NEDA

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

รายงานขั้นสุดท้าย

(Final Report)

เสนอโดย

PANYA CONSULTANTS Create the Better บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัด

TransConsult บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด

ธันวาคม 2564

สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	i
สารบัญตาราง	vi
สารบัญรูป	xii
บทที่ 1 บทนำ	**1-1**
1.1 บทนำ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตและระยะเวลาการดำเนินงาน	1-2
1.3.1 ขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา	1-2
1.3.2 ระยะเวลาการดำเนินการและการส่งมอบงาน	1-5
1.4 กรอบแนวคิดและเป้าหมายการดำเนินงาน	1-6
1.4.1 กรอบแนวคิดการศึกษา	1-6
1.4.2 กรอบการวางเป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	1-8
1.4.3 กรอบการวางแผนการดำเนินงาน	1-9
1.5 ขั้นตอนการดำเนินงาน	1-17
1.6 ความสอดคล้องกับ TOR	1-20
บทที่ 2 การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	**2-1**
2.1 การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	2-2
2.2 การศึกษารวบรวมข้อมูลกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-18
2.2.1 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS)	2-18
2.2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ASEAN Economic Community (AEC)	2-25
2.2.3 กรอบความร่วมมือ ACMECS	2-31
2.2.4 กรอบความร่วมมือ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific/ UNESCAP	2-35
2.3 การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการคมนาคม	2-35
2.3.1 การศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	2-38
2.3.2 สถิติด้านการคมนาคม	2-54

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 การพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง	2-56
2.4.1 การศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน	2-56
2.4.2 การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-106
2.5 การศึกษารวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน	2-114
2.5.1 การศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	2-114
2.5.2 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง	2-136
2.5.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาอุปสรรคการเชื่อมโยง	2-143
2.5.4 การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่	2-152
2.6 กฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน	2-153
2.7 สรุปผลการศึกษาการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์และข้อมูลด้านเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-169
บทที่ 3 การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้า และความมั่นคง	**3-1**
3.1 การศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน	3-1
3.1.1 ความสำคัญของการค้าและการลงทุนและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-2
3.1.2 เป้าหมายการพัฒนาในอนาคตและผลประโยชน์ที่จะได้รับสำหรับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	3-6
3.1.3 การเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืน	3-8
3.1.4 ผลกระทบของนโยบายการค้าระหว่างประเทศต่อการเข้าสู่เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน	3-15
3.1.5 การศึกษาศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านแบบจำลองการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทย	3-18
3.2 การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านความมั่นคง	3-27
3.3 สรุปผลการศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้าและความมั่นคง	3-33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 การศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน	**4-1**
4.1 ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย	4-1
4.1.1 ประเภทจุดผ่านแดนของประเทศไทย	4-3
4.1.2 แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย	4-5
4.2 ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน	4-8
4.2.1 ประเภทจุดผ่านแดนในประเทศเพื่อนบ้าน	4-8
4.2.2 แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน	4-23
4.3 การดำเนินงานของจุดผ่านแดน	4-23
4.4 สรุปผลการศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน	4-26
บทที่ 5 พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง	**5-1**
5.1 การจัดลำดับความสำคัญจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร	5-1
5.1.1 การทบทวนการศึกษาศักยภาพพื้นที่ชายแดนที่ผ่านมา	5-1
5.1.2 ขอบเขตการประเมิน	5-7
5.1.3 วิธีการการประเมินศักยภาพ	5-8
5.1.4 สรุปผลการประเมินจุดผ่านแดน	5-30
5.2 การคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณจราจรพื้นที่ที่มีศักยภาพ	5-33
5.2.1 แนวทางการศึกษา	5-33
5.2.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	5-35
5.2.3 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา	5-35
5.2.4 การจำลองสถานการณ์	5-36
5.2.5 ผลการวิเคราะห์	5-37
5.3 การจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา)	5-47
5.3.1 เส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทยและการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน	5-47
5.3.2 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการก่อสร้างสะพาน	5-51
5.3.3 การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการค้า	5-56
5.3.4 การจัดลำดับการก่อสร้างสะพาน	5-58

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.4 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5-59
5.4.1 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทย–กัมพูชา 5-59
5.4.2 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–สปป.ลาว 5-62
5.4.3 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–เมียนมา 5-64
5.4.4 สรุปผลการศึกษาด้านการเชื่อมโยง 5-68
5.5 สรุปผลการศึกษาพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง 5-70

บทที่ 6 แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ 6-1

6.1 กรอบแนวคิดในการจัดทำกลยุทธ์ 6-1
6.1.1 แนวคิดในการเชื่อมโยงระหว่างศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ 6-1
6.1.2 การกำหนดกรอบการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ 6-2
6.1.3 การเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพกับสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 6-3
6.1.4 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกสำหรับพื้นที่เป้าหมาย 6-7
6.1.5 ผลการวิเคราะห์เพื่อเสนอแผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมาย 6-18
6.2 การจัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 6-26
6.3 การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน 6-26
6.4 การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน 6-28
6.4.1 สภาพรวมการขนส่งสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว 6-28
6.4.2 พื้นที่ศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพาน 6-32
6.5 การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) 6-34
6.6 สรุปแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ 6-35

บทที่ 7 แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 7-1

7.1 การกำหนดแผนงานโครงการ 7-1
7.2 การจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงาน 7-5
7.3 สรุปผลการศึกษา 7-58

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 8 การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	**8-1**
8.1 การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	8-1
8.2 การจัดทำรูปแบบแนวคิดเบื้องต้นประกอบโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	8-1
8.3 สรุปผลการศึกษาการคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	8-13
บทที่ 9 การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น	**9-1**
9.1 หลักการและเหตุผล	9-1
9.2 วัตถุประสงค์ของการจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-1
9.3 พื้นที่เป้าหมาย	9-1
9.4 รูปแบบการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน	9-2
9.5 ผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น	9-5
บทที่ 10 งานแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติการ	**10-1**
10.1 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยง	10-1
10.2 แผนการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน	10-2
10.3 แผนด้านงบประมาณ	10-3
ภาคผนวก ก ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ก-1
ภาคผนวก ข การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่	ข-1
ภาคผนวก ค ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม	ค-1
ภาคผนวก ง สถิติด้านคมนาคม	ง-1
ภาคผนวก จ เอกสารการสัมมนารับฟังความคิดเห็น	จ-1
บรรณานุกรม	บ-1

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.4-1 เป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	1-8
ตารางที่ 1.4-2 กรอบการวางแผนการดำเนินงาน	1-9
ตารางที่ 1.6-1 ความสอดคล้องของรายงานกับ TOR	1-20
ตารางที่ 2.1-1 นโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	2-4
ตารางที่ 2.3-1 จำนวนประชากรไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ปี พ.ศ. 2562	2-38
ตารางที่ 2.3-2 จำนวนประชากรและครัวเรือนของไทยในพื้นที่ศึกษา (เฉพาะอำเภอที่มีจุดผ่านแดนผ่อนปรนกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ปี พ.ศ. 2562	2-39
ตารางที่ 2.3-3 กำลังแรงงานรายจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ปี พ.ศ. 2558–2562	2-41
ตารางที่ 2.3-4 จำนวนและสัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์ต่อประชากร ปี พ.ศ. 2561	2-44
ตารางที่ 2.3-5 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	2-46
ตารางที่ 2.3-6 สรุปสถิติอุบัติเหตุจราจรต่อปริมาณการเดินทาง (100 ล้านคัน-กม.) ทั้งประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2562	2-55
ตารางที่ 2.3-7 มูลค่าความเสียหายต่ออุบัติเหตุจราจร	2-56
ตารางที่ 2.4-1 การแบ่งเขตการปกครองของกัมพูชา	2-58
ตารางที่ 2.4-2 เขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชา	2-63
ตารางที่ 2.4-3 การแบ่งเขตการปกครองของ สปป.ลาว	2-69
ตารางที่ 2.4-4 เขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว	2-75
ตารางที่ 2.4-5 โอกาสและศักยภาพการลงทุนภาคการเกษตรของผู้ประกอบการไทยใน สปป.ลาว	2-79
ตารางที่ 2.4-6 การแบ่งเขตการปกครองของเมียนมา	2-83
ตารางที่ 2.4-7 เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ตั้ง และอุตสาหกรรมเป้าหมายของเมียนมา	2-88
ตารางที่ 2.4-8 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย	2-96
ตารางที่ 2.4-9 รายละเอียดประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	2-97
ตารางที่ 2.4-10 สิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	2-101
ตารางที่ 2.4-11 การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI	2-104
ตารางที่ 2.4-12 นโยบายและแนวทางการบริหารจัดการด้านความมั่นคงพื้นที่ชายแดน	2-107
ตารางที่ 2.5-1 ตารางแสดงรายละเอียดการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้านที่มีอยู่ในปัจจุบัน	2-115
ตารางที่ 2.5-2 ตารางแสดงโครงการภายใต้แผนงานในอนาคต	2-123
ตารางที่ 2.5-3 ตารางแสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา	2-127

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 2.5-4 ตารางแสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา 2-131
ตารางที่ 2.5-5 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง 2-138
ตารางที่ 2.5-6 สรุปการประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่ 2-153
ตารางที่ 2.7-1 ผลการวิเคราะห์นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการศึกษา เพื่อจัดทำแผนเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2-171
ตารางที่ 3.1-1 แสดงผลกระทบของการค้าและการลงทุนต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม 3-4
ตารางที่ 3.1-2 สรุปสถานการณ์จำลองของงานศึกษา 3-16
ตารางที่ 3.1-3 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว พ.ศ. 2558-2562 3-19
ตารางที่ 3.1-4 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว ช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า 3-19
ตารางที่ 3.1-5 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - เมียนมา พ.ศ. 2558-2562 3-20
ตารางที่ 3.1-6 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - เมียนมา ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า 3-20
ตารางที่ 3.1-7 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - กัมพูชา พ.ศ. 2558-2562 3-21
ตารางที่ 3.1-8 มูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทย - กัมพูชา ช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า 3-22
ตารางที่ 3.1-9 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2560-2563 3-23
ตารางที่ 3.1-10 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1) 3-24
ตารางที่ 3.1-11 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2) 3-25
ตารางที่ 3.1-12 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 3 (Scenario 3) 3-26
ตารางที่ 3.1-13 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 4 (Scenario 4) 3-27
ตารางที่ 3.2-1 สถานภาพปัญหาความมั่นคงในพื้นที่ชายแดน 3-30
ตารางที่ 4.1-1 ความยาวและลักษณะเส้นแบ่งเขตแดนไทยกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา 4-2
ตารางที่ 4.1-2 จำนวนจุดผ่านแดนชายแดนไทย–ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา 4-4
ตารางที่ 4.1-3 สรุปแนวทางและหลักเกณฑ์ในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย 4-7
ตารางที่ 4.2-1 จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย 4-9

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.2-2 จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศเวียดนาม 4-10
ตารางที่ 4.2-3 ข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศกัมพูชา 4-12
ตารางที่ 4.2-4 แขวงของ สปป.ลาวที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย 4-14
ตารางที่ 4.2-5 แขวงของ สปป.ลาวที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศเวียดนาม 4-15
ตารางที่ 4.2-6 ข้อมูลจุดผ่านแดนของ สปป.ลาว 4-17
ตารางที่ 4.2-7 รัฐ/เขตของประเทศเมียนมาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย 4-21
ตารางที่ 4.2-8 ข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศเมียนมา 4-22
ตารางที่ 4.4-1 ความยาวชายแดนและจำนวนจุดผ่านแดนสากล/ด่านสากลของประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา 4-27
ตารางที่ 5.1-1 สรุปงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง และแนวทางในการนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพ 5-3
ตารางที่ 5.1-2 จำนวนจุดผ่านแดนของประเทศไทย จำแนกตามชายแดนและประเภทจุดผ่านแดน 5-7
ตารางที่ 5.1-3 ความสอดคล้องของปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์กับหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนถาวร 5-11
ตารางที่ 5.1-4 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดนสำหรับกัมพูชา และสปป.ลาว 5-13
ตารางที่ 5.1-5 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดนสำหรับเมียนมา 5-14
ตารางที่ 5.1-6 เกณฑ์การประเมินปัจจัยกฎระเบียบ/ข้อบังคับในการยกระดับจุดผ่านแดน 5-15
ตารางที่ 5.1-7 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า 5-16
ตารางที่ 5.1-8 เกณฑ์การประเมินปัจจัยเส้นทางการขนส่ง 5-17
ตารางที่ 5.1-9 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง 5-18
ตารางที่ 5.1-10 ค่าน้ำหนักของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดน 5-18
ตารางที่ 5.1-11 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–กัมพูชา 5-20
ตารางที่ 5.1-12 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–กัมพูชา 5-21
ตารางที่ 5.1-13 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–สปป.ลาว 5-23
ตารางที่ 5.1-14 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–สปป.ลาว 5-25
ตารางที่ 5.1-15 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–เมียนมา 5-28
ตารางที่ 5.1-16 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–เมียนมา 5-29
ตารางที่ 5.1-17 สรุปข้อดีและข้อด้อย จุดผ่านแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 5-30
ตารางที่ 5.2-1 จุดรายชื่อด่านศุลกากรที่รับผิดชอบจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง เพื่อคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรจุดผ่านแดนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 5-34

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5.2-2 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมกัมพูชา 5-38
ตารางที่ 5.2-3 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งกัมพูชา 5-39
ตารางที่ 5.2-4 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งกัมพูชา 5-40
ตารางที่ 5.2-5 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อม สปป.ลาว 5-41
ตารางที่ 5.2-6 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งสปป.ลาว 5-42
ตารางที่ 5.2-7 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งสปป.ลาว 5-43
ตารางที่ 5.2-8 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมเมียนมา 5-44
ตารางที่ 5.2-9 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งเมียนมา 5-45
ตารางที่ 5.2-10 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทยของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งเมียนมา 5-46
ตารางที่ 5.3-1 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทย และจำนวนสะพานเชื่อมกับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา 5-49
ตารางที่ 5.3-2 รายชื่อสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ในระหว่างก่อสร้าง เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 5-50
ตารางที่ 5.3-3 ความสอดคล้องกันระหว่างปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ ศักยภาพพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพาน และศักยภาพจุดผ่านแดน 5-52
ตารางที่ 5.3-4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้ 5-53
ตารางที่ 5.3-5 ผลการวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างสะพาน 5-55
ตารางที่ 5.3-6 มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัด ที่มีการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ /อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อเชื่อมไทย-สปป.ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2563 5-57
ตารางที่ 5.3-7 การจัดลำดับความสำคัญและเหตุผลสนับสนุนการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมไทย–สปป.ลาว 5-58
ตารางที่ 5.4-1 สรุปศักยภาพในการเชื่อมโยงด้านคมนาคมและศักยภาพด้านเศรษฐกิจจุดผ่านแดนที่ได้รับพิจารณายกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 5-69
ตารางที่ 5.5-1 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนและจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 5-70

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6.1-1 ประเด็นวิเคราะห์และความเชื่อมโยงที่นำไปใช้ 6-1
ตารางที่ 6.1-2 แนวทางในการวางกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง 6-2
ตารางที่ 6.1-3 แนวทางกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคขนส่ง 6-3
ตารางที่ 6.1-4 กรอบพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพกับสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 6-4
ตารางที่ 6.1-5 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในประเทศกัมพูชา 6-8
ตารางที่ 6.1-6 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของประเทศ สปป.ลาว 6-11
ตารางที่ 6.1-7 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของประเทศเมียนมา 6-13
ตารางที่ 6.1-8 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของอนุภูมิภาค (ไทย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) 6-16
ตารางที่ 6.1-9 กรณีจุดแข็งกับโอกาสของประเทศกัมพูชา 6-19
ตารางที่ 6.1-10 ลักษณะของกลยุทธ์ที่ได้มาจากเทคนิค TOWS MATRIX 6-20
ตารางที่ 6.1-11 ประเด็นพิจารณาสำหรับจัดทำกลยุทธ์ 6-21
ตารางที่ 6.2-1 การจัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้า ที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 6-26
ตารางที่ 6.3-1 สรุปแนวทางการพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน และแผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565–2582 6-27
ตารางที่ 6.4-1 มูลค่าการค้าชายแดนในจังหวัดที่มีการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ/อยู่ในระหว่างการศึกษา เพื่อเชื่อมไทย-สปป.ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 6-31
ตารางที่ 6.4-2 การจัดลำดับความสำคัญและเหตุผลสนับสนุน การก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมประเทศไทย-สปป.ลาว 6-33
ตารางที่ 6.4-3 แผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ในประเทศ สปป.ลาว พ.ศ. 2565-2582 6-34
ตารางที่ 6.5-1 แผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (MISSING LINK) พ.ศ. 2565-2582 6-34
ตารางที่ 6.6-1 สรุปแผนงานภายใต้แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ พ.ศ. 2565–2582 6-35
ตารางที่ 7.1-1 เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและเหตุผลประกอบเกณฑ์ที่ได้รับเลือกและไม่ได้รับเลือก 7-1
ตารางที่ 7.1-2 การจัดลำดับความสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 7-4
ตารางที่ 7.2-1 แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน 7-6
ตารางที่ 7.3-1 ศึกษาแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้าง 7-59

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 8.2-1 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ A1 ช่วงที่ 1	8-5
ตารางที่ 8.2-2 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ A1 ช่วงที่ 2	8-6
ตารางที่ 8.2-3 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ B2	8-10
ตารางที่ 8.2-4 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ C6	8-12
ตารางที่ 9.4-1 กลุ่มเป้าหมายของการจัดสัมมนาพื้นที่ส่วนกลาง	9-2
ตารางที่ 9.4-2 กลุ่มเป้าหมายของการจัดสัมมนาพื้นที่ส่วนท้องถิ่น	9-3
ตารางที่ 9.5-1 รายชื่อแผนงานโครงการ	9-12
ตารางที่ 9.5-2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	9-15
ตารางที่ 10.3-1 แผนด้านงบประมาณเพื่อพัฒนาโดยโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จำแนกตามระยะเวลา ช่วงปี พ.ศ. 2565-2582	10-4

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.3-1 การส่งมอบงาน	1-5
รูปที่ 1.4-1 กรอบแนวคิดการศึกษา (Conceptual Study Framework)	1-7
รูปที่ 1.5-1 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน	1-19
รูปที่ 2.1-1 สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้อง ตามระดับของแผนต่างๆ	2-3
รูปที่ 2.3-1 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ปี พ.ศ. 2558-2563	2-47
รูปที่ 2.3-2 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2558–2563	2-48
รูปที่ 2.3-3 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ปี พ.ศ. 2558-2563	2-50
รูปที่ 2.4-1 แผนที่ประเทศกัมพูชา	2-59
รูปที่ 2.4-2 Diagram of Rectangular Strategy - Phase IV	2-60
รูปที่ 2.4-3 เขตเศรษฐกิจพิเศษในกัมพูชา	2-64
รูปที่ 2.4-4 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของกัมพูชา	2-67
รูปที่ 2.4-5 แผนที่ สปป.ลาว	2-70
รูปที่ 2.4-6 เขตเศรษฐกิจพิเศษใน สปป.ลาว	2-76
รูปที่ 2.4-7 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของ สปป.ลาว	2-87
รูปที่ 2.4-8 พื้นที่ศักยภาพการผลิตภาคเกษตรใน สปป.ลาว	2-80
รูปที่ 2.4-9 แผนที่ประเทศเมียนมา	2-84
รูปที่ 2.4-10 เขตเศรษฐกิจพิเศษในเมียนมา	2-89
รูปที่ 2.4-11 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของเมียนมา	2-92
รูปที่ 2.4-12 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย	2-95
รูปที่ 2.4-13 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	2-97
รูปที่ 2.4-14 การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI ปี พ.ศ. 2558 – กรกฎาคม 2563	2-104
รูปที่ 2.4-15 นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ (ในช่วงปี พ.ศ. 2558 – มี.ค. 2563)	2-105
รูปที่ 2.5-1 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2560-2579)	2-140
รูปที่ 2.5-2 โครงการก่อสร้างรถไฟในประเทศไทย	2-141
รูปที่ 2.5-3 โครงข่ายการคมนาคมทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)	2-142
รูปที่ 2.5-4 โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ	2-144
รูปที่ 2.5-5 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์)	2-145
รูปที่ 2.5-6 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)	2-145
รูปที่ 2.5-7 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)	2-146
รูปที่ 2.5-8 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)	2-147

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 2.5-9 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) 2-148
รูปที่ 2.5-10 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล–ละคอนเพ็ง) 2-149
รูปที่ 2.5-11 สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย-แขวงไชยบุรี) 2-149
รูปที่ 2.5-12 สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 1 2-150
รูปที่ 2.5-13 สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 2 2-150
รูปที่ 2.5-14 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 2-151
รูปที่ 2.5-15 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 2-151
รูปที่ 2.5-16 สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) 2-152
รูปที่ 3.1-1 กรอบการเชื่อมโยงใหม่จากค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Pholphirul (New) Trade-Linkage to Sustainable Development Framework) 3-10
รูปที่ 3.1-2 กรอบการเชื่อมโยงของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน 3-15
รูปที่ 3.3-1 กรอบการศึกษาศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ 3-33
รูปที่ 4.2-1 แผนที่ประเทศกัมพูชา แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4-9
รูปที่ 4.2-2 แผนที่ประเทศ สปป.ลาว แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4-13
รูปที่ 4.2-3 แผนที่ประเทศเมียนมา แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4-20
รูปที่ 5.1-1 แนวทางการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดน 5-9
รูปที่ 6.1-1 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับกัมพูชา 6-22
รูปที่ 6.1-2 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับ สปป.ลาว 6-23
รูปที่ 6.1-3 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับเมียนมา 6-24
รูปที่ 6.1-4 ความเชื่อมโยงของกรอบกลยุทธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน กับยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง 6-25
รูปที่ 6.4-1 แผนที่สะพานเชื่อมชายแดนไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน 6-30
รูปที่ 6.6-1 สรุปแผนงานภายใต้แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ พ.ศ. 2565-2582 6-37
รูปที่ 7.2-1 แผนที่เส้นทางโครงการ A1 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด 7-11
รูปที่ 7.2-2 แผนที่โครงการ A2 พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร 7-13
รูปที่ 7.2-3 แผนที่โครงการ A3 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด 7-15
รูปที่ 7.2-4 แผนที่เส้นทางโครงการ A4 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส–เมาะละแหม่ง 7-17

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 7.2-5 แผนที่เส้นทางโครงการ A5 ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ–สังขละบุรี 7-19
รูปที่ 7.2-6 แผนที่โครงการ A6 พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์ 7-21
รูปที่ 7.2-7 แผนที่เส้นทางโครงการ A7 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน ปากกระดิง–คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ 7-23
รูปที่ 7.2-8 แผนที่เส้นทางโครงการ A8 ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ–เมืองลอยก่อ 7-25
รูปที่ 7.2-9 แผนที่โครงการ A9 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ 7-27
รูปที่ 7.2-10 แผนที่โครงการ A10 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน –เมืองป่าน –ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน 7-29
รูปที่ 7.2-11 แผนที่โครงการ B1 พัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน) 7-31
รูปที่ 7.2-12 แผนที่โครงการ B2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ 7-33
รูปที่ 7.2-13 แผนที่โครงการ B3 พัฒนาสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก 7-35
รูปที่ 7.2-14 แผ่นที่โครงการ B4 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เลย–เวียงจันทน์ 7-37
รูปที่ 7.2-15 แผนที่เส้นทางโครงการ C1 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร –บ้านมู่ด่อง–เมืองตะนาวศรี 7-39
รูปที่ 7.2-16 แผนที่เส้นทางโครงการ C2 ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์ –หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส 7-41
รูปที่ 7.2-17 แผนที่เส้นทางโครงการ C3 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน –ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์ 7-43
รูปที่ 7.2-18 แผนที่เส้นทางโครงการ C4 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง–สังข์ทอง –โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์–ทางหลวงหมายเลข 13 7-45
รูปที่ 7.2-19 แผนที่เส้นทางโครงการ C5 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ –เมืองไชยพูทอง–ทางหลวงหมายเลข 13 7-47
รูปที่ 7.2-20 แผนที่เส้นทางโครงการ C6 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา –เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์ 7-49
รูปที่ 7.2-21 แผนที่เส้นทางโครงการ C7 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง–อำเภอสำรูด 7-51
รูปที่ 7.2-22 แผนที่เส้นทางโครงการ C8 ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปืล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย 7-53

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 7.2-23 แผนที่เส้นทางโครงการ C9 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร 7-55
รูปที่ 7.2-24 แผนที่เส้นทาง โครงการ C10 ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก –เมืองตอน–เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน 7-57
รูปที่ 8.2-1 แนวเส้นทางโครงการยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 8-3
รูปที่ 8.2-2 รูปแบบถนนโครงการยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 8-4
รูปที่ 8.2-3 รูปแบบเบื้องต้นการยกระดับสะพาน ทางหลวงหมายเลข 8 8-4
รูปที่ 8.2-4 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ B2 8-8
รูปที่ 8.2-5 รูปแบบถนนโครงการ B2 8-9
รูปที่ 8.2-6 รูปแบบสะพานโครงการ B2 8-9
รูปที่ 8.2-7 รูปแบบแนวเส้นทางถนนโครงการ C6 8-11
รูปที่ 8.2-8 รูปแบบถนนโครงการ C6 8-12
รูปที่ 9.4-1 กำหนดการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น 9-4
รูปที่ 9.5-1 กราฟแสดงจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา 9-5
รูปที่ 9.5-2 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น 9-6
รูปที่ 9.5-3 Power Point ที่ใช้ประกอบงานสัมมนา 9-8
รูปที่ 9.5-4 แผ่นพับที่ใช้ประกอบการประชุม 9-9
รูปที่ 9.5-5 แผนภูมิแสดงปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 9-10
รูปที่ 9.5-6 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านสาธารณูปโภค 9-11
รูปที่ 9.5-7 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านกฎระเบียบ 9-11
รูปที่ 9.5-8 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านความมั่นคง 9-12
รูปที่ 9.5-9 แผนภูมิข้อคิดเห็นสำหรับแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่ 9-14

