครื่องจักรและพาหนะที่ใช้ในการผลิตโดยตรง ในกรณีที่ไม่มีอยู่ในประเทศหรือมีไม่เพียงพอ
- ได้รับการยกเว้นภาษีขาออกสำหรับผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก
- ลดอัตราภาษีกำไรให้กับธุรกิจตามระดับความสำคัญของการส่งเสริมการลงทุน
- ลดอัตราภาษีกำไรให้กับธุรกิจตามเขตพื้นที่การลงทุน ภายใต้พื้นฐานของลักษณะภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ-สังคม
- อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลของต่างชาติเป็นอัตราเดียว คือ ร้อยละ 26 เช่นเดียวกับคนสัญชาติลาว

- อัตราภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา คิดตามอัตราก้าวหน้า ตั้งแต่ร้อยละ 0-28 เช่นเดียวกับคนสัญชาติลาว
- สำหรับนักลงทุนไทย ได้รับการยกเว้นการเก็บภาษีซ้อน เนื่องจาก สปป.ลาว และไทย ได้ลงนามในความตกลงเพื่อการเก็บภาษีซ้อน โดยภาษีที่อยู่ในขอบข่าย ได้แก่ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา และภาษีกำไร
- สำหรับนักลงทุนไทยที่เข้าไปลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเซโน สามารถเช่าที่ดินได้โดยไม่จำกัดระยะเวลา และได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ปี
- สิทธิในการถือครองสินทรัพย์โดยเสรี
- สิทธิในการถือครองที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือสถานประกอบการธุรกิจ สำหรับนักลงทุนต่างชาติที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 500,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป
- สิทธิเสมอภาคในการได้รับการปกป้องการลงทุนจากรัฐ ภายใต้ระเบียบกฎหมายของ สปป.ลาว และสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคี
- สิทธิในการได้รับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาของผู้ลงทุนที่จดทะเบียนถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยทรัพย์สินทางปัญญาของ สปป.ลาว หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่ สปป.ลาวเป็นภาคี
- สิทธิในการส่งทุน ทรัพย์สินและผลกำไรจากการลงทุนกลับประเทศตนหรือออกไปต่างประเทศผ่านธนาคารพาณิชย์ได้อย่างเสรี หลังจากหักภาษีและค่าธรรมเนียมแล้ว
- สิทธิในการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์และสถาบันทางการเงินอื่นใน สปป.ลาว และต่างประเทศตามกฎหมาย
- สิทธิในการเข้า-ออกประเทศหลายครั้ง (Multiple Entry Visas) ซึ่งในแต่ละครั้งจะให้ไม่เกิน 5 ปี แก่นักลงทุนต่างชาติและครอบครัว รวมถึงแรงงานต่างชาติ

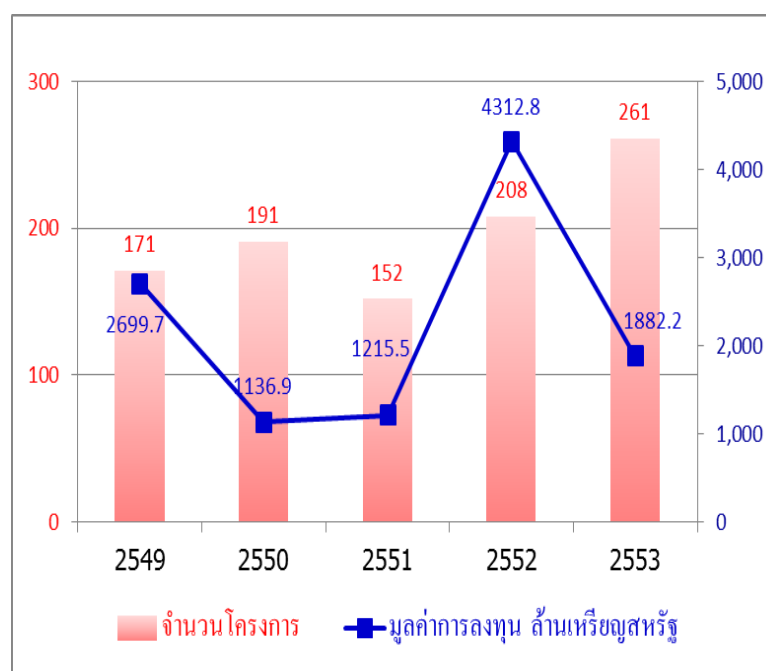
2.2.4 การลงทุนจากต่างประเทศ

ปัจจุบันมีโครงการลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น แต่มูลค่าเงินลงทุนกลับลดลงอย่างมาก เนื่องจากโครงการลงทุนในปัจจุบันมีขนาดเล็กลงเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่ผ่านมา โดยการลงทุนส่วนใหญ่เน้นด้านธุรกิจบริการ การผลิตไฟฟ้า อุตสาหกรรมเหมืองแร่ และด้านการเกษตร โดยประเทศที่เข้ามาลงทุนใน สปป.ลาว มากที่สุด คือ ประเทศเวียดนาม สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศเกาหลีใต้ (ตารางที่ 2.2-2)

ตารางที่ 2.2-2 การลงทุนสะสมใน สปป.ลาว 5อันดับแรก(ปี พ.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	100.00

ที่มา: กรมส่งเสริมการลงทุน กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป.ลาว/สกต. ณ เวียงจันทน์
ข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2543–2553



ที่มา: กระทรวงแผนการและการลงทุน ปีพ.ศ. 2553

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

2.2.5 สถิติการนำเข้า-ส่งออกของประเทศไทยและ สปป.ลาว

2.2.5.1 การส่งออกของประเทศไทย¹

ประเทศไทยมีการส่งออกเป็น หมวดสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 85.61 ของการส่งออกรวม รองลงมา คือหมวดสินค้าเกษตร ร้อยละ 10.61 หมวดสินค้าเหมืองแร่ ร้อยละ 1.76 สินค้าประมง ร้อยละ 1.50 สินค้าป่าไม้ ร้อยละ 0.43 และหมวดสินค้าอื่นๆ ร้อยละ 0.09 โดยตลาดการส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน มีมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 25.19 รองลงมา คือ ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศยุโรป โดยมีมูลค่าการส่งออกคิดเป็นร้อยละ 11.97 10.44 9.91 และ 9.83 ตามลำดับ

2.2.5.2 การนำเข้าของประเทศไทย

มูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรกของประเทศไทยได้แก่ น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ โลหะสามัญ ยานพาหนะทางบกและส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า แผงวงจรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ และอัญมณีเครื่องประดับ โดยนำเข้าสูงสุดจากประเทศญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 16.30 ของมูลค่านำเข้ารวม รองลงมา คือ กลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศจีน กลุ่มประเทศยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีมูลค่าการนำเข้าคิดเป็นร้อยละ 14.01 13.38 7.66 และ 4.78 ตามลำดับ

2.2.5.3 การค้าระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว

ปี พ.ศ. 2554 ไทยเป็นคู่ค้าลำดับที่ 1 ของ สปป.ลาว ในขณะที่ สปป.ลาวเป็นคู่ค้าอันดับที่ 26 ของไทยในโลก และอันดับที่ 7 ของไทยในกลุ่มอาเซียน รองจากมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์และเมียนมาร์ โดยมีมูลค่าการค้ารวม 2,885.4 ล้านดอลลาร์ คิดเป็นร้อยละ 0.8 ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมดของไทย จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 2,135.9 ล้านดอลลาร์ และมูลค่าการนำเข้า 749.4 ล้านดอลลาร์ โดยไทยเป็นฝ่ายได้เปรียบดุลการค้า สปป.ลาว 1,386.5 ล้านดอลลาร์

¹ ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ ข้อมูลปี พ.ศ. 2554

ตารางที่ 2.2-3 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

สำหรับสถิติการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว จากทุกด่านชายแดนในปี พ.ศ. 2553-2554 มีมูลค่า ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	รวมทุกด่าน		ด้านศุลกากรหนองคาย	
	2553	2554	2553	2554
มูลค่ารวม	79,283	101,661	36,552	44,583
ส่งออก	64,118	81,125	35,140	43,605
นำเข้า	15,120	20,536	1,412	978
ดุลการค้า	48,997	60,589	33,729	42,627

ที่มา: กรมศุลกากร

2.2.5.4 สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว

จาก Contract Farming และกรอบยุทธศาสตร์ ACMECS เป็นผลให้ภาคการเกษตรของ สปป. ลาวมีรายได้เพิ่มขึ้นจากตลาดการท่องเที่ยวที่ขยายตัวและภาคบริการที่ดีขึ้น โดยการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นเป็นผลให้ประชาชนใน สปป.ลาว มีการซื้อรถยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากการคาดการณ์ตลาดรถกระบะและรถยนต์ส่วนบุคคลจะเข้ามาทดแทนรถจักรยานยนต์ โดยรถจักรยานยนต์จะเหมาะสมสำหรับตลาดเขตพื้นที่ภูเขาและชนบท เป็นหลัก

เนื่องจาก สปป.ลาว มีพื้นที่ป่าไม้และอุตสาหกรรมส่วนมากยังเป็นโรงงานขนาดเล็ก ดังนั้น สินค้าแปรรูปและสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่จึงจำเป็นต้องนำเข้าจากต่างประเทศประเทศไทยเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่ค้าสำคัญของ สปป.ลาว โดยสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว คือ สินค้าแปรรูปและสินค้าอุตสาหกรรมขนาดใหญ่รวมทั้งสินค้านำเข้า ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-4 สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

รายการ	สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว					(%)
	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
อื่นๆ	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: (%) = % การเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2.5.5 สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว

เนื่องจากทรัพยากรธรรมชาติและพื้นที่ป่าใน สปป.ลาว ยังมีความอุดมสมบูรณ์ อุดสาหกรรมเหมืองแร่และพื้นที่ป่าไม้รวมทั้งเกษตรกรรมใน สปป.ลาว จึงเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้หลักให้แก่ประเทศ โดยสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.2-5 สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว

หน่วย: ล้านดอลลาร์สหรัฐ

รายการ	สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว					(%)
	2550	2551	2552	2553	2554	54/53
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. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	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. ลวดและสายเคเบิล	5.3	0.1	0.1	1.4	9.7	617.17
8. ผลไม้ ของปรุงแต่งที่ทำจากผลไม้	2.5	9.3	5.8	11.7	8.8	-24.30
9. เครื่องจักรไฟฟ้าส่วนประกอบ	4.7	8.9	6.6	13.3	5.4	-59.51
10. สิ่งพิมพ์	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: (%) = % การเปลี่ยนแปลง

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2.6 แผนกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยว สปป.ลาว ปีพ.ศ. 2549-2563

สปป.ลาวมีนโยบายพัฒนาการท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะเป็นการสร้างงานกว่า 300,000 อัตรา โดยเป็นการเพิ่มอาชีพในชนบท เช่น การจำหน่ายอาหารแก่นักท่องเที่ยว การผลิตและจำหน่ายของที่ระลึก การประกอบกิจการบ้านพักโรงแรมหรือธุรกิจการนำเที่ยวเพื่อนำรายได้มาสู่ชุมชนท้องถิ่นและลดความยากจนแก่ประชาชน

การดำเนินธุรกิจท่องเที่ยวจะดำเนินการแบบการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และการฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปะ วัฒนธรรม และการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ทั้งนี้ สปป.ลาว ดำเนินการ

จัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาการท่องเที่ยว สปป.ลาว พ.ศ. 2549-2563 โดยระดมเงินทุนสนับสนุนการดำเนินการจากสถาบันการเงินต่างประเทศ เพื่อเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโดยเน้นการปรับปรุงขยายสนามบิน ระบบการบิน ถนนหมายเลข A3 ถนนหมายเลข 8 ถนนหมายเลข 9 ถนนหมายเลข 12 ถนนหมายเลข 18B รวมทั้งสะพานข้ามแม่น้ำโขง และถนนโครงข่ายย่อยในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวโดยระบบไฟฟ้า น้ำประปา และโทรคมนาคมจะต้องมีการพัฒนาด้วย
- 2) การจัดตั้งองค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว ให้เป็นองค์กรที่กำกับดูแลและพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการท่องเที่ยว
- 3) การดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวรวมทั้งการกำหนดขอบเขตพื้นที่ท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับแผนแม่บทผังเมือง
- 4) การจัดแผนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวในพื้นที่ต่างๆ ให้เหมาะสมกับฤดูกาลและมีแผนการก่อสร้างพัฒนาระบบสาธารณูปโภคที่รองรับกัน

รัฐบาล สปป.ลาว ประกาศสัมพันธให้ปี พ.ศ. 2555 เป็นปีท่องเที่ยว สปป.ลาว โดยแผนพัฒนาการท่องเที่ยว สปป.ลาว พ.ศ. 2554-2558 มีวัตถุประสงค์หลักได้แก่²

- 1) การพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อดึงดูดเงินตราต่างประเทศและสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ
- 2) การสร้างการตระหนักรู้และประชาสัมพันธ์ถึง สปป.ลาว ในฐานะสถานที่ท่องเที่ยวคุณภาพและหลากหลาย
- 3) การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยตั้งเป้าหมายว่าตัวเลขนักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.87 ล้านคน รายรับจากการท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นจาก 153 ล้านดอลลาร์สหรัฐเป็น 438 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และจำนวนนักท่องเที่ยวทางไกลขยายตัวขึ้นจากที่เป็นอยู่

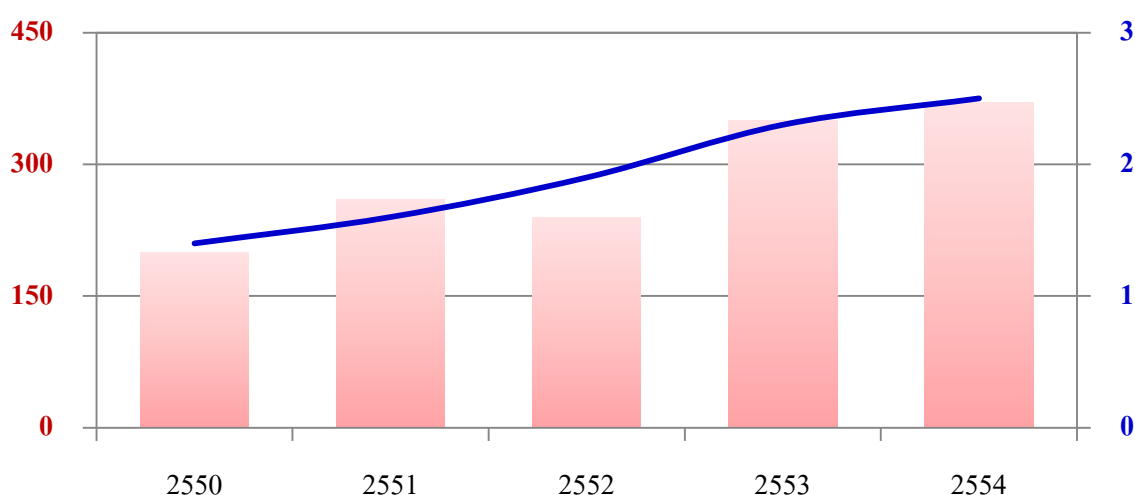
² ที่มา: องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว ข้อมูลปี พ.ศ. 2554

จากสถิติพบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวใน สปป.ลาว มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยนักท่องเที่ยวเดินทางมานครหลวงเวียงจันทน์คิดเป็นร้อยละ 82 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดของ สปป.ลาว โดยเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวจะเดินทางผ่านประเทศไทยร้อยละ 72

จากแนวโน้มธุรกิจการท่องเที่ยวที่เติบโตและจำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นนั้น จำเป็นจะต้องมีการดำเนินการวางแผนระบบคมนาคมและโครงข่ายการเชื่อมต่อจากประเทศไทยไปยัง สปป.ลาว และเมืองสำคัญในต่างๆ ภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ³

—รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านเหรียญสหรัฐ)

—จำนวนท่องเที่ยว (ล้านคน)



ที่มา: องค์การการท่องเที่ยวแห่งชาติ สปป.ลาว แผนกท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต จำปาสัก และคำม่วน
ข้อมูลปี พ.ศ. 2547-2554

รูปที่ 2.2-3 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว

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

2.2.7 ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถไฟจากสถานีหัวลำโพง-หนองคาย-ท่านาแล้ง ดังแสดงในตารางที่ 2.2-6 และตารางที่ 2.2-7

ตารางที่ 2.2-6 จำนวนผู้โดยสารจากสถานีกรุงเทพ-สถานีหนองคาย ปี พ.ศ. 2551-2555

หน่วย: คนต่อเดือน

ปี พ.ศ.	2551	2552	2553	2554	2555
มกราคม	7,093	9,226	10,099	9,992	10,229
กุมภาพันธ์	6,812	8,602	28,068	9,641	7,919
มีนาคม	7,724	9,997	19,938	10,436	8,410
เมษายน	8,944	12,350	11,575	12,086	10,674
พฤษภาคม	7,594	10,162	8,814	10,865	N.A.
มิถุนายน	5,913	7,656	7,474	8,703	N.A.
กรกฎาคม	7,147	9,175	9,052	10,289	N.A.
สิงหาคม	8,344	8,214	8,692	8,881	N.A.
กันยายน	5,599	7,808	7,933	7,563	N.A.
ตุลาคม	12,567	12,378	8,121	13,253	N.A.
พฤศจิกายน	9,946	9,621	9,868	9,943	N.A.
ธันวาคม	10,456	12,293	10,716	10,215	N.A.

