



ที่ กค๐๑๐๐/๕๕๗๗

กระทรวงการคลัง

ถนนพระราม ๖ กทม. ๑๐๕๐๐

๒/๒๕๕๕
วันที่ 2 เม.ย. 55
เวลา 14.45 น.

๓๑๐ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป. ลาว สำหรับโครงการก่อสร้างถนนจากภูตู
(อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป. ลาว

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๕๒ เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๒

ตามที่อ้างถึง คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๗ เมษายน ๒๕๕๒ มอบหมายให้กระทรวงการคลัง
โดยสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) เร่งรัดการดำเนิน
โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดถนนสายภูตู (อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์) ถึงเมือง
ปากลาย แขวงไชยบุรี สปป. ลาว ให้แล้วเสร็จ และรายงานผลการศึกษา ให้ คณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพบ.) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป นั้น

กระทรวงการคลัง โดย สพพ. ซึ่งเป็นหน่วยงานองค์การมหาชนภายใต้การกำกับดูแลของ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังขอเรียนรายงานผลการศึกษา ดังนี้

๑. สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ สปป.ลาว ในการดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้
และออกแบบรายละเอียด โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย
สปป. ลาว ในวงเงิน ๘ ล้านบาท โดยได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย ๑) บริษัท ปัญญา
คอนซัลแตนท์ จำกัด ๒) บริษัท พิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด และ ๓) บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด
เป็นที่ปรึกษาดำเนินการตามที่กล่าว ทั้งนี้ ผลการศึกษาดังกล่าวมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑.๑ พื้นที่โครงการ: ถนนจากภูตู-เมืองปากลาย ที่ สปป.ลาว ขอรับความช่วยเหลือทางการเงิน
จากรัฐบาลไทยมีระยะทางรวมประมาณ ๓๒ กิโลเมตร โดยแบ่งได้เป็น ๒ ส่วน คือ

(๑) เส้นทางหลักของโครงการ มีจุดเริ่มต้นด่านช่องภูตู จังหวัดอุดรดิตถ์ และมีจุดสิ้นสุดที่บ้าน
แก่งสาว เมืองปากลาย สปป. ลาว ระยะทางรวม ๒๗.๖ กิโลเมตร

(๒) เส้นทางท้องถิ่นระยะทางรวม ๔.๓ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒ ช่วง ได้แก่ ช่วงที่ ๑ บริเวณ
บ้านผาแก้ว ระยะทาง ๑.๘ กิโลเมตร และช่วงที่ ๒ บริเวณบ้านบ่มเลา ระยะทาง ๒.๕ กิโลเมตร

๑.๒ ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจและสังคม (Socio-Economic) ปี พ.ศ. ๒๕๕๑

(๑) สปป. ลาว มีผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มูลค่า ๒๗,๐๙๙,๑๙๔ ล้านบาท
โดยคาดว่าในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จะมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศรวมมูลค่าประมาณ ๓๙,๘๑๔,๒๑๑ ล้านบาท หรือ
เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ ๔๖.๙๐ (เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๘๒ ต่อปี)

(๒) แขวงไชยบุรี มีประชากรประมาณ ๓๖๐,๐๐๐ คน และเมืองปากลายมีประชากรประมาณ ๖๖,๐๐๐ คน ประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพเกษตรกรรม ผลผลิตทางการเกษตร ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด และลูกเดือย

(๓) การค้าชายแดนของจังหวัดอุดรดิษฐ์ ณ ปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีมูลค่าการค้ารวม ๒๓๑.๑๘ ล้านบาท โดยประเทศไทยได้ดุลการค้าจำนวน ๑๓๙.๒๙ ล้านบาท