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

การดำเนินการศึกษาในบทนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงศึกษากรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการลงทุน การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม และการพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง พร้อมทั้งศึกษาการศึกษารวบรวมข้อมูล ด้านโครงสร้างพื้นฐานและการศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งดำเนินการศึกษากฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน โดยผลการศึกษาที่ได้จากการดำเนินงานในส่วนนี้จะนำไปประกอบการพิจารณาในการจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพและแผนปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

1.1 บทนำ

จากการที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับการวางเป้าหมายการพัฒนาประเทศในระยะยาวด้วยการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในระยะยาว โดยมีแนวทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่ ด้านความมั่นคง ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ด้านการพัฒนาและส่งเสริมศักยภาพคน ซึ่งในยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก ประกอบกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (ปี พ.ศ. 2560-2564) และนโยบายด้านการต่างประเทศของรัฐบาลให้ความสำคัญกับการสานต่อความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี เพื่อเร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและภูมิภาคอาเซียน โดยเร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานผ่านกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น แผนงาน GMS และกรอบความร่วมมือ ACMECS ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์สัมฤทธิ์ผลได้อย่างเป็นรูปธรรม

ในการนี้ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้กำหนดแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนงานระดับชาติตามที่กล่าวข้างต้น โดยเน้นการสร้างความเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมและขนส่งในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะจากชายแดนไทยสู่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย 3 ประเทศ คือ ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) โดยให้มีความสอดคล้องกับ ACMECS Master Plan ในเสาที่ 1 ซึ่งกำหนดให้ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถเชื่อมโยงกันแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)

ปัจจุบันประเทศไทยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ ตามที่กล่าวข้างต้นในหลายช่องทาง เช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนการค้า จุดผ่อนปรนพิเศษ จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว และจุดผ่านแดนชั่วคราว นอกจากนี้ ยังมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เชื่อมโยง 2 ประเทศข้ามแม่น้ำโขง จำนวน 4 แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการ 1 แห่ง (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5) ซึ่งการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องมีการวางกรอบการพัฒนารวมถึงศึกษาแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงและจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างเป็นระบบมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีศักยภาพในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปในทิศทางที่ถูกต้องเหมาะสม และสามารถสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งระหว่างกัน

รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนต่อไปในอนาคต สพพ. ได้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงมีแนวคิดที่จะดำเนินการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นข้อมูลเชิงวิชาการประกอบการปฏิบัติงานของ สพพ. และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงจัดทำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการปฏิบัติงาน ของ สพพ. ต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ในอนาคต
2) เพื่อศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว โดยการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน
3) จัดทำแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการปฏิบัติงานของ สพพ. ด้านความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้านต่อไปในอนาคต

1.3 ขอบเขตและระยะเวลาการดำเนินงาน

1.3.1 ขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา

เพื่อให้การดำเนินงานแล้วเสร็จภายใน 240 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามขอบเขตงานที่ระบุไว้ใน TOR ดังต่อไปนี้

1) การรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (TOR 4.1)

ที่ปรึกษาได้ทำการสำรวจเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ทั้งในส่วนที่เป็นนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ตลอดจนระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมาย และยุทธศาสตร์ต่างๆ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ. 2561-2580) ยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12

2) การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง (TOR 4.2)

- ที่ปรึกษาได้ทำรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยครอบคลุมหัวข้อในด้านการศึกษา สาธารณสุข สถิติอุบัติเหตุ โครงสร้างพื้นฐาน กิจกรรมทางสังคม จำนวนประชากร ความหนาแน่นของประชากร จำนวนการจดทะเบียนยานพาหนะ การจ้างงาน รายได้ ตัวชี้วัดเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศ และข้อมูลอื่นๆ ในด้านเศรษฐกิจ เช่น การบริการ การค้า การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม การค้าชายแดน ดัชนีชี้วัดภาวะเศรษฐกิจ รวมถึงข้อมูลด้านอื่นๆ ที่สำคัญและจำเป็นต่อการสนับสนุนการพัฒนาการค้า และการลงทุนในสาขาต่างๆ ที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบันและศักยภาพการพัฒนาในอนาคตของพื้นที่โครงการ (TOR 4.2.1)
- ที่ปรึกษาได้ทำศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยและกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านจะได้รับ โดยครอบคลุมในเรื่องการขยายตัวของการค้า

ชายแดน การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน ชนิดของสินค้าที่มีศักยภาพในการส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน และศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่นั้นๆ (TOR 4.2.2)

- ที่ปรึกษาได้ทำศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อวิเคราะห์ถึงแนวทางและ ทิศทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องในระดับทวิภาคี และพหุภาคี เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษา รวมถึงการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา จากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ (TOR 4.2.3)
- ที่ปรึกษาได้ทำศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า ภายใต้กรอบความร่วมมือหรือข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงในภูมิภาค รวมถึงความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และข้อตกลงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น (TOR 4.2.4)
- ที่ปรึกษาได้ทำศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่คาดว่าจะเป็นปัญหาหรืออุปสรรคต่อการพัฒนา ทั้งการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการกำหนดรูปแบบ จุดผ่านแดนถาวรที่เหมาะสมต่อไปในอนาคต อาทิ การหลบหนีเข้าเมือง การค้ามนุษย์ เป็นต้น (TOR 4.2.5)

3) การศึกษาและรวบรวมข้อมูลความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน (TOR 4.3)

- ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาและรวบรวมข้อมูลของสภาพปัจจุบันและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่รองรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโขง รวมถึงสะพานข้ามแดนในฝั่งกัมพูชาและเมียนมาทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและเป็นแผนงานในอนาคตและโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณจุดผ่านแดนต่างๆ รวมถึงการประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่ (TOR 4.3.1)
- ที่ปรึกษาได้ทำรวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้านที่มีอยู่ทั้งหมดในปัจจุบัน และโครงการภายใต้แผนงานในอนาคตทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้นำข้อมูลมาประกอบการพิจารณา อาทิ ภาพถ่าย ภาพถ่ายทางอากาศ และแผนที่ด้านภูมิศาสตร์ (TOR 4.3.2)

4) การศึกษาและประเมินศักยภาพด้านการค้าและความมั่นคง (TOR 4.4)

ที่ปรึกษาได้นำผลการดำเนินการศึกษาตามขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา TOR 4.1 ถึง 4.3 มาพิจารณาประกอบการศึกษา ได้ประเมินศักยภาพด้านการค้าชายแดนและการคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยอย่างน้อยจะต้องดำเนิน การวิเคราะห์ให้ทราบถึงปริมาณการค้าชายแดน และปริมาณยานพาหนะผ่านแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนและจะมีข้อมูลเพียงพอที่จะดำเนินการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว รวมถึงสะพานข้ามแดนในฝั่งกัมพูชาและเมียนมาและการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านได้ต่อไป

5) การศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน (TOR 4.5)

ที่ปรึกษาได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจุดผ่านแดนอื่นๆ ของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- รูปแบบ/ประเภท และหลักเกณฑ์การดำเนินงานของแต่ละรูปแบบ และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนทั้งหมดของไทย (TOR 4.4.1)
- รูปแบบ/ประเภท และหลักเกณฑ์การดำเนินงานของแต่ละรูปแบบ และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนทั้งหมดของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งครอบคลุมถึงรูปแบบจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านกับประเทศอื่นที่มีอาณาเขตติดต่อกัน อาทิ จีน อินเดีย เวียดนาม กัมพูชา เป็นต้น (TOR 4.4.2)

6) การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (TOR 4.6)

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาในขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา TOR 4.4 มาพิจารณาประกอบการศึกษาเพื่อนำไปสู่การเสนอแนะพื้นที่ที่มีศักยภาพและความเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวในอนาคต และจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง พร้อมนำเสนอเหตุผลสนับสนุนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง

7) การเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน (TOR 4.7)

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาในขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา TOR 4.4 และ 4.5 มาพิจารณาเพื่อเสนอแนะการกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรอย่างน้อยประเทศละ 4 จุด และรูปแบบจุดผ่านแดนที่เหมาะสมของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศให้มีความสอดคล้องกัน และมีการดำเนินการด้าน C.I.Q. (Customs Immigration Quarantine) ในรูปแบบเดียวกัน โดยจะต้องคำนึงถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องในทุกมิติ เช่น เศรษฐกิจ-สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคง

8) การจัดทำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (TOR 4.8)

ที่ปรึกษาได้นำผลการศึกษาในขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษา 4.5, 4.6 และ 4.7 มาจัดทำแผนกลยุทธ์ความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ โดยจะต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ได้แก่ รูปแบบแนวคิดของแผนงาน โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการเปิดจุดผ่านแดนถาวรของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ระยะเวลาของแผนงาน และรายละเอียดอื่นๆ ที่จำเป็นต่อการนำไปต่อยอดศึกษารายละเอียดในอนาคต

9) การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น (TOR 4.9)

เพื่อให้การดำเนินการโครงการตอบสนองต่อผลประโยชน์สูงสุดของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นไปอย่างมีความสมบูรณ์ครบถ้วน ที่ปรึกษาได้จัดให้มีการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อนำไปประกอบการศึกษา ทั้งนี้ขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษา (TOR) เดิม กำหนดให้ที่ปรึกษาจะต้องดำเนินการจัดสัมมนาจำนวน 3 ครั้ง ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่ติดกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา โดยมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาแต่ละครั้งไม่น้อยกว่า 50 คน แต่เนื่องจากการระบาดของ COVID-19 ไปทั่วประเทศ ทำให้ที่ปรึกษาได้หารือกับทาง สพพ. เพื่อขอปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดสัมมนาตาม

แนววิถีใหม่ (New Normal) เพื่อลดความเสี่ยงจากการระบาดของเชื้อไวรัส โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 ส่วนกลาง ประกอบด้วยคณะกรรมการจาก สพพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 50 คน และกลุ่มที่ 2 ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ 3 จังหวัด (หนองคาย สระแก้ว และประจวบคีรีขันธ์) จังหวัดละไม่น้อยกว่า 15 คน ทั้งนี้รูปแบบการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นที่ปรึกษาจัดประชุมในพื้นที่ส่วนกลาง และส่งสัญญาณออนไลน์ผ่าน Zoom Application

1.3.2 ระยะเวลาการดำเนินการและการส่งมอบงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินงานตามข้อกำหนดขอบเขตของงานให้แล้วเสร็จภายใน 240 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน โดยมีรายละเอียดการส่งมอบงาน ดังแสดงในรูปที่ 1.3-1

ที่มา : ที่ปรึกษา 2564

รูปที่ 1.3-1 การส่งมอบงาน

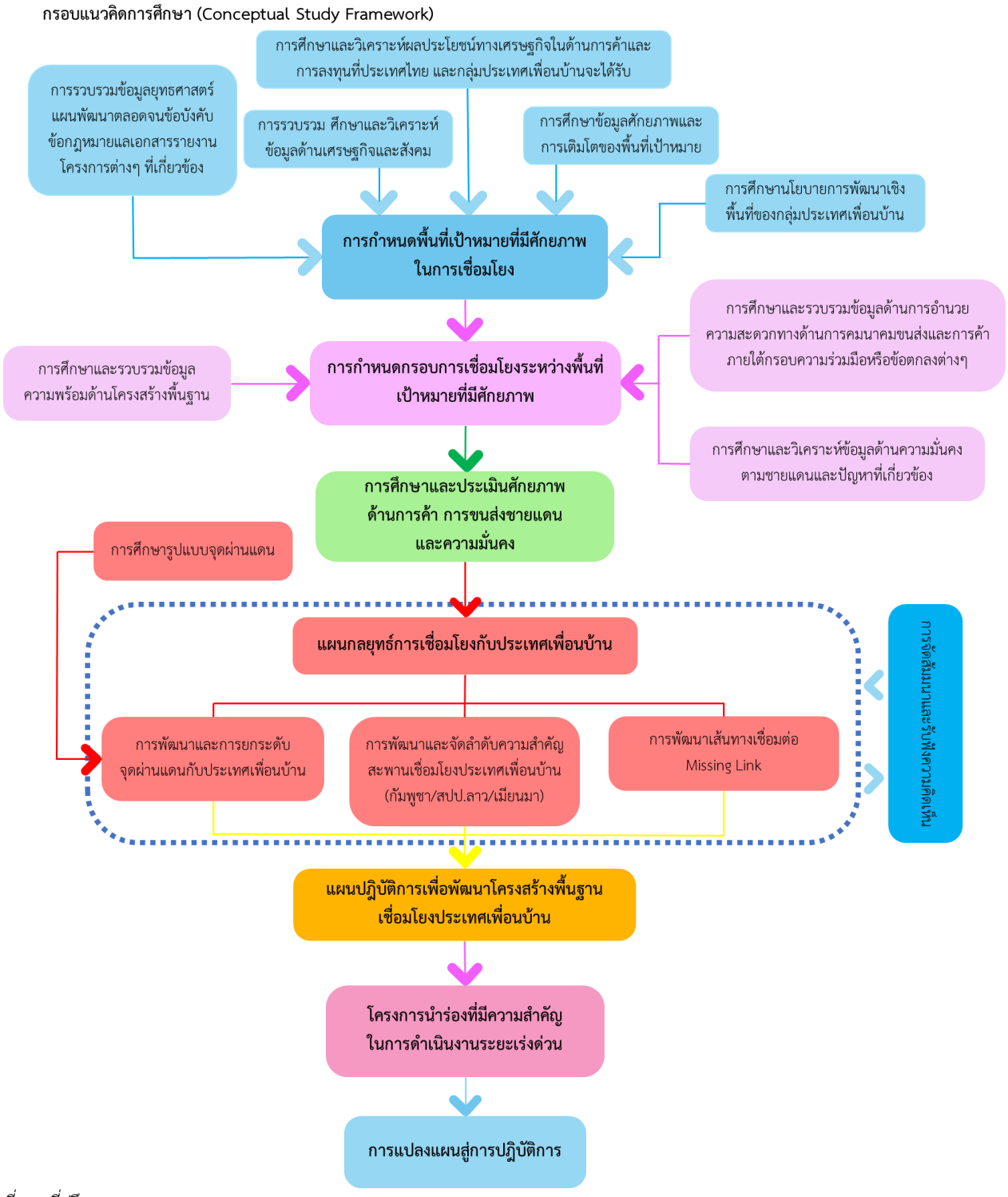
1.4 กรอบแนวคิดและเป้าหมายการดำเนินงาน

1.4.1 กรอบแนวคิดการศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการทบทวนข้อกำหนด (TOR) ในการศึกษาโครงการแล้วสามารถสรุปความสำคัญและผลลัพธ์ที่ต้องการจากการศึกษาโครงการ ที่ปรึกษาได้จัดกลุ่มงานต่างๆ ออกเป็น 7 ส่วนหลักคือ

- งานกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง
- งานกำหนดกรอบการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ
- งานศึกษาและประเมินศักยภาพด้านการค้า การขนส่งชายแดน และความมั่นคง
- งานการจัดทำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- งานการจัดทำแผนปฏิบัติงาน
- งานคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง
- งานการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติการ

โดยงานทั้ง 7 ส่วนหลักนี้จะมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน ที่ปรึกษาได้สรุปกรอบแนวคิดการศึกษาครั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของข้อกำหนด ดังที่แสดงใน**รูปที่ 1.4-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 1.4-1 กรอบแนวคิดการศึกษา (Conceptual Study Framework)

1.4.2 กรอบการวางเป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

จากวัตถุประสงค์การศึกษาในหัวข้อ 1.2 สามารถนำมาขยายความการวางเป้าหมายให้ชัดเจนได้มากขึ้น เพื่อการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถจำกัดกรอบการศึกษาได้ดีขึ้น ทางที่ปรึกษาจึงได้สรุปเป้าหมายและผลลัพธ์ในลักษณะของการวางแผนกลยุทธ์ดังแสดงใน**ตารางที่ 1.4-1** ต่อไปนี้

ตารางที่ 1.4-1 เป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

เป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน		
- สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนให้แก่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ โดยมุ่งเน้นในการสนับสนุน การพัฒนา ภาคการค้าและการบริการ ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และภาคการท่องเที่ยว - สร้างการเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีศักยภาพ การค้าและการบริการ - สร้างการพัฒนาที่ยั่งยืนและลดผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม		
กรอบขั้นตอน	**วัตถุประสงค์**	**ผลลัพธ์ที่ได้**
แผนกลยุทธ์เชิงนโยบาย (Strategic Plan)	เพื่อกำหนดการเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีศักยภาพในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการเติบโตทั้งในด้านการค้าและการบริการ ด้านการเกษตร อุตสาหกรรม และด้านการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตดังกล่าว	แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 1. การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดน 2. การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน 3. การกำหนดแผนการพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (Action Plan)	เพื่อกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความเหมาะสมต่อการพัฒนา โดยจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่มีความเหมาะสมในทุกๆ มิติ	แผนปฏิบัติการที่มีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะสั้น/ระยะกลาง/ระยะยาว
โครงการขับเคลื่อนนำร่อง (Flagship Project)	เพื่อกำหนดโครงการขับเคลื่อนนำร่องที่มีความสำคัญต่อการพัฒนา รวมถึงมีความเหมาะสมทั้งในด้านวิศวกรรม การลงทุน และผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับที่เหมาะสมมาดำเนินการ	โครงการขับเคลื่อนนำร่องที่มีรายละเอียดและรูปแบบเบื้องต้นเพื่อนำไปดำเนินการในขั้นตอนการศึกษา/ออกแบบ/ก่อสร้างต่อไป
งานแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ (Plan to Implementation)	จัดทำแผนรายละเอียดของแผนพัฒนาในภาพรวม เพื่อให้เกิดการดำเนินการต่ออย่างเป็นรูปธรรม โดยพิจารณาทั้งด้านความรับผิดชอบหน่วยงาน กรอบความตกลง/กฎหมายที่เกี่ยวข้อง งบประมาณ และประเด็นสำคัญอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการเดินทาง (ครอบคลุมหน่วยงานและข้อกฎหมาย) แผนด้านงบประมาณแผนการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

1.4.3 กรอบการวางแผนการดำเนินงาน

ทางที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบการศึกษาโครงการ การศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยคำนึงถึงเงื่อนไขตาม TOR เพื่อให้ง่ายต่อการวางแผนการดำเนินงานการศึกษาและเห็นเป้าหมายของการศึกษาได้ชัดเจนมากขึ้น ดังแสดงใน**ตารางที่ 1.4-2**

ตารางที่ 1.4-2 กรอบการวางแผนการดำเนินงาน

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
การกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง	เป้าหมาย : เพื่อกำหนดพื้นที่เป้าหมาย (Node) ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้มีการพัฒนาและการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งยังไม่เอื้อต่อการค้าและการลงทุน	เป้าหมาย : เพื่อทราบทิศทางของนโยบายและยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อนำมากำหนดทิศทางด้านคมนาคมขนส่งของแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	เป้าหมาย : เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ศักยภาพการพัฒนาในอนาคตของพื้นที่โครงการ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ศักยภาพและการเติบโตของพื้นที่เป้าหมาย ทิศทางการพัฒนาในอนาคต รวมถึงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
	สมมติฐาน : ผลการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม จะสามารถนำไปสู่การกำหนดพื้นที่เป้าหมาย (Node) ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทุกมิติ เพื่อเอื้อต่อการค้าและการลงทุน	สมมติฐาน : ผลการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม จะสามารถนำไปสู่การกำหนดพื้นที่เป้าหมาย (Node) ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	สมมติฐาน : ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งในระดับปฐมภูมิและทุติยภูมิ
	วิธีการดำเนินงาน : วิธีการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multi Criterion Decision) เพื่อกำหนดเกณฑ์และน้ำหนักของปัจจัยที่มีผลต่อ	วิธีการดำเนินงาน : ใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เพื่อศึกษาสาระสำคัญของนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง/รวบรวมและ	วิธีการดำเนินงาน : ศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลรายงานและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
การกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง	การเลือกตำแหน่งพื้นที่เป้าหมายอื่นๆ เพิ่มเติมที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างกัน	วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในระดับพื้นที่ภาคประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ผลประโยชน์ทางทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน รวมถึงนโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน
	ข้อมูลที่ใช้ : กรอบความร่วมมือ AEC GMS ACMEC ปัญหาด้านการเชื่อมโยงจากมิติต่างๆ อาทิ กำหนดรายชื่อพื้นที่หรือพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ กำหนดเกณฑ์พิจารณา กำหนดน้ำหนักของเกณฑ์ จัดลำดับความสำคัญ	ข้อมูลที่ใช้ : เอกสารนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว/ข้อมูลโครงข่ายเส้นทางคมนาคม/สถิติที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม	ข้อมูลที่ใช้ : ข้อมูลทุติยภูมิทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่งด้านประชากรและสังคม รวมถึงด้านเศรษฐกิจ
	ผลลัพธ์ : ทราบพื้นที่หรือเมืองที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง ซึ่งสามารถนำไปกำหนดแผนการก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านแห่งใหม่ รวมทั้งการเปิดจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มเติมในอนาคต	ผลลัพธ์ : ทราบถึงข้อมูลศักยภาพและการเติบโตของพื้นที่เป้าหมายในเบื้องต้น เพื่อใช้ประกอบเป็นแนวทางในการพัฒนาการเชื่อมโยงในด้านต่างๆ	ผลลัพธ์ : ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ศักยภาพการพัฒนาในอนาคตของพื้นที่ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ศักยภาพและการเติบโตของพื้นที่เป้าหมาย ทิศทางการพัฒนาในอนาคต รวมถึงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
	เป้าหมาย : เพื่อกำหนดกรอบการเชื่อมโยง (Link) ระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำไปสู่การกำหนดกิจกรรม หรือแผนงาน หรือโครงการที่เกี่ยวข้อง	เป้าหมาย : สภาพปัจจุบันและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งต่างๆ ที่รองรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ	เป้าหมาย : เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งสภาพปัจจุบันและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ และปัญหาอื่นๆ

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
การกำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ	สมมติฐาน : สภาพปัจจุบันด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกมิติ ทั้งด้านคมนาคมขนส่ง สังคม และสิ่งแวดล้อม และความคาดหวังต่อความพร้อมจะนำไปสู่การกำหนดแผนงานการพัฒนาที่จะช่วยลดช่องว่างการพัฒนาลงได้	สมมติฐาน : สภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานและความคาดหวังต่อความพร้อมจะนำไปสู่การกำหนดแผนงานการพัฒนาที่จะช่วยลดช่องว่างการพัฒนาลงได้	สมมติฐาน : ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาทั้งในระดับปฐมภูมิและทุติยภูมิ
	วิธีการดำเนินงาน : การสร้างหลักเกณฑ์พิจารณา (Consideration Criteria) จากการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น ประกอบกับคัดเลือกมาตรการ/แผนงานจากผลการดำเนินงาน ของ สพพ. ในช่วงที่ผ่านมาและตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศ (Best Practices)	วิธีการดำเนินงาน : ใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เพื่อศึกษาสาระสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่รองรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน/ รวบรวมข้อมูลจุดผ่านแดนอื่นๆ ของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน/ สอบถามจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อศึกษารูปแบบ/ประเภท และหลักเกณฑ์การดำเนินของจุดผ่านแดนแต่ละรูปแบบ และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดน	วิธีการดำเนินงาน : ศึกษารวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเพื่อการกำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ
	ข้อมูลที่ใช้ : กลุ่มของปัญหาแยกตามมิติต่างๆ และรวบรวมมาตรการ/ แผนงานจาก สพพ. และตัวอย่างที่ดีในต่างประเทศ (Best Practices)	ข้อมูลที่ใช้ : ทบทวนและรวบรวมโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สะพานเชื่อมโยงจุดผ่านแดน เน้นไปที่รูปแบบ/ประเภท และหลักเกณฑ์การดำเนินของแต่ละรูปแบบ และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนทั้งหมดของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน	ข้อมูลที่ใช้ : ข้อมูลทุติยภูมิทางด้านเศรษฐกิจและสังคมทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง ด้านประชากรและสังคม รวมถึงด้านเศรษฐกิจ เพื่อการกำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
	ผลลัพธ์ : หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาเพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันจะนำไปสู่การเสนอแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการขนส่งและนอกภาคการขนส่ง	ผลลัพธ์ : แนวทางพัฒนาเส้นทางที่ขาดหายไป (Missing Links) รองรับการเชื่อมโยงระหว่างกัน/จุดผ่านแดนแต่ละจังหวัดเพื่อยกระดับจุดผ่านแดนที่มีอยู่ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร	ผลลัพธ์ : ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งสภาพปัจจุบันและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ การอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมถึงความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ
การศึกษาและประเมินศักยภาพด้านการค้าการขนส่งชายแดนและความมั่นคง	เป้าหมาย : ดำเนินการวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณการค้าชายแดน และปริมาณยานพาหนะผ่านแดนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตจากศักยภาพด้านการค้าชายแดนและการคมนาคมขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงตามแนวชายแดน	เป้าหมาย : ปริมาณการค้าชายแดน และปริมาณยานพาหนะผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต	เป้าหมาย : เพื่อศึกษาภาพรวมและแนวโน้มการเติบโตแบบพัฒนาในด้านการค้าและการขนส่งชายแดน
	สมมติฐาน : ผลการวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน ทิศทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และอัตราการเติบโตด้านการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต จะนำไปสู่การคาดการณ์ปริมาณการค้าชายแดนและปริมาณยานพาหนะระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตได้	สมมติฐาน : ผลการวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการเดินทางบริเวณพื้นที่โดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน ทิศทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และอัตราการเติบโตด้านการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต จะนำไปสู่การคาดการณ์ปริมาณการค้าชายแดนและปริมาณยานพาหนะระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตได้	สมมติฐาน : ภายใต้ Macroeconomic Model