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทยปี พ.ศ.2555

ตารางที่ 2.2-7 จำนวนผู้โดยสารจากสถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง ปี พ.ศ. 2552-2555

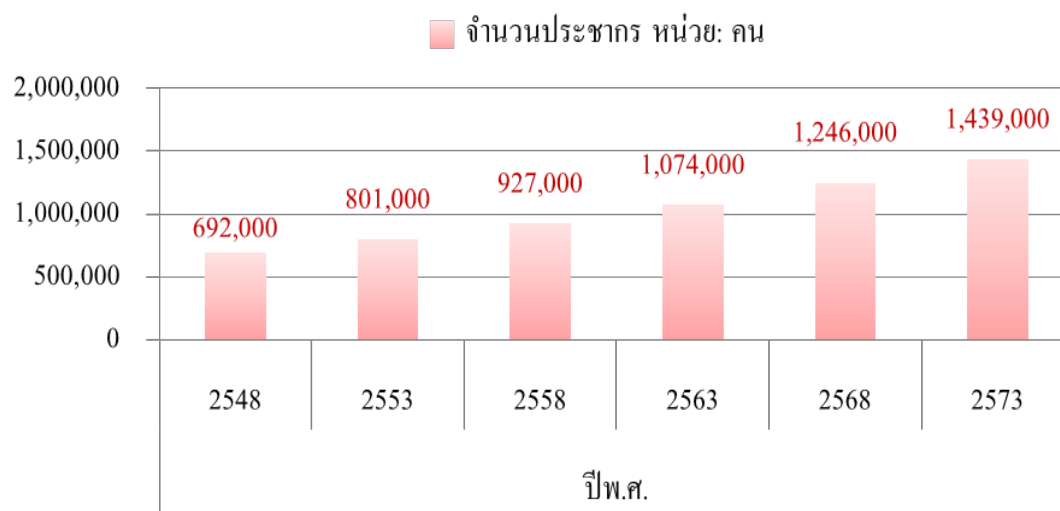
หน่วย: คนต่อเดือน

ปี พ.ศ.	2552	2553	2554	2555
มกราคม	N.A.	2,092	1,910	1,778
กุมภาพันธ์	N.A.	5,610	1,729	1,269
มีนาคม	N.A.	2,748	1,409	1,306
เมษายน	1,197	1,076	1,539	1,222
พฤษภาคม	1,373	1,016	1,345	N.A.
มิถุนายน	1,378	876	1,179	N.A.
กรกฎาคม	1,828	1,195	1,651	N.A.
สิงหาคม	1,620	1,229	1,492	N.A.
กันยายน	976	852	984	N.A.
ตุลาคม	2,092	534	837	N.A.
พฤศจิกายน	1,278	1,146	825	N.A.
ธันวาคม	1,806	1,452	1,391	N.A.

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทยปี พ.ศ.2555

2.2.8 พังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์

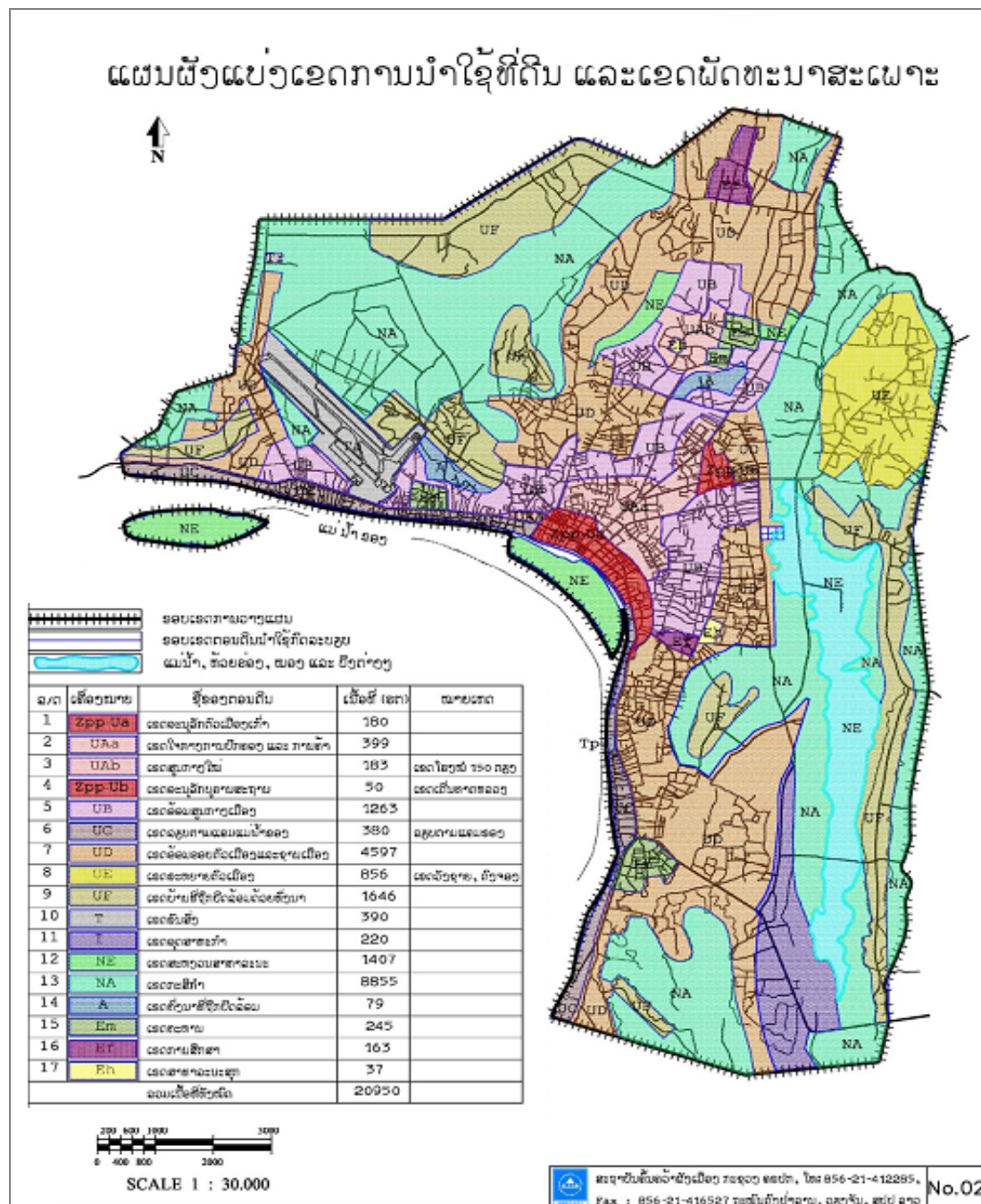
ในปี พ.ศ. 2555 นครหลวงเวียงจันทน์จะมีจำนวนประชากร ประมาณ 853,000 คน โดยเมื่อเปรียบเทียบกับคาดการณ์จำนวนประชากรของผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์จะเห็นว่าในแต่ละปีจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยชุมชนในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นและบ้านพักอาศัยจะหนาแน่นขึ้น ภายในระยะเวลา 20 ปีต่อจากนี้เห็นได้ชัด ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนระบบสาธารณูปโภคอย่างเป็นระบบมีการเชื่อมโยงและสัมพันธ์กัน เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการรองรับการเจริญเติบโตของตัวเมืองนครหลวงเวียงจันทน์



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

รูปที่ 2.2-4 คาดการณ์จำนวนประชากรนครหลวงเวียงจันทน์

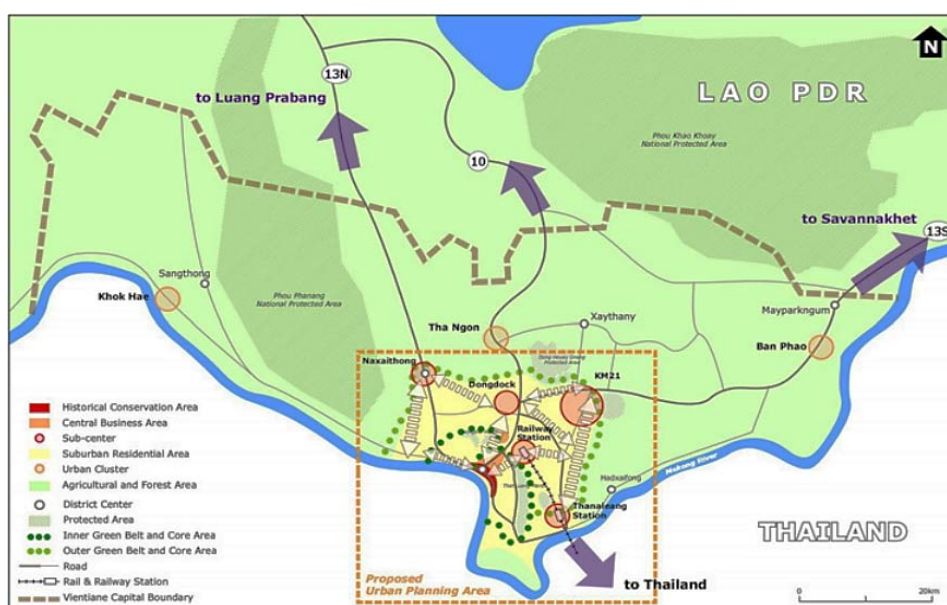
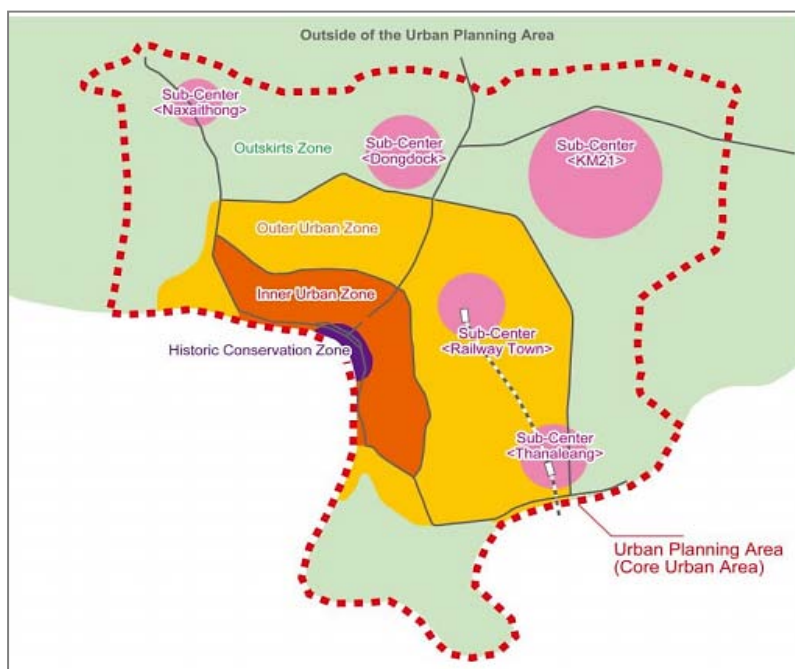
ผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์ ฉบับที่ 1 ได้จัดทำและประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2528 หลังจากนั้น ผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์ ฉบับที่ 2 ได้ประกาศใช้เมื่อปี พ.ศ. 2543 โดยได้มีการปรับปรุงขอบเขตการใช้ที่ดินและจำกัดลักษณะอาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ และพัฒนาระบบสาธารณูปโภค พื้นที่แหล่งน้ำและระบบนิเวศน์ ระบบบำบัดน้ำและระบายน้ำ การพัฒนาพื้นที่ป่าไม้และเกษตรกรรม



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

รูปที่ 2.2-5 แผนผังเมืองนครหลวงเวียงจันทน์

จากผลการศึกษาผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์โดย Japan International Cooperation Agency (JICA) ได้กำหนดขอบเขตการใช้พื้นที่ไว้ โดยพื้นที่วงกลมสีชมพูเป็นพื้นที่ของเมืองย่อย (Satellite Towns) ที่จะดำเนินการพัฒนาขึ้นและเชื่อมต่อโดยระบบโครงข่ายคมนาคม-ขนส่งทั้งทางถนนและรถไฟดังแสดงในรูปต่อไปนี้



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

รูปที่ 2.2-6 โครงข่ายระบบคมนาคม-ขนส่ง ตามผังแม่บทเมืองนครหลวงเวียงจันทน์

2.2.9 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของ สปป.ลาว ฉบับที่ 7

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 มีเป้าหมายให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างมั่นคง โดยมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัวประชากร (GDP per Capita) เท่ากับ 1,700 เหรียญสหรัฐ ภายในปี พ.ศ. 2558 ในการนี้ สปป.ลาว ต้องใช้งบประมาณ 127,000 พันล้านกีบ หรือร้อยละ 32 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยร้อยละ 10-12 จะมาจากงบประมาณรัฐบาล ร้อยละ 24-26 มาจากเงินช่วยเหลือจากต่างประเทศ ร้อยละ 50-56 มาจากการลงทุนจากต่างประเทศ และร้อยละ 10-12 มาจากเงินกู้ โดยตั้งเป้าหมายให้เงินเฟ้อต่ำกว่าร้อยละ 8 อัตราการก่อหนี้สาธารณะต่ำกว่าร้อยละ 45 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม และเงินออมภาคเอกชนเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ต่อปี เพื่อเป็นแหล่งเงินทุนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

ส่วนการขยายตัวของภาคเศรษฐกิจต่างๆ ในระยะ 5 ปีข้างหน้า จะเป็นดังนี้

1) ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานพัฒนาระบบสาธารณูปโภคอย่างต่อเนื่อง

1.1 สนามบินศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาสนามบินภายในประเทศที่มีอยู่เดิม และการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ในนครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง แขวงเชียงขวาง แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก

1.2 ถนนก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศ และก่อสร้างถนนในประเทศเชื่อมกับเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

1.3 ไฟฟ้าอัตราการเข้าถึงกระแสไฟฟ้าของภาคครัวเรือนอยู่ที่ร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2558

2) ภาคเศรษฐกิจ

2.1 บริการขยายตัวร้อยละ 6.5 ต่อปี โดยมีสัดส่วนร้อยละ 38 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและสร้างงานได้ 53,000 ตำแหน่ง

2.1.1 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นเป็น 2.8 ล้านคนต่อปี และรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็น 350,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี พ.ศ. 2558

2.1.2 จำนวนโรงแรมและภัตตาคารทั่วประเทศ เพิ่มขึ้น 300 แห่ง และ 850 แห่ง ตามลำดับ ภายในปี พ.ศ. 2558

2.1.3 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นมรดกโลกเพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง และมรดกแห่งชาติ 29 แห่ง

2.2 เกษตรกรรมขยายตัวร้อยละ 3.2 ต่อปี โดยมีสัดส่วนร้อยละ 23 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและสร้างงานได้ 210,000 ตำแหน่ง

2.3 อุตสาหกรรมขยายตัวร้อยละ 15 ต่อปี โดยมีสัดส่วนร้อยละ 39 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมและสร้างงานได้ 14,000 ตำแหน่ง

3) สังคมอัตราความยากจนต่ำกว่าร้อยละ 19 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ

— พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals: MDG)⁴ ภายในปี พ.ศ. 2558

4) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมฟื้นฟูและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยตั้งเป้าหมายว่าต้องมีพื้นที่ป่าไม้ร้อยละ 65 ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ

5) ต่างประเทศเพิ่มสัดส่วนมูลค่าการค้าระหว่างประเทศต่อ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจากร้อยละ 83 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 100 ในปี พ.ศ. 2558 และเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO)

นอกจากนี้ การพัฒนาทางสังคมและวัฒนธรรมต้องดำเนินควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ปัจจัยพื้นฐานสำหรับการเปลี่ยนเป็นประเทศอุตสาหกรรมและทันสมัย (Industrialization and modernization) โดยในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา สปป.ลาว สามารถรักษาอัตราเงินเฟ้อที่ร้อยละ 4-6 ส่งออกสินค้ามูลค่า 5.69 พันล้านเหรียญสหรัฐ นำเข้าสินค้ามูลค่า 6.61 พันล้านเหรียญสหรัฐ และขาดดุลการค้า 0.92 พันล้านเหรียญสหรัฐ

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

2.2.10 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง⁵

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (ACMECS: Ayeyawady–Chao Phraya–Mekong Economic Cooperation Strategy) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล

การประชุมระดับผู้นำ ACMECS จัดขึ้นครั้งแรกเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ที่เมือง พุกาม เมียนมาร์ โดยผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามในปฏิญญาพุกามเพื่อจัดตั้งกรอบความร่วมมือ ACMECS และในปี พ.ศ. 2549 ณ เมืองปากเซ สปป.ลาว ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการความร่วมมือซึ่งครอบคลุม 7 สาขา ได้แก่

- การอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน
- เกษตรและอุตสาหกรรม
- การเชื่อมโยงคมนาคม
- การท่องเที่ยว
- การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- การสาธารณสุข
- สาขาเกษตรและอุตสาหกรรมพลังงาน

2.2.10.1 โครงการภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS

- ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกับหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2538 ณ กรุงย่างกุ้ง มีการจัดตั้งสมาคมวัฒนธรรมและเศรษฐกิจไทย-เมียนมาร์ เมื่อวันที่ 13 ก.ค. 2544
- กัมพูชา: เส้นทางหมายเลข R48 (เกาะกง-สเรอัมเปิล)/ หมายเลข R67 (ช่องสะง่า-อันลองเวง-เสียมราฐ)

⁵ ที่มา: กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ

- สปป.ลาว: ปรับปรุงสนามบินหลวงพระบาง สนามบินวัดไต/ เส้นทางในเวียงจันทน์/ สะพานข้ามแม่น้ำเหือง/ เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา)/ เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง/ สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)/ สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)/ เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง
- เมียนมาร์: สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2/ เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