๑.๓ การศึกษาด้านจราจรขนส่ง และวิศวกรรม

(๑) ด้านจราจรและขนส่ง

(๑.๑) ปริมาณจราจรของรถที่เข้ามาใช้บริการในวันที่มีการเปิดด่านกูดู่เพื่อการค้า (วันเสาร์) มีจำนวนประมาณ ๘๐๐ PCU ต่อวัน และในฝั่ง สปป. ลาว ประมาณ ๕๐๐ PCU ต่อวัน ทั้งนี้ เมื่อมีการพัฒนาเส้นทางโครงการและเปิดด่านช่องกูดู่เป็นด่านถาวร คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประมาณ ๑,๕๐๐ - ๑,๗๐๐ คันต่อวัน และในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ จะมีปริมาณจราจรประมาณ ๒,๕๐๐ - ๓,๐๐๐ คันต่อวัน จากการวิเคราะห์พบว่าระดับการให้บริการของถนนโครงการสามารถใช้ถนนขนาด ๒ ช่องจราจรได้ตลอดช่วงระยะเวลาของโครงการ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๗๕) เนื่องจากมีปริมาณการจราจรไม่สูง

(๑.๒) ภายหลังจากการปรับปรุงถนนเส้นทางกูดู่-ปากลาย จะสามารถใช้บริการได้ในระดับ A ตลอดอายุการใช้งานของถนนเส้นนี้

(๒) ด้านวิศวกรรม

(๒.๑) งานออกแบบถนน อ้างอิงมาตรฐาน ASEAN CLASS II (๒ lanes) ถนนกว้าง ๑๐ เมตร (๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องละ ๓.๕๐ เมตร) และมีการปรับลดมาตรฐานค่าตัวแปร ขนาดของไหล่ทางเหลือ ความกว้างข้างละ ๑.๕๐ เมตร และมีความลาดชันไม่เกินร้อยละ ๑๐ นอกจากนี้โครงการนี้ควรใช้ผิวจราจรชนิด Asphaltic Concrete (AC) เนื่องจากถนนโครงการนี้มีความลาดชัน ผิวจราจรแบบ AC จะมีความคงทน ราบเรียบ มีความปลอดภัยในการขับขี่ และมีค่าสึกหรอของการใช้รถที่ต่ำกว่า รวมทั้งเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างถนนสายหลัก (Main Network) ที่เชื่อมโยงกับถนนในประเทศไทยและถนนสาย R๑๑ ที่เชื่อมต่อไปนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งก่อสร้างโดยใช้ผิวจราจรแบบ AC ทั้งหมด

(๒.๒) รูปแบบสะพาน ใช้มาตรฐาน AASHTO ช่วงความกว้าง ๑๐ เมตร ไม่มีทางเท้า ๖ แห่ง และช่วงความกว้าง ๑๐ เมตร มีทางเท้า ๑.๕ เมตร ๒ แห่ง

(๒.๓) จุดเปลี่ยนทิศจราจร (Traffic Changeover) จะก่อสร้างในพื้นที่ของ สปป. ลาว บริเวณด่านผ่านแดนใน สปป. ลาว

๑.๔ การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าโดยรวมมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย เช่น ฝุ่นละออง และเสียงดังระหว่างการก่อสร้าง ทั้งนี้ มีมาตรการบรรเทาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เช่น จำกัดน้ำหนักการบรรทุก จำกัดความเร็วรถบรรทุก พรมน้ำเพื่อลดฝุ่นละออง เว้นการขนส่งวัสดุก่อสร้างกลางคืน ติดตั้งป้ายรายละเอียดโครงการ ป้ายเตือนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

๑.๕ ค่าใช้จ่ายของโครงการ คิดเป็นเงินจำนวน ๑,๐๕๐.๔๕ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑.๕.๑ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชยอสังหาริมทรัพย์	๒๖.๒๐ ล้านบาท
๑.๕.๒ ค่าก่อสร้างถนน	๕๖๘.๐๐ ล้านบาท
๑.๕.๓ ค่าออกแบบและค่าก่อสร้างด้านสากล	๙๓.๐๐ ล้านบาท
๑.๕.๔ ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	๓๓.๐๐ ล้านบาท
๑.๕.๕ ค่าบำรุงรักษา	๓๐๔.๙๕ ล้านบาท
๑.๕.๖ ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม	๑.๓๐ ล้านบาท
๑.๕.๗ ค่าสำรองเผื่อเหลือเผื่อขาด	๒๐.๐๐ ล้านบาท
๑.๕.๘ ค่าบริหารจัดการ	๔.๐๐ ล้านบาท
รวมค่าใช้จ่ายโครงการ	๑,๐๕๐.๔๕ ล้านบาท