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
การศึกษาและประเมินศักยภาพด้านการค้าการขนส่งชายแดนและความมั่นคง	วิธีการดำเนินงาน : การวิเคราะห์การเติบโตจากแบบจำลองด้านการขนส่ง/ การวิเคราะห์การเติบโตจากแบบจำลองด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค/การศึกษาทบทวนจากรายงานการศึกษาเกี่ยวข้อง	วิธีการดำเนินงาน : 1) สรุปสัดส่วนปริมาณการเดินทางในปัจจุบันแยกตามพื้นที่ต่างๆ 2) สรุปอัตราการเติบโตด้านการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้าในอนาคตจากแบบจำลองการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Area Model) ที่ได้พัฒนาขึ้น โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ที่เกิดขึ้นตาม Node ต่างๆ บริเวณด่านชายแดนหลักของประเทศ 3) สรุปความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานบริเวณพื้นที่ต่างๆ 4) สรุปทิศทางการพัฒนาตามแผนการค้าและการลงทุน 5) กำหนดสัดส่วนการเดินทางที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต เมื่อพิจารณาผลการวิเคราะห์ในข้อ 1) 2) 3) และ 4)	วิธีการดำเนินงาน : การวิเคราะห์การเติบโตจากแบบจำลอง ด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค ประกอบด้วย ตลาดสินค้าและบริการ ตลาดปัจจัยการผลิต ตลาดเงินและตลาดทุน
	ข้อมูลที่ใช้ : อัตราการเติบโตด้านการเดินทางจากแบบจำลองการขนส่งและจราจรระดับประเทศ/ข้อมูลของตลาดในระบบเศรษฐกิจ/ผลการวิเคราะห์การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน	ข้อมูลที่ใช้ : ข้อมูลจากแบบจำลองการขนส่งและจราจรระดับประเทศ ของสนข./รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เช่น ผลการวิเคราะห์การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน/ สภาพโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน/แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต	ข้อมูลที่ใช้ : ผลการวิเคราะห์การเติบโตจากแบบจำลองด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค
	ผลลัพธ์ : ผลการคาดการณ์ปริมาณการค้าชายแดน และปริมาณยานพาหนะผ่านแดนในอนาคต เพื่อนำไปวิเคราะห์ถึง	ผลลัพธ์ : ผลการคาดการณ์ปริมาณการค้าชายแดน และปริมาณยานพาหนะผ่านแดนในอนาคตออกมาในเชิงปริมาณเพื่อ	ผลลัพธ์ : ภาพรวมและแนวโน้มการเติบโตแบบพัฒนาในด้านการค้าและการขนส่งชายแดน

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
การศึกษาและประเมินศักยภาพด้านการค้า การขนส่งชายแดน และความมั่นคง	ขีดความสามารถในรองรับการเดินทางของโครงสร้างพื้นฐาน/ พร้อมทั้งจัดข้อเสนอแนะปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนที่จะจัดทำเป็นข้อเสนอแนะถึงประเด็นสำคัญ รวมถึงแนวทางเบื้องต้นในการจัดการ	นำไปวิเคราะห์ถึงขีดความสามารถในรองรับการเดินทางของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต	
แผนกลยุทธ์การเชื่อมโยง กับประเทศเพื่อนบ้าน	เป้าหมาย : จัดทำแผนกลยุทธ์ความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการปฏิบัติงานของ สพพ. ด้านความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้านต่อไปในอนาคต	เป้าหมาย : จัดทำแผนกลยุทธ์ด้านคมนาคมขนส่ง อาทิ แผนก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว สะพานข้ามแดนในประเทศเมียนมาและกัมพูชาในอนาคต แผนยกระดับด่านชายแดนแห่งใหม่ พร้อมรายละเอียดการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน	เป้าหมาย : แผนกลยุทธ์เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (แผนพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนถาวร/ แผนพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญของสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน/ (Missing Link)
	สมมติฐาน : แผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการขนส่ง ด้านความมั่นคง และด้านสิ่งแวดล้อม สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ในอนาคต	สมมติฐาน : แผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ในอนาคต	สมมติฐาน : จัดทำและวิเคราะห์แผนกลยุทธ์ภายใต้ข้อมูลที่มีอยู่
	วิธีการดำเนินงาน : การวิเคราะห์โดยใช้ SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก และ กำหนดกลยุทธ์ด้านความเชื่อมโยงโดยใช้ TOWS Matrix	วิธีการดำเนินงาน : ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานรัฐบาลและเอกชนทำการประเมินค่าฉันทามติของเกณฑ์การพิจารณา การตัดสินใจให้ค่าน้ำหนักในแต่ละเกณฑ์ และการประเมินความเหมาะสมของพื้นที่จะต้องเป็นกลุ่มเดียวกัน เพื่อลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	วิธีการดำเนินงาน : รวบรวมข้อมูลผลการวิเคราะห์และผลคาดการณ์ทางด้านเศรษฐกิจสังคมมาจัดทำเป็นแผนกลยุทธ์ และจัดลำดับความสำคัญโครงการผ่านการวิเคราะห์ SWOT Analysis, TOWS Matrix และ AHP

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
แผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	ข้อมูลที่ใช้ : ผลการวิเคราะห์ปัญหาด้านความมั่นคงบริเวณด่านชายแดน/ความคืบหน้าของกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยง/สภาพปัจจุบันและปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวกับความเชื่อมโยง/ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน/การให้ความช่วยเหลือด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ NEDA ในช่วงที่ผ่านมา / การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้าในปัจจุบันและปัญหาที่เกิดขึ้น	ข้อมูลที่ใช้ : ปริมาณการค้าชายแดน ปริมาณยานพาหนะผ่านแดน กายภาพของพื้นที่ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงตามแนวชายแดน	ข้อมูลที่ใช้ : ผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และการวิเคราะห์จำลองด้านเศรษฐศาสตร์มหภาค
	ผลลัพธ์ : กลยุทธ์ แผนงาน โครงการที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน แยกตามระยะเวลา (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว)	ผลลัพธ์ : พื้นที่ที่มีศักยภาพและความเหมาะสมสำหรับการก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอนาคต	ผลลัพธ์ : ชุดแผนโครงการภายใต้กลยุทธ์ต่างๆ ที่กำหนดให้ดำเนินการตามระยะเวลาต่างๆ (ระยะสั้น - กลาง - ยาว)
แผนปฏิบัติการ/ โครงการนำร่อง/ แปลงแผนสู่การปฏิบัติ	เป้าหมาย : จัดทำแผนปฏิบัติงานของโครงการและคัดเลือกโครงการเร่งด่วนจากแผนปฏิบัติการเป็นโครงการนำร่อง พร้อมวางแนวทางสนับสนุนให้โครงการนำไปปฏิบัติได้	เป้าหมาย : จัดทำแผนปฏิบัติงานในการชี้นำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์เชิงนโยบาย ให้ความเหมาะสมตามแผนในระยะต่างๆ โดยแผนปฏิบัติงานนี้ต้องมีข้อมูลและรายละเอียดที่เหมาะสมเพียงพอที่หน่วยงานจะสามารถนำไปพิจารณาลงสู่การปฏิบัติได้	เป้าหมาย : จัดทำแผนปฏิบัติการเพิ่มและคัดเลือกโครงการเร่งด่วนจากแผนปฏิบัติการเป็นโครงการนำร่อง พร้อมวางแนวทางสนับสนุนให้โครงการดำเนินการได้
	สมมติฐาน : แผนปฏิบัติการที่มีรายละเอียดชัดเจน อาทิ รายชื่อแผนงาน/กิจกรรมพร้อมรายละเอียดแต่ละโครงการ รวมทั้งโครงการนำร่อง ระยะเวลาดำเนินการ	สมมติฐาน : แผนปฏิบัติการที่มีรายละเอียดชัดเจนแผนงาน/กิจกรรมพร้อมรายละเอียดแต่ละโครงการ รวมทั้งโครงการนำร่อง ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะช่วยการ	สมมติฐาน : นำแผนกลยุทธ์มาลงรายละเอียดเป็นแผนปฏิบัติการเพื่อคัดเลือกโครงการนำร่องเพื่อนำไปปฏิบัติ

กลุ่มงาน / ระดับงาน	ภาพรวม	งานวางแผนการขนส่ง/ โครงสร้างพื้นฐาน	งานเศรษฐศาสตร์/ เศรษฐกิจ-สังคม
แผนปฏิบัติการ/ โครงการนำร่อง/ แปลงแผนสู่การปฏิบัติ	งบประมาณ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะช่วยการขับเคลื่อนแผนงานไปสู่ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม	ขับเคลื่อนแผนงานไปสู่ปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม	
	วิธีการดำเนินงาน : ทำรายละเอียดให้แผนกลยุทธ์เป็นแผนปฏิบัติการ แล้วเลือกโครงการจากแผนปฏิบัติการที่สำคัญที่สุดให้เป็นโครงการนำร่อง และวางแผนกรอบเป้าหมายเพื่อให้โครงการดังกล่าวเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด	วิธีการดำเนินงาน : นำแผนงานในระยะสั้นมาประเมินทั้งในด้านผลประโยชน์ด้านการค้า การลงทุน/จัดลำดับและระยะเวลาการพัฒนาของแผนงานให้อยู่ในกรอบระยะเวลาเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติงาน/กำหนดโครงการนำร่องได้แล้ว ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดทำรายละเอียดในรูปแบบของ Project Fact Sheet/แปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ	วิธีการดำเนินงาน : ทำรายละเอียดให้แผนกลยุทธ์จนเป็นแผนปฏิบัติการ แล้วเลือกโครงการจากแผนปฏิบัติการที่สำคัญที่สุดให้เป็นโครงการนำร่อง และวางแผนกรอบเป้าหมายเพื่อให้โครงการดังกล่าวเกิดผลสัมฤทธิ์สูงสุด
	ข้อมูลที่ใช้ : แผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และข้อมูลสนับสนุน	ข้อมูลที่ใช้ : แผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อมูลปัจจัยและข้อจำกัดต่างๆ	ข้อมูลที่ใช้ : แผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
	ผลลัพธ์ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางและข้อมูลที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการสู่การปฏิบัติ	ผลลัพธ์ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางและข้อมูลที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ปฏิบัติ อาทิ หลักการและเหตุผล ระยะเวลาดำเนินการ ระยะทาง ของถนนงบประมาณ หน่วยงานรับผิดชอบ แนวคิดในการออกแบบเบื้องต้นสำหรับโครงการที่ได้รับคัดเลือกเป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project)	ผลลัพธ์ : หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีแนวทางและข้อมูลที่ชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการไปสู่การปฏิบัติ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

1.5 ขั้นตอนการดำเนินงาน

ขั้นตอนในการดำเนินงานสามารถแบ่งออกเป็น 7 ขั้นตอน ดังนี้

(1) กำหนดพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพการคัดเลือกพื้นที่เป้าหมายจะพิจารณาจากปัจจัยด้านการค้า การลงทุน ข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนผลการศึกษาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผลการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพจะทำให้สามารถกำหนดกรอบความคิดในการเชื่อมโยงได้ชัดเจนมากขึ้น

(2) กำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการกำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เป้าหมายจำเป็นต้องกำหนดออกมาในรูปแบบของหลักเกณฑ์ (Criteria) เพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจว่าปัญหาลักษณะใดควรจะเลือกใช้มาตรการหรือแผนงานใดจึงจะเหมาะสม โดยหลักเกณฑ์จะสร้างขึ้นมาข้อมูลต่างๆ อาทิ ข้อมูลสถิติและปัญหาด้านความมั่นคง กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยง ข้อมูลความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น

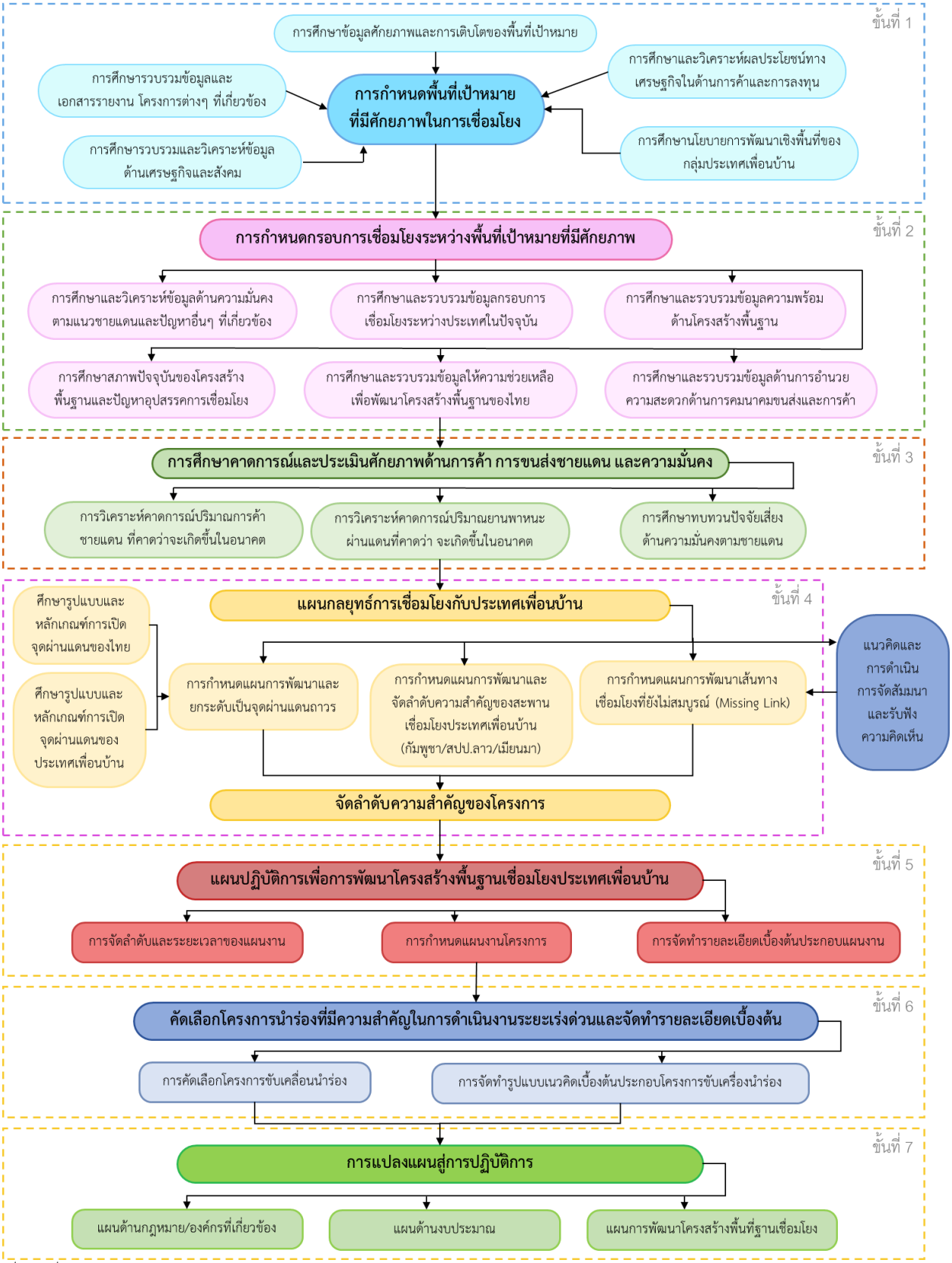
(3) ศึกษาคาดการณ์และการประเมินศักยภาพด้านการค้า การขนส่งชายแดน และความมั่นคง ขั้นตอนนี้จะเป็นการคาดการณ์ศักยภาพในอนาคตของพื้นที่ทางเลือกต่างๆ ซึ่งอาศัยข้อมูลและผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง โดยศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน ประเมินศักยภาพจุดผ่อนปรนการค้าเพื่อจัดลำดับความสำคัญในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร และศึกษาศักยภาพพื้นที่เป้าหมายเพื่อจัดลำดับของการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน นำมาวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลที่สัมพันธ์กับโครงการ อาทิ ผลการคาดการณ์อัตราการเติบโตของปริมาณรถที่ผ่านด่านชายแดนหลักของไทย โดยใช้แบบจำลองด้านการขนส่งระดับประเทศของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผลการวิเคราะห์การพัฒนาเชิงพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น พิจารณาร่วมกับการวิเคราะห์จากแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ โดยจะคาดการณ์ทั้งปริมาณการค้าชายแดน ปริมาณยานพาหนะข้ามแดนและผ่านแดน ตลอดจนทบทวนปัจจัยเสี่ยงด้านความมั่นคงทางชายแดน

(4) จัดทำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ขั้นตอนนี้จะเป็นการกำหนดกลยุทธ์เพื่อเสริมจุดแข็งและลดจุดอ่อนในการเชื่อมโยงของประเทศไทย โดยอาศัยผลการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ตลอดจนผลการคาดการณ์ศักยภาพด้านการค้า การขนส่งชายแดน และความมั่นคงในอนาคตของพื้นที่ต่างๆ โดยผลลัพธ์ที่ได้ คือ ชุดแผนโครงการภายใต้กลยุทธ์ต่างๆ ที่กำหนดให้ดำเนินการตามระยะเวลาต่างๆ (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว)

(5) จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ขั้นตอนนี้จะเป็นการจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติมจากแผนกลยุทธ์ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำแผนไปปฏิบัติได้ อาทิ กำหนดวงเงินงบประมาณ (Budget) กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ (Agencies) จัดลำดับความสำคัญแผนงาน/โครงการ (Prioritization) รายละเอียดของโครงการแต่ละโครงการ (Project Fact Sheet)

(6) คัดเลือกโครงการนำร่องที่มีความสำคัญในระยะเร่งด่วน ขั้นตอนนี้จะเป็นการคัดเลือกโครงการจากแผนปฏิบัติการที่เสนอไว้ในระยะสั้น ที่มีความสำคัญที่สุดมาจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติม เพื่อดำเนินการนำร่องเป็นโครงการตัวอย่าง

(7) แปลงแผนสู่การปฏิบัติ ขั้นตอนการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัตินี้ ต้องมีการกำหนดกรอบและเป้าหมายอย่างชัดเจน มีการติดตามและประเมินผลการทำงาน การกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบพร้อมลำดับขั้นในการดำเนินงาน มีรายละเอียดโครงการ พร้อมขั้นตอนดำเนินงานที่พร้อมสำหรับเสนอของบประมาณดำเนินการได้ทันที รวมถึงมีแผนในด้านต่างๆ ที่จะสนับสนุนให้โครงการนำร่องเกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยวิธีการดังกล่าวจะช่วยให้แผนปฏิบัติการเกิดผลสัมฤทธิ์มากที่สุด ซึ่งสรุปขั้นตอนและวิธีการดำเนินงานดังแสดงใน**รูปที่ 1.5-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 1.5-1 ขั้นตอนและวิธีการดำเนินงาน

1.6 ความสอดคล้องกับ TOR

ปรึกษาได้จัดทำสรุปความสอดคล้องของขอบเขตงาน (Term of References) กับรายงานผลการศึกษาของกลุ่มที่ปรึกษา ดังแสดงใน**ตารางที่ 1.6-1**

ตารางที่ 1.6-1 ความสอดคล้องของรายงานกับ TOR

รายงาน	รายละเอียด	TOR
บทที่ 1	**บทนำ**	
1.1	บทนำ	
1.2	วัตถุประสงค์	
1.3	ขอบเขตและระยะเวลาการดำเนินงาน	
1.3.1	ขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา	
1.3.2	ระยะเวลาการดำเนินการและการส่งมอบงาน	
1.4	กรอบและเป้าหมายการดำเนินงาน	
1.4.1	กรอบแนวคิดการศึกษา	
1.4.2	กรอบการวางเป้าหมายการพัฒนาการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	
1.4.3	กรอบการวางแผนการดำเนินงาน	
1.5	ขั้นตอนการดำเนินงาน	
1.6	ความสอดคล้องกับ TOR	
บทที่ 2	**การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง**	
2.1	การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	4.1
2.2	การศึกษารวบรวมข้อมูลกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	4.2 (4)
2.2.1	กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS)	
2.2.2	กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ASEAN Economic Community (AEC)	
2.2.3	กรอบความร่วมมือ ACMECS	
2.2.4	กรอบความร่วมมือ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific/UNESCAP	
2.3	การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการคมนาคม	4.2 (1)
2.3.1	การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	
2.3.2	สถิติด้านการคมนาคม	
2.4	การพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง	
2.4.1	การศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน	4.2 (3)
2.4.2	การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความมั่นคงตามแนวชายแดน และปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง	4.2 (5)
2.5	การศึกษารวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน	4.2 (1)
2.5.1	การศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	

รายงาน	รายละเอียด	TOR
2.5.1.1	ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทย ในประเทศเพื่อนบ้าน	4.3 (2)
2.5.1.2	ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ	4.2 (3)
2.5.2	โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง	4.2 (1)
2.5.3	การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาอุปสรรคการเชื่อมโยง	
2.5.4	การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่	
2.6	กฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน	4.2 (4)
2.7	สรุปผลการศึกษาการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์และข้อมูล ด้านเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง	
บทที่ 3	**การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้า และความมั่นคง**	4.4
3.1	การศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน	4.2 (2)
3.1.1	ความสำคัญของการค้าและการลงทุนและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศ ในกลุ่มอนุมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	
3.1.2	เป้าหมายการพัฒนาในอนาคตและผลประโยชน์ที่จะได้รับสำหรับประเทศ ในกลุ่มอนุมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	
3.1.3	การเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืน	
3.1.4	ผลกระทบของนโยบายการค้าระหว่างประเทศต่อการเข้าสู่เป้าหมาย ของการพัฒนาที่ยั่งยืน	
3.1.5	การศึกษาศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านแบบจำลองการค้าชายแดน ระหว่างประเทศของไทย	
3.2	การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านความมั่นคง	4.4
3.3	สรุปผลการศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้าและความมั่นคง	
บทที่ 4	**การศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน**	4.5
4.1	ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย	
4.1.1	ประเภทจุดผ่านแดนของประเทศไทย	
4.1.2	แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย	
4.2	ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน	
4.2.1	ประเภทจุดผ่านแดนในประเทศเพื่อนบ้าน	
4.2.2	แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน	
4.3	การดำเนินงานของจุดผ่านแดน	
4.4	สรุปผลการศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน	
บทที่ 5	**พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง**	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
5.1	การจัดลำดับความสำคัญจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อยกระดับ เป็นจุดผ่านแดนถาวร	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
5.1.1	การทบทวนการศึกษาศักยภาพพื้นที่ชายแดนที่ผ่านมา	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
5.1.2	ขอบเขตการประเมิน	

รายงาน	รายละเอียด	TOR
5.1.3	วิธีการการประเมินศักยภาพ	
5.1.4	สรุปผลการประเมินจุดผ่านแดน	
5.2	การคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณจราจรพื้นที่ที่มีศักยภาพ	4.7
5.2.1	แนวทางการศึกษา	
5.2.2	ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	
5.2.3	แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา	
5.2.4	การจำลองสถานการณ์	
5.2.5	ผลการวิเคราะห์	
5.3	การจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา)	4.6
5.3.1	เส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทยและการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน	
5.3.2	การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการก่อสร้างสะพาน	
5.3.3	การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการค้า	
5.3.4	การจัดลำดับการก่อสร้างสะพาน	
5.4	พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	
5.4.1	พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทย–กัมพูชา	
5.4.2	พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–สปป.ลาว	
5.4.3	พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–เมียนมา	
5.4.4	สรุปผลการศึกษาด้านการเชื่อมโยง	
5.5	สรุปผลการศึกษาพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
บทที่ 6	**แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ**	4.7
6.1	กรอบแนวคิดในการจัดทำกลยุทธ์	
6.1.1	แนวคิดในการเชื่อมโยงระหว่างศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว กับการพัฒนาเชิงพื้นที่	
6.1.2	การกำหนดกรอบการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ	
6.1.3	การเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพกับสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	
6.1.4	ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกสำหรับพื้นที่เป้าหมาย	
6.1.5	ผลการวิเคราะห์เพื่อเสนอแผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมาย	
6.2	การจัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
6.3	การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	4.6
6.4	การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
6.4.1	สภาพรวมการขนส่งสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว	
6.4.2	พื้นที่ศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพาน	
6.5	การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)	
6.6	สรุปผลการศึกษาแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ	

รายงาน	รายละเอียด	TOR
บทที่ 7	**แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน**	4.8
7.1	การกำหนดแผนงานโครงการ	
7.2	การจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงาน	
7.3	สรุปผลการศึกษา	
บทที่ 8	**การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง**	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
8.1	การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	
8.2	การจัดทำรูปแบบแนวคิดเบื้องต้นประกอบโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	
8.3	สรุปผลการศึกษาการคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง	
บทที่ 9	**การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น**	4.9
9.1	หลักการและเหตุผล	
9.2	วัตถุประสงค์ของการจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชน	
9.3	พื้นที่เป้าหมาย	
9.4	รูปแบบการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน	
9.5	ผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น	
บทที่ 10	**งานแปลงแผนไปสู่ปฏิบัติการ**	เพิ่มโดยที่ปรึกษา
10.1	แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยง	
10.2	แผนการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน	
10.3	แผนด้านงบประมาณ	
ภาคผนวก	ก ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	
	ข การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่	
	ค ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม	
	ง สถิติด้านคมนาคม	
	จ เอกสารการสัมมนารับฟังความคิดเห็น	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

บทที่ 2

การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2
การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินการศึกษาในบทนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้องตาม TOR 4.1 ศึกษากรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการลงทุน การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม และการพัฒนาเชิงพื้นที่และเมืองตาม TOR 4.2 พร้อมทั้งศึกษาการศึกษารวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานตาม TOR 4.3 พร้อมทั้งดำเนินการศึกษากฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน ผลการศึกษาที่ได้จากการดำเนินงานในส่วนนี้จะนำไปประกอบการพิจารณาในการจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ และแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