2.2.10.2 กลไกการทำงาน ACMECS ของฝ่ายไทย

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

2.2.11 การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของ สปป.ลาว

ผู้นำประเทศสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations: ASEAN) ได้ตกลงกันที่จะเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 เพื่อให้อาเซียนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ แรงงานฝีมือ และเงินทุนอย่างเสรีในอนาคต AEC จะเป็นอาเซียน+3 โดยจะเพิ่มประเทศจีน เกาหลีใต้ และญี่ปุ่น เข้ามาด้วย และต่อไปก็จะมีการเจรจาอาเซียน+6ซึ่งจะมีประเทศจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย

สปป.ลาว ได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดย สปป.ลาวเป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ มีแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญเหมาะแก่การเป็นฐานการผลิต ด้านอุตสาหกรรมมีท่าเลที่ตั้งอยู่ท่ามกลางประเทศเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัวและมี

พรมแดนติดกับประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ จึงมีความได้เปรียบในการเป็นประตูสู่จีน เวียดนาม และไทย แต่ข้อจำกัดด้านพื้นที่ของ สปป.ลาว ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล จึงทำให้การคมนาคมขนส่งไม่สะดวกทั้งยังขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยการคมนาคมขนส่งทางอากาศเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักที่ติดต่อกับต่างประเทศ สปป.ลาว จึงมุ่งเน้นพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภค โดยเร่งระดมเงินทุนช่วยเหลือด้านต่างๆ จากต่างประเทศ

งบประมาณในการดำเนินการเพื่อปรับปรุงและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ให้บรรลุเป้าหมายจะต้องระดมทั้งจากภายในและต่างประเทศให้ได้เป็นมูลค่ารวมไม่น้อยกว่า 127 ล้านดอลลาร์ หรือประมาณ 15,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ⁶

สปป.ลาว เป็นประเทศกำลังพัฒนาที่ยังขาดแหล่งเงินทุนในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานอยู่เป็นจำนวนมาก แต่เพื่อให้โครงการต่างๆบรรลุเป้าหมาย สปป.ลาว จำเป็นต้องระดมเงินทุนจากต่างประเทศ โดยการกู้ยืมเงิน ขอรับเงินช่วยเหลือและการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของงบลงทุนที่ประมาณการไว้

2.2.12 โครงการพัฒนาที่ดินในนครหลวงเวียงจันทน์

สปป.ลาว มีโครงการพัฒนาที่ดินขนาดใหญ่บริเวณดอนจันทน์ริมแม่น้ำโขงฝั่งตรงข้ามกับอำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคาย บนเนื้อที่สัมปทาน 263 ไร่ โดยได้รับการสนับสนุนจากประเทศจีน โครงการเมื่อแล้วเสร็จจะเป็นศูนย์ธุรกิจ ที่พักอาศัยขนาดใหญ่ ห้างสรรพสินค้า โรงแรมระดับ 5 ดาว และอาคารสูงภายใต้ระยะเวลาสัมปทาน 90 ปี ใช้เงินลงทุน 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะใช้เวลาดำเนินการ 6-8 ปี ปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้างบ้านพักจำนวน 50 หลัง สำหรับผู้รัฐบาลประเทศต่างๆ หรือประมุขแห่งรัฐที่จะไปร่วมการประชุมเอเชีย-ยุโรป ครั้งที่ 9 (ASEM) ที่จะจัดให้มีขึ้นในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 ปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จร้อยละ 75 โดยบริเวณดอนจันทน์ได้ดำเนินการก่อสร้างโรงแรมแลนด์มาร์คแม่น้ำโขงริเวอร์ไซด์ (Landmark Mekong Riverside) ซึ่งเป็นโรงแรมระดับ 5 ดาว เพื่อรองรับผู้เข้าร่วมประชุม ASEM โครงการนี้ได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลจีน โดยบริษัทก่อสร้างจากประเทศจีนได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินโครงการ

⁶ กระทรวงแผนการและการลงทุนของ สปป.ลาว ข้อมูลปี พ.ศ. 2555

โครงการพัฒนาที่ดินนี้จะดึงดูดนักท่องเที่ยวและนักลงทุนจากต่างประเทศโดยคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวจากต่างชาติมากขึ้น จึงมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่ง รวมทั้งแผนการจัดการด้านโลจิสติกส์และกระจายสินค้า และระบบสาธารณูปโภคในทุกด้าน

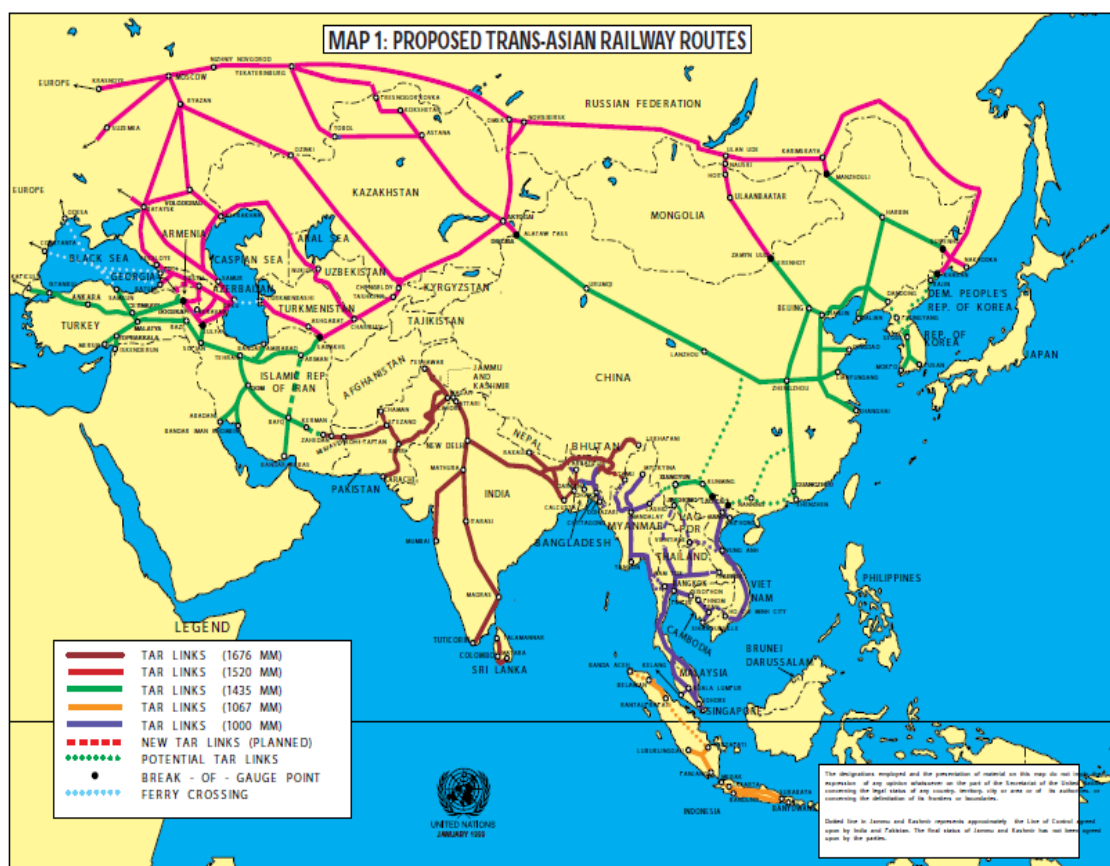


รูปที่ 2.2-7 โครงการพัฒนาพื้นที่นครหลวงเวียงจันทน์ (Vientiane New World)

2.2.13 โครงการเส้นทางเชื่อมต่อสำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries)⁷

โครงการก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟเชื่อมในภาคพื้นทวีป มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมต่อเส้นทางระบบรางในประเทศต่างๆ และพัฒนาระบบขนส่งของประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารติดต่อกับต่างประเทศได้ โดยโครงการนี้คณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก(UN-ESCAP) ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) หรือ “เส้นทางรถไฟสายไหม (Iron Silk Road)” ที่เชื่อมเมืองหลวง ท่าเรือ และศูนย์กลางอุตสาหกรรมที่สำคัญผ่านทางรถไฟ 28 ประเทศทั่วเอเชียและยุโรป ด้วยระยะทาง 114,000 กิโลเมตร เพื่อช่วยเพิ่มการค้า การขนส่ง และการเข้าถึงกัน

⁷ โครงการ Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries โดย United Nations ปี พ.ศ. 2546



รูปที่ 2.2-8 โครงการ Trans-Asian Railway (TAR)

เส้นทางรถไฟของโครงการ Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries ที่ผ่าน สปป.ลาว เป็นเส้นทางสาย Pan Asia หรือ The Singapore–Kunming Rail Link (SKRL) Project แผนดำเนินการจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2558 โดยเชื่อมต่อสายสิงคโปร์-คุนหมิง (ประเทศจีน) ซึ่งเป็นเส้นทางสายสำคัญของภูมิภาคที่เชื่อมโยงการขนส่งภายในอาเซียน จากประเทศจีน-เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ เส้นทางสายนี้มีระยะทางรวม 5,382 กิโลเมตร ประเมินการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างรวม 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ รวมปรับปรุงเส้นทางส่วนที่ยังขาด (Missing Link) โดยเส้นทางที่มีแผนดำเนินการก่อสร้างขณะนี้ มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,618 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- เส้นทางเชื่อมนครหลวงเวียงจันทน์-มูดา-ตันฮัพ ใน สปป.ลาวและเวียดนามระยะทาง 583 กิโลเมตร
- เส้นทางปอยเปต-ศรีโสภณ กัมพูชา ระยะทาง 48 กิโลเมตร

- ปรับปรุงเส้นทางหลักศรีโสภณ-พนมเปญ กัมพูชา ระยะทาง 338 กิโลเมตร
- สร้างเส้นทางหลักพนมเปญ-ลือคินันท์ กัมพูชา ระยะทาง 255 กิโลเมตร
- สร้างเส้นทางหลักลือคินันท์ กัมพูชา-โฮจิมินห์ เวียดนาม ระยะทาง 131 กิโลเมตร
- สร้างเส้นทางเชื่อมสถานีน้ำตก-ด่านเจดีย์สามองค์ประเทศไทย-รัษฎาเขตเมียนมาร์ ระยะทาง 263 กิโลเมตร

2.2.13.1 โครงการต่อขยายเส้นทางรถไฟสายเอเชียใน สปป.ลาว⁸

เส้นทางรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ได้ดำเนินการก่อสร้างตามแผนโครงการเส้นทางรถไฟสายเอเชียของคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก เป็นระยะทาง 3.5 กิโลเมตร โดยดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2552 จากนั้นในขั้นตอนต่อมาได้มีการศึกษาและออกแบบส่วนต่อขยายจากท่านาแล้งไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทาง 9 กิโลเมตรซึ่งเส้นทางนี้จะเชื่อมต่อโดยใช้รางขนาด 1 เมตร (Meter Gauge) ตลอดทั้งเส้นทางเริ่มจากจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ไปยัง ท่านาแล้ง-นครหลวงเวียงจันทน์-หลวงพระบาง ผ่านไปยังเมืองบ่อเต็น ทางตะวันตกเฉียงเหนือของ สปป.ลาว และเชื่อมต่อไปยังเมืองยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเส้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังเมืองบ่อเต็น มีระยะทาง 440 กิโลเมตร จากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังจังหวัดหนองคาย มีระยะทาง 12.5 กิโลเมตร และในอนาคตได้วางแผนเส้นทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่มีระยะทาง 742 กิโลเมตร

⁸ ที่มา: Transport Policy and Development Section, Transport Division, ESCAP ปี พ.ศ. 2555



รูปที่ 2.2-9 สถานะของเส้นทางขนส่งระบบรางในภูมิภาค

โดยเส้นทางรถไฟใน สปป.ลาว มีแผนการก่อสร้างทั้งสิ้น 1,500 กิโลเมตร ดังนี้

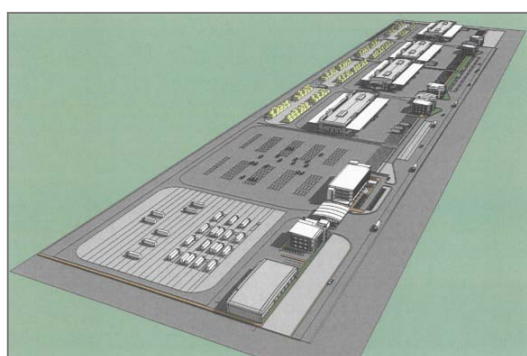
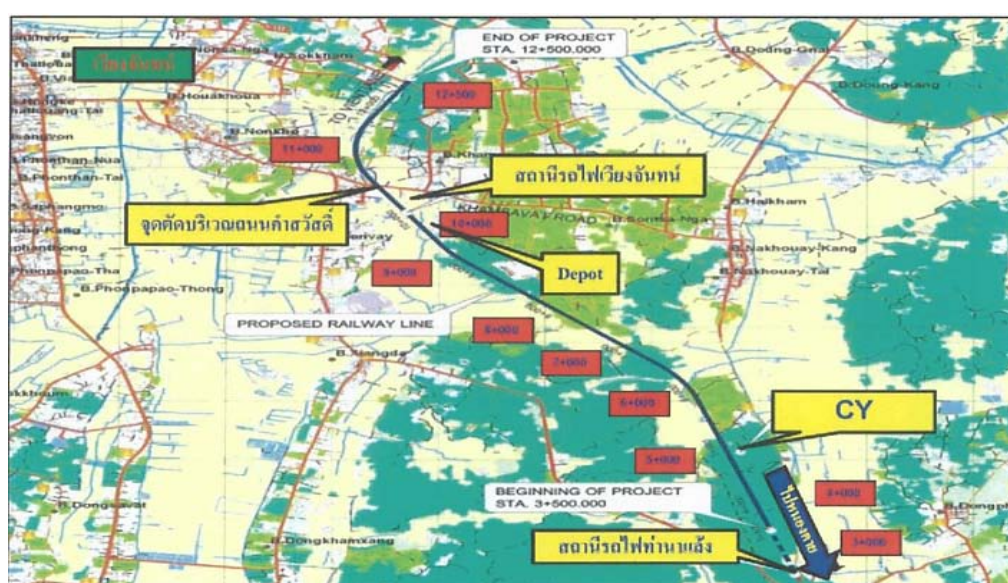
- 1) เส้นทางนครหลวงเวียงจันทน์-หลวงพระบาง ระยะทาง 200 กิโลเมตร
- 2) เส้นทางหลวงพระบาง-บ่อเต็น ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- 3) เส้นทางนครหลวงเวียงจันทน์-คำม่วนระยะทาง 337 กิโลเมตร
- 4) เส้นทางคำม่วน-จำปาสักระยะทาง 352 กิโลเมตร
- 5) เส้นทางจำปาสัก-ช่องเม็กระยะทาง 60 กิโลเมตร
- 6) เส้นทางบอลิคำไซ-เมืองวิน ระยะทาง 60 กิโลเมตร
- 7) เส้นทางเชียงทอง-สายปะทานระยะทาง 120 กิโลเมตร

๓

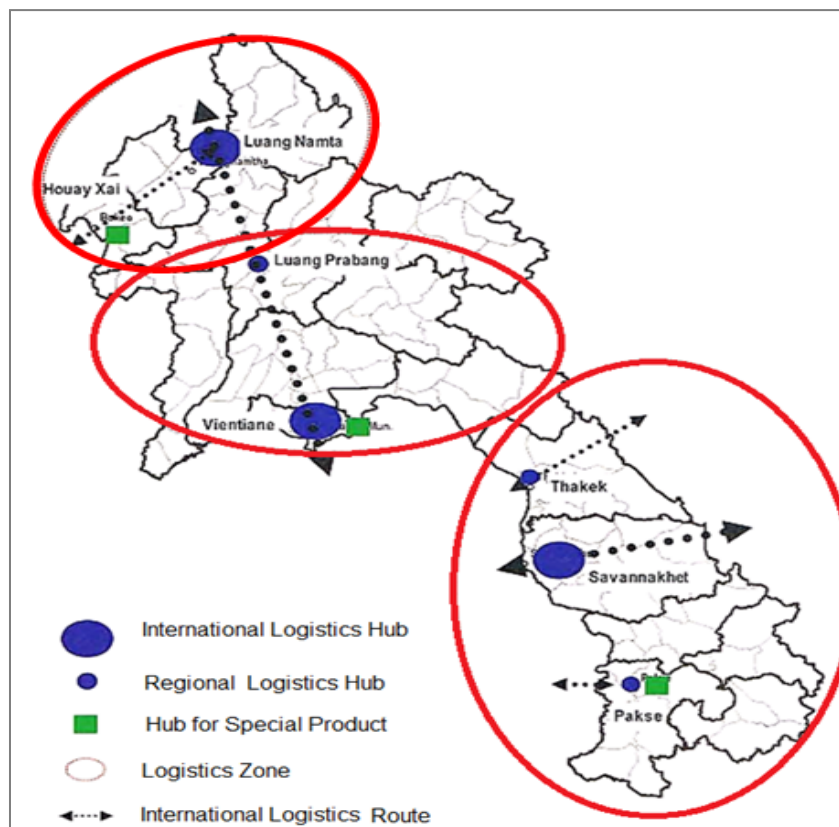
รูปที่ 2.2-10 เส้นทางขนส่งระบบรางใน สปป.ลาว

2.2.13.2 ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ใน สปป.ลาว

การรถไฟสปป.ลาว มีแผนกลยุทธ์เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากการขนส่งทางถนน มาสู่การขนส่งทางราง โดยจะเน้นพัฒนาในส่วนที่การขนส่งทางรางได้เปรียบกว่าการขนส่งทางถนน โดยเร่งดำเนินโครงการก่อสร้างศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard) เพื่อที่จะรองรับ ยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ที่วางแผนไว้ และจากการศึกษาของ JICA ในปี พ.ศ. 2554 ได้ศึกษาคาดการณ์ปริมาณสินค้าและออกแบบศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟท่านาแล้งโดยอาคารคลังสินค้าจะมีพื้นที่ ประมาณ 5,534 ตารางเมตร