อย่างไรก็ดี ภาระค่าใช้จ่ายในข้อ ๑.๕.๑ ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขดเชยอสังหาริมทรัพย์ จำนวน ๒๖.๒๐ ล้านบาท ข้อ ๑.๕.๕ ค่าบำรุงรักษาถนน จำนวน ๓๐๔.๙๕ ล้านบาท และข้อ ๑.๕.๖ ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม จำนวน ๑.๓๐ ล้านบาท สปป.ลาว จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้น วงเงินให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาว เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินโครงการดังกล่าว จึงคิดเป็นจำนวนเงิน ๗๑๘ ล้านบาท

๑.๖ ผลการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการทางเศรษฐศาสตร์โดยพิจารณาจากผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจของโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งในกรณี Best Case และ Worst Case ปรากฏว่าโครงการนี้มีความคุ้มค่าต่อการลงทุนโดยมีตัวเลขดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ซึ่งคำนวณโดยใช้อัตราส่วนลดร้อยละ ๑๒ ดังนี้

ดัชนีชี้วัด	ผลการวิเคราะห์	
	กรณีที่ ๑ Best Case	กรณีที่ ๒ Worst Case
มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	๑๘๓.๗๐	๗.๑๑
อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	๑๕.๓๓	๑๒.๑๕
อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อการลงทุน (B/C)	๑.๓๕	๑.๐๑

๑.๗ โครงการดังกล่าวข้างต้นจะก่อให้เกิดประโยชน์อื่นๆ ดังนี้

(๑) โครงการนี้จะสนับสนุนการพัฒนาภายใต้กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านของกลุ่ม GMS โดยเป็นการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งในแนว East-West Economic Corridor (EWEC) จากพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม จากท่าเรือมาละแหม่ง ผ่านเข้าแม่สอด-สุโขทัย (มรดกโลก)-อุตรดิตถ์ (ภูตู)-ปากลาย-ไชยะบุรี-หลวงพระบาง-ฮานอย-ท่าเรือใหม่ไฮฟอง และประเทศไทยภาคเหนือตอนบนซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดเชียงราย กับ สปป. ลาว (หลวงพระบาง เวียงจันทน์) และจีนตอนใต้มณฑลยูนนาน (คุนหมิง เชียงรุ่ง (สิบสองปันนา) เมืองต้าหลี่ เมืองลี่เจียง)

(๒) สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่งประเทศไทย และ สปป. ลาว มากขึ้น โดยถนนสายภูตู-ปากลาย จะเชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์ผ่านถนนหมายเลข ๑๑ ซึ่งกระทรวงการคลัง โดย สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อปรับปรุงถนนไปก่อนหน้านี้แล้ว และเมื่อมีการพัฒนาถนนทั้ง ๒ เส้นทางที่กล่าวแล้วเสร็จ จะทำให้ระบบคมนาคมขนส่งระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (จังหวัดอุตรดิตถ์) และนครหลวงเวียงจันทน์มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการเดินทางตามทีกล่าวจะมีระยะทางประมาณ ๒๐๐ กิโลเมตร เท่านั้น

(๓) ส่งเสริมให้มีการเดินทางและติดต่อ แลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและประเพณีระหว่างประชาชนคนไทยและ สปป. ลาว ได้สะดวกมากขึ้น อันเป็นการเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างกัน

(๔) ประชาชนคนไทยและ สปป. ลาว ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจะได้รับประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างถนนสายนี้ โดยสามารถเดินทางเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำรงชีวิตได้รวดเร็วขึ้นและปลอดภัย และจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมจากการมีโอกาสในการประกอบอาชีพอื่นเนื่องมาจากการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ขยายตัวมากขึ้น

๒. โดยที่โครงการนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยและ สปป.ลาว โครงการดังกล่าวจึงมีความคุ้มค่าและสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว รวมทั้งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS ซึ่งเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว นอกจากนี้ โครงการนี้จะส่งเสริมและสนับสนุนการดำเนินนโยบายต่างประเทศของรัฐบาลไทย

กับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากโครงการดังกล่าวจะเสริมสร้างความเข้าใจและความรู้สึกที่ดีของประชาชนชาวลาวที่มีต่อประเทศไทยได้มากยิ่งขึ้น จึงเห็นสมควรให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน วิธีการและเงื่อนไขดังเช่นโครงการที่รัฐบาลไทยเคยให้ความช่วยเหลือมาก่อนหน้านี้ คือ เป็นเงินช่วยเหลือที่มีสัดส่วนของเงินกู้และเงินให้เปล่าร่วมกัน แต่ให้ปรับลดสัดส่วนของเงินกู้และเงินให้เปล่าจากร้อยละ ๗๐ : ๓๐ เป็นร้อยละ ๘๐ : ๒๐ เนื่องจากสถานะทางเศรษฐกิจในภาพรวมของ สปป. ลาว มีแนวโน้มที่ดียิ่งขึ้น โดยจะเห็นได้จาก GDP ของ สปป. ลาว ที่คาดว่าจะสามารถขยายตัวได้ในอัตราร้อยละ ๗-๘ ทุกปี สรุปได้ ดังนี้

๒.๑ สรุปวงเงินรายการค่าใช้จ่ายของโครงการ ได้ดังนี้

- ค่าก่อสร้าง	๖๖๑	ล้านบาท
- ค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง	๓๓	ล้านบาท
- ค่าสำรองเผื่อเหลือเผื่อขาด	๒๐	ล้านบาท
- ค่าบริหารจัดการ	๔	ล้านบาท
รวม	๗๑๘	ล้านบาท

๒.๒ ให้ สพพ. ขอรับการจัดสรรเงินงบประมาณเป็นรายปี ระหว่างปี ๒๕๕๕ - ๒๕๕๗ เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว สำหรับค่าใช้จ่ายดำเนินโครงการดังกล่าว โดยมีประมาณการ เบิกจ่ายเงินในแต่ละปี ดังนี้

(๑) ปี ๒๕๕๕	๑๐๗.๗๐ ล้านบาท (ได้รับจัดสรรแล้ว)
(๒) ปี ๒๕๕๖	๓๖๐.๓๐ ล้านบาท
(๓) ปี ๒๕๕๗	๒๕๐.๐๐ ล้านบาท
รวม	๗๑๘.๐๐ ล้านบาท

๒.๓ เงื่อนไขทางการเงิน ประกอบด้วย

(๑) วงเงินให้ความช่วยเหลือ	๗๑๘ ล้านบาท แบ่งเป็น - เงินให้เปล่าร้อยละ ๒๐ (คิดเป็นเงินไม่เกิน ๑๔๓.๖๐ ล้านบาท) - เงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนร้อยละ ๘๐ (คิดเป็นเงินไม่เกิน ๕๗๔.๔๐ ล้านบาท)
(๒) อัตราดอกเบี้ย	ร้อยละ ๑.๕ ต่อปี
(๓) อายุสัญญา	๓๐ ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ ๑๐ ปี
(๔) ค่าบริหารจัดการ	ร้อยละ ๐.๑๕ ของวงเงินให้ความช่วยเหลือ
(๕) กำหนดชำระดอกเบี้ย	ปีละ ๒ ครั้ง
(๖) การใช้ผู้รับเหมาก่อสร้าง และวิศวกรที่ปรึกษา	นิติบุคคลไทย
(๗) การใช้สินค้าและบริการจากไทย	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของมูลค่าสัญญาจัดจ้างหรือจัดซื้อ
(๘) กฎหมายที่ใช้บังคับ	กฎหมายไทย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติให้กระทรวงการคลัง โดย สพพ. ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป. ลาว เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายดำเนินโครงการก่อสร้าง ถนนจากภูตู (อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี) ถึงเมืองปากลาย สปป. ลาว วงเงินรวม ๗๑๘ ล้านบาท โดยมีวิธีดำเนินโครงการและเงื่อนไขการให้ความช่วยเหลือตามที่กล่าวในข้อ ๒

ขอแสดงความนับถือ



(นายอนุศักดิ์ เรืองฤทธิ์)
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
สำนักเงินกู้โครงการ
โทร ๐๒ ๖๑๗ ๗๖๗๖ ต่อ ๓๐๐
โทรสาร ๐๒ ๖๑๗ ๗๖๘๒