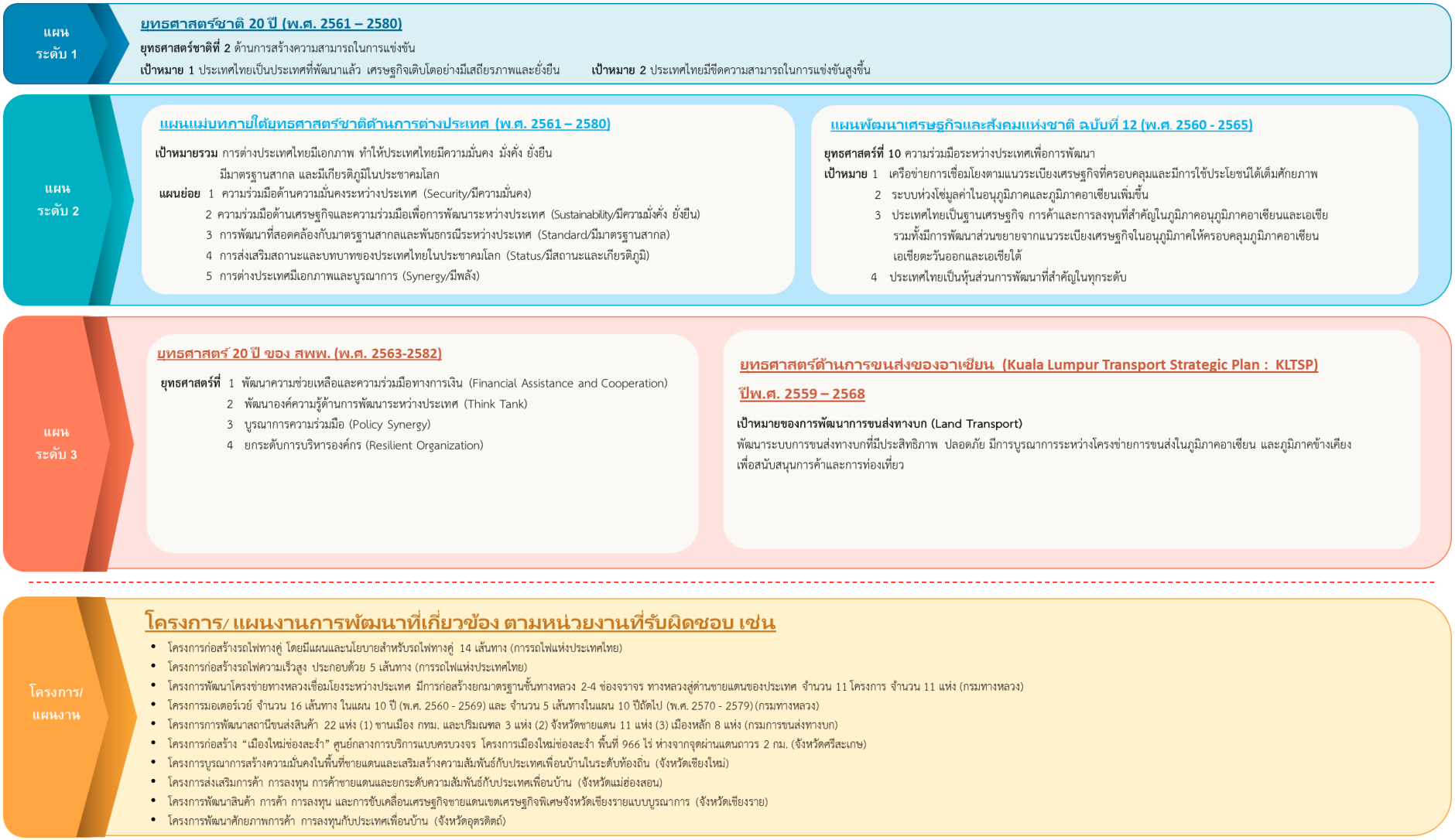
ซึ่งผลการดำเนินการศึกษามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ชายแดน รวมถึงนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานการพัฒนาประเทศที่ต้องทำการศึกษาถึงความสอดคล้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต่างๆ เพื่อนำมาพิจารณาและวิเคราะห์ถึงลำดับความสำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดทิศทางของแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้สอดคล้องกับนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานของประเทศ และแสดงความสอดคล้องตามหลักเชิงเหตุผล (Causal Relationship XYZ) *(สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561)* ในระดับแผนต่างๆ ตามสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ดังนี้ แผนระดับ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนระดับ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการต่างประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 รวมถึงแผนระดับ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. ยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งของอาเซียน (Kuala Lumpur Transport Strategic Plan : KLTSP) และแผนพัฒนาระดับจังหวัด โดยมีแผนพัฒนาต่างๆ ระดับโครงการที่ช่วยสนับสนุนให้แผนทั้ง 3 ระดับเป็นไปตามเป้าหมาย ดังแสดงใน**รูปที่ 2.1-1** และรายละเอียดดัง**ตารางที่ 2.1-1**

ความสำคัญของการเชื่อมความสอดคล้องระดับแผน ตามหลักเชิงเหตุผล (Causal Relationship XYZ) เพื่อให้ทราบถึงการกำหนดทิศทางและเป้าหมายในการพัฒนาของนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานของประเทศ (แผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2) เพื่อที่จะนำไปสู่การวางแผนงานหรือโครงการตามกรอบเป้าหมายที่ตั้งไว้ และยังเป็นปัจจัยในการผลักดันการขับเคลื่อนที่สำคัญให้บรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยที่ปรึกษาได้นำรายละเอียดต่างๆ ที่ได้ทบทวน นำมาพิจารณากำหนดทิศทางและเป้าหมายของแผนกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับนโยบายยุทธศาสตร์ของประเทศ ทั้งในด้านบริบทการพัฒนาและกรอบระยะเวลาต่างๆ ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ส่วนแผนงานระดับที่ 3 ซึ่งเป็นระดับยุทธศาสตร์การพัฒนาของแต่ละหน่วยงาน ตลอดจนแผนพัฒนาต่างๆ ที่ปรึกษาได้นำมาพิจารณารายละเอียดในระดับโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์นั้นๆ เพื่อให้เห็นถึงศักยภาพของพื้นที่และการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยจะนำไปประกอบ การพิจารณาศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองที่อยู่โดยรอบเพื่อนำไปสู่การกำหนดโครงการภายใต้แผนกลยุทธ์ให้มีความสอดคล้องและช่วยสนับสนุนการพัฒนาตามแผนเดิมเมื่อมีความเกี่ยวข้องกัน



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.1-1 สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้อง ตามระดับของแผนต่างๆ

ตารางที่ 2.1-1 นโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
ยุทธศาสตร์และแผนงาน				
1	ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	หัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี คือประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ชาติด้านต่างๆ โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต่างๆ คือ **ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านความสามารถในการแข่งขัน** : ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมงานวิจัย ยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาค พัฒนาระบบการเงินภาครัฐ และบูรณาการกลไกภาครัฐ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศแบบไร้รอยต่อผ่านการสร้างถนนและการเดินทางที่เชื่อมเมืองใหญ่เมืองรอง และเมืองเล็กเข้าด้วยกัน	เพื่อใช้เป็นกรอบการบริหารประเทศในระยะยาว และกรอบในการจัดทำแผนของภาคส่วนต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกับเป้าหมายที่ตั้งไว้กับยุทธศาสตร์ชาติ	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2	ยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านการต่างประเทศ พ.ศ. 2561–2580 ประกอบด้วย **1) แผนย่อยความร่วมมือด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ (Security/ มีความมั่นคง)** เป้าหมายคือ - มีความมั่นคงและสามารถรับมือกับความท้าทายจากภายนอกได้ทุกรูปแบบเพิ่มสูงขึ้น - มีบทบาทเพิ่มขึ้นในการกำหนดทิศทางและส่งเสริมเสถียรภาพของภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งเป็นประเทศแนวหน้าในภูมิภาคอาเซียน	เพื่อทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนมีมาตรฐานสากล และมีเกียรติภูมิในประชาคมโลก	กระทรวงการต่างประเทศ

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	ยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	**2) แผนย่อยความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (Sustainability/มีความมั่งคั่ง ยั่งยืน)** เป้าหมายคือ -ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรมดีขึ้น -ประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่ยั่งยืนกับต่างประเทศเพื่อร่วมกันบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก **3) แผนย่อยด้านการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ (Standard/มีมาตรฐานสากล)** เป้าหมายคือ ประเทศไทยมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในทุกมิติและสามารถมีบทบาทเชิงรุกในการร่วมกำหนดมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น **4) แผนย่อยด้านการส่งเสริมสถานะและบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก (Status/มีสถานะและเกียรติภูมิ)** เป้าหมายคือ ประเทศไทยมีเกียรติภูมิ อำนาจต่อรอง และได้รับการยอมรับในสากลมากขึ้น **5) แผนย่อยด้านการต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ (Synergy/มีพลัง)** เป้าหมายคือ ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมขับเคลื่อนการต่างประเทศอย่างมีเอกภาพและไทยเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือกับต่างประเทศในทุกมิติมากขึ้น		

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
3	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2565)	มุ่งประเด็นการพัฒนาการเตรียมความพร้อมของคนในสังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเสมาะสม และสามารถมุ่งตอบสนองวัตถุประสงค์และเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในระยะ 5 ปีแรก โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต่างๆ คือ **ยุทธศาสตร์ที่ 10** ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา เป้าหมาย คือ - เครือข่ายการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ครอบคลุมและมีการใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ - ระบบห่วงโซ่มูลค่าในอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียนเพิ่มขึ้น - ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาคอนุภูมิภาคอาเซียน และเอเชีย รวมทั้งมีการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้ครอบคลุมภูมิภาคอาเซียน เอเชียตะวันออก และเอเชียใต้ - ประเทศไทยเป็นหุ้นส่วนการพัฒนาที่สำคัญในทุกระดับ	- เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ให้เกิดผลทางการพัฒนา - เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค - เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพโปร่งใสทันสมัย - เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม - เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้มีเสถียรภาพและมีความยั่งยืน - เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม - เพื่อวางรากฐานให้คนไทยเป็นคนที่สมบูรณ์	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
4	ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563-2582)	สพพ. กำหนดวิสัยทัศน์ขององค์กรไว้ดังนี้ *"เป็นองค์กรชั้นนำในการร่วมพัฒนาและสร้างการเติบโตอย่างทั่วถึงและยั่งยืน"* โดยกำหนดยุทธศาสตร์ไว้ 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้ **ยุทธศาสตร์ที่ 1**: พัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงิน (Financial Assistance and Cooperation) **ยุทธศาสตร์ที่ 2**: พัฒนาองค์ความรู้ด้านการพัฒนาระหว่างประเทศ (Think Tank) **ยุทธศาสตร์ที่ 3**: บูรณาการความร่วมมือ (Policy Synergy) **ยุทธศาสตร์ที่ 4**: ยกระดับการบริหารองค์กร (Resilient Organization)	เป้าหมายการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ 20 ปี สพพ. ได้แก่ 1. พัฒนาความช่วยเหลือและความร่วมมือทางการเงินเพื่อพัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในภูมิภาคเอเชีย 2. การเป็นหน่วยคลังสมอง (Think Tank) ที่ให้คำปรึกษาและข้อเสนอเชิงนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 3. ประสานและบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภายในและต่างประเทศ 4. ยกระดับการบริหารองค์กรเพื่อให้สามารถปรับตัวได้อย่างสอดคล้องกับพลวัตทางสังคมที่ท้าทาย และยุทธศาสตร์ของชาติ	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) สพพ.
5	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนเส้นทางคมนาคมขนส่งของอาเซียน (ASEAN Connectivity) (พ.ศ. 2559-2568)	ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนฉบับใหม่ พ.ศ. 2559-2568 หรือเรียกว่า Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSP) เป็นยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งในปัจจุบัน ถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาทั้งทางบก	อาเซียนได้กำหนดกรอบการดำเนินการด้านการขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนเพื่อสร้างพันธะสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายร่วมกัน โดยกำหนดทิศทางและแผนงานในด้านการขนส่งที่จะต้องดำเนินการให้	กระทรวงคมนาคม

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนเส้นทางคมนาคมขนส่งของอาเซียน (ASEAN Connectivity) (พ.ศ. 2559-2568)	ทางน้ำ และทางอากาศ โดยภายใต้การศึกษานี้จะเน้นไปที่การขนส่งทางบกเป็นหลัก ซึ่ง**เป้าหมายของการพัฒนาการขนส่งทางบก (Land Transport)** ของอาเซียนภายใต้ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนฉบับใหม่ (พ.ศ. 2559-2568) กำหนดไว้ดังนี้ *"พัฒนาระบบการขนส่งทางบกที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีการบูรณาการระหว่างโครงข่ายการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน และภูมิภาคข้างเคียง เพื่อสนับสนุนการค้าและการท่องเที่ยว"* โดยประเด็นด้านการขนส่งทางบกที่ยุทธศาสตร์ KLTSP ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องดำเนินการภายใน 10 ปีข้างหน้า จะเน้นไปที่การปรับปรุงมาตรฐานของทางหลวงอาเซียน การส่งเสริมด้านความปลอดภัย การนำระบบจราจรอัจฉริยะ (ITS) มาใช้การพัฒนาท่าเรือบก การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการขนส่ง และการพัฒนาองค์ความรู้ขององค์กรและบุคลากรส่วนการขนส่งทางรางนั้น กำหนดให้ประเทศสมาชิกจะต้องดำเนินการภายในปี พ.ศ. 2568 จะเน้นไปที่การร่วมมือกันพัฒนาเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Railway Line: SKRL) เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถเดินทางเชื่อมโยงด้วยรถไฟโดยสะดวก	ลุล่วงตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้อาเซียนได้ประกาศใช้ยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนฉบับใหม่ พ.ศ. 2559-2568 หรือเรียกว่า KLTSP ดังนั้น การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตข้างหน้านั้น ในขั้นต่ำจะต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ KLTSP นี้	

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
แผนพัฒนาโครงการ/แผนงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดน				
6	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	เพื่อการพัฒนาประเทศสู่ประเทศที่พัฒนาแล้ว จึงได้มีนโยบายภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553-2557 จึงมีการวางแผนการพัฒนาด้านการคมนาคม เนื่องจากปัจจุบันพบปัญหาที่หากสามารถแก้ไขได้จะทำให้เศรษฐกิจและการลงทุนในประเทศไทย เติบโตไปได้ไกลมาก และมีศักยภาพที่ดีพอจะแข่งขันในระดับโลกได้ การสร้างรถไฟทางคู่ จึงเป็นอีก 1 โครงการที่จะสามารถช่วยแก้ปัญหาและสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึงการพัฒนาคุณภาพทางสังคมได้เป็นอย่างดี ซึ่งมีแผนและนโยบายสำหรับรถไฟทางคู่ 17 เส้นทาง ดังต่อไปนี้ - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายปากน้ำโพ-เด่นชัย (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายขอนแก่น-หนองคาย	- เป็นการดำเนินการภายใต้กรอบมติ ครม. เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 เห็นชอบแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระยะเร่งด่วน ของ รฟท. พ.ศ. 2553-2557 - เพื่อเพิ่มความจุของทางรถไฟ (line capacity) จากทางเดี่ยวเดิมเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว - เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า - เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ - สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้	การรถไฟแห่งประเทศไทย

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	(อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐม-หัวหิน (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร-สุราษฎ์ธานี (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง (อยู่ระหว่างการชะลอโครงการ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ระหว่างการประกวดราคา และรอกฤษฎีกา ออก พรบ. เวนคืน) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายบ้านไผ่-นครพนม (อยู่ระหว่างการประกวดราคา และรอกฤษฎีกา ออก พรบ. เวนคืน) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย (เปิดให้บริการปี พ.ศ. 2566)		

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ) - โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (อยู่ระหว่างการขออนุมัติ)		
7	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง เส้นทางกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ท่าอากาศยานอู่ตะเภา)	โครงการรถไฟความเร็วสูง มีจุดหมายเพื่อทดแทนระบบรถไฟชานเมืองและรถไฟสายต่างๆ ในประเทศไทย เชื่อมต่อภาคธุรกิจเข้ากับตัวเมืองอย่างรวดเร็ว โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเกิดจากความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย และรัฐบาลจีน	การรถไฟแห่งประเทศไทย
8	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	มีการก่อสร้างยกมาตรฐานชั้นทางหลวง 2-4 ช่องจราจร ทางหลวงสู่ด่านชายแดนของประเทศ จำนวน 11 โครงการ จำนวน 11 แห่ง ได้แก่ - ถนนหมายเลข 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 - ถนนหมายเลข 4113 อ.นาทวี-บ.ประกอบ	เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนของประเทศ และการรองรับการเข้าสู่ AEC	สำนักงานแผนงาน กรมทางหลวง

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ	- ถนนหมายเลข 212 อ.หว้านใหญ่-อ.ธาตุพนม - ถนนหมายเลข 12 เลี่ยงเมืองแม่สอด รวมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 - ถนนหมายเลข 214 อ.ปราสาท-ช่องจอม ตอนที่ 1 - ถนนหมายเลข 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอนที่ 2 - ถนนหมายเลข 221 อ.กันทลักษณ์กันทรลักษ์-เขาพระวิหารตอนที่ 1+2 - ถนนหมายเลข 214 อ.ปราสาท-ช่องจอม ตอนที่ 2 - ถนนหมายเลข 1021 ดอกคำใต้-เทิง ตอนที่ 1 - ถนนหมายเลข 1021 ดอกคำใต้-เทิง ตอนที่ 2 - ถนนหมายเลข 1020 เชียงราย-เชียงของ ตอนที่ 4		
9	โครงการมอเตอร์เวย์	มอเตอร์เวย์เป็นการก่อสร้างทางเชื่อมโยงระหว่างเมือง โดยแผนการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ของกรมทางหลวง มีดังนี้ 1) แผน 10 ปีแรก (พ.ศ. 2560-2569) มี 16 สายทาง รวม 3,120 กิโลเมตร เงินลงทุน 1.24 ล้านล้านบาท ได้แก่ - M5 บางปะอิน-เชียงราย (เร่งช่วงรังสิต-บางปะอิน) - M6 บางปะอิน-หนองคาย (เร่งช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) - M7 กรุงเทพฯ-บ้านฉาง (กำลังก่อสร้างช่วงมาบตะพุด-บ้านฉาง) - M8 นครปฐม-นราธิวาส (เร่งช่วงนครปฐม-ชะอำ-ชุมพร) - M9 วงแหวนรอบนอกรอบที่ 2 (เร่งช่วงด้านตะวันตกโดยเป็นโครงการปรับปรุงให้มีทางเข้าออก)	เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างเมืองเป็นหลักแบบไร้รอยต่อ ผ่านการสร้างถนนและการเดินทางที่เชื่อมเมืองใหญ่ เมืองรอง และเมืองเล็กเข้าด้วยกัน	กรมทางหลวง

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
	โครงการมอเตอร์เวย์	- M51 เชียงใหม่-ลำปาง - M61 ชลบุรี-นครราชสีมา (เร่งช่วงท่าเรือแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี) - M62 วงแหวนรอบนอกรอบที่ 2 ด้านตะวันออก-สระบุรี - M71 วงแหวนรอบนอกตะวันออก-สระแก้ว - M72 ชลบุรี-ตราด - M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี (เร่งช่วงกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน) - M82 วงแหวนรอบนอกตะวันตกรอบที่ 2-ปากท่อ (เร่งช่วงด้านบ้านแพ้ว-ปากท่อ) - M83 สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต - M84 สงขลา-ด่านสะเดา - M91 วงแหวนรอบที่ 3 - M92 ชลบุรี-นครปฐม 2) แผน 10 ปีถัดไป (พ.ศ. 2570-2579) เงินลงทุน 8.7 แสนล้านบาท ได้แก่ - M2 ตาก–มุกดาหาร - M3 สุรินทร์-บึงกาฬ - M4 นครสวรรค์-อุบลราชธานี - M52 สุพรรณบุรี–ชัยนาท - M53 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตก-บางปะหัน		

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
10	โครงการการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า 22 แห่ง	มีการก่อสร้างอาคารเพื่อพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้ารูปแบบการขนส่งสินค้าหรือการพัฒนาสถานีขนส่งชายแดน 22 แห่ง โดยประกอบไปด้วย 1) สถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 แห่ง ได้แก่ พุทธมณฑล คลองหลวง ร่มเกล้า เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2543 2) สถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 11 แห่ง -ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย -ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม -เชียงราย (แม่สาย) ตาก หนองคาย มุกดาหาร สงขลา นราธิวาส กาญจนบุรี สระแก้ว ตราด 3) สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก 8 แห่ง -เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี สุราษฎร์ธานี	- เพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจโลก โดยการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศผ่านช่องทางชายแดน หรือการรับขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น มีคุณภาพตามหลักสากลมากขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับรวมถึงการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) - เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบรางผ่านแนวรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ช่วยลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง รวมถึงแก้ไขปัญหามลพิษและสิ่งแวดล้อม - อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ของผู้ประกอบการขนส่งโดยเป็นจุดให้บริการในการนำเข้า-ส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และสามารถพัฒนาเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ในอนาคต	กรมการขนส่งทางบก

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนต่างๆ				
11	บทบาทการพัฒนาจังหวัดศรีสะเกษ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	ศรีสะเกษมีการพัฒนาพื้นที่ชายแดนโครงการก่อสร้าง “เมืองใหม่ช่องสะงำ” ศูนย์กลางการบริการแบบครบวงจร โครงการเมืองใหม่ช่องสะงำ พื้นที่ 966 ไร่ ห่างจากจุดผ่านแดนถาวร 2 กม. ศรีสะเกษได้รับการจัดสรรงบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546-2555 เพื่อพัฒนาโครงการ รวมประมาณ 288.13 ล้านบาท (ถนนลูกรัง ระบบไฟฟ้า ประปา ก่อสร้างอาคารศุลกากร และศูนย์ราชการ อาคารสำหรับ 8 หน่วยงานที่ให้บริการประชาชน สถานีขนส่ง คลังสินค้า ลานตลาดนัดและลานจอดรถ) แต่การใช้ประโยชน์ในปัจจุบันยังไม่เต็มศักยภาพ ศรีสะเกษได้ก่อสร้างอาคารด่านศุลกากร/ที่ทำการหน่วยงานราชการแล้วเสร็จ ปรับปรุงสถานที่ และเตรียมความพร้อมด้านสาธารณูปโภค/สาธารณูปการโดยขอให้ผู้ค้าบริเวณตลาดการค้าชายแดนเดิมย้ายที่ค้าขายมาที่เมืองใหม่และวางระบบเพื่อจัดระเบียบให้รถทุกคันต้องมาจอดรถไว้ที่สถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อนั่งรถประจำทางไปที่ด่านพรมแดน	- พัฒนาด่านพรมแดน ถนนเข้าด่านพรมแดนและปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการชายแดนและระบบบริการของด่านให้ได้มาตรฐาน - พิจารณาแนวทางการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนไทย-กัมพูชา/ไทย-เวียดนาม - เพื่ออำนวยความสะดวกการท่องเที่ยวข้ามพรมแดนและส่งเสริมการให้บริการรถขนส่งระหว่างศรีสะเกษ-เสียมเรียบ - เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มให้เกษตรและเกษตรอินทรีย์ - พัฒนาเศรษฐกิจฐานรากและแก้ปัญหาความยากจน เพิ่มศักยภาพ SMEs และวิสาหกิจชุมชน	จังหวัดศรีสะเกษ

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
12	โครงการบูรณาการสร้างความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนและเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในระดับท้องถิ่น	การพัฒนาศักยภาพผู้นำหมู่บ้าน/ชุมชนตามแนวชายแดน โดยการจัดประชุมเพื่อให้ความรู้และซักซ้อมความเข้าใจในการสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน	การเชื่อมความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านด้านการกีฬาสร้างความสัมพันธ์และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ประเพณีกับประเทศเพื่อนบ้านของ 5 อำเภอชายแดน	จังหวัดเชียงใหม่
13	โครงการส่งเสริมการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และยกระดับความสัมพันธ์กับประเทศ เพื่อนบ้าน	- กิจกรรมเชื่อมโยงตลาดการค้าชายแดนสานสัมพันธ์สองแผ่นดิน	เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน การค้าชายแดนและยกระดับความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน	จังหวัดแม่ฮ่องสอน
14	โครงการพัฒนาสินค้า การค้า การลงทุน และการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงรายแบบบูรณาการ	- การส่งเสริมและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - การพัฒนาและเพิ่มช่องทางการตลาดผลิตภัณฑ์ Chiang Rai Brand - ยกระดับการพัฒนาชุมชนท่องเที่ยวเชิงคุณภาพเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	เสริมสร้างความสัมพันธ์ด้านการค้า การลงทุน กับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง	จังหวัดเชียงราย

ลำดับที่	นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้อง	รายละเอียด		หน่วยงานที่รับผิดชอบ
		ลักษณะนโยบายยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการ	จุดประสงค์	
15	โครงการพัฒนาศักยภาพการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน	- ยกระดับมาตรฐานและเพิ่ม ประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 117 ตอนควบคุม 0503 ตอน นาไพร–ม่วงเจ็ดต้น กม.384+500-กม. 387+500 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ทางหลวงหมายเลข 1083 ตอนควบคุม 0100 ตอน ห้วยน้อยกา–เด่นชาติ กม.0+000-กม.1+000 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ - ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 117 ตอนควบคุม 0503 ตอน นาไพร–ม่วงเจ็ดต้น กม.384+500-กม.387+500 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ทางหลวงหมายเลข 1083 ตอน ควบคุม 0100 ตอนห้วยน้อยกา-เด่นชาติ กม.0+000-กม.1+000 ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ - บำรุงรักษาทางหลวง งานซ่อมทางผิวแอสฟัลต์ หมายเลขทางหลวง 1339 ตอนควบคุม 0101 ตอนห้วยมุ่น-น้ำปาด กม.19+900-กม.45+730 (เป็นตอนๆ) ตำบลน้ำไผ่ อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุตรดิตถ์	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคสาธารณูปการเพื่อการค้าการลงทุนและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2.2 การศึกษารวบรวมข้อมูลกรอบความร่วมมือต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS)

GMS ได้ก่อตั้งโดยประเทศสมาชิก 6 ประเทศ อันได้แก่ ประเทศไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา จีน และเมียนมา เมื่อปี พ.ศ. 2535 เพื่อดำเนินความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งสิ้น 9 สาขา ได้แก่ 1.คมนาคมขนส่ง 2.โทรคมนาคม 3.พลังงาน 4.การค้า 5.การลงทุน 6.เกษตร 7.สิ่งแวดล้อม 8.การท่องเที่ยว และ 9.การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (*สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน), 2561)*