รูปที่ 2.2-11 แผนผังศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard) บริเวณสถานีท่านาแล้ง



รูปที่ 2.2-12 แผนการกระจายสินค้าของ สปป.ลาว

ตารางที่ 2.2-8 ปริมาณการปริมาณสินค้าในเส้นทางรถไฟ สายหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์

หน่วย: ตัน

ปริมาณสินค้าขนส่งโดยระบบราง	ปี พ.ศ.			
	2554	2558	2563	2573
สินค้าปิโตรเคมี	43.6	262.7	323.9	492.5
วัสดุก่อสร้าง	4.9	29.3	36.1	54.9
สินค้าการเกษตรและผลิตภัณฑ์อาหาร	7.7	46.3	57.1	86.8
อุตสาหกรรมไม้	31.3	188.63	232.2	353.1
สินค้าทั่วไปในตู้คอนเทนเนอร์	29.2	175.9	216.9	329.8
สินค้าทั่วไปไม่ใช่ตู้คอนเทนเนอร์	3.8	22.8	28.2	42.8
รวม	120.5	725.3	894.4	1359.9

ที่มา: การศึกษาและออกแบบเบื้องต้น โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์, JICA
ปี พ.ศ. 2551

2.3 โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-สปป. ลาว

2.3.1 วัตถุประสงค์

การพัฒนาเส้นทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางสนับสนุนการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เนื่องจากเส้นทางสายนี้จะเชื่อมไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว และมีแผนที่จะเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค

2.3.2 ลักษณะโครงการ

เนื่องจากได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่จังหวัดหนองคายแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ.2537 โดยโครงสร้างของสะพานดังกล่าวได้ถูกออกแบบไว้สำหรับรองรับโครงสร้างทางรถไฟในอนาคตด้วย ดังนั้น สปป.ลาวจึงวางแผนก่อสร้างทางรถไฟจากนครหลวงเวียงจันทน์มายังจังหวัดหนองคายโดยข้ามแม่น้ำโขงที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว วัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังของประเทศไทย ในระยะที่ 1 สปป.ลาวได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟจากกิ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ถึงบ้านท่านาแล้ง ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร และในระยะที่ 2 จะดำเนินการก่อสร้างต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ โดยการก่อสร้างทางรถไฟเส้นนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสาย Trans-Asian Railway ในเส้นทาง Singapore-Kunming Rail Linkซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระบบคมนาคมในประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2.3.3 ลักษณะความช่วยเหลือ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาวได้รับความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า (Grant) และเงินกู้ผ่อนปรน (Soft Loan) เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินโครงการจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 197 ล้านบาทโดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของไทยได้ลงนามในสัญญาเงินกู้โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายหนองคาย-ท่านาแล้ง กับ สปป.ลาว เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547

2.3.4 กรอบเวลา

- 1) ระยะเวลาในการก่อสร้าง 18 เดือน
- 2) ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2548
- 3) ลงนามในสัญญาจ้างกับผู้รับเหมาก่อสร้าง เมื่อวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2549
- 4) เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2549

2.3.5 ระบบขั้นตอนการดำเนินการ

รายละเอียดของงาน ประกอบด้วย งานก่อสร้างทางรถไฟระยะทาง 3.5 กิโลเมตร งานก่อสร้างสถานีรถไฟที่บ้านท่าบ่อ และงานอื่นๆ ดังต่อไปนี้

- 1) งานทั่วไป (General Requirement) ประกอบด้วย งานบริหารโครงการงานควบคุมการก่อสร้าง งานบำรุงรักษาเครื่องจักร งานสำรวจและทดสอบต่างๆ ตามแผน
- 2) งานดิน (Earth Work) ประกอบด้วย งานขุดและรื้อย้ายสิ่งก่อสร้างเดิม งานจัดทำคันดิน (Embankment) และงานจัดทำ Slope Protection
- 3) งานก่อสร้างถนน (Road Works) ประกอบด้วย งานก่อสร้างผิวทาง และงานปรับปรุงถนนข้างทางรถไฟบนสะพานมิตรภาพ ระยะทาง 600 เมตร
- 4) งานโครงสร้าง (Structure Works) ประกอบด้วย งานก่อสร้าง Box Culvert ขนาด 3-3.00 x 3.00 เมตร ความยาว 10 เมตร สำหรับการระบายน้ำ และก่อสร้าง Roadway Box Culvert ขนาด 4.50 x 5 เมตร ความยาว 10 เมตร ในลักษณะอุโมงค์ลอดทางรถไฟ
- 5) งานอาคาร (Building) ประกอบด้วย งานก่อสร้างอาคารบริการ อาคารสถานี ชานชาลา และรั้วกันเขตทางรถไฟบริเวณสถานีท่าบ่อ
- 6) งานระบบระบายน้ำ (Drainage Work) ประกอบด้วย งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ R.C. Pipe Culvert ความยาว 500 เมตร คอนกรีต U-ditch ความยาว 2,100 เมตร และคอนกรีต V-ditch ความยาว 1,300 เมตร
- 7) งานสาธารณูปโภค (Utilities) เช่น งานระบบไฟฟ้าภายในสถานีและบริเวณสถานี งานระบบประปาและสุขาภิบาลภายในสถานี

8) งานระบบราง (Track Works) ประกอบด้วย งานจัดหาและติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็น เช่น รางรถไฟ หมอนรางรถไฟ ประแจสับหลักราง ระยะทางรวม 3,500 เมตร

9) งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling and Telecommunication) ประกอบด้วย งานจัดหาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและสื่อสารที่จำเป็นสำหรับการเดินรถไฟ

2.3.6 ผลการดำเนินงาน

โครงการนี้ได้มีการลงนามในสัญญาเงินกู้เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2547 แต่ทาง สปป.ลาว ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาและสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างในวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2548 และ 26 กันยายน พ.ศ. 2549 ตามลำดับ ซึ่งใช้เวลาถึง 1 ปี 7 เดือน ในการจัดจ้างวิศวกรที่ปรึกษา และ 2 ปี 6 เดือน ในการจัดจ้างผู้รับเหมา โดยทาง สปป.ลาว ได้ชี้แจงว่าเนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการเส้นทางรถไฟสายแรก สปป.ลาว จึงยังไม่มี ความชำนาญในกระบวนการจัดจ้างและการพิจารณาข้อเสนอทางด้านเทคนิค จำเป็นต้องอาศัยความช่วยเหลือจากการรถไฟแห่งประเทศไทยในขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคต่างๆ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการจัดจ้างดังที่กล่าวมา

หลังจากที่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง และสัญญาบริการวิศวกรที่ปรึกษาแล้ว สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 18 เดือนตามที่กำหนด

ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการเตรียมความพร้อมเครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง บุคลากรที่มีความชำนาญสูงในด้านการก่อสร้างทางรถไฟ รวมทั้งมีเทคนิคในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ทั้งอุปสรรคทางด้านกายภาพของพื้นที่โครงการ และอุปสรรคทางด้านสภาพภูมิอากาศ จนทำให้โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จทันตามเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างยังให้คำแนะนำและถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคนิคทางด้านวิศวกรรมให้แก่เจ้าหน้าที่ของ สปป.ลาว ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาบุคลากรทางด้านรถไฟแก่ สปป.ลาว ต่อไป

บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาหลัก (Lead Firm) มีประสบการณ์ส่วนใหญ่ด้านการตรวจสอบและทดสอบดิน โดยบริษัทอื่นในกลุ่มจะให้การสนับสนุนด้านประสบการณ์ทางด้านรถไฟการบริหารโครงการและควบคุมงานก่อสร้าง เป็นหลัก

2.4 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

2.4.1 การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงและระดับปฏิบัติการของการรถไฟลาว

ได้มีการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการรถไฟ สปป.ลาว เกี่ยวกับนโยบาย และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของการรถไฟ สปป.ลาวในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโครงการ นครหลวงเวียงจันทน์ในวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

สภาพภายหลังมีโครงการ

- การรถไฟ สปป.ลาว มีความเห็นว่ากรณีที่ สฟพ. ได้ช่วยเหลือในการให้เงินกู้ก่อสร้างทางรถไฟช่วงนี้ ทำให้ประชาชนของ สปป.ลาว มีความสะดวกในการเดินทางระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ กับจังหวัดหนองคายมากยิ่งขึ้น แต่มีความเห็นว่าควรที่จะมีการสร้างทางรถไฟสายดังกล่าวให้เชื่อมต่อจากท่านาแล้ง ถึงนครหลวงเวียงจันทน์โดยเร็ว นอกจากนี้ ควรมีการสร้างสะพานสำหรับรถไฟ เพื่อจะได้ไม่ต้องสับหลักหรือปิดกั้นการจราจรบนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เนื่องจากการที่รถยนต์วิ่งทับรางรถไฟ ทำให้จะต้องมีการซ่อมบำรุงรางรถไฟบนสะพานมากขึ้น
- ในส่วนของคุณภาพการก่อสร้าง มีความพึงพอใจในเรื่องเกี่ยวกับกฎระเบียบในการข้ามแดน มีความต้องการที่จะให้เป็นการตรวจสอบที่ฝั่งใดฝั่งหนึ่ง (Single window) เพื่อให้เกิดผลปฏิบัติได้จริงโดยเร็ว เพราะจะไม่เป็นข้อจำกัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งขณะนี้ยังไม่ได้รับการอนุมัติโดยทั้งสองประเทศมีความเห็นร่วมกันในการจัดตั้งศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) บริเวณสถานีท่านาแล้ง

- ควรมีการปรับปรุงหรือยกระดับระบบอาณัติสัญญาณของสถานีรถไฟท่านาแล้ง จากปัจจุบันที่เป็นระบบมือ(Manual) ให้เป็นระบบอัตโนมัติ และต้องการให้ส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรของ สปป.ลาว ในการเดินรถไฟ
- มีความเห็นว่าจะมีการจัดหาหัวรถจักรให้มากขึ้นเพื่อรองรับกับปริมาณความต้องการในการเดินทางและขนส่งที่จะมีมากขึ้นในอนาคต
- มีความเห็นว่าหน่วยงานไทยที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการกับ สปป.ลาว ในการพัฒนาโครงการก่อสร้างทางรถไฟมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ และยังขาดการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ทำให้ไม่มีผู้โดยสารมาใช้บริการเท่าที่ควร และควรมีการตั้งตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสารให้การรถไฟแห่งประเทศไทยใน สปป.ลาว เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง



รูปที่ 2.4-1 การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของการรถไฟ สปป.ลาว



รูปที่ 2.4-2 การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของการรถไฟ สปป.ลาว

2.4.2 การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบของพื้นที่ตั้งโครงการ

การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบของพื้นที่ตั้งโครงการมีข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 10 ชุด โดยสอบถามจากชุมชนเรียบทางรถไฟในหมู่บ้านคงโพธิ์ เมืองหาดชายฟอง แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ แบ่งเป็นเพศชาย 5 คน และเพศหญิง 5 คน



รูปที่ 2.4-3 การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่โดยรอบของพื้นที่ตั้งโครงการ

2.5 ข้อมูลจากแหล่งอื่น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพการเดินทางโดยรถไฟเพื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง จากกรุงเทพมหานครถึงนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว โดยเดินทางขาขึ้นโดยรถไฟในวันอาทิตย์ที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 และเดินทางขาล่องจากนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ถึงกรุงเทพมหานครโดยรถโดยสารประจำทางในวันจันทร์ที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 โดยทำการเก็บข้อมูลสภาพการเดินทาง ค่าใช้จ่าย ความสะดวกสบายในการเดินทาง ปริมาณนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ขั้นตอนการตรวจลงตราหนังสือเดินทาง และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

2.6 ผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจสภาพปัจจุบันของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว โดยการสำรวจสภาพทางกายภาพของสถานีรถไฟหนองคายและสถานีรถไฟท่านาแล้ง ดังแสดงในรูปต่อไปนี้



รูปที่ 2.6-1 สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณทางรถไฟและชานชาลา



รูปที่ 2.6-2 สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณด้านตรวจคนเข้าเมือง



รูปที่ 2.6-3 สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณชานชาลา



รูปที่ 2.6-4 สถานีรถไฟหนองคาย บริเวณลานจอดรถ



รูปที่ 2.6-5 สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว บริเวณลานจอดรถด้านหน้า



รูปที่ 2.6-6 สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว บริเวณทางรถไฟและชานชาลา



รูปที่ 2.6-7 สถานีรถไฟท่านาแล้ง บริเวณด้านตรวจคนเข้าเมือง



รูปที่ 2.6-8 สถานีรถไฟท่านาแล้ง บริเวณที่นั่งพักภายในสถานี

การออกแบบ การดำเนินการและผลการประเมิน

3.1 การออกแบบและการดำเนินการประเมิน

3.1.1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด

การกำหนดแบบการประเมินสำหรับการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการในด้านที่กำหนดไว้ได้แก่ ความสอดคล้องกับนโยบายผู้ให้งบประมาณ การดำเนินโครงการตามขั้นตอนแผนงานของผู้รับงบประมาณ การดำเนินการให้อันก่อให้เกิดประโยชน์จากการมีโครงการ และโอกาสการสร้างประโยชน์ต่อยอด (ตารางที่ 3.1-1)

3.1.2 การจัดประเภทโครงการ

โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว เป็นโครงการที่สนับสนุนคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น นอกจากนี้ แนวเส้นทางโครงการยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการคมนาคมและการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ด้วย

3.1.3 การกำหนดวิธีการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการประกอบด้วย การประเมินในหลายด้าน ได้แก่ ส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการและส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการที่ต้องพิจารณาครอบคลุมวงจรชีวิตของโครงการ (Project Life Cycle) ตั้งแต่การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ตลอดจนการสร้างคามยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจการลงทุน คุณภาพชีวิตของคนในสังคม และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น โดยรายละเอียดวิธีการประเมินจะได้นำเสนอไว้จำแนกประเด็นออกเป็น การคมนาคม-ขนส่ง เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมและสังคม

ตารางที่ 3.1-1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ
1. ความต้องการของ ผู้ให้งบประมาณ	นโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่าง สองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวใน สปป.ลาว และเพิ่มศักยภาพในการเดินทาง และการค้าการลงทุน	มีประกาศแผน มีการอนุมัติงบประมาณ
	คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 20มกราคม พ.ศ. 2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบายเพื่อให้ สามารถเกิดโครงการได้
2. การก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างของประเทศไทย	บริษัทรับเหมาเป็นของไทย
3. การใช้งบประมาณ	อยู่ในวงเงินที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ
4. การตรวจสอบ คุณภาพการก่อสร้าง	มีการควบคุมงานและตรวจรับงานโดยการ รถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงาน รัฐวิสาหกิจและมีระเบียบและระบบการ ตรวจรับมอบงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน
5. การแล้วเสร็จตาม แผนงาน	การก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ภายใน กำหนดเวลา	ดำเนินงานแล้วเสร็จในแผนงาน

3.2 ผลการประเมินระดับโครงการ

3.2.1 สรุปประสิทธิผลระดับโครงการ

โครงการมีประสิทธิผลอยู่ในเกณฑ์ดีโดยดำเนินการได้ครบตามตัวชี้วัด (ตารางที่ 3.2-1) โดยโครงการได้เพิ่มศักยภาพการรองรับการเดินทางโดยรถไฟและมี จำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 3.2-1 ผลสรุปการตรวจสอบข้อมูลตามหัวข้อ ตัวบ่งชี้และการวัด
เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ	ผลการตรวจสอบ
1. ความต้องการของผู้ให้งบประมาณ	นโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวในสปป.ลาวและเพิ่มศักยภาพในการเดินทางและการค้าการลงทุน	- มีประกาศแผน - มีการอนุมัติงบประมาณ	- ดำเนินการ - ดำเนินการ
	คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบายเพื่อให้สามารถเกิดโครงการได้	ดำเนินการ
2. การก่อสร้าง	ผู้รับเหมาของประเทศไทย	ผู้รับเหมาเป็นของไทย	ดำเนินการ
3. งบประมาณ	อยู่ในวงเงิน 197 ล้านบาทที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ	สำเร็จตามเป้า
4. การตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้าง	มีการควบคุมงานและตรวจรับงานโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจและมีระเบียบและระบบการตรวจรับมอผลงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน	ดำเนินการ
5. การแล้วเสร็จตามแผนงาน	แล้วเสร็จตามแผนงาน	ดำเนินงานแล้วเสร็จในแผนงาน	สำเร็จตามเป้า
6. การแก้ไขปัญหา	มีการแก้ไขอย่างรวดเร็วจากบริษัทวิศวกร ที่ปรึกษา	มีการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	ดำเนินการแล้วโดย รฟท.
7. ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	- การเติบโตทางด้านการคมนาคม - การเติบโตการขนส่งสินค้าและการเติบโตด้านการท่องเที่ยว	- สถิติจำนวนผู้โดยสารรถไฟ - สถิติการขนส่งสินค้า	- มีจำนวนหนึ่ง แต่ยังไม่มากนัก (ส่วนใหญ่มักจะเป็นนักท่องเที่ยว)* - ยังไม่มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ*
	หมายเหตุ : * เนื่องจากต้องรอการต่อขยายเส้นทางรถไฟจากท่านาแล้ง-นครหลวงเวียงจันทน์ การจัดให้มีศูนย์กลางเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) และการอำนวยความสะดวกการตรวจลงตราหนังสือเดินทาง/พิธีการศุลกากร ฯลฯ		