การดำเนินตามกรอบความร่วมมือจะมีการประชุมในระดับต่างๆ รวม 4 ระดับ คือ (1) ระดับคณะทำงาน (Working Group) (2) ระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส (3) ระดับรัฐมนตรี (4) ระดับผู้นำ โดยจะมีการจัดประชุมในระดับนี้ทุกๆ 3 ปี

หน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการของประเทศไทยได้แก่ (1) คณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือกับเพื่อนบ้าน (กพบ.) ซึ่งเป็นคณะกรรมการระดับชาติในการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนงานในการดำเนินความร่วมมือกับประเทศสมาชิก GMS (2) สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นผู้ประสานงานหลักในการประชุมระดับผู้นำ และ (3) องค์กรภาคเอกชนซึ่งมีสภาธุรกิจ GMS ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนจากภาคเอกชนของประเทศต่างๆ

ความตกลงที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้แก่ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล (Agreement for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People) ซึ่งเป็นความตกลงที่ประเทศสมาชิก 3 ประเทศอันได้แก่ ไทย เวียดนาม ได้ลงร่วมนาม โดยต่อมากัมพูชา จีน และเมียนมา ได้ร่วมลงนามและถูกอ้างถึงเป็น ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement : GMS CBTA)

<u>ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement : GMS CBTA)</u>

ความตกลงฉบับนี้เริ่มต้นด้วยการลงนามของ 3 ชาติอันได้แก่ประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งเรียกว่าความตกลงไตรภาคี (Tripartite Agreement) ต่อมากัมพูชา จีน และเมียนมา ได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2544 วันที่ 3 พฤศจิกายน 2545 และวันที่ 19 กันยายน 2546 ตามลำดับ ความตกลงฉบับนี้ประกอบไปด้วย ภาคผนวก (Annex) ซึ่งเป็นรายละเอียดทางเทคนิคที่จำเป็นในการปฏิบัติตามกรอบความร่วมมือเช่นการปฏิบัติการด้านขนส่ง ยานพาหนะ จำนวน 17 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) ซึ่งกำหนดเวลาและที่ตั้งเฉพาะในเบื้องต้น เช่นจุดผ่านแดน เส้นทางขนส่ง อีกจำนวน 3 ฉบับ *(Asian Development Bank (ADB), 2011)*

วัตถุประสงค์ (Objective) ของความตกลงนี้มี 3 ประการ คือ

(1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนระหว่างกัน

(2) ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย ระเบียบพิธีเกี่ยวกับการขนส่งให้สอดคล้องซึ่งกันและกัน

(3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ความตกลงนี้ใช้บังคับ (Scope of Application) กับการขนส่ง (ไม่ว่าโดยรถหรือไม่ใช่รถ ไม่ว่าเพื่อการพาณิชย์โดยผู้ประกอบการสาธารณะหรือส่วนบุคคล) ข้ามแดน (เข้าไป มาจาก หรือผ่านดินแดนของประเทศภาคี) ทางถนน (รวมทั้งการข้ามแม่น้ำ หรือใช้เรือข้ามฟากในกรณีไม่มีสะพาน) แต่ไม่ใช้บังคับโดยตรงกับเรื่องการค้าและการตรวจคนเข้าเมือง (Trade and Immigration Matters) ความตกลงนี้ไม่กระทบสิทธิของประเทศภาคีสมาชิกในการอนุญาตสินค้าและบุคคลเข้าสู่แดนของตนซึ่งต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศภาคีสมาชิกนั้น เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก สินค้าผ่านแดน และการเข้า-ออก ผ่านแดนของบุคคล ความตกลงนี้มีสาระสำคัญดังนี้

- **การอำนวยความสะดวกในพิธีการข้ามเขตแดน (Facilitation of Border-Crossing Formalities)**

ประเทศภาคีจะต้องปรับมาตรการต่อไปนี้อย่างค่อยเป็นค่อยไปเพื่อลดความยุ่งยากและรวดเร็วของพิธีการข้ามแดน

(1) การตรวจสอบ ณ จุดเดียว (Single-Window Inspection)

การควบคุมและตรวจสอบเกี่ยวกับประชาชน ในเรื่องหนังสือเดินทาง วีซ่า ใบอนุญาตขับขี่ การแลกเปลี่ยนเงินตรา ศุลกากร สุขภาพ/โรคระบาด เกี่ยวกับยานพาหนะ ในเรื่องทะเบียน ความมั่นคงแข็งแรงของรถ การประกันภัย เกี่ยวกับสินค้า ในเรื่องศุลกากร คุณภาพ สุขอนามัย การกักกันและตรวจโรคสัตว์ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกัน (เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้แก่ ศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง การค้า เกษตร สาธารณสุข)

(2) การตรวจสอบโดยหยุด ณ จุดเดียว (Single-Stop Inspection)

เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีสองฝ่ายจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ขอตนอย่างเต็มที่ เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศทั้งสองที่มีเขตแดนติดต่อกันจะต้องดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและพร้อมกัน หากภูมิประเทศในท้องถิ่นไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดตั้งจุดควบคุม ณ จุดพรมแดนได้ เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีจะได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติหน้าที่ของตนได้ในดินแดนของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

(3) ประสานงานด้านเวลาและแลกเปลี่ยนของข้อมูลล่วงหน้าและการขนถ่าย

- **การขนส่งประชาชนข้ามเขตแดน (Cross-Border Transport of People)**

(1) วีซ่า (Visa)

ประเทศภาคีตกลงอนุญาตให้บุคคลของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งอยู่ภายใต้ข้อบังคับเรื่องวีซ่าโดยให้ได้รับวีซ่าเพื่อการเข้าออกดินแดนหลายครั้ง วีซ่าเพื่อผ่านแดน วีซ่าเพื่อออกนอกเมือง ในระยะเวลาที่นาน สำหรับผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง เงื่อนไขและรูปแบบของการออกวีซ่า

(2) การขนส่งประชาชน (Transport of People)

การขนส่งประชาชนข้ามเขตแดน รวมทั้งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว เช่นรถ เส้นทางการขนส่ง

การขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน (Cross-Border Transport of Goods)

(1) ข้อยกเว้นสำหรับการตรวจสอบด้านศุลกากร การวางเงินประกันทัณฑ์บนและการติดตาม (Exemption from Physical Customs Inspection, Bond Deposit and Escort)

ประเทศภาคีตกลงว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับการยกเว้นจาก (1) การตรวจด้านศุลกากรตามปกติกับสินค้าผ่านแดน ณ จุดข้ามแดน (2) การติดตามของศุลกากรในดินแดน (3) การวางเงินประกันทัณฑ์บนเพื่อประกันภาษีศุลกากร โดยมีกฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าในประเทศ

(2) การจราจรผ่านแดน (Transit Traffic)

ประเทศภาคีตกลงให้เสรีภาพการผ่านแดน ให้การจราจรผ่านแดนที่ไปหรือมาจากดินแดนของประเทศภาคีอื่นสามารถผ่านดินแดนของตนได้

(3) การตรวจโรคระบาดพืชและสัตว์ (Phytosanitary and Veterinary Inspection)

ประเทศภาคีจะไม่ทำการตรวจสอบสินค้าที่ข้ามเขตแดนอย่างเข้มงวดมากกว่าที่กำหนดไว้ในระเบียบขององค์การอนามัยโลก และองค์การอาหารและการเกษตรกรรม

(4) บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ (Special Regimes for the Transport of Particular Categories of Goods)

ความตกลงนี้ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) สำหรับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) จะต้องได้รับปฏิบัติตามรูปแบบของการตรวจสินค้าข้ามแดนในลำดับแรก เพื่อมิให้เกิดความล่าช้า

- **ข้อกำหนดเพื่อการยอมรับยานพาหนะทางถนน (Requirements for the Admittance of Road Vehicles)**

(1) การยอมรับยานพาหนะในประเทศภาคีอื่น (Admittance of Road Vehicles in Other Contracting Parties)

ประเทศภาคีต้องยอมให้รถไม่ว่าจะพวงมาลัยซ้ายหรือขวา ซึ่งจดทะเบียนในประเทศภาคีอื่นเข้าสู่ดินแดนของตน

(2) การจดทะเบียน (Registration)

รถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดนจะต้องได้รับการจดทะเบียนในประเทศผู้ส่ง รถจะต้องมีเครื่องหมายประจำรถ เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิต หมายเลขตัวถังและเครื่องยนต์ มีหนังสือรับรองการจดทะเบียน ต้องแสดงหมายเลขทะเบียนบนป้ายด้านหน้าและด้านหลังของรถ จะต้องแสดงเครื่องหมายในการจำแนกประเทศที่ทำการจดทะเบียน

(3) เครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนน (Road Traffic Regulations and Signage)

ประเทศภาคีมีหน้าที่ในการปรับปรุงเครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนนของตนให้เป็นไปตามข้อบังคับและมาตรฐาน

(4) ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ (Driving Permits)

ประเทศภาคีจะยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ซึ่งออกให้โดยประเทศภาคีอื่นตามความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งลงนาม ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2428 (ค.ศ.1985)

- **การแลกเปลี่ยนสิทธิในการจราจรเพื่อการพาณิชย์ (Exchange of Commercial Traffic Rights)**

(1) สิทธิการจราจร (Traffic Rights)

การใช้สิทธิจราจรจะแบ่งเป็น 2 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในประเทศภาคี สามารถปฏิบัติการขนส่งดังต่อไปนี้

1. ผ่านแดนของประเทศภาคีอื่น
2. เข้าไปในดินแดนของประเทศภาคีอื่น
3. ออกจากดินแดนของประเทศภาคีอื่น

ขั้นตอนที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งที่จัดตั้งในประเทศภาคีหนึ่งสามารถปฏิบัติการขนส่งเข้าไปหรือออกจากหรือผ่านดินแดนของประเทศภาคีอื่น ทั้งนี้ตามความต้องการของตลาดเสรี การขนส่งภายในประเทศทำได้เฉพาะในกรณีที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษจากประเทศผู้รับเท่านั้น

(2) การกำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออก (Designation of Routes and Points of Entry and Exit)

พิธีสาร 1 ได้กำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออกสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามเขตแดน

(3) การเข้าสู่ตลาด (Market Access)

ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งข้ามแดนในประเทศของตนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 9 จะได้รับสิทธิทำการขนส่งข้ามแดนภายใต้ความตกลง และประเทศผู้รับจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ทำการขนส่งข้ามแดนจัดตั้งสำนักงานตัวแทนเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติการ

(4) ตลาดเสรีสำหรับบริการขนส่ง (Free Market for Transport Services)

การประกอบการขนส่งจะดำเนินการเป็น 2 ระยะดังนี้

ระยะแรก รถที่ใช้ในการขนส่ง จำนวนเที่ยววิ่ง รวมทั้งกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นที่ 1 จะกำหนดไว้ในพิธีสาร 3 คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งแห่งชาติของแต่ละประเทศจะแลกเปลี่ยนใบอนุญาตเปล่าและออกใบอนุญาตตามที่ตกลงกันทุกปี

ระยะที่สอง จำนวนเที่ยววิ่งและปริมาณของผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลงจะไม่ตกอยู่ภายใต้ข้อจำกัดใด นอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในความตกลงนี้

(5) ค่าขนส่งและเงื่อนไขการขนส่ง (Pricing and Conditions of Transport)

เงื่อนไขการขนส่งให้เป็นไปตามกฎในภาคผนวก 10 ค่าขนส่ง การตั้งค่าขนส่งให้เป็นไปอย่างเสรีและกำหนดตามกลไกตลาดแต่ให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดป้องกันการผูกขาดและการดูแลของคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) เพื่อป้องกันราคาที่สูงหรือต่ำ

- **โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)**
  - (1) มาตรฐานการออกแบบสะพานและถนน (Road and Bridge Design Standards)
  - (2) การก่อสร้างหรือการปรับปรุงถนนรวมทั้งสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ ตามที่ระบุไว้ในพิธีสาร 1 จะต้องดำเนินการภายใต้กรอบของโครงการด้านโยธาธิการแห่งชาติหรือดำเนินการโดยใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และจะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดขั้นต่ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการอนุญาตของแหล่งเงินทุนด้วย
  - (3) การอำนวยความสะดวกในการข้ามเขตแดน (Border-Crossing Facilities)
  - (4) ประเทศภาคีตกลงจะสร้างหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ณ จุดข้ามเขตแดนและจัดเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการข้ามแดนเพื่อให้ดำเนินการมีประสิทธิภาพ
- **กรอบเกี่ยวกับองค์กร (Institutional Framework)**
  - (1) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Framework)

ประเทศภาคีจะจัดตั้งคณะกรรมการถาวรในการอำนวยความสะดวกการขนส่ง โดยประกอบด้วยผู้แทนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามความตกลงนี้ ทั้งนี้โดยมีรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการหรือเทียบเท่าเป็นประธาน

(2) คณะกรรมการร่วม (Joint Committee)

คณะกรรมการร่วมประกอบด้วยผู้แทนจาก

1. คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติของทุกประเทศภาคี
2. คณะกรรมการร่วมจะเป็นผู้กำกับดูแลและประเมินผลการใช้ความตกลงนี้และทำหน้าที่เป็นแกนหลักในการพิจารณา รวมทั้งระงับข้อพิพาทอย่างฉันท์มิตร ตลอดจนให้คำแนะนำแก่ประเทศภาคีและจัดทำข้อเสนอในการแก้ไขความตกลง

- **ข้อกำหนดอื่นๆ (Miscellaneous Provisions)**
  - (1) การปฏิบัติตามและการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบที่บังคับใช้ภายในประเทศ (Observance and Enforcement of National Laws and Regulations)

ประชาชน ผู้ประกอบการขนส่ง และรถต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่บังคับใช้ในดินแดนของประเทศผู้รับ การบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศขึ้นอยู่กับอำนาจเด็ดขาดของเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับซึ่งการละเมิดกฎหมายได้เกิดขึ้นในดินแดนประเทศนั้น

(2) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

ประเทศภาคีรับที่จะสนับสนุนการปฏิบัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดย

1. นำระบบความรับผิดชอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเอกภาพ
2. กำหนดคุณสมบัติขั้นต่ำของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
3. ระบบภาษีศุลกากรพิเศษของตู้บรรทุกสินค้า

ประเทศภาคีความตกลง CBTA ทั้ง 6 ประเทศ ได้เจรจารายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง และได้มีการลงนามครบถ้วนแล้วเมื่อ ปี พ.ศ. 2550 ซึ่งความตกลงดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ต่อเมื่อประเทศภาคีทุกประเทศได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ และประเทศภาคีได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสาร ครบทุกฉบับแล้วเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 ความตกลงดังกล่าวจึงมีผลบังคับใช้ต่อประเทศภาคีทั้งหมดนับแต่นั้น

ภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA มีจำนวน 20 ฉบับ เป็นการกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติ ประกอบด้วย

ภาคผนวก 1 : การขนส่งสินค้าอันตราย Carriage of Dangerous Goods

ภาคผนวก 2 : การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ Registration of Vehicles in International Traffic

ภาคผนวก 3 : การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย Carriage of Perishable Goods

ภาคผนวก 4 : การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน Facilitation of Frontier–Crossing Formalities

ภาคผนวก 5 : การข้ามแดนของบุคคล Cross-Border Movement of People

ภาคผนวก 6 : กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้า ผ่านแดนในประเทศ Transit and Inland Clearance Customs Regime

ภาคผนวก 7 : ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร Road Traffic Regulation and Signage

ภาคผนวก 8 : การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว Temporary Importation of Motor Vehicle

ภาคผนวก 9 : หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Transport Operators for Cross-Border Transport Operations

ภาคผนวก 10 : เงื่อนไขการขนส่ง Conditions of Transport

ภาคผนวก 11 : มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับการออกแบบและก่อสร้างถนน และสะพาน Road and Bridge Design and Construction Standards and Specifications

ภาคผนวก 12 : จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการ ในการผ่านแดน Border-Crossing and Transit Facilities and Services

ภาคผนวก 13 เอ : หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Multimodal Carrier Liability Regime

ภาคผนวก 13 บี : หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน Criteria for Licensing of Multimodal Transport Operators for Cross-Border Transport Operations

ภาคผนวก 14 : กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ Container Customs Regime

ภาคผนวก 15 : ระบบการจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า Commodity Classification System

ภาคผนวก 16 : หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่ Criteria for Driving License

พิธีสาร 1 : การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ Designation of Corridors, Route, and Points of Entry and Exit (Border Crossing)

พิธีสาร 2 : ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน Charges Concerning Transit Traffic

พิธีสาร 3 : โควตาการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต Frequency and Capacity of Services and Issuance of Quota and Permits

ก่อนที่ความตกลง CBTA จะมีผลบังคับใช้ใน ปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA หรือ IICBTA) โดยการดำเนินการเช่นนี้เป็นการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ณ บริเวณจุดผ่านแดนของประเทศภาคีที่มีพรมแดนติดต่อกันอันได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม โดยปัจจุบันยังมีผลบังคับใช้อยู่ ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ลาวบาว ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต และ ณ จุดผ่านแดน แม่สอด-เมียวดี

รัฐมนตรีคมนาคมของประเทศภาคีในฐานะสมาชิกคณะกรรมการร่วม ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เกิดการดำเนินงานตามความตกลง CBTA ได้เห็นชอบเมื่อ ปี พ.ศ. 2559 ให้มีการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงระยะแรก (CBTA Early Harvest) เมื่อปี พ.ศ. 2561 ความตกลงระยะแรก เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ที่ลงนามโดยประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 6 ประเทศ เมื่อเดือนมีนาคม 2561 บันทึกความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศสามารถออกใบอนุญาตการขนส่ง GMS Road Transport Permit และเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว Motor Vehicle Temporary Admission Document (TAD) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ส่วนประเทศเมียนมาจะเข้าร่วมความตกลงระยะแรกในปี พ.ศ. 2563 ยานพาหนะต้องพกพาใบอนุญาตการขนส่ง และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) ฉบับจริง ที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศต้นทางของพาหนะนั้น (หมายถึงประเทศที่ยานพาหนะนั้นขึ้นทะเบียน) และสามารถอยู่ในประเทศสมาชิกได้ไม่เกิน 30 วัน ในแต่ละครั้งของการเดินทาง เอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) เป็นเสมือนหนังสือเดินทางประจำยานพาหนะจะต้องได้รับการตรวจลงตราจากกรมศุลกากรของประเทศเจ้าบ้านทั้งขาเข้าและขาออก เพื่อตรวจสอบว่าอยู่ในประเทศนั้นไม่เกิน 30 วัน ไม่มีการกำหนดจำนวนครั้งของการสัญจรข้ามไป-มาระหว่างชายแดนแต่อย่างใด

2.2.2 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ASEAN Economic Community (AEC)

สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) ยังคงให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่องหลังจากที่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA) ได้บรรลุเป้าหมายในปี พ.ศ. 2546 โดยที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN Summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ณ ประเทศกัมพูชาได้เห็นชอบให้อาเซียนกำหนดทิศทางการดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557)* ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community : EEC) ต่อมาในการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี พ.ศ. 2546 ณ เกาะบาหลีประเทศอินโดนีเซีย ผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) และให้เร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขาสำคัญ (Priority Sectors) ได้แก่การท่องเที่ยว การบิน ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร ประมง เทคโนโลยีสารสนเทศและสุขภาพ ต่อมาได้เพิ่มสาขาโลจิสติกส์ เป็นสาขาที่ 12 โดยผู้นำอาเซียนและรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงและพิธีสารที่เกี่ยวข้องระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 10 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว โดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ปลายเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2548 ต่อมาผู้นำอาเซียนได้ลงนามกฎบัตรอาเซียนและปฏิญญาเซบู ว่าด้วยแผนการการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2550 (ค.ศ. 2007) ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้เร็วขึ้นอีก 5 ปี ภายในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) โดยมีเป้าหมายให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวร่วมกัน (Single Market and Single Production Base) มีการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี (Free Flow) ใน สินค้าบริการ การลงทุน เงินทุน แรงงานมีฝีมือ สร้างหน่วยงานบูรณาการ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันสินค้าอาหาร เกษตร และป่าไม้ เพื่อมุ่งให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวร่วมกันนอกจากนั้นยังต้องผูกพันต่อพันธกรณีที่จะสร้างให้เป็นภูมิภาคที่สามารถแข่งขันทางเศรษฐกิจระดับสูงได้ (Highly Competitive Economic Region) และในการดำเนินการดังกล่าวสมาชิกอาเซียนจะต้องผูกพันในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Development) โดยอนุวัติการเต็มรูปแบบ ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit ในปี พ.ศ. 2557-2558

1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT)

ในการประชุมสุดยอดอย่างไม่เป็นทางการของอาเซียน (ASEAN informal Summit) ครั้งที่ 1 ที่จาร์กาต้า เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2539 และ ครั้งที่ 2 ที่กัวลาลัมเปอร์ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2540 ได้ตกลงให้มีความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน จึงเห็นชอบในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าซึ่งจะเป็นการจัดการที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดนและระหว่างประเทศในหมู่สมาชิกอาเซียน *(Association of Southeast Asian Nations, 1998)*

วัตถุประสงค์ (Objective) ของความตกลงนี้ มี 3 ประการ คือ

(1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดนเพื่อสนับสนุนการอนุวัติ (Implementation) เขตการค้าเสรีอาเซียนและบูรณาการเศรษฐกิจภูมิภาค

(2) ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย ระเบียบพิธีเกี่ยวกับการค้าและศุลกากรเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามเขตแดน

(3) เสริมสร้างระบบการขนส่งข้ามเขตแดนในอาเซียน ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บูรณาการและสอดประสานกัน

หลักการ (Principle) ของความตกลงนี้คือใช้หลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (Most Favored Treatment) และหลักปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) นอกจากนั้นประเทศภาคีต้องมีความแน่นอน (Consistency) และโปร่งใส (Transparency) ในการใช้กฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องรวมทั้งวิธีปฏิบัติและการบริหารจัดการ วิธีการในการขนส่งข้ามเขตแดนต้องไม่ยุ่งยาก (Simplicity) มีประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effective) ในการบริหารจัดการขนส่งข้ามเขตแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามเขตแดน

ขอบเขตของสัญญา (Scope of Application) ให้ใช้บังคับกับการขนส่งข้ามเขตแดนระหว่างประเทศภาคีและให้สิทธิในการขนส่งข้ามเขตแดน

ความตกลงนี้มีสาระสำคัญดังนี้

(1) จุดหมายปลายทางของเส้นทางขนส่งข้ามเขตแดน (Designation of Transit Transport Routes)

ประเทศภาคีจะต้องบังคับใช้บัญชีเส้นทางการขนส่งข้ามเขตแดนตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ นอกจากนั้นประเทศภาคีต้องกำหนดสถานที่ชายแดนตรงพรมแดนที่จะให้ความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนต้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ ณ สถานที่ชายแดนที่กำหนดตลอดเส้นทางการขนส่งข้ามพรมแดนมีเจ้าหน้าที่ที่เพียงพอที่จะให้บริการด้วยความรวดเร็วในการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ศุลกากร (Customs) อนามัย (Health) และควบคุมเงินตราต่างประเทศ (Foreign Exchange Controls)

(2) เงื่อนไขทั่วไปของการขนส่งทางถนน (General Conditions for Road Transport)

ข้อบังคับจราจร (Traffic Regulation) ประเทศภาคีต้องมีมาตรการที่เหมาะสมในการบังคับใช้ข้อบังคับการจราจรทางถนนที่สอดประสานกันในอาณาเขตของประเทศภาคี

หนังสือรับรองการตรวจสภาพและยอมรับร่วม (Mutual Recognition of Inspection Certificates) ประเทศภาคีต้องยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่มีระยะเวลาสำหรับใช้ในการขนส่งข้ามเขตแดนที่ออกโดยประเทศภาคีอื่น

การยอมรับร่วมกันในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ (Mutual Recognition of Driving Licenses) ประเทศภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับขี่ท้องถิ่นที่ออกโดยประเทศภาคีอื่น

การประกันภัยบุคคลที่สามสำหรับยานพาหนะ (Motor Vehicle Third-Party Insurance) ยานพาหนะที่จะเข้าสู่อาณาเขตประเทศภาคีอื่นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศนั้นเกี่ยวกับการประกันภัยบุคคลที่สามอย่างเข้มงวด

(3) เงื่อนไขทั่วไปของการขนส่งระบบราง (General Conditions for Rail Transport)

การบริการข้ามเขตแดนและเชื่อมโยงในระบบรางเพื่อเชื่อมต่อเข้าสู่อาณาเขตของประเทศภาคีจะดำเนินการที่สถานีเชื่อมต่อที่กำหนดไว้

(4) มาตรการการควบคุมของศุลกากร สุขอนามัย และโรคระบาด (Customs Control, Sanitary and Phytosanitary Measures)

ประเทศภาคีจะต้องทำพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งข้ามเขตแดนให้ง่ายและสอดประสานกัน โดยต้องแน่ใจว่าสอดรับกับกฎหมายและข้อบังคับของศุลกากรที่จะใช้บังคับ

ประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากรร่วม (Joint Customs Inspection) สำหรับการขนส่งข้ามเขตแดนที่ด่านชายแดนที่กำหนด (Designated Frontier Points)

ประเทศภาคีจะต้องจัดตั้งระบบพิธีการศุลกากรข้ามเขตแดนเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศภาคี

(5) บทบัญญัติทั่วไป (Miscellaneous Provisions)

การขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) จะไม่ได้รับอนุญาตตามความตกลงนี้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากประเทศภาคีนั้นที่จะมีการขนส่งผ่าน

การขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าต้องห้ามและเข้มงวด (Prohibited and Restricted Goods) จะไม่ได้รับอนุญาตตามความตกลงนี้

ประเทศภาคีจะจัดให้มีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable Goods)

(6) การบริหารจัดการของสถาบัน (Institutional Arrangements)

คณะกรรมาธิการความร่วมมือการขนส่งข้ามเขตแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) จะถูกจัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีเพื่อให้เกิดความมือที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อการอนุวัติความตกลงฉบับนี้

คณะกรรมการความร่วมมือการขนส่งข้ามเขตแดน (Transit Transport Coordinating Board) จะถูกจัดตั้งขึ้น ซึ่งจะประกอบไปด้วยผู้บริหารระดับสูงที่เสนอโดยประเทศภาคีแต่ละประเทศและตัวแทนของเลขาธิการอาเซียน (ASEAN Secretariat) โดยจะกำกับดูแลความร่วมมือและอนุวัติการตามข้อตกลงนี้