3.2.2 ผลการประเมินโครงการในรายละเอียด

3.2.2.1 ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการพัฒนาที่รัฐบาล สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเชื่อมโยงระบบคมนาคมและขนส่งสินค้าทางรางสู่ประเทศไทย โดยสามารถพิจารณาได้จากแผนพัฒนาและแนวนโยบายต่างๆ ของ สปป.ลาว และข้อตกลงสำคัญที่เกี่ยวข้องซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

1) โครงการรถไฟท่านาแล้งได้รับการบรรจุไว้ในแผนการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของ สปป.ลาว เพื่อสนับสนุนให้ระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาว มีการเจริญเติบโต ลดภาวะความยากจนของประชากร และเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยสามารถเปิดพื้นที่ สปป.ลาว จากการเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land-locked Country) เป็นประเทศที่เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งออกสู่ประเทศต่างๆ ได้ (Land-linked Country) โดยโครงการดังกล่าว นับเป็นโครงการนำร่องเพื่อพัฒนาระบบรางใน สปป.ลาว ในอนาคต รวมทั้งโครงการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางรางยังทำให้มีต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่ต่ำและประหยัดพลังงาน ซึ่งเหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบที่มีน้ำหนักมาก และราคาไม่สูงนัก

2) โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟผ่านทวีปเอเชีย (Trans-Asian Railway) ขององค์การสหประชาชาติ มีความยาวประมาณ 80,900 กิโลเมตร ผ่านภูมิภาคของเอเชียสู่ทวีปยุโรป โดยมุ่งหวังที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งของบุคคลและสินค้า ซึ่งโครงการรถไฟท่านาแล้งเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายเส้นทางดังกล่าว รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link Project: SKRL) โดยผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน ระยะทางรวม 5,382 กิโลเมตร เป็นเส้นทางรถไฟสายสำคัญที่จะเชื่อมโยงกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง โดยโครงการรถไฟท่านาแล้งจะเป็นเส้นทางเชื่อม (Spur Lines) จาก สปป.ลาว ไปยังเส้นทางหลักในเวียดนาม

3) โครงการนี้อยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ทั้งกรอบ ASEAN GMS และ ACMECS โดยโครงการทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมทางบก (ระบบราง) ในภูมิภาค ซึ่งจะสนับสนุนการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน การบริการ และการท่องเที่ยวในภูมิภาค เพื่อประโยชน์ในการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก และอำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน การผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมถึงการท่องเที่ยว

โครงการนี้จึงนับว่าสอดคล้องกับความต้องการของ สปป.ลาว และการให้ความช่วยเหลือก็เป็นการสนับสนุนและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ในระยะยาว และเป็นไปตามเป้าหมายของการดำเนินนโยบายทางการต่างประเทศของไทยที่ต้องการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงประเมินให้ผลสัมฤทธิ์ของความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ จัดอยู่ในระดับดี

3.2.2.2 ผลการประเมินการเบิกจ่ายโครงการ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง มีการเบิกจ่ายคิดเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 196,696,115.86 บาท [รวมค่าประกันผลงาน(Retention)] โดยค่าใช้จ่ายในหมวดค่าก่อสร้างมีการเบิกจ่ายเต็มจำนวน สำหรับการเบิกจ่ายเงินในหมวดค่าวิศวกรที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างนั้น สปป.ลาว ได้เบิกจ่ายตามอัตราและจำนวนคน-เดือนของวิศวกรที่ทำงานจริง รวมทั้งสิ้น 8,696,115.86 บาท ซึ่งต่ำกว่าวงเงินค่าใช้จ่ายที่ประมาณการไว้ประมาณร้อยละ 3 ซึ่งยอดการเบิกจ่ายในภาพรวมของโครงการคิดเป็นร้อยละ 99.84 ของวงเงินที่ผูกพันไว้ โดยทางโครงการสามารถเบิกจ่ายได้หมด ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงินเงินคือ ภายในวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2552 ซึ่งแสดงถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการเบิกจ่ายเงินของโครงการได้เป็นอย่างดี

3.2.2.3 ผลการประเมินระยะเวลาก่อสร้าง

มีการลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน เมื่อวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2547 แต่ทาง สปป.ลาว ลงนามในสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาและสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างในวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2548 และวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2549 ตามลำดับ ซึ่งใช้เวลาถึง 1 ปี 7 เดือน ในการจัดจ้าง

วิศวกร ที่ปรึกษา และ 2 ปี 6 เดือน ในการจัดจ้างผู้รับเหมาทั้งนี้เนื่องจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการรถไฟเส้นแรก สปป.ลาวจึงยังไม่มี ความชำนาญในกระบวนการ จัดจ้างและการพิจารณาข้อเสนอทางด้านเทคนิค จำเป็นต้องอาศัยความช่วยเหลือจากการรถไฟแห่งประเทศไทยในขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอทางด้านเทคนิคต่างๆ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการ จัดจ้าง

หลังจากที่ผู้รับเหมาก่อสร้างและวิศวกรที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานตามสัญญาจ้างเหมาก่อสร้าง และสัญญาบริการวิศวกรที่ปรึกษาแล้ว สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในระยะเวลา 18 เดือนตามที่ กำหนดไว้

3.2.2.4 ผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการโยกย้ายประชากร

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นใน ระหว่างก่อสร้าง เช่น ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ผลกระทบทางเสียง อันเนื่องมาจากการใช้งานเครื่องจักรระหว่างการก่อสร้างโครงการ ผลกระทบทางด้านการจราจรบน สะพานมิตรภาพไทย-ลาวระหว่างการก่อสร้างโครงการ ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินมาตรการ ควบคุมผลกระทบดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และไม่ส่งผลกระทบทางด้านกายภาพต่อสุขภาพ ประชาชนในบริเวณใกล้เคียง และเนื่องจากแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย- ท่านาแล้ง ตัดผ่านบริเวณพื้นที่นาและพื้นที่เกษตรกรรม จึงไม่มีบ้านเรือนประชาชนได้รับผลกระทบจาก การโยกย้ายบ้านเรือนออกจากแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตามรัฐบาล สปป.ลาว ได้จ่ายค่าชดเชยในพื้นที่ที่ถูก ตัดผ่านตามมาตรฐาน

3.2.2.5 ผลการประเมินประโยชน์ด้านการสร้างความเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการที่เชื่อมโครงข่ายการ คมนาคม-ขนส่งซึ่งจะเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าและส่งเสริมการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาวในรูปแบบเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าและเงินกู้ยืมเงินผ่อนปรนจะเป็นกลยุทธิ์การกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาวให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เส้นทางรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้งได้ออกแบบไว้เพื่อรองรับส่วนต่อขยายไปยัง

นครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งในอนาคตทางรถไฟเส้นนี้จะต่อขยายเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง เชื่อมโยงโครงข่ายเป็นเส้นทางรถไฟที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย

เนื่องด้วยเส้นทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้งมีสถานีปลายทางอยู่ที่บ้านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง มีการให้บริการเดินรถไฟวันละ 2 เที่ยว (ไป 1 เที่ยว-กลับ 1 เที่ยว) ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 25-30 คนต่อเที่ยว โดยสถานีบ้านท่านาแล้งมีระยะทางห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์พอสมควรและยังไม่มีเส้นทางเชื่อมต่อที่สะดวกจากบ้านท่านาแล้งไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ รวมทั้งยังไม่มี การจัดสร้างศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ไว้รองรับตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการขนส่งสินค้าจึงยังไม่เป็นที่นิยมใช้เท่าที่ควร

3.2.3 ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นการอำนวยความสะดวกแก่การเดินทาง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งแต่เดิมต้องอาศัยการเดินทางโดยทางถนนหรือทางอากาศเป็นหลัก ทั้งที่เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลหรือโดยสารสาธารณะ (ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่) และเครื่องบินโดยสาร

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจข้อมูลผลการดำเนินโครงการเพิ่มเติมโดยใช้บริการรถไฟจากกรุงเทพมหานครไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางในขากลับจากนครหลวงเวียงจันทน์มายังกรุงเทพมหานคร ระหว่างวันที่ 27-28 พฤษภาคม 2555 โดยผลการสำรวจสามารถสรุปได้ ดังนี้

3.2.3.1 การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพมหานครไปยังนครหลวงเวียงจันทน์

i) ช่วงการเดินทางจากกรุงเทพมหานคร ถึง หนองคาย

การเดินทางในช่วงนี้ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 12 ชั่วโมงครึ่ง รถไฟเริ่มเดินทางออกจากสถานีหัวลำโพง เวลา 20.05 น. ใช้เวลาในการจอดแต่ละสถานีเฉลี่ยแล้วไม่เกิน 5 นาที ตลอดการเดินทางไม่มีอุปสรรคในเรื่องของการจอดรอสับหลักรถไฟ ถึงสถานีปลายทาง หนองคายเวลา 08.45 น. ถือว่าทันตามกำหนดเวลา (ตามกำหนดการเดินทางรถไฟจะออกจากหัวลำโพงเวลา 20.00 น. ถึงสถานีหนองคายเวลา 08.30 น.) ซึ่งจากการสอบถามพนักงานรถไฟพบว่า ปกติการเดินทางจะล่าช้าโดยเฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมง แต่เนื่องจากวันที่ทำการสำรวจข้อมูลเป็นวันหยุด (วันอาทิตย์) อาจจะมีการขบวนรถไฟน้อยกว่าปกติ

ii) ช่วงการเดินทางจากหนองคาย ถึงท่านาแล้ง

เมื่อถึงสถานีหนองคาย จะใช้เวลาในการซื้อตั๋วและตรวจลงตราหนังสือเดินทางประมาณ 10-15 นาที โดยมีผู้โดยสารมาใช้บริการ จำนวน 13 คน (เป็นชาวต่างชาติ 3 คน ชาวลาว 6 คน และชาวไทย 4 คน) รถไฟเริ่มเดินทางออกจากสถานีหนองคายเวลา 09.15 น. ล่าช้ากว่ากำหนดการเดินทางอยู่ 15 นาที (ตามกำหนดการเดินทางรถไฟจะออกจากสถานีหนองคาย เวลา 09.00 น.) เดินทางถึงสถานีรถไฟท่านาแล้งเวลา 09.22 น. ใช้เวลาเดินทางทั้งหมดประมาณ 7 นาที เสียเวลาในการตรวจลงตราหนังสือเดินทางที่ด่านประมาณ 20-30 นาที ในวันที่สำรวจข้อมูลพบปัญหา คือ ชาวต่างชาติที่ต้องใช้วีซ่าในการผ่านแดนไม่สามารถผ่านไปได้ เพราะไม่มีเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบเอกสาร (เนื่องจากเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบการตรวจสอบวีซ่ายังไม่เข้างาน เพราะคิดว่ารถไฟน่าจะมาช้า จึงเข้างานสาย) ชาวต่างชาติจึงจำเป็นต้องเดินทางย้อนไปตรวจเอกสารที่ด่านสะพานมิตรภาพฯ (ด่านรถยนต์) แทน และเนื่องจากสถานีท่านาแล้งตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างไกลชุมชน ทำให้การเดินทางเชื่อมต่อจากสถานีท่านาแล้งไปยังตัวเมือง จำเป็นต้องใช้บริการรถตู้โดยสาร หากผู้โดยสารต้องการความสะดวกรวดเร็วต้องเหมากันโดยจ่ายค่าบริการ 400 บาท โดยรถจะเข้าไปส่งถึงที่พักในนครหลวงเวียงจันทน์แต่ก็สามารถรอโดยสารไปกับผู้โดยสารอื่นๆ โดยเสียค่าโดยสาร 100 บาทต่อคน รถโดยสารจะออกจากสถานีท่านาแล้งเวลาประมาณ 09.50 น. ถึงสถานีขนส่ง (ด้านหลังตลาดเช้า) ในนครหลวงเวียงจันทน์ เวลา 10.25 น. ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 35 นาที

กล่าวโดยสรุป การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึง สถานีขนส่งนครหลวงเวียงจันทน์ ใช้เวลาในการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 14-15 ชั่วโมงประกอบด้วย

- การเดินทางโดยรถไฟประมาณ 12 ชั่วโมง 40 นาที
- การเดินทางโดยรถโดยสารเชื่อมต่อ ประมาณ 35 นาที
- การตรวจลงตราหนังสือเดินทาง (ทั้งสองฝั่ง) ประมาณ 1 ชั่วโมง
- การรอรถโดยสาร ประมาณ 15 นาที

3.2.3.2 การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางจากนครหลวงเวียงจันทน์กลับกรุงเทพมหานคร

ขณะที่ปรึกษาเดินทางจากนครหลวงเวียงจันทน์โดยรถโดยสารประจำทางสายเวียงจันทน์-ขอนแก่น เวลา 14.50 น. (ตามตารางเดินรถ รถออกเวลา 14.45 น.) มีผู้โดยสารประมาณ 25 คน ถึงด่านสะพานมิตรภาพฯ (ฝั่ง สปป.ลาว) เวลา 15.20 น. ใช้เวลาในการตรวจเอกสาร ประมาณ 10 นาที (เนื่องจากจำนวนผู้ใช้บริการที่ด่านไม่มาก) ออกจากด่านฝั่งลาวมาถึงด่านฝั่งไทย เวลา 15.45 น. ใช้เวลาในการตรวจสอบเอกสารอีกประมาณ 10 นาที ทั้งนี้ ตั้งแต่ออกจากสถานีขนส่งที่นครหลวงเวียงจันทน์ จนถึงฝั่งไทย (ตรวจเอกสารผ่านแดนเรียบร้อย) ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง จากนั้นเดินทางต่อออกจากด่านหนองคาย เวลา 16.05 น. ถึง จังหวัดขอนแก่น เวลา 18.30 น. แล้วต่อรถโดยสารประจำทาง สายขอนแก่น-กรุงเทพมหานคร รถออกเวลา 19.00 น. ถึงสถานีขนส่งกรุงเทพมหานคร เวลาประมาณ 01.00 น.

โดยสรุป การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางจากนครหลวงเวียงจันทน์ ถึง กรุงเทพมหานคร ใช้เวลาในการเดินทางทั้งสิ้นประมาณ 10 ชั่วโมงประกอบด้วย

- การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางประมาณ 9 ชั่วโมง
- การตรวจลงตราหนังสือเดินทาง (ทั้งสองฝั่ง) ประมาณ 30 นาที
- การรอเพื่อต่อรถโดยสารที่จังหวัดขอนแก่น ประมาณ 30 นาที

โดยสรุปการเดินทางโดยรถไฟจะมีข้อเสียเปรียบการเดินทางโดยรถโดยสาร ดังนี้

- เสียเวลาในการเดินทางทั้งหมดมากกว่าการเดินทางโดยรถโดยสาร มากกว่า 4 ชั่วโมง
- ความสะดวกในการตรวจสอบตราหนังสือเดินทางและเอกสารการผ่านแดนน้อยกว่า
- ปัญหาการเชื่อมต่อรถที่สถานีท่านาแล้งยุ่งยากมากกว่า

ผลจากการสำรวจพบว่า โครงการนี้ยังไม่สามารถสร้างความคุ้มค่าต่อการลงทุนของโครงการ เนื่องจากการก่อสร้างเส้นทางไปถึงเพียงสถานีท่านาแล้ง และมีเพียงการเดินทางโดยรถโดยสารเท่านั้น โดยยังไม่มีบริการขนส่งสินค้า แม้ว่าการเดินทางโดยรถไฟจะเป็นทางเลือกที่ให้ความปลอดภัยมากกว่า แต่ความสะดวกในการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางมีความล่าช้าและการตรวจสอบตราหนังสือเดินทางมีความสะดวกน้อยกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น

นอกจากโครงข่ายเส้นทางยังไม่สมบูรณ์แล้ว การบริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันก็ยังเป็นอุปสรรคที่ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์-กรุงเทพมหานคร ยังต้องมีการปรับปรุงเช่นกัน กล่าวคือ ระบบรางในไทยยังขาดความสมบูรณ์ที่จะทำให้รถไฟทำความเร็วได้เต็มที่ รวมทั้งระบบการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางรางยังขาดประสิทธิภาพอยู่มาก ดังนั้น โครงการเชื่อมโยงระบบรางระหว่างสองประเทศยังต้องมีการพัฒนาอีกมาก อย่างไรก็ตาม การเริ่มมีระบบรางเข้าสู่พื้นที่ สปป.ลาว นับเป็นการพัฒนาก้าวสำคัญที่นำไปสู่การขนส่งสินค้าทางรางที่สามารถประหยัดต้นทุนค่าขนส่งอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

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 จึงจำเป็นต้องประเมินในเชิงคุณภาพเป็นหลัก ตัวอย่างเช่น

- การเดินทางที่เพิ่มขึ้น
- การค้าขายแดนเพิ่มขึ้น
- แก้ไขปัญหาแรงงานผิดกฎหมาย
- 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

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

โดยกำหนดให้ ;

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

(1-MPC)

Y = ทุน (Cost of Fund)

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

ตารางที่ 3.3-1 สมมติฐานในการประเมินความคุ้มค่า โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว

No.	Description	Assumptions	
1	วงเงินลงทุนโครงการ (Project Investment Cost)		197.00 Mil. Baht
2	วงเงินให้เปล่า (Grant Amount)	30% of Project Investment Cost	59.10 Mil. Baht
3	วงเงินกู้ (Soft Loan Amount)	70% of Project Investment Cost	137.90 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)	6.895 Mil. Baht
6	ระยะเวลาค้ำประกัน (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	98.50 Mil. Baht
11	การเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายจากการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption)	Multiplying Effect = 0.70	328.33 Mil. Baht