(7) บทสุดท้าย (Final Clauses)

การระงับข้อพิพาท (Dispute Settlement) บทบัญญัติของพิธีสารอาเซียนเกี่ยวกับมาตรการระงับข้อพิพาท (ASEAN Protocol on Dispute Settlement Mechanism) จะนำมาใช้ในการระงับข้อพิพาทตามความตกลงนี้ไม่มีข้อสงวนสิทธิ (Reservation) ของความตกลงนี้ไม่ว่าขณะที่มีการเซ็น (Signature & Ratification) หรือให้สัตยาบรรณความตกลงนี้

- **พิธีสาร (Protocol)**

พิธีสาร 1 : การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ และการอำนวยความสะดวก Designation of Transit Transport Routes and Facilities มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2554 (In Force (IF) 21 August 2011)

พิธีสาร 2 : การกำหนดจุดสำหรับข้ามพรมแดน Designation of Frontier Posts มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2562 (IF 6 October 2019)

พิธีสาร 3 : ชนิดและจำนวนยานพาหนะทางถนน Types and Quantity of Road Vehicles มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2553 (IF 19 April 2010)

พิธีสาร 4 : ข้อกำหนดทางด้านเทคนิคของยานพาหนะ Technical Requirements of Vehicles มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2553 (IF 19 April 2010)

พิธีสาร 5 : แบบแผนอาเซียนในการประกันภัยภาคบังคับของรถยนต์ ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2546 (IF 16 October 2003)

พิธีสาร 6 : พรมแดนทางรางและสถานีเชื่อมต่อ Railways Border and Interchange Stations ยังไม่มีผลใช้บังคับ (Not In Force (NIF))

พิธีสาร 7 : ระบบการผ่านพิธีการศุลกากร Customs Transit System มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 (IF 19 February 2019)

พิธีสาร 8 : มาตรการทางสุขอนามัย และโรคระบาด เพื่อบังคับใช้ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า Sanitary and Phytosanitary Measures to Implement the ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 (IF 13 January 2011)

พิธีสาร 9 : สินค้าอันตราย Dangerous Goods มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2560 (IF 13 September 2017)

2) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างรัฐ (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport : AFAFIST

นับตั้งแต่ประเทศภาคีสมาชิกอาเซียนได้เห็นชอบและลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า ที่กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2541 ประเทศภาคีได้บรรลุข้อตกลงและลงนามในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างรัฐ ที่กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2552 ซึ่งจะเป็นการเสริมสร้างและอำนวยความสะดวกในการจราจรในระหว่างประเทศในหมู่สมาชิกอาเซียน *(Association of Southeast Asian Nations, 2009)*

วัตถุประสงค์ (Objective) ของความตกลงนี้มี 3 ประการ คือ

(1) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างรัฐ ระหว่างประเทศภาคี เพื่อสนับสนุนการอนุวัติ (Implementation) เขตการค้าเสรีอาเซียนและบูรณการเศรษฐกิจภูมิภาค
(2) ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย ระเบียบพิธีเกี่ยวกับการค้าและศุลกากรเพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างรัฐ
(3) ร่วมมือกันสร้างระบบการขนส่งในภูมิภาค ให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล บูรณการและสอดประสานกัน

หลักการ (Principle) ของความตกลงนี้คือใช้หลักปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่ง (Most Favoured Treatment) นอกจากนั้นประเทศภาคีต้องมีความแน่นอน (Consistency) และโปร่งใส (Transparency) ในการใช้กฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องรวมทั้งวิธีปฏิบัติ และการบริหารจัดการ วิธีการในการขนส่งข้ามเขตแดนต้องไม่ยุ่งยาก (Simplicity) มีประสิทธิภาพ (Efficiency) และประสิทธิผล (Effective) ในการบริหารจัดการขนส่งข้ามเขตแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้าเขตแดน

ขอบเขตของสัญญา (Scope of Application) ให้ใช้บังคับกับการขนส่งระหว่างรัฐ ระหว่างประเทศภาคี แต่ไม่รวมถึงการเดินเรือในรัฐใดรัฐหนึ่ง (Cabotage) และให้สิทธิในการขนส่งระหว่างรัฐ

ความตกลงนี้มีสาระสำคัญดังนี้

(1) จุดหมายปลายทางของเส้นทางขนส่งข้ามเขตแดน (Designation of Inter-State Transport Routes)

ประเทศภาคีตกลงใช้บัญชีเส้นทางการขนส่งข้ามเขตแดนตามที่กำหนดไว้ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า นอกจากนั้นประเทศภาคีตกลงใช้สถานที่ชายแดนตรงพรมแดนที่จะให้ความสะดวกในการขนส่งระหว่างรัฐตามที่กำหนดไว้ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า โดยต้องจัดให้มีการอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ มีเจ้าหน้าที่ที่เพียงพอที่จะให้บริการด้วยความรวดเร็วในการตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ศุลกากร (Customs) อนามัย (Health) และควบคุมเงินตราต่างประเทศ (Foreign Exchange Controls)

(2) เงื่อนไขทั่วไปของการขนส่งทางถนน (Generation Conditions for Road Transport)

ข้อบังคับจราจร (Traffic Regulation) ประเทศภาคีต้องมีมาตรการที่เหมาะสมในการบังคับใช้ข้อบังคับการจราจรทางถนนที่สอดประสานกันในอาณาเขตของประเทศภาคี

หนังสือรับรองการตรวจสภาพและยอมรับร่วม (Mutual Recognition of Inspection Certificates) ประทศภาคีต้องยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่มีระยะเวลาสำหรับใช้ในการขนส่งข้ามเขตแดนที่ออกโดยประเทศภาคีอื่น

การยอมรับร่วมกันในเรื่องใบอนุญาตขับขี่ (Mutual Recognition of Driving Licenses) ประเทศภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับขี่ท้องถิ่นที่ออกโดยประเทศภาคีอื่น

แผนงานอาเซียนในการบังคับการประกันภัยสำหรับยานพาหนะ (ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance) ยานพาหนะที่จะเข้าสู่อาณาเขตประเทศภาคีอื่นจะต้องเป็นไปตามข้อบังคับของประเทศนั้นเกี่ยวกับการประกันภัยยานพาหนะ

(3) มาตรการการควบคุมของศุลกากร สุขอนามัย และโรคระบาด (Customs Control, Sanitary and Phytosanitary Measures)

ประเทศภาคีจะต้องทำพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งข้ามเขตแดนให้ง่ายและสอดประสานกัน โดยต้องแน่ใจว่าสอดรับกับกฎหมายและข้อบังคับของศุลกากรที่จะใช้บังคับ

ประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกในพิธีการศุลกากรร่วม (Joint Customs Inspection) สำหรับการขนส่งข้ามเขตแดนที่ด่านชายแดนที่กำหนด (Designated Frontier Points)

(4) บทบัญญัติทั่วไป (Miscellaneous Provisions)

การขนส่งระหว่างรัฐของสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) จะไม่ได้รับอนุญาตตามความตกลงนี้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษจากประเทศภาคี

การขนส่งระหว่างรัฐของสินค้าต้องห้ามและเข้มงวด (Prohibited and Restricted Goods) จะไม่ได้รับอนุญาตตามความตกลงนี้

ประเทศภาคีจะจัดให้มีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างรัฐของสินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable Goods)

(5) การบริหารจัดการของสถาบัน (Institutional Arrangements)

คณะกรรมาธิการความร่วมมือการขนส่งข้ามเขตแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่จัดตั้งขึ้นตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า จะเป็นผู้รับผิดชอบในความร่วมมือที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลและเพื่อการอนุวัติความตกลงฉบับนี้

คณะกรรมการความร่วมมือการขนส่งข้ามเขตแดน (Transit Transport Coordinating Board) ที่จัดตั้งขึ้นตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า จะกำกับดูแลความร่วมมือและอนุวัติการตามความตกลงนี้

(6) บทสุดท้าย (Final Clauses)

การระงับข้อพิพาท (Dispute Settlement) บทบัญญัติของพิธีสารอาเซียนเกี่ยวกับมาตรการระงับข้อพิพาท (ASEAN Protocol on Dispute Settlement Mechanism) จะนำมาใช้ในการระงับข้อพิพาทตามความตกลงนี้

ไม่มีข้อสงวนสิทธิ (Reservation) ของความตกลงนี้ไม่ว่าขณะที่มีการเซ็น (Signature & Ratification) หรือให้สัตยาบรรณความตกลงนี้

2.2.3 กรอบความร่วมมือ ACMECS

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา - แม่โขง (Ayeyawady – Chao Phraya Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้น เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย และส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค (*กระทรวงการต่างประเทศ, 2561)* โดยมีรายละเอียดดังนี้

3) ภูมิหลัง

เป็นข้อริเริ่มของไทย ตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2546 โดยเป็นเวทีที่ไทยชูบทบาทในการเป็นประเทศผู้ให้ประเทศเดียว ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย ทั้งนี้ เป็นเวทีหารือเฉพาะของประเทศลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งเป็นสมาชิกอาเซียน

มีวัตถุประสงค์ คือ

(1) เพิ่มขีดความสามารถและสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจตามแนวชายแดน
(2) อำนวยความสะดวกในการย้ายอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมการผลิตไปยังพื้นที่ที่ได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ
(3) สร้างโอกาสการจ้างงาน และลดช่องว่างทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก
(4) ส่งเสริมให้เกิดสันติภาพ เสถียรภาพ และความเจริญรุ่งเรืองแบบยั่งยืนร่วมกัน
(5) เพื่อส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม

ดำเนินความร่วมมือใน 8 สาขา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรมและพลังงาน ความเชื่อมโยงทางคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม

โดยมีการประชุมผู้นำ (ACMECS Summit) แล้ว 9 ครั้ง ได้แก่ 1) พ.ศ. 2546 ณ เมืองพุกาม 2) พ.ศ. 2548 ณ กรุงเทพฯ 3) พ.ศ.2551 ณ กรุงฮานอย 4) พ.ศ. 2553 ณ กรุงพนมเปญ 5) พ.ศ. 2556 ณ เวียงจันทน์ 6) พ.ศ. 2558 ณ กรุงเนปิดอว์ 7) พ.ศ. 2559 ณ กรุงฮานอย 8) พ.ศ. 2561 ณ กรุงเทพฯ และ 9) พ.ศ. 2563 ผ่านระบบการประชุมทางไกล (VDO Conference) ณ ตึกภักดีบดินทร์ ทำเนียบรัฐบาล

ในการประชุมผู้นำ (ACMECS Summit) ครั้งที่ 8 ณ กรุงเทพฯ ในวันที่ 16 มิถุนายน 2561 มีการรับรองเอกสารผลลัพธ์ จำนวน 2 ฉบับ ดังนี้

(1) ร่างปฏิญญากรุงเทพฯ เป็นเอกสารแสดงเจตนารมณ์ ของประเทศสมาชิกที่จะใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของ 5 ประเทศสมาชิก เช่น 1) อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก ACMECS ซึ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจของอาเซียนและของโลก เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณร้อยละ 6-8 ต่อปี 2) การเมืองที่มีเสถียรภาพและความปรองดองทางสังคม มีความสามัคคีและความสงบ 3) ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในการเป็นศูนย์กลางทางภูมิรัฐศาสตร์ของภูมิภาคเอเชีย – แปซิฟิก ซึ่งเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก

การมีความคล้ายคลึงทางวัฒนธรรม และความมุ่งมั่นที่จะร่วมมือกันในลักษณะหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์เพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน

(2) แผนแม่บท ACMECS ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2562 - 2566 เป็นแผนแม่บทฉบับแรกของอนุภูมิภาคที่จะใช้กำหนดแนวทางการดำเนินการระหว่างประเทศสมาชิก มุ่งเน้นโครงการส่งเสริมความเชื่อมโยงตามระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก (EWEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ทั้งโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ดิจิทัล และพลังงาน รวมถึงโครงการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ การค้า และการลงทุน

4) ปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration)

ในการประชุมผู้นำ ครั้งที่ 9 ที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2563 ได้มีการรับรองปฏิญญากรุงเทพฯ โดยตกลงแนวทางการขับเคลื่อนกรอบความร่วมมืออย่างเป็นรูปธรรม ได้แก่ (1) ตกลงขอบเขตการจัดตั้งกองทุนเพื่อการพัฒนา ACMECS (2) ตกลงกลไกการทำงานของคณะกรรมการประสานงาน 3 เสา (3) ตกลงรายชื่อโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่จะดำเนินการต่อไป และ (4) รับหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนากลุ่มแรกได้แก่ จีน สหรัฐฯ เกาหลีใต้ อินเดีย และออสเตรเลีย รวมทั้งกลุ่มที่สองที่เพิ่งรับในปีนี้ได้แก่นิวซีแลนด์และอิสราเอล

5) แผนแม่บท ACMECS (ACMECS Master Plan) ประกอบด้วย 3 เป้าประสงค์ (Goal) หรือ เสาหลัก (Pillar) ได้แก่

(1) การเสริมสร้างความเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อในอนุภูมิภาค (Seamless Connectivity) โดยเน้นการเติมเต็มโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมทางกายภาพ (hardware) ที่ยังขาดหายของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(2) การสอดประสานด้านเศรษฐกิจ (Synchronized ACMECS Economies) ซึ่งเน้นการเชื่อมโยงทางด้านระบบและกฎระเบียบ (Software) และการระดมทุนเพื่อการพัฒนาในมิติต่างๆ ของแผนแม่บทฯ อันรวมถึงนวัตกรรมทางการระดมทุน คือ กองทุนเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS (ACMECS Infrastructure Fund and Trust)

(3) การพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรม (Smart and Sustainable ACMECS) ในสาขาที่ประเทศสมาชิกมีศักยภาพและให้ความสำคัญ รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม อนึ่ง แผนแม่บทฯ จะมีเอกสารภาคผนวก (Annex) ซึ่งจะประกอบด้วยแผนปฏิบัติการ (Action Plans) ที่ประเทศสมาชิกสามารถปรับเพิ่มหรือแก้ไขต่อไป

6) ความคืบหน้าล่าสุด ในการยกร่าง ACMECS Master Plan ที่ผ่านมา ไทยเป็นเจ้าภาพการประชุมคณะทำงานระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ACMECS เพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ไปแล้ว 2 ครั้ง (เมื่อเดือนกันยายนและพฤศจิกายน 2560) โดยที่ประชุมฯ เห็นชอบต่อข้อเสนอของไทยเกี่ยวกับโครงสร้างหลักของแผนแม่บท ACMECS และกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ได้ส่งผลการประชุมคณะทำงานเพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ครั้งที่ 2 และร่าง Master Plan และ Action Plan ล่าสุดให้แก่ประเทศสมาชิก และหน่วยงานไทยที่เกี่ยวข้องแล้ว ได้มีการจัดการประชุมคณะทำงานเพื่อยกร่างแผนแม่บท ACMECS ครั้งที่ 3 ในวันที่ 5 เมษายน 2561 ซึ่งจะเป็นการประชุมฯ ครั้งสุดท้ายก่อนที่จะนำเสนอร่างแผนแม่บทฯ ให้ที่ประชุมผู้นำ ACMECS ครั้งที่ 8 รับรองต่อไป

7) การเชื่อมโยงด้านระบบและกฎระเบียบ (Software) และการพัฒนาภูมิภาคในลักษณะยั่งยืนและมีนวัตกรรมเพื่อสร้างความเจริญรุ่งเรืองแบบยั่งยืนร่วมกัน

ส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนปี ค.ศ. 2030 เพื่อให้อนุภูมิภาค CLMVT เป็น “ศูนย์กลางแห่งการเจริญเติบโต” (Nucleus of Growth) ที่มีความรับผิดชอบและมีส่วนร่วมที่สร้างสรรค์ในเวทีระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนแม่บทฯ จะเน้นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึงของทุกภาคส่วน รวมทั้งหุ้นส่วนการพัฒนา (Development Partners)

8) ความคืบหน้าของสาขาความร่วมมือต่างๆ

- **การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน (ไทยเป็นประเทศนำ)**

การจัดตั้งศูนย์ One–Stop-Service เพื่อการค้าบริเวณชายแดน ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร และการดำเนินการในด้านกฎหมายเพื่อส่งเสริมการใช้ระบบ Single Stop Inspection บริเวณชายแดน โดยด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต การสนับสนุนการใช้เงินสกุลท้องถิ่น สำหรับการค้าชายแดน โดยธนาคารแห่งประเทศไทยได้มีการผ่อนปรนกฎระเบียบสำหรับผู้มีถิ่นพำนักนอกประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกด้าน การค้าชายแดน โครงการความร่วมมือด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) โดยกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เสนอจะให้การสนับสนุนการดำเนินโครงการในลักษณะนี้ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน

- **การเกษตร (เมียนมาเป็นประเทศนำ)**

การทำเกษตรแบบมีสัญญา (Contract Farming) เป็นโครงการ Flagship ของไทยโดยกระทรวงพาณิชย์ โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยไปลงทุนเพาะปลูกสินค้าเกษตรที่ไทยผลิตไม่พอในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นการสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน และไทยได้ประโยชน์จากการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้าแปรรูปต่อไป ซึ่งไทยได้ลงนาม MOU การทำเกษตรแบบมีสัญญาไทย-กัมพูชา และไทย-สปป.ลาว ซึ่งทั้งสองประเทศได้จัดตั้งคณะทำงานทวิภาคีภายใต้ MOU ทั้งสองฉบับดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ ในส่วนของไทยได้มีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับประเทศสมาชิก ได้แก่ Soil Resources and Technology Transfer และ Soil Survey and Land Use Planning นอกจากนี้ ไทยมีโครงการอาสาสมัครให้ความรู้ทางวิชาการแก่เกษตรกรในประเทศสมาชิกอีกด้วย

- **อุตสาหกรรมและพลังงาน (เวียดนามเป็นประเทศนำ)**

มีความคืบหน้าน้อยมากเนื่องจากขาดการประสานงานระหว่างประเทศและการขาดแคลนเงินทุน

- **การเชื่อมโยงคมนาคม (สปป.ลาว เป็นประเทศนำ)**

ได้มีข้อริเริ่ม ได้แก่ (1) ACMECS Single Window Transport Cooperation เพื่อจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกให้สอดคล้องกัน และ (2) ACMECS Tourism Transport Corridors เพื่อยกระดับและพัฒนาเส้นทางคมนาคมและสะพานในเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ACMECS

นอกจากนี้ มีการเสนอโครงการทวิภาคีระหว่าง ไทยและ สปป.ลาว ได้แก่ (1) ยกระดับเส้นทาง R12 จากท่าแขก (สปป.ลาว) ถึง Na Phao (เวียดนาม) และ (2) สร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมบ้านเชียงแมนและหลวงพระบาง และโครงการทวิภาคีระหว่างไทยและกัมพูชา ได้แก่ การพัฒนาทางหลวงสาย 62 ในกัมพูชา

- **การท่องเที่ยว (กัมพูชาเป็นประเทศนำ)**

ปริมาณนักท่องเที่ยวในภูมิภาค ACMECS มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยประเทศสมาชิกมีการสนับสนุนซึ่งกันและกัน ด้วยการส่งผู้แทนเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและคาราวานสำรวจเส้นทางของประเทศสมาชิกด้วยกัน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2559 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้เข้าร่วมการประชุม Open ACMECS Ministerial Forum on Responsible Tourism ที่นครโฮจิมินห์ โดยที่ประชุมเห็นพ้องว่านโยบายการท่องเที่ยวต้องคำนึงถึงการสร้างสมดุลระหว่างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน และเห็นควรส่งเสริมแนวคิด Responsible Tourism ซึ่งให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์วัฒนธรรมท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนในพื้นที่และการกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง เพื่อนำไปสู่การใช้ประโยชน์จาก การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ ที่ประชุมได้รับรองเอกสาร ACMECS Ministerial Declaration on Responsible Tourism ซึ่งเป็นการประกาศเจตนารมณ์ในประเด็นดังกล่าว และเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2560 ผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้เข้าร่วมการประชุมรัฐมนตรีท่องเที่ยว ACMECS ครั้งที่ 3 ซึ่งจัดในช่วงเดียวกับ Travel Expo Ho Chi Minh City 2017 ที่นครโฮจิมินห์

- **การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (เวียดนามเป็นประเทศนำ)**

กิจกรรมหลักในกรอบความร่วมมือนี้ได้แก่ การจัดสรรทุนการศึกษาแก่ประเทศสมาชิกโดยกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่ ทุน MBA ที่มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย และ สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ, ศศินทร์ฯ และโครงการพัฒนาฝีมือแรงงานตามแนวชายแดน

- **สาธารณสุข (ไทยเป็นประเทศนำ)**

ในส่วนของไทย ได้มีความสำเร็จในการเฝ้าระวังและควบคุมโรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง (MERS) รวมทั้งการส่งเสริมการป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออุบัติใหม่ในพื้นที่ชายแดน และไทยยังได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม Collaboration in Asia-Pacific on Workforce Development, National Laboratory System Strengthening & Antimicrobial Resistance Prevention to Respond Global Challenges ระหว่างวันที่ 6-8 พฤษภาคม 2558

- **สิ่งแวดล้อม (เวียดนามเป็นประเทศนำ)**

การประชุมคณะทำงานเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2559 ณ กรุงฮานอย เป็นการประชุมคณะทำงานสาขาสิ่งแวดล้อม ACMECS ครั้งแรก ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่มีความร่วมมือโครงการในกรอบ ACMECS แต่อย่างใด นอกจากความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในรูปแบบทวิภาคี หรือในกรอบ MRC และ GMS โดยเวียดนามได้ยกร่าง TOR สำหรับคณะทำงานสาขาสิ่งแวดล้อม และต่อมาในการประชุมคณะทำงานครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2559 เวียดนามได้นำเสนอร่างแผนงานเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในระยะยาวระหว่างประเทศสมาชิก ACMECS ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศใน

ส่วนของไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้ส่งข้อเสนอโครงการ Cross-border Collaboration on Geology and Mineral Resources โดยที่ประชุมเห็นชอบข้อเสนอโครงการดังกล่าวและเห็นควรให้มีการหาแหล่งทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินการโครงการเหล่านี้ต่อไป

2.2.4 กรอบความร่วมมือ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific/ UNESCAP

เป็นความร่วมมือระหว่างชาติสมาชิก UNESCAP เพื่อความสัมพันธ์อันแนบแน่นและส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Network) โดยได้มีการลงนามในข้อตกลงระหว่างรัฐบาลสำหรับโครงข่ายทางหลวงเอเชีย Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network *(Asian Highway Classification and Design Standards, 2016)* โดยมีสาระ ดังนี้

(1) การบังคับใช้ (Adoption of the Asian Highway Network)
(2) นิยามของทางโครงข่ายหลวงเอเชีย (Definition of the Asia Highway Network)
(3) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเอเชีย (Development of the Asia Highway Network)
(4) คณะทำงาน (Working Group on the Asian Highway)
(5) กระบวนการแก้ไขข้อตกลงและภาคผนวก (Procedures for amending the main text of this Agreement and annex I - III to this Agreement to this Agreement
(6) การระงับข้อพิพาท (Settlement of Disputes)
(7) การถอนตัวจากข้อตกลง (Withdrawal from this Agreement)
(8) เลขานุการของข้อตกลง (Secretariat of the Agreement) UNESCAP ปฏิบัติหน้าที่เป็นเลขานุการของข้อตกลง

2.3 การศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการคมนาคม

วัตถุประสงค์ของขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา การศึกษาข้อมูลเศรษฐกิจ คมนาคม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อใช้ในการวิเคราะห์กำหนดพื้นที่เป้าหมาย เนื่องจากการพิจารณาพื้นที่เป้าหมายนั้น ควรศึกษาให้รอบด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ คมนาคม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวว่ามีแนวโน้มการเติบโตจากแผนพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านเร็วหรือช้า รูปแบบการศึกษาและการรวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจ คมนาคม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ของประเทศเพื่อนบ้าน

โดยแบ่งขั้นตอนการศึกษาเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

1) รวบรวมและทบทวนข้อมูลเอกสาร รายงานที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการศึกษาประเด็นด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญข้อมูลที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษาในด้านต่างๆ ดังนี้

(1) **ด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง** โดยศึกษาและทบทวนข้อมูลทางสถิติ และโครงข่ายเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมระหว่างประเทศและเมืองต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมประเด็น ดังนี้

- โครงข่ายเส้นทางคมนาคม โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ โครงข่ายถนนที่เชื่อมเมืองและจังหวัดต่างๆ รวมถึงทางหลวงสายเอเชียที่เชื่อมประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน แผนการพัฒนา ถนนและเครือข่ายต่างๆ ในอนาคต
- สถิติที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคม โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ จำนวนจดทะเบียนยานพาหนะ และสถิติทางด้านอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ

(2) **ด้านเศรษฐกิจ** โดยศึกษาและทบทวนข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจทั้งประเทศไทยและกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครอบคลุมในประเด็นที่สำคัญต่อการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน อาทิ การผลิต (เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้าและบริการ) การค้าและการลงทุนชายแดน แรงงาน รายได้/หนี้สิน/การออมของครัวเรือน และการท่องเที่ยว เป็นต้น โดยมีแต่ละประเด็นรายละเอียดของตัวชี้วัดดังนี้

- การผลิต โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดและภาค (GPP/GRP) จากอดีตถึงปัจจุบัน เพื่อประเมินบริบทการเปลี่ยนแปลง แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงในอนาคต จำแนกเป็นสาขาเกษตรกรรม อุตสาหกรรม การค้าและบริการ
- การค้าและการลงทุนชายแดน โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ มูลค่าการค้าชายแดน (มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออก) อัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าการค้าชายแดน และประเภทและมูลค่าการลงทุนชายแดน
- แรงงาน โดยใช้ดัชนีชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ กำลังแรงงาน อัตราการจ้างงาน/ว่างงาน ผลิตภาพแรงงาน และอัตราค่าจ้าง
- รายได้/หนี้สิน/การออมครัวเรือน โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ รายได้เฉลี่ยครัวเรือน อัตราส่วนหนี้สินต่อรายได้ และอัตราส่วนการออมต่อรายได้
- ท่องเที่ยว โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ จำนวนนักท่องเที่ยว และรายจ่ายนักท่องเที่ยว