ตารางที่ 3.3-2 ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว

หน่วย: ล้านบาท

Variable	Description	Assumption	Year th														
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
X0	Project Investment Cost	197.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X0	Grant	59.100	- 59.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X1	Loan Imbursement	137.900	- 68.950	- 68.950	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Loan Principle at the Beginning of a Year		-	- 68.950	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-131.005	-124.110	-117.215	-110.320
	Debt Servicing	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895
	Loan Principle at the End of a Year		-	- 68.950	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-137.900	-131.005	-124.110	-117.215	-110.320	-103.425
X4 & X5	Interests	1.50%	-	1.034	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	1.965	1.862	1.758	1.655
X2	VAT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X2	Corporate Income Tax	6.895	-	3.448	3.448	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X3	Commodities & Services from Thailand	98.500	49.250	49.250	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X6	Multiplying Effect from Consumption	328.333	-	164.167	164.167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total Direct (X0-X5)		- 78.800	- 15.218	5.516	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	1.965	1.862	1.758	1.655
	Total Direct + Indirect (X0-X6)		- 78.800	148.948	169.683	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	2.069	1.965	1.862	1.758	1.655
	NPV of Direct (X0-X5) @	12.00%	- 70.357	- 12.132	3.926	1.315	1.174	1.048	0.936	0.835	0.746	0.666	0.595	0.504	0.427	0.360	0.302
	NPV of Direct+Indirect (X0-X6) @	12.00%	- 70.357	118.741	120.777	1.315	1.174	1.048	0.936	0.835	0.746	0.666	0.595	0.504	0.427	0.360	0.302
	IRR of Direct (X0-X5) =	-6.37%															
	IRR of Direct+Indirect (X0-X6) =	169.50%															

ตารางที่ 3.3-2 ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว(ต่อ)

หน่วย: ล้านบาท

Variable	Description	Assumption	Year th														Total
			16	17	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	
X0	Project Investment Cost	197.000															
	Grant	59.100															
X1	Loan Imbursement	137.900															
	Loan Principle at the Beginning of a Year		-103.425	- 96.530	- 89.635	- 82.740	- 75.845	- 68.950	- 62.055	- 55.160	- 41.370	- 34.475	- 27.580	- 20.685	- 13.790	- 6.895	
	Debt Servicing	20	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	6.895	137.900
	Loan Principle at the End of a Year		- 96.530	- 89.635	- 82.740	- 75.845	- 68.950	- 62.055	- 55.160	- 48.265	- 34.475	- 27.580	- 20.685	- 13.790	- 6.895	- 0.000	
X4 & X5	Interests	1.50%	1.551	1.448	1.345	1.241	1.138	1.034	0.931	0.827	0.621	0.517	0.414	0.310	0.207	0.103	39.302
X2	VAT	-															-
X2	Corporate Income Tax	6.895															6.895
X3	Commodities & Services from Thailand	98.500															98.500
X6	Multiplying Effect from Consumption	328.333															328.333
	Total Direct (X0-X5)		1.551	1.448	1.345	1.241	1.138	1.034	0.931	0.827	0.621	0.517	0.414	0.310	0.207	0.103	- 52.304
	Total Direct + Indirect (X0-X6)		1.551	1.448	1.345	1.241	1.138	1.034	0.931	0.827	0.621	0.517	0.414	0.310	0.207	0.103	276.030
	NPV of Direct (X0-X5) @	12.00%	0.253	0.211	0.175	0.144	0.118	0.096	0.077	0.061	0.037	0.027	0.019	0.013	0.008	0.003	- 68.366
	NPV of Direct+Indirect (X0-X6) @	12.00%	0.253	0.211	0.175	0.144	0.118	0.096	0.077	0.061	0.037	0.027	0.019	0.013	0.008	0.003	179.357
	IRR of Direct (X0-X5) =	-6.37%															
	IRR of Direct+Indirect (X0-X6) =	169.50%															

ผลการประเมินเบื้องต้น พบว่าจากมูลค่าการลงทุนโครงการ จำนวน 197 ล้านบาท โดยประกอบด้วย เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า (Grant) จำนวน 59.10 ล้านบาท และเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน (Soft Loan) จำนวน 137.9 ล้านบาท ประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ ดังต่อไปนี้

- จากการใช้เงินกู้ (Debt Servicing) ตั้งแต่ปีที่ 11-30 จำนวน 137.90 ล้านบาท
- จากดอกเบี้ย (Interests) ตลอดอายุในการวิเคราะห์โครงการ (30 ปี) จำนวน 39.302 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1.034 ล้านบาท และดอกเบี้ยหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 38.268 ล้านบาท
- จากภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) จำนวน 6.895 ล้านบาท
- จากการซื้อสินค้าและบริการจากไทย จำนวน 98.50 ล้านบาท
- จากการเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายในการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption) จำนวน 328.333 ล้านบาท

จากกระแสของต้นทุนและผลประโยชน์ดังกล่าว หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรงโดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) โครงการจะมีผลขาดทุน ประมาณ -52.304 ล้านบาท และหากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไรโดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) ประมาณ 276.030 ล้านบาท

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

- หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง โครงการจะขาดทุน ประมาณ -68.366 ล้านบาท
- หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไร ประมาณ 179.357 ล้านบาท
- อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) กรณีพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ -6.37 แต่หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ 169.50 ซึ่งถือว่าสูงอย่างมีนัยสำคัญ

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า หากพิจารณาผลประโยชน์ของประเทศในระยะยาว โครงการนี้ถือว่ามีความคุ้มค่าต่อเงินลงทุนที่ให้อยู่ไปอย่างมีนัยสำคัญ

3.4 ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

การประเมินความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) พิจารณาจากการกำกับดูแลการใช้ประโยชน์จากโครงการและการจัดงบประมาณ รวมทั้งแผนการบำรุงรักษาภายหลังโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ เนื่องจากโดยทั่วไปรางรถไฟเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเดินรถแล้วระยะเวลาหนึ่ง ความชำรุดเสียหายจะเกิดขึ้นตามมา ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจและซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพปกติอย่างสม่ำเสมอ เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง สำหรับโครงการนี้มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืนของโครงการ คือ สปป.ลาว ได้มีการจัดโครงสร้างองค์กรเพื่อดูแลเกี่ยวกับการดำเนินโครงการทางด้านระบบราง (รถไฟ) อย่างเหมาะสม โดยมีการจัดตั้งและแบ่งแยกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกเป็น 2 หน่วยงาน ภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนี้

1) การรถไฟทำหน้าที่ในการวางแผนพัฒนาระบบราง การจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการดำเนินโครงการ การดำเนินการก่อสร้างโครงการ และการบริหารจัดการโครงการทั้งหมดภายใน สปป.ลาว โดยปัจจุบันมีบุคลากรรวมทั้งสิ้น 14 คน

2) กองคุ้มครองทางรถไฟทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการให้บริการเดินรถไฟ ซึ่งจัดเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในเชิงธุรกิจ รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการและบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟทั้งหมดใน สปป.ลาว โดยภารกิจจะเริ่มภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จสมบูรณ์ ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่รวมทั้งสิ้น 8 คน

จากที่กล่าวข้างต้น สปป.ลาวมีการจัดตั้งหน่วยงานขึ้นมาเป็นการเฉพาะในการดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาเส้นทาง รวมถึงการจัดหางบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินงานดังกล่าว ซึ่งก็คือ กองคุ้มครองทางรถไฟ โดยในระยะแรกของการให้บริการเดินรถไฟรายรับจากการให้บริการยังไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการ กองคุ้มครองทางรถไฟจะได้รับการจัดสรรงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงาน เป็นค่าบริหารจัดการและการบำรุงรักษาเส้นทาง โดยการขอคำปรึกษาจาก รฟท. ในการช่วยประมาณการค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากทางรถไฟเส้นนี้เป็นเส้นทาง

แรกสปป.ลาว จึงยังไม่มีความรู้และประสบการณ์ในการประมาณการค่าใช้จ่ายต่างๆ ประกอบกับที่ผ่านมามาตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถ โครงการรถไฟท่านาแล้งยังอยู่ในระยะเวลารับประกันผลงานจากผู้รับเหมา จึงยังไม่เคยตั้งงบประมาณขอรับการจัดสรรจากรัฐบาล

ดังนั้น จึงสามารถสรุปแนวทางการสร้างความยั่งยืนสำหรับโครงการได้ ดังนี้

- 1) จะต้องมีการเสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรที่รับผิดชอบกิจการรถไฟของ สปป.ลาว ได้แก่ ด้านความชำนาญงานและจำนวนบุคลากร
- 2) ทาง สปป.ลาว ต้องเริ่มก่อตั้งหรือจัดการให้มีระบบการบำรุงรักษาทางรถไฟ รวมถึงระบบการเดินรถของตนเอง เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต
- 3) จะต้องหาหนทางให้การรถไฟของ สปป.ลาวมีรายได้เป็นของตนเองและเพียงพอเพื่อสามารถบริหารกิจการได้โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพาความช่วยเหลือจากภายนอก

3.5 แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม

ปัจจุบันเส้นทางรถไฟช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง สามารถให้บริการได้เพียงการขนส่งผู้โดยสาร เชื่อมโยงระหว่างสองประเทศ ซึ่งโดยข้อเท็จจริงแล้ว การขนส่งทางรางจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการขนส่งสินค้า เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณที่มากและมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าทางรถบรรทุก ดังนั้น จึงสมควรที่จะต้องเร่งให้มีการพัฒนาระบบการเดินรถ รวมถึงสถานีให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้โดยสะดวกและเพียงพอ โดยตำแหน่งสถานีรถไฟท่านาแล้งของ สปป.ลาว นับว่าเหมาะสมที่จะเป็นจุดขนถ่ายสินค้าจากไทยไปสู่ สปป.ลาว จากระบบรางไปสู่ระบบการกระจายสินค้าของสปป.ลาวเอง และที่สำคัญ คือ การจัดให้มีสถานีกองเก็บและขนถ่ายสินค้าหรือ Container Yard

3.6 ความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของชุมชนที่มีต่อโครงการฯ โดยผลการสำรวจดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3.6-1 ผลการสำรวจความพึงพอใจของโครงการ

หน่วย: คน

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

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนลาวสำหรับความช่วยเหลือของประเทศไทยในการลงทุนก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ ซึ่งสามารถสรุปผลได้ ดังนี้

- 1) ทำให้การเดินทางสะดวกยิ่งขึ้น
- 2) ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นและการค้าขายระหว่างประเทศดีขึ้น

ในภาพรวม นับว่าความคิดเห็นของประชาชนลาวที่มีต่อโครงการเป็นภาพบวกสำหรับความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

บทที่ 4

สรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว สามารถสรุปเป็นบทบาทยุทธศาสตร์และความสำคัญของโครงการสรุปบทเรียน ปัจจัยสู่ความสำเร็จข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 บทบาทและความสำคัญของโครงการ

4.1.1 บทบาทและความสำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ

4.1.1.1 โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ภายใต้คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (UN-ESCAP)

โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) หรือ “เส้นทางรถไฟสายไหม (Iron Silk Road)” ที่เชื่อมต่อเมืองหลวง ท่าเรือ และศูนย์กลางอุตสาหกรรมที่สำคัญระหว่างทวีปเอเชียและยุโรป โดยโครงการนี้คณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (UN-ESCAP) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ

เส้นทางรถไฟของโครงการฯ ที่ผ่าน สปป.ลาว จะเป็นเส้นทางสาย Pan Asia หรือสายสิงคโปร์-คุนหมิง [The Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) Project] ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญของภูมิภาคที่เชื่อมโยงการขนส่งภายในอาเซียน จากประเทศจีน- สปป.ลาว- เวียดนาม-กัมพูชา-ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ โดยมีระยะทางรวม 5,382 กิโลเมตร ดังรายละเอียดที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อที่ 2.2.13.1 (โครงการต่อขยายเส้นทางรถไฟสายเอเชียใน สปป.ลาว) และหัวข้อที่ 3.2.2.1 (ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ)

4.1.1.2 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN)

ภายใต้แผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2011-2015 (ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015) ได้มีการเร่งรัดแผนด้านการคมนาคมขนส่งทางบก (Land Transport) ทั้งทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามแดน (Cross-border Transport Facilitation) โดยหนึ่งในนั้น คือ การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง [The Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) Project] ซึ่งโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ

4.1.1.3 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง

(Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคระหว่างกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนามที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้งห้าประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุลโดยโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS

4.1.1.4 นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ

โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว ถือว่าสอดคล้องกับความต้องการของ สปป.ลาว และการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยก็เป็นการสนับสนุนและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ในระยะยาว และเป็นไปตามเป้าหมายของการดำเนินนโยบายทางการต่างประเทศของไทยที่ต้องการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.1.2 บทบาทและความสำคัญต่อการท่องเที่ยว การขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

4.1.2.1 การขนส่งผู้โดยสาร

การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพมหานคร-นครหลวงเวียงจันทน์ มีศักยภาพในการพัฒนาและเติบโตในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพักผ่อน/ท่องเที่ยว (Recreational/ Tourism) เนื่องจาก สปป.ลาว ยังมีทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปะ และวัฒนธรรมแบบดั้งเดิมที่เป็นจุดขายสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวตะวันตก ขณะที่การเดินทางโดยรถไฟในส่วนที่อยู่ภายในประเทศไทยก็มีสภาพภูมิประเทศที่น่าตื่นตาตื่นใจเช่นกัน

4.1.2.2 การขนส่งสินค้า

เนื่องจากการให้บริการรถไฟโดยสารเพียงอย่างเดียวจะไม่สามารถมีรายได้เพียงพอและไม่ยั่งยืน ดังนั้น จำเป็นจะต้องหารายได้อื่นๆ เพิ่มเติมโดยอาจจะพัฒนาพื้นที่ที่สำรองไว้เพื่อการพาณิชย์หรือการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ซึ่งเป็นอีกธุรกิจหนึ่งที่มีศักยภาพสูงในการดำเนินการ เนื่องจาก

iii) การรองรับการบริโภคภายในประเทศ (Domestic Consumption) ของสปป.ลาว

การปรับปรุงเส้นทางรถไฟ ช่วงหนองคาย-ท่านาแล้ง ในเบื้องต้นจะทำให้สามารถลำเลียงสินค้าจากฝั่งไทยเข้าสู่นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญที่สุดของ สปป.ลาว เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการส่งออกและกระจายสินค้าของไทย เพื่อรองรับการบริโภคภายในประเทศ (Domestic Consumption) ของสปป.ลาวในอนาคต

iv) การรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน

นอกจากประโยชน์ด้านการส่งออกและกระจายสินค้าของไทยใน สปป.ลาวแล้ว เส้นทางรถไฟนี้ ยังช่วยในการขนส่งสินค้าส่งออกของ สปป.ลาว ซึ่งผ่าน (Transit) ประเทศไทยเพื่อไปยังประเทศที่สาม และในทางกลับกันยังช่วยในการขนส่งสินค้านำเข้าของ สปป.ลาว ที่ผ่านประเทศไทยเพื่อไปยัง สปป.ลาวด้วย

4.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors)

4.2.1 การให้บริการรถไฟ (Train Operations)

4.2.1.1 การขนส่งผู้โดยสาร (Rail Passenger Transport)

จากการศึกษาของ Canada Rial และ Systra⁹ ในปี ค.ศ. 2015 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารโดยรถไฟจะเพิ่มขึ้นเป็น 282,547 คนต่อวัน และจะเพิ่มเป็น 328,038 คนต่อวัน ในปี ค.ศ. 2030 ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 ประเมินการจำนวนผู้โดยสารรถไฟ เปรียบเทียบกรณีที่มีโครงการ และไม่มีโครงการ (รถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์)

ปริมาณผู้โดยสารรถไฟ	ปี ค.ศ. (จำนวนต้น)			
	2011	2015	2020	2030
ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในปัจจุบัน	174,819	183,736	193,109	213,312
ปริมาณผู้โดยสารที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง	94,015	98,811	103,851	114,716
รวมจำนวนผู้โดยสาร (คนต่อวัน)	268,834	282,547	296,960	328,028

ที่มา : Feasibility Study and Preliminary Design for the completion Nongkhai (Thailand) to Vientiane (Lao PDR) Railway Link, September 2008

ดังนั้น การให้ความสำคัญกับการขนส่งผู้โดยสารโดยรถไฟจึงมีความสำคัญและถือว่ามีศักยภาพในอนาคต อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบันทางรถไฟยังมีไปถึงแค่สถานีท่านาแล้งจึงทำให้จำนวนผู้โดยสารยังมีไม่มากนัก (ดังรายละเอียดที่นำเสนอในหัวข้อที่ 3.2.3 ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ)

⁹ Feasibility Study and Preliminary Design for the completion of Nongkhai (Thailand) to Vientiane (Lao PDR) Railway Link (Final Report). CANARAIL and SYSTRA, September 2008

ทั้งนี้ ในระยะสั้น ที่ปรึกษาเสนอแนะให้มีบริการรถไฟเพื่อการท่องเที่ยว โดยแผนธุรกิจในการให้บริการรถไฟขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวจะคล้ายกับการให้บริการของ Orient Express¹⁰ ซึ่งเคยให้บริการระหว่างกรุงปารีส-อิสตันบูล โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย จะได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือชาวไทยที่มีรายได้ระดับกลาง-สูง และมีความต้องการไปพักผ่อน/ท่องเที่ยวโดยรถไฟเป็นหลัก หรือที่เรียกว่าตลาดเฉพาะ (Niche Market) ซึ่งจะทำให้ประเด็นด้านราคาค่าโดยสารและระยะเวลาในการเดินทางไม่ใช่ประเด็นหลักของการเดินทางโดยรถไฟอีกต่อไป และผู้ให้บริการก็จะมีโอกาสในการหารายได้เพิ่มมากขึ้นโดยรูปแบบในการลงทุนที่เหมาะสมในการให้บริการรถไฟขนส่งผู้โดยสารเพื่อการท่องเที่ยวนี้ อาจจะมอบหมายให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ

Eastern and Oriental Express - Luxury Train travel through South East Asia, Thailand and Singapore.