(3) **ด้านประชากรและสังคม** โดยศึกษาและทบทวนข้อมูลทางด้านประชากรและสังคมที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครอบคลุมในประเด็นที่สำคัญต่อการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน อาทิ ประชากร การศึกษา และสาธารณสุข เป็นต้น

- ประชากร โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ จำนวนประชากร จำแนกตาม เพศ
- การศึกษา โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ ความเหลื่อมล้ำด้านการศึกษา จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ย และอื่นๆ ที่เหมาะสม
- สาธารณสุข โดยใช้ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่ สถานะสุขภาพ และระบบบริการสุขภาพที่ประชาชนในพื้นที่สามารถเข้าถึงได้

2) วิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหา และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง ตามประเด็นการศึกษาแต่ละด้าน โดยมีเครื่องมือและวิธีการวิเคราะห์ ดังนี้

(1) ด้านโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง นำมาวิเคราะห์ร่วมกับแนวโน้มข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว การค้าขายสินค้า ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และพิจารณาแผนการพัฒนาถนนและโครงข่ายคมนาคม โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพิจารณาจากค่าสถิติในอดีตจนถึงปัจจุบัน

(2) ด้านเศรษฐกิจ การวิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหา และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในแต่ละด้านมีเครื่องมือและวิธีการในการวิเคราะห์ดังนี้

- **การผลิต** ศึกษาการผลิตสินค้าเกษตรของประเทศเพื่อนบ้านที่นำเข้ามายังชายแดนประเทศไทยและใช้แบบจำลองทางเศรษฐมิติ (Econometrics Model) ในการวิเคราะห์การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อหาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการค้าชายแดน
- **การค้าและการลงทุนชายแดน แรงงาน และการท่องเที่ยว** ในการวิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหา รวมทั้งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตทางด้านการค้าและการลงทุนชายแดน สถานการณ์แรงงาน รวมทั้งการท่องเที่ยว ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพิจารณาจากค่าสถิติในอดีตจนถึงปัจจุบัน

(3) ด้านประชากรและสังคม การวิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหา และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร และสังคมในแต่ละด้านมีเครื่องมือและวิธีการในการวิเคราะห์ดังนี้

- **ประชากร** ใช้เครื่องมือ Trend Analysis and Extrapolation เป็นการคาดการณ์ถึงการเปลี่ยนแปลงประชากรในอนาคตจากแนวโน้มที่เกิดขึ้นในอดีตและปัจจุบัน โดยการใช้ข้อมูลจากอดีตมาคาดการณ์ถึงแนวโน้มในอนาคต (Trend Extrapolation)
- **การศึกษาและสาธารณสุข** ในการวิเคราะห์บริบทการเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหา รวมทั้งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตทางด้านการศึกษา และสาธารณสุข ที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งพิจารณาจากค่าสถิติในอดีตจนถึงปัจจุบัน

3) วิเคราะห์ข้อมูลตามข้อ 1) และ 2) และสรุปผลสภาพปัจจุบัน และศักยภาพการพัฒนาในอนาคตของพื้นที่โครงการในประเด็นศึกษาทั้ง 3 ด้าน

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษารวบรวมข้อมูลแล้วได้ผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.3.1 การศึกษารวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ผลการศึกษาจากการรวบรวมข้อมูลสถิติในด้านประชากร สังคมและเศรษฐกิจ ประกอบด้วย จำนวนประชากรและครัวเรือน สภาพการจ้างงาน ระบบสาธารณสุข ด้านเศรษฐกิจ อาทิ มูลค่าการค้าชายแดนและสินค้าสำคัญในการส่งออกและนำเข้า ฯลฯ ด้านท่องเที่ยวและเศรษฐกิจรายจังหวัดติดต่อกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ในพื้นที่ที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้

2.3.1.1 จำนวนประชากรและครัวเรือน

1) ภาพรวมจำนวนประชากรไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

จากข้อมูลจำนวนสถิติประชากรของประเทศไทย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ในปี พ.ศ. 2562 พบว่า ประเทศไทยมีจำนวนประชากรมากที่สุดจำนวน 69,625,582 คน คิดเป็นสัดส่วนชายร้อยละ 48.70 หญิงร้อยละ 51.30 รองลงมา คือ เมียนมา มีจำนวน 54,045,420 คน และกัมพูชา จำนวน 16,486,542 คน ส่วน สปป.ลาว มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ 7,169,455 คน *(World Bank, 2020c)* รายละเอียดดังแสดงใน **ตารางที่ 2.3-1**

ตารางที่ 2.3-1 จำนวนประชากรไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ปี พ.ศ. 2562

ประเทศ	จำนวนประชากร (คน)			สัดส่วนจำนวนประชากร (%)	
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง
ไทย	33,904,846	35,720,736	69,625,582	48.70	51.30
กัมพูชา	8,047,364	8,439,178	16,486,542	48.81	51.19
สปป.ลาว	3,599,027	3,570,428	7,169,455	50.20	49.80
เมียนมา	26,044,665	28,000,755	54,045,420	48.19	51.81

ที่มา : World Bank, 2020c

2) จำนวนประชากรและครัวเรือนของไทยในพื้นที่ศึกษา (รายอำเภอติดชายแดน)

จากการรวบรวมข้อมูลสถิติของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2562 อำเภอที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา (ประเภทจุดผ่อนปรน) และมีจำนวนประชากรมากมากที่สุด ได้แก่ อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ จำนวน 202,668 คน คิดเป็นสัดส่วนชายร้อยละ 49.97 และหญิงร้อยละ 50.03 รองลงมาคือ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว จำนวน 91,491 คน และอำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ จำนวน 77,411 คน ตามลำดับ ส่วนอำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ 35,437 คน อำเภอที่มีจุดผ่านแดน สปป.ลาว และมีจำนวนประชากรมากมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม จำนวน 144,700 คน คิดเป็นสัดส่วนชายร้อยละ 49.86 และหญิงร้อยละ 50.14 รองลงมาคือ อำเภอบุณฑริก จังหวัดอำนาจเจริญ จำนวน 102,183 คนและอำเภออำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย จำนวน 98,984 คน ตามลำดับ ส่วนอำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ 11,684 คน และอำเภอที่มีจุดผ่านแดนแดนเมียนมาและมีจำนวนประชากรมากที่สุด ได้แก่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จำนวน 167,178 คน คิดเป็นสัดส่วนชายร้อยละ 50.45 และหญิงร้อยละ 49.55 รองลงมาคือ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย จำนวน 124,381 คนและอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 96,494 คน ตามลำดับ ส่วนอำเภอขุนยวม จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีจำนวนประชากรน้อยที่สุด คือ 23,463 คน

ในปี พ.ศ. 2562 อำเภอที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา (ประเภทจุดผ่อนปรน) และมีขนาดครัวเรือนมากที่สุด ได้แก่ อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ คิดเป็น 3.51 คนต่อครัวเรือน รองลงมาคือ อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้วและอำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ คิดเป็น 3.42 คนต่อครัวเรือน ส่วนอำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีขนาดครัวเรือนเล็กที่สุด คือ 2.01 คนต่อครัวเรือน อำเภอที่มีจุดผ่านแดน สปป.ลาว (ประเภทจุดผ่อนปรน) และมีขนาดครัวเรือนมากที่สุด ได้แก่ อำเภอโพธิ์ไทร จังหวัดอำนาจเจริญ คิดเป็น 3.83 คนต่อครัวเรือน รองลงมาคือ อำเภอโขงเจียม จังหวัดอำนาจเจริญ คิดเป็น 3.48 คนต่อครัวเรือนและอำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม คิดเป็น 3.44 คนต่อครัวเรือน ส่วนอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายมีขนาดครัวเรือนเล็กที่สุด คือ 2.28 คน ในส่วนอำเภอที่มีจุดผ่านแดนเมียนมา (ประเภทจุดผ่อนปรน) และมีขนาดครัวเรือนมากที่สุด ได้แก่ อำเภอเวียงแหง จังหวัดเชียงใหม่ คิดเป็น 5.68 คนต่อครัวเรือน รองลงมาคืออำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี คิดเป็น 3.34 คนต่อครัวเรือนและอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ คิดเป็น 2.96 ส่วนอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีขนาดครัวเรือนเล็กที่สุด คือ 2.28 คน รายละเอียดดัง**ตารางที่ 2.3-2**

ตารางที่ 2.3-2 จำนวนประชากรและครัวเรือนของไทยในพื้นที่ศึกษา
(เฉพาะอำเภอที่มีจุดผ่านแดนผ่อนปรนกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	อำเภอ	จำนวนประชากร (คน)			สัดส่วนจำนวนประชากร (%)		ครัวเรือน	
		ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	ครัวเรือน	คน/ครัวเรือน
อำเภอที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา (ประเภทจุดผ่อนปรน)								
อุบลราชธานี	อำเภอน้ำยืน	36,006	35,244	71,250	50.53	49.47	23,654	3.01
สระแก้ว	อำเภอบ้านตาพระยา	28,755	28,562	57,317	50.17	49.83	16,760	3.42
	อำเภออรัญประเทศ	45,932	45,559	91,491	50.20	49.80	45,553	2.01
	อำเภอคลองหาด	19,482	19,286	38,768	50.25	49.75	13,244	2.93
จันทบุรี	อำเภอสอยดาว	33,147	32,700	65,847	50.34	49.66	26,900	2.45
	อำเภอโป่งน้ำร้อน	23,642	21,951	45,593	51.85	48.15	18,279	2.49
ตราด	อำเภอบ่อไร่	18,166	17,271	35,437	51.26	48.74	17,000	2.08
บุรีรัมย์	อำเภอบ้านกรวด	38,581	38,830	77,411	49.84	50.16	22,640	3.42
ศรีสะเกษ	อำเภอกันทรลักษ์	101,269	101,399	202,668	49.97	50.03	57,728	3.51
	อำเภอภูสิงห์	27,623	27,027	54,650	50.55	49.45	15,582	3.51
อำเภอที่มีจุดผ่านแดน สปป.ลาว (ประเภทจุดผ่อนปรน)								
เชียงราย	อำเภอเชียงแสน	26,859	28,459	55,318	48.55	51.45	24,311	2.28
	อำเภอเวียงแก่น	18,185	17,657	35,842	50.74	49.26	12,711	2.82
	อำเภอเชียงของ	31,526	32,365	63,891	49.34	50.66	27,023	2.36
	อำเภอเทิง	41,952	42,787	84,739	49.51	50.49	32,647	2.60
พะเยา	อำเภอภูซาง	15,886	16,310	32,196	49.34	50.66	12,607	2.55
น่าน	อำเภอทุ่งช้าง	9,541	9,375	18,916	50.44	49.56	6,480	2.92
	อำเภอสองแคว	6,387	5,975	12,362	51.67	48.33	3,728	3.32
อุตรดิตถ์	อำเภอบ้านโคก	7,385	7,169	14,554	50.74	49.26	6,252	2.33
เลย	อำเภอนาแห้ว	5,900	5,784	11,684	50.50	49.50	3,871	3.02
	อำเภอด่านซ้าย	26,507	25,752	52,259	50.72	49.28	17,515	2.98
หนองคาย	อำเภอรัตนวาปี	19,535	19,244	38,779	50.38	49.62	12,710	3.05
	อำเภอโพนพิสัย	49,395	49,589	98,984	49.90	50.10	32,001	3.09
	อำเภอศรีเชียงใหม่	15,306	15,554	30,860	49.60	50.40	9,991	3.09
	อำเภอสังคม	12,914	12,592	25,506	50.63	49.37	8,394	3.04

บึงกาฬ	อำเภอบุ่งคล้า	7,020	7,008	14,028	50.04	49.96	4,099	3.42
	อำเภอปากคาด	17,795	17,650	35,445	50.20	49.80	12,032	2.95
นครพนม	อำเภอเมืองนครพนม	72,145	72,555	144,700	49.86	50.14	49,781	2.91
	อำเภอบ้านแพง	17,886	17,706	35,592	50.25	49.75	11,396	3.12
	อำเภอธาตุพนม	41,059	41,767	82,826	49.57	50.43	25,657	3.23
	อำเภอท่าอุเทน	29,962	29,742	59,704	50.18	49.82	17,352	3.44
อำนาจเจริญ	อำเภอชานุมาน	20,909	20,861	41,770	50.06	49.94	12,813	3.26
	อำเภอเขมราฐ	40,980	40,953	81,933	50.02	49.98	24,986	3.28
	อำเภอโพธิ์ไทร	22,428	21,677	44,105	50.85	49.15	11,512	3.83
	อำเภอโขงเจียม	19,471	18,955	38,426	50.67	49.33	11,047	3.48
	อำเภอบุณฑริก	51,747	50,436	102,183	50.64	49.36	32,062	3.19
อำเภอที่มีจุดผ่านแดนเมียนมา (ประเภทจุดผ่อนปรน)								
เชียงราย	อำเภอแม่สาย	58,389	65,992	124,381	46.94	53.06	53,496	2.33
	อำเภอเชียงแสน	26,859	28,459	55,318	48.55	51.45	24,311	2.28
เชียงใหม่	อำเภอเชียงดาว	48,017	48,477	96,494	49.76	50.24	32,608	2.96
	อำเภอเวียงแหง	26,140	25,890	52,030	50.24	49.76	9,164	5.68
แม่ฮ่องสอน	อำเภอขุนยวม	11,995	11,468	23,463	51.12	48.88	9,103	2.58
	อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน	31,877	31,302	63,179	50.46	49.54	26,861	2.35
	อำเภอแม่สะเรียง	27,876	27,534	55,410	50.31	49.69	22,829	2.43
	อำเภอสบเมย	23,074	22,347	45,421	50.80	49.20	16,605	2.74
ระนอง	อำเภอละอุ่น	7,611	7,389	15,000	50.74	49.26	6,546	2.29
ประจวบคีรีขันธ์	อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์	45,229	46,551	91,780	49.28	50.72	39,510	2.32
กาญจนบุรี	อำเภอสังขละบุรี	25,094	23,600	48,694	51.53	48.47	14,597	3.34
ตาก	อำเภอแม่สอด	84,344	82,834	167,178	50.45	49.55	61,676	2.71

ที่มา : กรมการปกครอง, 2563 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

2.3.1.2 กำลังแรงงาน

ผลจากการศึกษารวบรวมข้อมูลกำลังแรงงานของไทยในพื้นที่ศึกษาระดับจังหวัด (ดัง**ตารางที่ 2.3-3**) สรุปได้ดังนี้

1) ชายแดนกัมพูชา

จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา และมีกำลังแรงงานมากที่สุด ในปี 2562 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี มีกำลังแรงงานจำนวน 900,812 คน (ผู้มีงานทำ 898,271 คน ผู้ว่างงาน 2,694 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 474 คน) รองลงมาคือ บุรีรัมย์ มีกำลังแรงงานจำนวน 656,830 คน (ผู้มีงานทำ 651,862 คน ผู้ว่างงาน 4,968 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 3,579 คน) และศรีสะเกษ มีกำลังแรงงานจำนวน 556,354 คน (ผู้มีงานทำ 546,534 คน ผู้ว่างงาน 2,120 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 2,626 คน) โดยจังหวัดที่มีกำลังแรงงานน้อยที่สุดได้แก่ ตราด จำนวน 171,665 คน

2) ชายแดน สปป.ลาว

จังหวัดที่มีจุดผ่านแดน สปป.ลาว และมีกำลังแรงงานมากที่สุด ในปี 2562 ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี มีกำลังแรงงานจำนวน 900,812 คน (ผู้มีงานทำ 898,271 คน ผู้ว่างงาน 2,694 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 474 คน) รองลงมาคือ เชียงราย มีกำลังแรงงานจำนวน 613,501 คน (ผู้มีงานทำ 611,203 คน ผู้ว่างงาน

2,297 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 1,518 คน) และนครพนม มีกำลังแรงงานจำนวน 441,965 คน (ผู้มีงานทำ 271,047 คน ผู้ว่างงาน 6,454 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 3,896 คน) โดยจังหวัดที่มีกำลังแรงงานน้อยที่สุดได้แก่ อำนาจเจริญ จำนวน 136,150 คน

3) ชายแดนเมียนมา

จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนเมียนมา และมีกำลังแรงงานมากที่สุด ในปี 2562 ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ มีกำลังแรงงานจำนวน 992,100 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงของกำลังแรงงานในรอบ 5 ปี (พ.ศ. 2558-2562) ลดลงร้อยละ 0.33 แยกเป็นผู้มีงานทำ 985,826 คน และผู้ว่างงาน 6,274 คน รองลงมาคือ จังหวัดเชียงราย มีกำลังแรงงานจำนวน 613,501 คน (ผู้มีงานทำ 611,203 คน ผู้ว่างงาน 2,297 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 1,518 คน) และจังหวัดกาญจนบุรี มีกำลังแรงงานจำนวน 468,896 คน (ผู้มีงานทำ 462,427 คน ผู้ว่างงาน 3,306 คน และกำลังแรงงานที่รอฤดูกาล 3,162 คน) โดยจังหวัดที่มีกำลังแรงงานน้อยที่สุดได้แก่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 107,398 คน

ตารางที่ 2.3-3 กำลังแรงงานรายจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ปี พ.ศ. 2558–2562

หน่วย : คน

จังหวัด			2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558–2562 (%)
กำลังแรงงานรายจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดนกัมพูชา								
1	อุบลราชธานี	กำลังแรงงาน	929,940	913,096	889,611	-	900,812	**-0.79**
		อัตราการจ้างงาน	920,869	903,203	877,573	-	898,271	**-0.61**
		อัตราการว่างงาน	9,072	9,893	12,038	-	2,694	**-19.30**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	11,031	2,982	3,905	-	474	**-48.46**
2	สระแก้ว	กำลังแรงงาน	316,403	314,643	317,989	309,363	331,546	**0.79**
		อัตราการจ้างงาน	303,112	296,648	305,671	300,064	322,858	**1.40**
		อัตราการว่างงาน	3,547	5,043	5,345	7,335	5,456	**11.43**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	9,744	12,953	6,973	1,964	3,232	**-34.44**
3	จันทบุรี	กำลังแรงงาน	330,752	332,460	332,916	343,693	348,070	**1.36**
		อัตราการจ้างงาน	329,186	331,425	331,488	341,989	346,673	**1.35**
		อัตราการว่างงาน	1,566	1,036	1,401	1,667	1,323	**1.04**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	-	27	36	74	**67.15**
4	ตราด	กำลังแรงงาน	164,802	165,602	171,179	173,897	171,665	**1.30**
		อัตราการจ้างงาน	164,379	165,011	170,625	172,948	170,964	**1.25**
		อัตราการว่างงาน	386	573	537	925	517	**10.45**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	18	17	24	185	**77.05**
5	บุรีรัมย์	กำลังแรงงาน	581,482	602,834	636,154	684,118	656,830	**3.67**
		อัตราการจ้างงาน	573,502	596,806	618,263	670,134	651,862	**3.70**
		อัตราการว่างงาน	3,516	3,459	13,948	12,131	4,968	**15.22**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	5,952	2,569	3,942	1,851	3,579	**-15.27**
6	ศรีสะเกษ	กำลังแรงงาน	-	562,651	579,252	587,853	556,354	**-0.18**
		อัตราการจ้างงาน	-	560,282	570,628	581,840	546,534	**-0.53**
		อัตราการว่างงาน	-	2,316	2,861	1,307	2,120	**-9.96**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	47	5,764	4,706	2,626	**20.33**
กำลังแรงงานรายจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดน สปป.ลาว								
1	เชียงราย	กำลังแรงงาน	674,231	647,211	638,938	636,783	613,501	**-2.05**
		อัตราการจ้างงาน	671,967	646,369	636,600	633,320	611,203	**-2.10**
		อัตราการว่างงาน	2,264	1,685	2,169	3,250	2,297	**6.99**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,803	976	1,387	214	1,518	**-11.29**

จังหวัด			2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558–2562 (%)
2	พะเยา	กำลังแรงงาน	224,832	217,194	221,013	228,063	224,557	**0.46**
		อัตราการจ้างงาน	214,724	215,545	215,135	225,449	222,502	**1.16**
		อัตราการว่างงาน	983	618	801	1,405	1,297	**13.86**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	9,125	1,031	5,078	1,209	758	**-48.13**
3	น่าน	กำลังแรงงาน	-	252,892	250,713	242,741	238,118	**-2.12**
		อัตราการจ้างงาน	258,821	247,138	245,588	238,977	236,938	**-2.12**
		อัตราการว่างงาน	950	2,157	2,036	2,018	824	**-2.45**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	395	3,597	3,089	1,746	356	**-10.50**
4	อุตรดิตถ์	กำลังแรงงาน	228,550	225,984	220,821	222,433	245,549	**1.33**
		อัตราการจ้างงาน	224,919	220,548	217,129	217,966	212,393	**-1.26**
		อัตราการว่างงาน	2,561	3,169	3,036	3,395	1,858	**-4.21**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,070	2,268	656	1,072	1,298	**-5.81**
5	เลย	กำลังแรงงาน	312,156	310,140	302,133	298,035	303,684	**-0.95**
		อัตราการจ้างงาน	311,911	309,059	301,048	296,386	301,988	**-1.07**
		อัตราการว่างงาน	162	1,081	922	810	734	**11.77**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	82	0	163	839	962	**63.51**
6	หนองคาย	กำลังแรงงาน	222,537	212,400	211,316	212,528	211,475	**-1.03**
		อัตราการจ้างงาน	219,345	208,341	206,555	210,208	207,648	**-1.02**
		อัตราการว่างงาน	2,665	2,937	2,789	1,011	1,957	**-14.71**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	527	1,123	1,972	1,309	1,870	**21.11**
7	บึงกาฬ	กำลังแรงงาน	162,011	159,455	160,733	179,884	183,344	**3.73**
		อัตราการจ้างงาน	160,438	152,630	156,534	1,730,046	180,402	**33.98**
		อัตราการว่างงาน	162	644	403	2,766	1,507	**43.89**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,410	6,181	3,796	6,838	1,435	**1.80**
8	นครพนม	กำลังแรงงาน	307,924	303,423	296,773	290,569	441,965	**7.78**
		อัตราการจ้างงาน	298,608	293,333	284,572	279,072	271,047	**-2.43**
		อัตราการว่างงาน	2,186	5,622	6,316	4,989	6,454	**15.46**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	7,130	4,468	5,884	6,926	3,896	**-7.08**
9	อำนาจเจริญ	กำลังแรงงาน	155,288	148,885	141,688	143,938	136,150	**-2.98**
		อัตราการจ้างงาน	152,516	144,808	140,511	138,734	133,159	**-3.16**
		อัตราการว่างงาน	488	659	1,177	803	513	**2.66**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	2,284	3,412	3,043	4,787	2,478	**5.51**
10	อุบลราชธานี	กำลังแรงงาน	929,940	913,096	889,611	-	900,812	**-0.79**
		อัตราการจ้างงาน	920,869	903,203	877,573	-	898,271	**-0.61**
		อัตราการว่างงาน	9,072	9,893	12,038	-	2,694	**-19.30**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	11,031	2,982	3,905	-	474	**-48.46**
กำลังแรงงานรายจังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดนเมียนมา								
1	เชียงราย	กำลังแรงงาน	674,231	647,211	638,938	636,783	613,501	**-2.05**
		อัตราการจ้างงาน	671,967	646,369	636,600	633,320	611,203	**-2.10**
		อัตราการว่างงาน	2,264	1,685	2,169	3,250	2,297	**6.99**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	1,803	976	1,387	214	1,518	**-11.29**
2	เชียงใหม่	กำลังแรงงาน	1,017,392	1,020,849	1,015,681	1,037,743	992,100	**-0.33**
		อัตราการจ้างงาน	1,009,183	1,069,653	992,259	1,025,906	985,826	**-0.89**
		อัตราการว่างงาน	10,071	12,676	16,144	8,743	6,274	**-10.69**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	176	1,520	7,308	3,094	-	**48.08**
3	แม่ฮ่องสอน	กำลังแรงงาน	111,359	111,418	108,733	108,653	107,398	**-0.98**
		อัตราการจ้างงาน	108,687	109,712	105,232	105,308	106,112	**-0.89**
		อัตราการว่างงาน	1,806	2,054	275	1,388	659	**-23.94**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	339	1,192	3,226	1,957	1,286	**16.62**
4	ระนอง	กำลังแรงงาน	143,615	141,025	138,532	137,194	136,129	**-1.35**
		อัตราการจ้างงาน	142,602	140,168	137,765	136,445	134,778	**-1.40**
		อัตราการว่างงาน	877	766	707	748	1,276	**8.92**

จังหวัด			2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558–2562 (%)
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	136	93	59	-	75	**-15.65**
5	ประจวบคีรีขันธ์	กำลังแรงงาน	276,221	276,440	270,996	267,067	261,969	**-1.40**
		อัตราการจ้างงาน	275,345	275,731	269,897	265,165	260,788	**-1.47**
		อัตราการว่างงาน	836	709	975	1,902	1,181	**16.80**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	40	-	124	-	-	**51.22**
6	กาญจนบุรี	กำลังแรงงาน	467,126	471,867	464,044	466,937	468,896	**-0.03**
		อัตราการจ้างงาน	464,531	465,566	456,581	463,288	462,427	**-0.14**
		อัตราการว่างงาน	1,982	3,158	304	20,190	3,306	**34.00**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	613	3,647	4,526	1,459	3,162	**10.85**
7	ตาก	กำลังแรงงาน	267,646	247,918	-	260,963	388,637	**8.76**
		อัตราการจ้างงาน	266,231	246,728	-	258,912	237,960	**-1.76**
		อัตราการว่างงาน	1,415	800	-	1,556	1,662	**9.20**
		กำลังแรงงานที่รอฤดูกาล	-	390	-	495	117	**-21.11**

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563ก และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

2.3.1.3 ระบบสาธารณสุข

ผลการศึกษาจากการรวบรวมข้อมูลสถิติในด้านสาธารณสุขของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ในพื้นที่ศึกษาของประเทศไทย ในระดับจังหวัดโดยพิจารณาจากจำนวนและสัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์ต่อประชาชน 6 ประเภท ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ เภสัชกร พยาบาลวิชาชีพ พยาบาลเทคนิค และผู้ช่วยพยาบาล พิจารณาในระดับอำเภอที่มีจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนชายแดนกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา สรุปได้ดังนี้ **(ตารางที่ 2.3-4)**