รูปที่ 4.2-1 Eastern and Oriental Express ที่ให้บริการท่องเที่ยวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

4.2.1.2 การขนส่งสินค้า (Rail Freight Transport)

¹⁰ ให้บริการระหว่างปี ค.ศ. 1883–2009 ปัจจุบันยกเลิกบริการไปแล้ว เนื่องจากการแข่งขันจากรถไฟความเร็วสูงและสายการบินราคาประหยัด แต่ชื่อดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้ในการให้บริการรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เส้นทางไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ (ดูรูปที่ 4.2-1)

จากการศึกษาของ JICA¹¹ ในปี ค.ศ. 2015 ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรถไฟผืน เวียงจันทน์ โลจิสติกส์พาร์ก [ที่จะจัดสร้างในอนาคตบริเวณศูนย์กลางกองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ท่าแขก] จะมีจำนวน 288 ตันต่อวัน และจะเพิ่มเป็น 2,412 ตันต่อวัน ในปี ค.ศ. 2025 ดังแสดงในตารางที่ 4.2-2

ตารางที่ 4.2-2 ประมาณการปริมาณสินค้า ณ เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ก

หน่วย: ตันต่อวัน

Mode of Transport	Truck			Rail		
Year	2009	2015	2025	2009	2015	2025
Import Cargo						
Petroleum Freight	0	0	0	0	92	515
Heavy Bulk	250	396	759	0	37	206
General Cargo	469	700	1,137	0	68	315
Container	99	141	386	0	59	571
Export Cargo						
Petroleum Freight	0	0	0	0	0	0
Heavy Bulk	0	18	81	0	18	89
General Cargo	0	3	12	0	3	10
Container	0	1	8	0	2	18
VIP cargo						
Container	0	37	176	0	9	689
Total	818	1,297	2,559	0	288	2,412

ที่มา: The Comprehensive Study on Logistics System in Lao PDR (Final Report). Japan International Cooperation Agency for Ministry of Public Works and Transport, Lao Peoples Democratic Republic, January 2011.

โดยหากพิจารณาจากรายงานการศึกษาของ Canada Rial และ Systra¹² พบว่าประเภทสินค้าที่ทำการขนส่งโดยรถไฟ ส่วนใหญ่จะเป็น ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ สินค้าที่ขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ วัสดุก่อสร้าง และสินค้าเทกอง (Bulk Cargoes) ดังแสดงในตารางที่ 4.2-3

¹¹ The Comprehensive Study on Logistics System in Lao PDR (Final Report). Japan International Cooperation Agency for Ministry of Public Works and Transport, Lao Peoples Democratic Republic, January 2011.

ตารางที่ 4.2-3 ปริมาณการประเภสินค้าที่จะทำการขนส่งโดยรถไฟ

หน่วย: ตันต่อวัน

ปริมาณสินค้าที่ใช้ระบบรถไฟ	ปี ค.ศ. (จำนวนตัน)			
	2011	2015	2020	2030
Petroleum products	43.6	262.7	323.9	492.5
Construction material	4.9	29.3	36.1	54.9
Agriculture and food products	7.7	46.3	57.1	86.8
Wood and wood products	31.3	188.3	232.2	353.1
General commodities (containerized)	29.2	175.9	216.9	329.8
General commodities (non/containerized)	3.8	22.8	28.2	42.8
Total	120.5	725.3	894.4	1,359.9

ที่มา : Feasibility Study and Preliminary Design for the completion Nongkhai (Thailand) to Vientiane (Lao PDR) Railway Link, September 2008

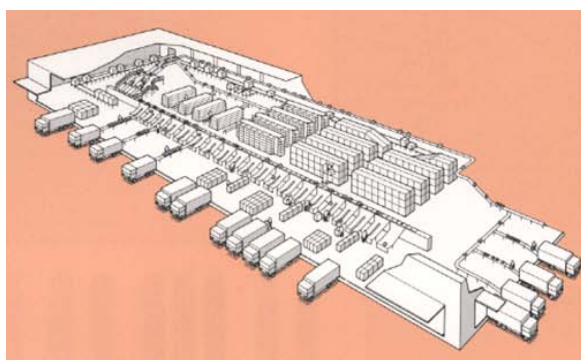
จากการประมาณการความต้องการในการขนส่งสินค้าโดยรถไฟดังกล่าว จึงเป็นเหตุผลและความจำเป็นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องมีการจัดเตรียมหัวรถจักร (Locomotive) และแคร่บรรทุก (Carriage) รวมทั้งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (ระบบรางและอาณัติสัญญาณ) ตั้งแต่ประเทศไทยไปจนถึงนครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อให้มีความจุมากกว่าปัจจุบัน

4.2.2 การจัดตั้งศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard)

ด้วยการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีประโยชน์อย่างมากต่อ สปป.ลาว เนื่องจากมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนน (รถบรรทุก) จึงทำให้เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าเกษตรหรือสินแร่ที่เป็นสินค้าส่งออกสำคัญของ สปป.ลาว ที่มีราคาต่อหน่วยไม่สูงนัก

ดังนั้น เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีประสิทธิภาพ ในระยะยาว สปป.ลาว จำเป็นจะต้องพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center: DC) และสำรองพื้นที่ไว้เพื่อต่อขยายเป็นศูนย์การขนส่งสินค้าขนาดใหญ่หรือศูนย์บรรจุและคัดแยกสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (Inland Container Depot: ICD) หากปริมาณการขนส่งสินค้ามีมากกว่าที่คาดการณ์ไว้

ศูนย์กระจายสินค้า หรือเรียกย่อๆ ว่า “DC” เป็นหัวใจสำคัญของโลจิสติกส์เนื่องจากนอกจากจะเป็นกระบวนการในการเพิ่มมูลค่าให้กับโลจิสติกส์แล้ว “ศูนย์กระจายสินค้า” ยังเป็นปัจจัยที่ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคหรือลูกค้าได้อย่างทันเวลา (Just in Time: JIT) และด้วยต้นทุนที่ต่ำซึ่งเป็นหัวใจของโลจิสติกส์ ดังนั้น จึงต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับ “ศูนย์กระจายสินค้า” ในฐานะกลไกที่ทำให้สามารถขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพโดย “ศูนย์กระจายสินค้า” คือ กระบวนการในการทำหน้าที่ทั้งในฐานะเป็นคลังสินค้า (Warehouse) และเป็นหน่วยเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิต (Manufacturer) ผู้ค้าปลีก (Retailers) และผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Provider) ในด้านการจัดเก็บสินค้าและการจัดการขนส่งสินค้าสำเร็จรูป (Finished Goods) ให้กับลูกค้าได้อย่างทันเวลาและมีประสิทธิภาพ ตรงตามคำสั่ง (Order to Delivery: OTD)



รูปที่ 4.2-2 ตัวอย่างและรูปแบบของศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)

“ศูนย์กระจายสินค้า” ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ให้บริการภายนอกหรือเรียกว่า Outsources หรือ Third Party Logistics Service Providers (3PL) จะทำหน้าที่รับสินค้าจากผู้ผลิตแต่ละรายมาเก็บไว้ในคลังสินค้าของตนโดยดำเนินการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีในการควบคุมปริมาณในการกระจายและจัดส่งสินค้าแทนเจ้าของสินค้าหรือผู้ผลิตสินค้า โดยรับผิดชอบงานขนส่งสินค้าไปสู่ผู้รับ ประโยชน์

ที่เกิดขึ้น คือ การลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งของผู้ผลิตไปสู่ผู้ค้าปลีกหรือลูกค้าแต่ละราย ผู้ผลิตสามารถขนส่งมาที่ “ศูนย์กระจายสินค้า” เพียงแห่งเดียว โดย “ศูนย์กระจายสินค้า” จะทำการกระจายสินค้าไปสู่ผู้ค้าปลีกตามความถี่ที่ต้องการทำให้ไม่จำเป็นต้องมีที่กองเก็บสินค้าจำนวนมากที่ผู้ค้าปลีกอีกต่อไป ค่าใช้จ่ายส่วนวัสดุคงคลังของร้านค้าปลีกก็ลดลงทำให้ต้นทุนรวมลดลง ส่งผลให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันทั้งด้านราคาและความเร็วในการส่งมอบปัจจุบันร้านค้าปลีกหลายแห่งจึงสามารถรับประกันราคาต่ำสุดแก่ผู้บริโภคได้

ผู้ให้บริการ “ศูนย์กระจายสินค้า” หรือ Third Party Logistics Service Providers จะทำหน้าที่รับจ้างผู้ค้าปลีกหรือห้างสรรพสินค้าในการจัดเก็บกระจายและขนส่งสินค้าโดยอัตราการจ้างส่วนมากจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจัดเก็บและจัดส่งต่อเดือน ทั้งนี้ “ศูนย์กระจายสินค้า” ยังแบ่งออกเป็น Direct และ Cross-Dock ซึ่งเป็นรูปแบบใช้สถานที่ร่วมกันหรือเรียกอีกอย่างว่า Joint-Distribution Center

กิจกรรมที่สำคัญของ “ศูนย์กระจายสินค้า” หรือ DC ประกอบด้วย

1) **การรับสินค้า (Receiving)** คือ การรับสินค้าที่ขนส่งมาจากผู้ผลิต ใน DC จะประกอบด้วยท่าจอดรถขนส่งสินค้าหลายๆท่า ซึ่งเป็นสถานที่ที่รถขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตมาจอดและยกของลงสู่ DC จากนั้น ทาง DC จะทำการขนย้ายสินค้าเหล่านั้นไปเก็บในคลังสินค้าที่มีลักษณะเป็น Rack ของ Pallet หลายๆ แถวเรียงในแนวดิ่ง โดย DC จะทำการกำหนดรหัสและสถานที่เก็บสินค้านั้นๆ ตามลักษณะอัตราการขายของสินค้า เช่น Fast Moving Item Medium Moving Item และ Slow Moving Item นอกจากนี้ ยังมีการเผื่อช่องเก็บสินค้า (Reserve Area) ไว้ หากช่องเก็บประจำเต็ม การกำหนดว่าสินค้าชนิดใดจะเป็น Fast Medium หรือ Slow Moving Item ปกติแล้ว DC จะพิจารณาจากปริมาณความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะมีการทบทวนกันทุกๆ 2-3 เดือน

2) **การเบิกจ่ายสินค้า (Picking)** คือ การนำสินค้าออกจากคลังมาเตรียมจัดส่ง เมื่อ DC ได้รับ Order จากผู้ค้าปลีกให้ทำการจัดส่ง DC จะทำการตรวจสอบสถานที่เก็บสินค้าที่ต้องการตามคำสั่ง และออกไปเบิกสินค้า (Picking Label)

3) **การจัดส่งสินค้า (Dispatching)** หลังจากเบิกสินค้าตามคำสั่งแล้ว จะทำการจัดส่งขึ้นรถเพื่อจัดส่งให้กับผู้ซื้อ โดยสินค้าที่เก็บใน DC อาจมีทั้ง Dry Grocery สินค้าที่เป็นหีบห่อ และ Non Dry Grocery ซึ่งเสียค่าธรรมเนียมสูงกว่าหรือตามสัดส่วนของยอดขาย

หากพิจารณาจากสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรถไฟใน สปป.ลาว ยังไม่มี โดยมีเพียงการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกเป็นหลัก (สินค้าที่ขนส่ง คือ แร่ธาตุและไม้) ดังนั้น ในระยะสั้น-กลาง ที่ปรึกษาจึงมีความเห็นว่ายังไม่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นศูนย์การขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ เนื่องจากยังมีปริมาณการขนส่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน โดยสมควรจะพัฒนาเป็น“ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard)” ซึ่งจากการศึกษาของ JICA พบว่าสมควรที่จะจัดตั้งบริเวณท่านาแล้ง ก็เป็นการเพียงพอแล้วในระยะสั้น ถึง ปานกลาง

อีกเหตุผลหนึ่งของความจำเป็นในการจัดตั้ง “ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY)” บริเวณท่านาแล้ง ก็คือ ปัจจุบัน ผู้ประกอบการไทยยังมีปัญหาตู้เปล่าที่ไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพจนกระทั่งยังต้องวางค้ำมัดจำตู้คอนเทนเนอร์ที่ข้ามไปฝั่ง สปป.ลาวเป็นเงินสด (ประมาณ 40,000 บาทต่อ TEU) ทำให้เป็นภาระแก่ผู้ประกอบการ ดังนั้น หากมีจัดตั้ง “ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า” จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการไทยอย่างมาก

4.2.3 การส่งเสริมผู้ประกอบการไทยให้เข้าไปมีส่วนร่วมในการให้บริการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ท่านาแล้ง

การที่จะทำให้ประเทศไทยได้ใช้โอกาสในการให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาว อย่างมีประสิทธิภาพ รัฐบาลควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปจับคู่ทางธุรกิจหรือเป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการลาวในการบริหารจัดการ “ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (Container Yard)” ที่จะจัดตั้งขึ้นบริเวณท่านาแล้ง เพราะสถานีท่านาแล้งถือว่าเป็น “หัวใจ” หรือ “กลยุทธ์สำคัญ” ในการส่งออกและกระจายสินค้าของไทยใน สปป.ลาว เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้กับนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นแหล่งบริโภคสินค้าและกระจายสินค้าหลักของ สปป.ลาว

4.2.4 การก่อสร้างสะพานรถไฟ แห่งที่ 2

เนื่องจากการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว ในปัจจุบัน รถไฟต้องใช้เส้นทางร่วมกับถนนทำให้เสียเวลา รัฐบาลไทยควรให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างสะพานรถไฟ แห่งที่ 2 ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาคอขวด และทำให้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

4.2.5 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน/พิธีการศุลกากร

จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าแจ้งว่าพิธีการศุลกากรฝั่งไทย (บางด่าน) มีค่าใช้จ่ายสูงกว่าทางฝั่ง สปป. ลาว รวมทั้งยังมีหน่วยงานอื่นเข้าไปมีส่วนร่วมในการตรวจสอบสินค้าข้ามแดนจาก สปป.ลาว ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนไม่สะดวกและมีต้นทุนสูง ยกตัวอย่างเช่น เฟอ์นิเจอร์ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ เป็นต้น นอกจากนี้ ระบบพิธีการศุลกากรของ สปป.ลาวยังเป็นระบบ Manual

ดังนั้น ไทยควรให้ความช่วยเหลือด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและ Software เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งควรจะต้องมีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนด้วยการลดเลิ่วปฏิบัติ/พิธีการศุลกากรที่ไม่จำเป็น โดยอาจจะมีการจัดตั้งจุดบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ ทั้งสองฝั่ง

4.2.6 การส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ หาพันธมิตร และให้บริการใน สปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น

เนื่องจากจะต้องมีการทำประกันภัย(Insurance) สำหรับรถบรรทุกที่จะข้ามไปฝั่ง สปป.ลาว คิดเป็นค่าใช้จ่ายประมาณ 600 บาท/เที่ยว รวมทั้งจะต้องวางค่ามัดจำตู้คอนเทนเนอร์ที่ข้ามไปฝั่ง สปป.ลาวเป็นเงินสด (ประมาณ 40,000 บาทต่อ TEU) ทำให้เป็นภาระแก่ผู้ประกอบการ ดังนั้น ประเทศไทยสมควรจะส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ (Business Partnership) หาพันธมิตร (Strategic Alliance) หรือให้บริการใน สปป.ลาวเพิ่มมากขึ้น โดยสมควรมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) เปรียบเทียบกับหน่วยงานที่รับผิดชอบของ สปป.ลาว ในการออกกรมธรรม์ประกันภัย (Policy) ที่มีขอบเขตความคุ้มครองครอบคลุมทั้งประเทศไทยและ สปป.ลาว ซึ่งอาจจะสามารถขยายขอบเขตความคุ้มครองให้ครอบคลุมทั้งอาเซียนได้ในอนาคต

4.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations)

ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย ระยะสั้น (ไม่เกิน 3 ปี) ระยะกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (5 ปีขึ้นไป) ดังสรุปต่อไปนี้

4.3.1 ระยะสั้น

4.3.1.1 โครงการจัดทำแผนส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวไทยและ สปป.ลาว

1. ชื่อโครงการ:	โครงการจัดทำแผนส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวไทยและ สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านประเทศไทย (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) และภายใน สปป.ลาว โดยมุ่งเน้นนักเดินทางท่องเที่ยวระยะทางไกลโดยรถไฟที่มีจุดต้นทางจากประเทศไทย (กรุงเทพฯ/ สุวรรณภูมิ) ▪ เพื่อเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวและรายได้จากค่าโดยสารให้แก่โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการจัดทำแผนโฆษณาประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวผ่านประเทศไทยและ สปป.ลาวโดยรถไฟท่องเที่ยว เพื่อเป็นการโปรโมทแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนวเส้นทางรถไฟ และแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นศิลปวัฒนธรรมแบบดั้งเดิมในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งการจัดกิจกรรม(Event) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยรถไฟแบบยั่งยืน นอกจากนี้ยังรวมถึงการคัดเลือกและมอบหมายให้เอกชนมาเป็นผู้ให้บริการรถไฟท่องเที่ยว
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สฟพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สฟพ./ ททท./ รฟท./ ททท.ลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การปรับปรุงความจุและระบบอาณัติสัญญาณของทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพมหานคร-นครหลวงเวียงจันทน์ ▪ การคัดเลือกเอกชน เพื่อมาเป็นผู้ให้บริการรถไฟท่องเที่ยวแบบมีอาชีพ
8. อื่นๆ -	

4.3.1.2 โครงการขยายความจุ จัดเตรียมหัวรถจักรแคร่บรรทุก และปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ

1. ชื่อโครงการ:	โครงการขยายความจุ จัดเตรียมหัวรถจักร แคร่บรรทุก และปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อขยายความจุและเพิ่มขีดความสามารถของเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพมหานคร-นครหลวงเวียงจันทน์เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ในอนาคต ▪ เพื่อจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกให้เพียงพอกับปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการขยายความจุและเพิ่มขีดความสามารถของทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพมหานคร-นครหลวงเวียงจันทน์ รวมถึงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณ และการจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกให้เพียงพอกับปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ รฟท./ การรถไฟลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ
8. อื่นๆ:	-

4.3.1.3 โครงการก่อสร้างสะพานรถไฟ แห่งที่ 2

1. ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างสะพานรถไฟ แห่งที่ 2
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อขยายความจุและแก้ปัญหาคอขวด จากการใช้เขตทางรถไฟร่วมกับถนนบนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ▪ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก ลดระยะเวลาการรอคอย และเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรทางถนนบนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว โดยแยกการสัญจรทางรถไฟและทางถนนออกจากกัน
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขง บริเวณด้านเหนือของสะพานมิตรภาพเดิม
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./คค./ รฟท.
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ
8. อื่นๆ:	-

4.3.1.4 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้รับจัดการขนส่งไทยในการจับคู่ธุรกิจหรือพันธมิตรใน สปป.ลาว เพื่อบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ท่านาแล้ง

1. ข้อมูลการ:	การส่งเสริมและสนับสนุนผู้รับจัดการขนส่งไทยในการจับคู่ธุรกิจหรือพันธมิตรใน สปป.ลาว เพื่อบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ท่านาแล้ง
2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:	▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้รับจัดการขนส่งไทย (Freight Forwarder/ Third Party Logistics) ในการเข้าไปบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ท่านาแล้ง ▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าของไทย เนื่องจากสถานีท่านาแล้งถือเป็น “หัวใจ” ในการส่งออกและกระจายสินค้าของไทยใน สปป. ลาว เพราะตั้งอยู่ใกล้กับนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นแหล่งบริโภคสินค้าและกระจายสินค้าหลักของ สปป.ลาว
3. ลักษณะของมาตรการ:	เป็นการเจรจากับรัฐบาลกลางและท้องถิ่นของ สปป.ลาวแบบฉันทมิตรและด้วยความเท่าเทียมกันในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้รับจัดการขนส่งไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ท่านาแล้ง โดยทางฝ่ายไทยอาจจะเสนอแนะกลุ่มผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการเข้าไปเจรจากับผู้ประกอบการลาว ต่อไป
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ กระทรวงพาณิชย์/ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)/ สมาคมผู้รับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศของลาว (LIFFA)
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนจากรัฐ
8. อื่นๆ: -	

4.3.1.5 โครงการศึกษาและออกแบบระบบพิธีการศุลกากร ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าท่านาแล้ง

1. ชื่อโครงการ:	โครงการศึกษาและออกแบบระบบพิธีการศุลกากร ณ ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าท่านาแล้ง
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อศึกษาและออกแบบระบบพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Procedure) ซึ่งได้มาตรฐานระดับสากล มีประสิทธิภาพ และสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ▪ เพื่อออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและเสนอแนะระบบเทคโนโลยีต่างๆ ที่จำเป็น ▪ เพื่อจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) ณ ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ท่านาแล้ง
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการศึกษาออกแบบและเสนอแนะระบบพิธีการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จ ณ ศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ท่านาแล้งที่มีมาตรฐานระดับสากลและมีประสิทธิภาพโดยประกอบด้วย แบบแปลน (Layout) อาคารสิ่งปลูกสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต่างๆ
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☐ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ กระทรวงการคลัง/ กรมศุลกากร/ สปป.ลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ ▪ การแก้ไขกฎระเบียบด้านศุลกากรของไทย เพื่อให้สามารถจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จในฝั่งลาวได้
8. อื่นๆ:	-

4.3.1.6 โครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างองค์ความรู้ (Capacity Building) แก่การรถไฟลาว

1. ชื่อโครงการ:	โครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างองค์ความรู้ (Capacity Building) แก่การรถไฟลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	- เพื่อฝึกอบรมและเพิ่มขีดความสามารถในการบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณ ทางรถไฟ หัวรถจักร และแคร่บรรทุก - เพื่อส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรของการรถไฟลาวในการปฏิบัติการเดินรถ (Train Operations) ในระยะยาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของบุคลากรของการรถไฟลาวด้านการบำรุงรักษาระบบอาณัติสัญญาณ ทางรถไฟ หัวรถจักร และแคร่บรรทุก รวมถึงการปฏิบัติการเดินรถ (Train Operations) ในระยะยาว
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สฟพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สฟพ./ รฟท./ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง/ การรถไฟลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ
8. อื่นๆ:	-

4.3.1.7 การส่งเสริมผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ/ หาพันธมิตร/ และให้บริการใน สปป.ลาว

1. ชื่อมาตรการ:	การส่งเสริมผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ/ หาพันธมิตร/ และให้บริการใน สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:	▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ(Business Partnership) หรือหาพันธมิตร (Strategic Alliance) หรือเปิดให้บริการใน สปป.ลาว ▪ เพื่อเจรจากับหน่วยงานของ สปป.ลาวที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาความเป็นไปได้ในการออกกรมธรรม์ประกันภัย (Policy) ที่มีขอบเขตความคุ้มครองทั้งไทยและ สปป.ลาว ในอนาคต ▪ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการเดินทางของบุคคลและการขนส่งสินค้า เนื่องจากจะไม่ต้องมีการดำเนินการทำประกันภัยรถยนต์และผู้สินค้าทุกๆ ครั้งที่ข้ามแดน
3. ลักษณะของมาตรการ:	เป็นการเจรจากับรัฐบาลกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของ สปป.ลาวในประเด็น ดังนี้ ▪ การอนุญาตให้ผู้รับประกันภัยไทยเข้าไปจับคู่ธุรกิจ/หาพันธมิตร/ให้บริการใน สปป.ลาว ▪ การพิจารณาออกกรมธรรม์ประกันภัยที่มีขอบเขตความคุ้มครองทั้งไทยและลาว ▪ การอำนวยความสะดวก และส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางของบุคคลและการขนส่งสินค้า โดยไม่ต้องมีการดำเนินการทำประกันภัยรถยนต์และผู้สินค้าทุกๆ ครั้งที่ข้ามแดน
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สฟพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☐ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สฟพ./ กระทรวงพาณิชย์/ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ/ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)/ สมาคมประกันวินาศภัย (The General Insurance Association)
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนจากรัฐ
8. อื่นๆ: -	

4.3.2 ระยะเวลา

4.3.2.1 โครงการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ (TA) ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟและศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าทางตอนใต้ของ สปป.ลาว

1. ชื่อโครงการ:	โครงการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ (TA) ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟและศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ (Technical Assistance) แก่ สปป.ลาว ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟและศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว ▪ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายเส้นทางรถไฟ เชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคของ สปป.ลาว ▪ เพื่อกำหนดทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมของศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟและศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว ซึ่งสามารถที่จะเชื่อมต่อกับระบบรางของไทยได้ในอนาคต
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ สนช./ รฟท./ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง/ การรถไฟลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ
8. หมายเหตุ:	เนื่องจากลาวตอนใต้ยังไม่ได้อยู่ภายใต้อิทธิพลของชาติอื่น ไทยจึงมีโอกาสและศักยภาพที่จะเข้าไป

4.3.2.2 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการลงทุนก่อสร้างและดำเนินการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าทางตอนใต้ของ สปป.ลาว

1. ข้อมูลการ:	การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการลงทุนก่อสร้างและดำเนินการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าในภูมิภาคของ สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:	▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการลงทุน ก่อสร้าง ดำเนินการ และบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า(CY) ที่จะจัดตั้งในภูมิภาคของ สปป.ลาวในอนาคต ▪ เพื่อเพิ่มโอกาสด้านการค้า-การลงทุนของผู้ประกอบการไทยในเมืองหลักตามภูมิภาคต่างๆ ของ สปป.ลาว
3. ลักษณะของมาตรการ:	เป็นการเจรจากับรัฐบาลกลางและท้องถิ่นของ สปป.ลาวแบบฉันทมิตรและด้วยความเท่าเทียมกันในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการลงทุน ก่อสร้าง ดำเนินการ และบริหารจัดการศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้า (CY) ที่จะจัดตั้งในภูมิภาคของ สปป.ลาว ในอนาคต
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☐ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอินโด-จีน-ปากีสถาน-เมียนมา-มองโกเลีย (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ กระทรวงพาณิชย์/ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association: TIFFA)/ สมาคมผู้รับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศของลาว (LAO International FreightForwarders Association (LIFFA))
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนจากรัฐ
8. อื่นๆ:	เนื่องจากลาวตอนใต้ยังไม่ได้อยู่ภายใต้อิทธิพลของชาติอื่น ไทยจึงมีโอกาสและศักยภาพที่จะเข้าไป

4.3.2.3 โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด การก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดอุบลราชธานี-ปากเซ สปป.ลาว

1. ชื่อโครงการ:	โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่าง จังหวัดอุบลราชธานี-ปากเซ สปป.ลาว
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	▪ เพื่อขยายผลโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว โดยนำไปประยุกต์ใช้ในการเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสานใต้) ของประเทศไทย กับ ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว ▪ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด (Details Design) การก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีวารินชำราบจังหวัดอุบลราชธานี-ปากเซทางตอนใต้ของ สปป.ลาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นการขยายผลจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาวโดยนำไปประยุกต์ใช้ในการเชื่อมต่อระหว่างอีสานใต้ของประเทศไทย กับ ทางตอนใต้ของ สปป.ลาว โดยจะเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-สังคม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งออกแบบรายละเอียด (Details Design) เพื่อช่นระยะเวลาในการดำเนินการ ต่อไป
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	☒ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค ☒ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน ☐ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	☒ โครงการรถไฟสายเอเชีย (Trans-Asian Railway) ☒ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ☒ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ☒ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ สนข./ รฟท./ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง/ การรถไฟลาว
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ
8. อื่นๆ:	เนื่องจากลาวตอนใต้ยังไม่ได้อยู่ภายใต้อิทธิพลของชาติอื่น ไทยจึงมีโอกาสและศักยภาพที่จะเข้าไปมีอิทธิพลในพื้นที่มากกว่า

4.3.3 ระยะยาว

เนื่องจากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้มีการเจริญเติบโตในอัตราเร่ง ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องเข้าไปมีส่วนร่วมตั้งแต่ในระยะเริ่มแรก มิฉะนั้น จะสูญเสียการมีส่วนร่วมและส่วนแบ่งทางการตลาดในระยะยาว จนยากที่จะเข้าไปมีบทบาทและมีส่วนร่วมได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต จากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว จึงทำให้แผนระยะสั้นและแผนระยะกลางที่นำเสนอมาข้างต้นจำเป็นต้องมีการดำเนินการตามกำหนดเวลาที่เสนอแนะ โดยแผนระยะยาวจะเป็นการขยายผลจากความสำเร็จของการดำเนินการจากแผนระยะสั้นและระยะกลาง เป็นหลัก

4.4 แนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษา การสำรวจภาคสนาม และการประชุมสัมมนา สามารถสรุปเป็นบทเรียนได้ ดังนี้

1. มาตรฐานในการก่อสร้าง ควบคุมงาน และตรวจรับมอบงานการส่งเสริมสนับสนุน และคัดเลือกผู้ประกอบการไทย ควรเน้นภาคเอกชนที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความไว้วางใจและโอกาสของผู้ประกอบการและประเทศไทยในระยะยาว โดยการคัดเลือกและตรวจรับมอบงานควรมอบหมายให้หน่วยงานของประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
2. นโยบายและยุทธศาสตร์ในการให้ความช่วยเหลือให้เกิดผลในเชิงประจักษ์การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา มีลักษณะเป็นการให้ความช่วยเหลือเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเป็นหลัก ยังขาดนโยบายและแผนกลยุทธ์ในการให้ความช่วยเหลือ นอกจากนี้งบประมาณที่ยังมีลักษณะเป็น “เบี้ยหัวแตก” ทำให้ไม่สามารถเกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในเชิงประจักษ์แก่ประชาชนทั่วไปได้

ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

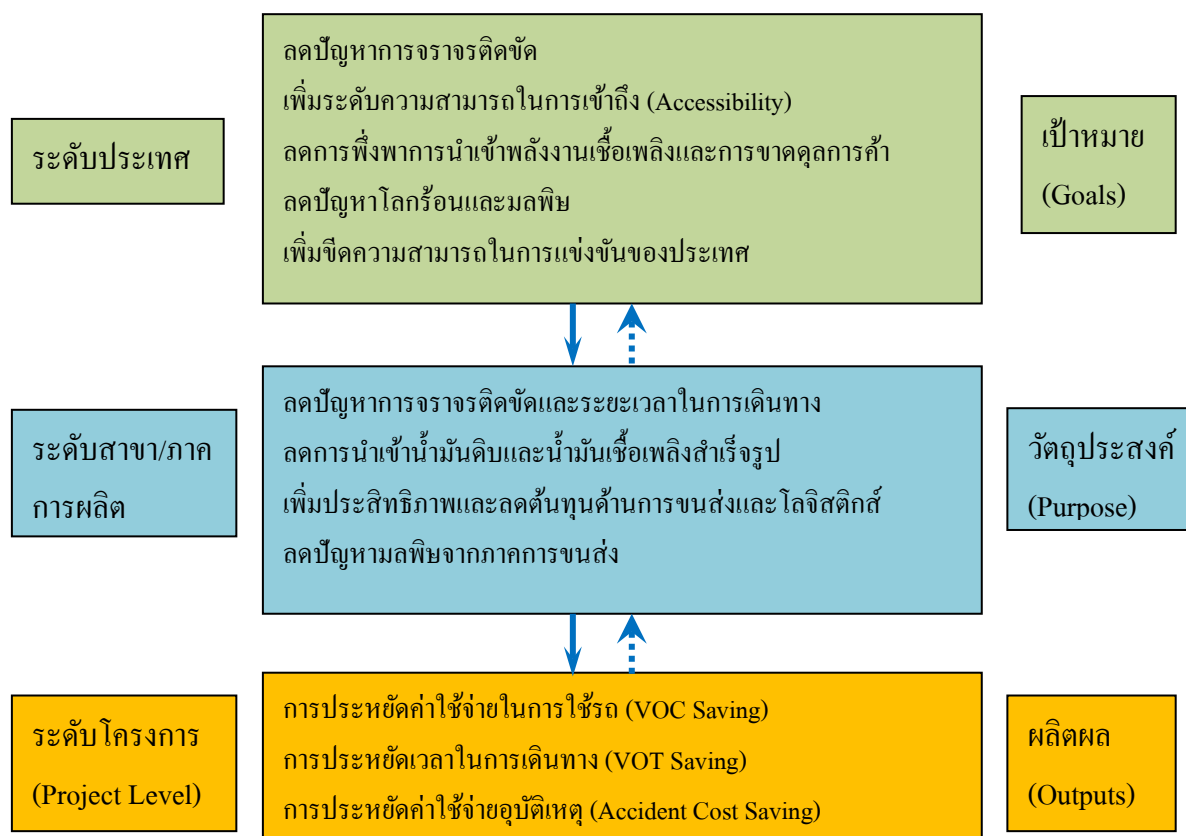
1. มีการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศสำหรับประเทศเพื่อนบ้าน โดยกำหนดเป้าหมายทั้งเชิงรุกและรับในแต่ละอุตสาหกรรมให้ชัดเจน โดยการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านควรมีทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นรายอุตสาหกรรม

2. การให้ความสนับสนุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นยุทธศาสตร์นำร่องเพื่อรองรับอุตสาหกรรมอื่นๆ ของไทยในระยะยาว
3. สนับสนุนการยกระดับมาตรฐานแรงงานของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุน อุตสาหกรรมภายในประเทศของไทย
4. มีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้จากประสบการณ์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา สามารถ จำแนกเป็นประเภทโครงการใหญ่ๆ ได้ ดังนี้

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

โครงการที่มีการศึกษาแผนแม่บทหรือการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว สามารถที่จะประยุกต์ใช้ ตัวชี้วัดความสำเร็จ จากผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของ โครงการ เป็นหลัก เนื่องจากโดยปกติ ก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการประเภทนี้ จะต้องมีการศึกษา ความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจ-สังคม การเงิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเสียก่อน เพื่อที่จะได้ สามารถทราบถึงความเป็นไปได้ของโครงการและสามารถกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ เมื่อ เริ่มดำเนินการได้ หรืออย่างน้อยจะต้องมีการกำหนดผังการเชื่อมโยง (Linkages) ระหว่างเป้าประสงค์ (Goal) ในระดับกรอบความร่วมมือหรือระดับประเทศ วัตถุประสงค์(Objectives) ในระดับสาขา (Sector Level) และผลิตผล (Outputs) ในระดับโครงการ/มาตรการ ดังเช่นตัวอย่างการประเมิน โครงการด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในรูปที่ 4.4-1 โดยกรอบในการวิเคราะห์โครงการจะทำให้ สามารถประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดในการตรวจสอบติดตามการดำเนินการโครงการและมาตรการทางด้าน เศรษฐกิจในเชิงปริมาณ (Quantitative) และมูลค่า (Valuation) ได้(หากมี)



รูปที่ 4.4-1 ตัวอย่างกรอบในการวิเคราะห์โครงการ (The Project Framework)
 ด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน

2. โครงการที่ยังไม่มีผลการศึกษาใดๆ

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