1) ชายแดนกัมพูชา

อำเภอที่มีจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนติดกับกัมพูชา และมีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์มากที่สุด ได้แก่ แพทย์ 32 คน (อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ) ทันตแพทย์ 9 คน (อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ และอำเภออรัญประเทศ จังหวัดอุบลราชธานี) เภสัชกร 14 คน (อำเภอกันทรลักษ์ จังหวัดศรีสะเกษ) และพยาบาลวิชาชีพ (อำเภออรัญประเทศ จังหวัดอุบลราชธานี) และ พยาบาลเทคนิค 1 คน (อำเภอสอยดาวและอำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี)

สัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์สูงที่สุด ได้แก่อำเภอบ้านกรวด จังหวัดศรีสะเกษ โดยมีสัดส่วนแพทย์ 1 คนต่อประชากร 83,770 คน ทันตแพทย์ 1 คนต่อประชากร 318,326 คน เภสัชกร 1 คนต่อประชากร 318,326 คน และพยาบาลวิชาชีพ 1 คนต่อประชากร 29,475 คน พยาบาลเทคนิค 1 คนต่อประชากร 65,520 คน (อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี)

2) ชายแดน สปป.ลาว

อำเภอที่มีจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนติดกับ สปป.ลาว และมีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์มากที่สุดได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม โดยมีแพทย์ 105 คน ทันตแพทย์ 31 คน เภสัชกร 44 คน และพยาบาลวิชาชีพ 390 คน โดยจำนวนพยาบาลเทคนิค อำเภอธาตุพนม และอำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนมมีมากที่สุด จำนวน 1 คน สัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์สูงที่สุด ได้แก่ แพทย์ 1 คนต่อประชากร 21,295 คน (อำเภอเทิง จังหวัดพะเยา) เภสัชกร 1 คนต่อประชากร 27,091 คน (อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี) เภสัชกร 1 คนต่อประชากร 19,384 คน (อำเภอรัตนวาปี จังหวัดหนองคาย) พยาบาลวิชาชีพ 1 คนต่อประชากร

1,603 คน (อำเภอบุณฑริก จังหวัดอุบลราชธานี) และพยาบาลเทคนิค 1 คนต่อประชากร 59,570 คน (อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม)

3) ชายแดนเมียนมา

อำเภอที่มีจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนติดกับเมียนมา และมีจำนวนบุคลากรทางการแพทย์มากที่สุด ได้แก่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยมีแพทย์ 56 คน ทันตแพทย์ 13 คน เภสัชกร 25 คน และพยาบาลวิชาชีพ 363 คน โดยพยาบาลเทคนิค อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายมีมากที่สุด จำนวน 2 คน

สัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์สูงที่สุด ได้แก่ แพทย์ 1 คนต่อประชากร 10,733 คน (อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) ทันตแพทย์ 1 คนต่อประชากร 12,652 คน (อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก) เภสัชกร 1 คนต่อประชากร 10,935 คน (อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย) พยาบาลวิชาชีพ 1 คนต่อประชากร 911 คน (อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย) และพยาบาลเทคนิค 1 คนต่อประชากร 26,832 คน (อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย)

ตารางที่ 2.3-4 จำนวนและสัดส่วนบุคลากรทางการแพทย์ต่อประชากร ปี พ.ศ. 2561

จังหวัด	อำเภอ	แพทย์ (คน)	แพทย์ 1 คนต่อประชากร	ทันตแพทย์ (คน)	ทันตแพทย์ 1 คนต่อประชากร	เภสัชกร (คน)	เภสัชกร 1 คนต่อประชากร	พยาบาลวิชาชีพ (คน)	พยาบาลวิชาชีพ 1 คนต่อประชากร	พยาบาลเทคนิค (คน)	พยาบาลเทคนิค 1 คนต่อประชากร	ผู้ช่วยพยาบาล (คน)	ผู้ช่วยพยาบาล 1 คนต่อประชากร
กัมพูชา													
จันทบุรี	**อำเภอสอยดาว**	8	8,190	5	13,104	7	9,360	74	885	1	65,520	-	-
	อำเภอโป่งน้ำร้อน	7	6,345	3	14,805	4	11,104	57	779	1	44,415	-	-
ตราด	**อำเภอบ่อไร่**												
บุรีรัมย์	**อำเภอบ้านกรวด**	10	83,770	5	318,326	5	318,326	54	29,475	-	-	-	-
ศรีสะเกษ	**อำเภอกันทรลักษ์**	32	6,327	9	22,495	14	14,461	127	1,594	-	-	-	-
	อำเภอภูสิงห์	6	9,063	3	18,126	5	10,875	41	1,326	-	-	-	-
อุบลราชธานี	**อำเภอน้ำยืน**	8	8,854	3	23,612	6	11,806	55	1,288	-	-	-	-
	อำเภอบ้านตาพระยา	3	19,061	3	19,061	3	19,061	50	1,144	-	-	-	-
	อำเภอรัญประเทศ	25	3,586	9	9,962	11	8,151	157	571	2	-	-	-
	อำเภอคลองหาด	2	19,218	3	12,812	3	12,812	38	1,011	-	-	-	-
สปป.ลาว													
พะเยา	**อำเภอเชียงแสน**	5	10,733	9	5,963	10	5,366	82	654	2	26,832	-	-
	อำเภอเวียงแก่น	5	7,078	4	8,847	4	8,847	49	722	-	-	-	-
	อำเภอเชียงของ	8	8,026	5	12,842	7	9,173	80	968	-	42,589	-	-
	อำเภอเทิง	4	21,295	11	7,743	11	7,743	88	968	2	42,589	-	-
	อำเภอภูซาง	2	12,244	2	12,244	2	12,244	24	1,021	-	-	-	-
น่าน	**อำเภอทุ่งช้าง**	3	6,303	2	9,454	2	9,454	36	525	-	-	-	-
	อำเภอสองแคว	2	6,152	1	12,303	2	6,152	24	513	-	-	-	-
อุตรดิตถ์	**อำเภอบ้านโคก**	2	7,312	2	7,312	3	4,875	29	504	-	-	-	-
เลย	**อำเภอนาแห้ว**	1	11,606	1	11,606	2	5,803	23	505	-	-	-	-
	อำเภอด่านซ้าย	7	7,427	4	12,998	7	7,427	78	667	-	-	-	-

จังหวัด	อำเภอ	แพทย์ (คน)	แพทย์ 1 คนต่อประชากร	ทันตแพทย์ (คน)	ทันตแพทย์ 1 คนต่อประชากร	เภสัชกร (คน)	เภสัชกร 1 คนต่อประชากร	พยาบาลวิชาชีพ (คน)	พยาบาลวิชาชีพ 1 คนต่อประชากร	พยาบาลเทคนิค (คน)	พยาบาลเทคนิค 1 คนต่อประชากร	ผู้ช่วยพยาบาล (คน)	ผู้ช่วยพยาบาล 1 คนต่อประชากร
	อำเภอท่าลี่	3	9,482	2	14,223	4	7,111	52	547	-	-	-	-
หนองคาย	อำเภอรัตนวาปี	4	9,692	2	19,384	2	19,384	37	1,047	-	-	-	-
	อำเภอโพนพิสัย	16	6,177	5	19,769	8	12,355	118	837	-	-	-	-
	อำเภอศรีเชียงใหม่	4	7,725	2	15,450	3	10,300	40	772	-	-	-	-
	อำเภอสังคม	4	6,323	2	12,647	3	8,451	40	632	-	-	-	-
บึงกาฬ	อำเภอบุ่งคล้า	1	14,093	1	14,093	2	7,047	24	587	-	-	-	-
	อำเภอปากคาด	5	6,056	3	10,093	5	6,056	59	513	-	-	-	-
นครพนม	อำเภอเมืองนครพนม	105	6,846	31	4,666	44	3,287	390	371	-	-	-	-
	อำเภอบ้านแพง	4	8,887	3	11,849	3	11,849	53	671	-	-	-	-
	อำเภอธาตุพนม	15	5,537	6	13,843	12	6,921	145	573	1	-	-	-
	อำเภอท่าอุเทน	4	14,893	3	19,857	4	14,893	57	1,045	1	59,570	-	-
อำนาจเจริญ	อำเภอชานุมาน	4	10,422	3	13,896	4	10,422	50	834	-	-	-	-
อุบลราชธานี	อำเภอเขมราฐ	7	11,610	3	27,091	5	16,255	69	1,178	-	-	-	-
	อำเภอโพธิ์ไทร	5	9,351	2	23,378	4	11,689	38	1,230	-	-	-	-
	อำเภอโขงเจียม	3	12,651	2	18,977	3	12,651	26	1,460	-	-	-	-
	อำเภอบุณฑริก	7	13,058	5	18,911	7	13,508	59	1,603	-	-	-	-
เมียนมา													
เชียงราย	อำเภอเชียงแสน	5	10,733	9	5,963	10	5,366	82	654	2	26,832	-	-
	อำเภอแม่สาย	13	9,252	12	10,023	11	10,935	132	911	-	-	-	-
เชียงใหม่	อำเภอเชียงดาว	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	อำเภอเวียงแหง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ระนอง	อำเภอละอุ่น	2	7,399	3	4,932	2	7,399	29	510	1	14,797	-	-
ประจวบคีรีขันธ์	อำเภอเมือง ประจวบคีรีขันธ์	38	2,409	11	8,321	17	5,385	256	357	-	-	-	-
กาญจนบุรี	อำเภอสังขละบุรี	4	6,179	3	8,238	3	8,238	41	603	1	-	-	-
ตาก	อำเภอแม่สอด	56	2,937	13	12,652	25	6,579	363	453	-	-	-	-

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2563b

2.3.1.4 ด้านเศรษฐกิจ

ผลการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ โดยรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศด้านการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งการค้า การส่งออก การนำเข้า ดุลการค้า รวมทั้งสินค้าสำคัญของไทยกับประเทศชายแดน รวมทั้งมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัดติดขอบชายแดน สรุปได้ดังนี้

1) ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในปี 2563 พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่า 543,649.98 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2558–2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.14 รองลงมาคือกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ตามลำดับ โดยกัมพูชา มีมูลค่า

323,802.81 ล้านเหรียญสหรัฐ เมียนมา มีมูลค่า 76,085.85 ล้านเหรียญสหรัฐ และ สปป.ลาว มีมูลค่า 18,173.84 ล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อพิจารณาจากอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า สปป.ลาว มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเป็นอันดับ 2 รองจากประเทศไทย *(World Bank, 2020a)* ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.3-5**

ตารางที่ 2.3-5 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

หน่วย : ล้านเหรียญสหรัฐ

ประเทศ	2558	2559	2560	2561	2562	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558 - 2561
ไทย	401,295.94	413,430.12	456,294.70	506,514.10	543,649.98	**8.14%**
กัมพูชา	293,481.75	282,825.01	311,883.73	333,568.93	323,802.81	**3.60%**
สปป.ลาว	14,390.44	15,805.69	16,853.09	17,953.79	18,173.84	**5.84%**
เมียนมา	67,822.77	67,184.24	68,945.87	76,168.04	76,085.85	**3.58%**

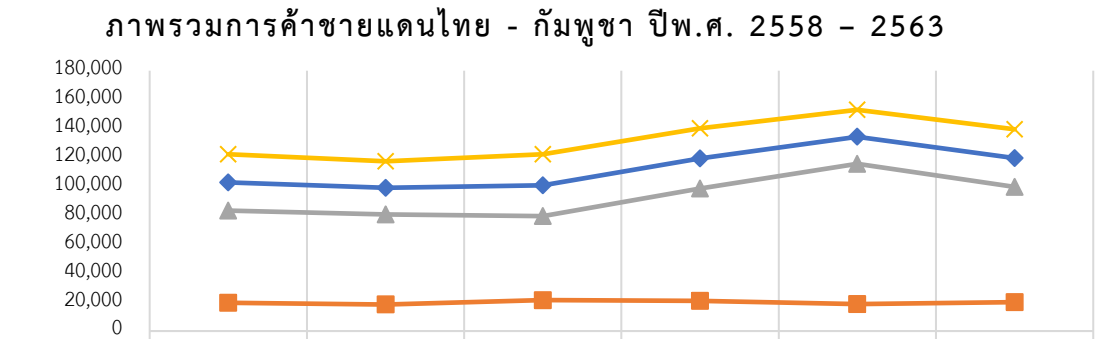
ที่มา : World Bank, 2020a และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

2) การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) จากข้อมูลสถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 การค้าชายแดนมีมูลค่ารวม 453,798.02 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.69 แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 291,301.07 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 0.40 มูลค่านำเข้า 162,496.95 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.96 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.19 และ 35.81 ตามลำดับ โดยมีการค้าชายแดนกับเมียนมามากที่สุด มูลค่ารวม 164,778.87 ล้านบาท รองลงมาคือ สปป.ลาว มูลค่ารวม 149,428.10 ล้านบาท และกัมพูชา มูลค่ารวม 139,591.05 ล้านบาท *(กรมการค้าต่างประเทศ, 2564)* โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-1)**

(1) การค้าชายแดนไทย–กัมพูชา

มูลค่าการค้าชายแดนไทยกัมพูชา ในปี พ.ศ. 2563 มีมูลค่ารวม 139,591.05 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.56 แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 119,675.59 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.30 และมูลค่าการนำเข้า 19,915.46 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.36 ไทยได้ดุลการค้า 99,760.13 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.35 ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.3-1**



	2558	2559	2560	2561	2562	2563
ส่งออก	102,723.83	99,043.01	100,854.29	119,253.95	134,301.59	119,675.59
นำเข้า	19,506.61	18,322.76	21,402.14	20,810.93	18,670.11	19,915.46
ดุลการค้า	83,217.22	80,720.25	79,452.15	98,443.02	115,631.48	99,760.13
มูลค่ารวม	122,230.44	117,365.77	122,256.43	140,064.88	152,971.70	139,591.05

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563c

รูปที่ 2.3-1 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ปี พ.ศ. 2558-2563

- **การส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชา**

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกัมพูชา พบว่า ในปี พ.ศ. 2563 มีมูลค่าการส่งออกรวม 119,675.59 ล้านบาท มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.30 โดยสินค้าสำคัญในการส่งออกไปชายแดนไทยกัมพูชามากที่สุด ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มูลค่า 14,223.65 ล้านบาท รองลงมาคือ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ มูลค่า 10,340.13 ล้านบาท และรถยนต์นั่ง มูลค่า 8,502.98 ล้านบาท ทั้งนี้สินค้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด ได้แก่ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ และเครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่ ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-2)**

- **การนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา**

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชา ปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีมูลค่านำเข้ารวม 19,915.46 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.36 โดยสินค้าสำคัญในการนำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชามากที่สุด ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก มูลค่า 8,402.74 ล้านบาท รองลงมาคือ อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ มูลค่า 3,877.57 และลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน มูลค่า 2,718.80 ล้านบาท ทั้งนี้สินค้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ผลิตภัณฑ์โลหะทำด้วยอะลูมิเนียม ผลไม้อื่นๆ และของปรุงแต่งจากผลไม้ และเครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในอุตสาหกรรม ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-3)**

- **การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา รายจังหวัด**

จังหวัดชายแดนไทยที่มีจุดผ่านแดนติดกับกัมพูชา (ประเภทจุดผ่านแดนผ่อนปรน) มีจำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี สระแก้ว จันทบุรี ตราด บุรีรัมย์ และศรีสะเกษ ซึ่งจังหวัดสระแก้ว ตราด และจันทบุรี โดยในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว

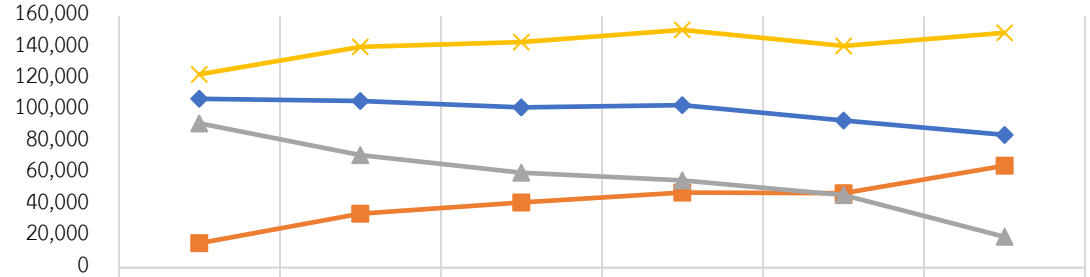
มีมูลค่า 87,114.99 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.82 รองลงมาคือ จังหวัดตราด มีมูลค่า 30,946.59 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.22 และจังหวัดจันทบุรี มีมูลค่า 19,751.09 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.34 โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-4)**

- อันดับมูลค่าการส่งออก 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ 73,954.41 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558-2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.69 รองลงมาคือจังหวัดตราด มีมูลค่า 27,670.63 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 0.23 และจังหวัดจันทบุรี มีมูลค่า 17,164.48 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.04 ตามลำดับ
- อันดับมูลค่าการนำเข้า 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด คือ 13,160.58 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558-2563 ลดลงร้อยละ 3.38 รองลงมาคือจังหวัดตราด มีมูลค่า 3,275.96 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.65 และจังหวัดจันทบุรี มีมูลค่า 2,586.61ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 18.57 ตามลำดับ

(2) การค้าชายแดนไทย–สปป.ลาว

มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2563 มีมูลค่ารวม 149,428.10 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.85 แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 84,535.32 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 4.32 และมูลค่าการนำเข้า 64,892.78 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.88 ไทยได้ดุลการค้า 19,642.54 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 21.96 ดังแสดงใน**รูปที่ 2.3-2**

ภาพรวมการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ปีพ.ศ. 2558 – 2563



	2558	2559	2560	2561	2562	2563
ส่งออก	107,444.06	106,108.67	102,015.52	103,419.59	93,617.37	84,535.32
นำเข้า	15,594.02	34,423.95	41,475.13	47,881.55	47,437.56	64,892.78
ดุลการค้า	91,850.04	71,684.72	60,540.39	55,538.04	46,179.81	19,642.54
มูลค่ารวม	123,038.08	140,532.62	143,490.65	151,301.14	141,054.93	149,428.10

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563a

รูปที่ 2.3-2 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2558–2563

- **การส่งออกชายแดนไทยกับ สปป.ลาว**

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2563 มีมูลค่าการส่งออกรวม 84,535.32 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2558–2563 ลดลงร้อยละ 4.32 ทั้งนี้สินค้าสำคัญในการส่งออกไปชายแดน สปป.ลาว มากที่สุด ได้แก่ น้ำมันดีเซล มูลค่า 9,634.96 ล้านบาท รองลงมาคือ สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ มูลค่า 6,514.32 ล้านบาท และน้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ มูลค่า 5,247.49 ล้านบาท โดยสินค้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด ได้แก่ สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-5)**

- **การนำเข้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว**

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีมูลค่านำเข้ารวม 64,892.78 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558– 2563 เพิ่มขึ้น 19.88 โดยสินค้าสำคัญในการนำเข้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว มากที่สุด ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่นๆ มูลค่า 55,399.25 ล้านบาท รองลงมาคือ ผักและของปรุงแต่งจากผัก มูลค่า 5,187.66 ล้านบาท และทองแดงและผลิตภัณฑ์ มูลค่า 4,803.13 ล้านบาท ทั้งนี้สินค้านำเข้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ผลไม้อื่นๆ และของปรุงแต่งจากผลไม้ ผักและของปรุงแต่งจากผัก และผลิตภัณฑ์จากแร่อื่นๆ ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-6)**

- **การค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว รายจังหวัด**

จังหวัดชายแดนไทยที่มีจุดผ่านแดนติดกับ สปป.ลาว (ประเภทจุดผ่านแดนผ่อนปรน) มีจำนวน 10 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม อำนาจเจริญและอุบลราชธานี โดยในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดที่มีมูลค่าการชายแดนมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 60,653.69 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 ลดลงร้อยละ 0.79 รองลงมาคือ น่าน มีมูลค่า 26,155.11 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.57 และอุบลราชธานี มีมูลค่า 21,492.04 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.21

โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-7)**

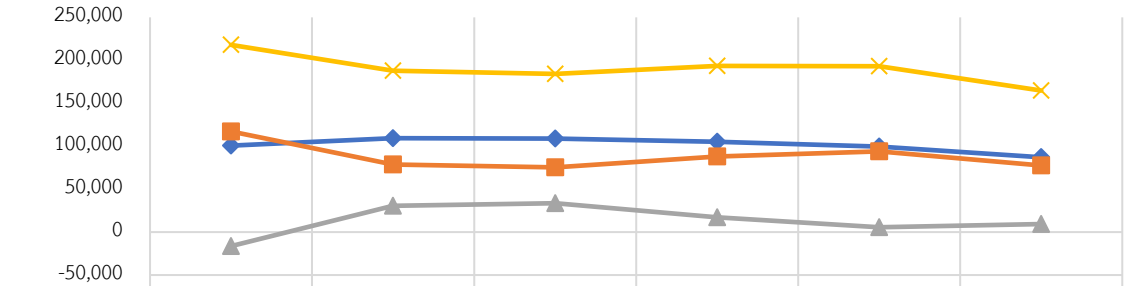
- อันดับมูลค่าการส่งออก 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดหนองคาย มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ 47,181.85 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558-2563 ลดลงร้อยละ 3.51 รองลงมาคือ อุบลราชธานี มีมูลค่า 11,408.41 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 3.44 และจังหวัดนครพนม มีมูลค่า 8,987.05 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.65 ตามลำดับ
- อันดับมูลค่าการนำเข้า 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดน่าน มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด คือ 21,067.39 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.60 รองลงมาคือจังหวัดหนองคาย มีมูลค่า 13,471.84 ล้านบาท อัตราการ

เปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.09 และจังหวัดเลย มีมูลค่า 12,598.78 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 51.81

(3) การค้าชายแดนไทย-เมียนมา

มูลค่าการค้าชายแดนไทยเมียนมาในปี พ.ศ. 2563 มีมูลค่ารวม 164,778.87 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2563 ลงลงร้อยละ 3.62 แยกเป็นมูลค่าการส่งออก 87,090.16 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 2.87 และมูลค่าการนำเข้า 77,688.71 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 4.48 ไทยได้ดุลการค้า 9,401.45 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.83 ดังแสดงใน**รูปที่ 2.3-3**

ภาพรวมการค้าชายแดนไทย - เมียนมา ปีพ.ศ. 2558 – 2563



	2558	2559	2560	2561	2562	2563
ส่งออก	100,819.30	109,339.84	108,966.18	105,213.51	99,392.43	87,090.16
นำเข้า	117,145.34	78,624.69	75,364.84	88,115.07	93,870.51	77,688.71
ดุลการค้า	-16,326.04	30,715.15	33,601.34	17,098.44	5,521.92	9,401.45
มูลค่ารวม	217,964.64	187,964.53	184,331.02	193,328.58	193,262.94	164,778.87

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563b

รูปที่ 2.3-3 ภาพรวมการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ปี พ.ศ. 2558-2563

- **การส่งออกชายแดนไทยกับเมียนมา**

มูลค่าการส่งออกชายแดนไทยกับเมียนมา ปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีมูลค่าการส่งออกรวม 87,090.16 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2563 ลดลงร้อยละ 2.87 ทั้งนี้สินค้าสำคัญในการส่งออกไปชายแดนไทยเมียนมามากที่สุด ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ มูลค่า 6,990.18 ล้านบาท รองลงมาคือ น้ำมันดีเซล มูลค่า 4,067.49 ล้านบาท และผ้าผืนและด้าย มูลค่า 3,480.75 ล้านบาท โดยสินค้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์นั่ง ปูนซีเมนต์ และเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-8)**

- **การนำเข้าชายแดนไทยกับเมียนมา**

มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทยกับเมียนมา ปี พ.ศ. 2563 พบว่า มีมูลค่านำเข้ารวม 77,688.71 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558–2563 ลดลงร้อยละ 4.48 ทั้งนี้สินค้าสำคัญในการนำเข้าชายแดนไทยกับเมียนมามากที่สุด ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ มูลค่า 57,675.04 ล้านบาท รองลงมา

คือ ธัญพืช มูลค่า 6,747.52 ล้านบาท และสัตว์น้ำ มูลค่า 3,708.02 ล้านบาท โดยสินค้านำเข้าที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ กาแฟ ชา และเครื่องเทศ ผักและของปรุงแต่งจากผัก และธัญพืช ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-9)**

- **การค้าชายแดนไทยกับเมียนมา รายจังหวัด**

จังหวัดชายแดนไทยที่มีจุดผ่านแดนติดกับเมียนมา (ประเภทจุดผ่านแดนผ่อนปรน) มีจำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ระนอง ประจวบคีรีขันธ์ กาญจนบุรี และตาก โดยในปี พ.ศ. 2563 จังหวัดที่มีมูลค่าการชายแดนมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดตาก มีมูลค่า 74,496.17 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2558-2563 ลดลงร้อยละ 0.20 รองลงมาคือจังหวัดกาญจนบุรี มีมูลค่า 59,132.92 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 8.57 และระนอง มีมูลค่า 17,001.81 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 1.34 โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-10)**

- อันดับมูลค่าการส่งออก 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดตาก มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ 63,648.87 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 ลดลงร้อยละ 2.39 รองลงมาคือจังหวัดระนอง มีมูลค่า 11,128.40 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5.79 และจังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 11,128.32 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยลดลงร้อยละ 1.66 ตามลำดับ
- อันดับมูลค่าการนำเข้า 3 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2563 ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด คือ 58,334.49 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563 ลดลงร้อยละ 8.63 รองลงมาคือจังหวัดตาก มีมูลค่า 10,847.30 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยขยายตัวร้อยละ 24.47 และจังหวัดระนอง มีมูลค่า 5,873.41 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยขยายตัวร้อยละ 14.57

2.3.1.5 ด้านการท่องเที่ยว

จากการรวบรวมข้อมูลของธนาคารโลก ในปี พ.ศ. 2561 ด้านการท่องเที่ยวแยกเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-11)** พบว่า ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา) คือ 38,178,000 คน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.06 โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีมูลค่ารวม 14,675 ล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.02 รองลงมาคือ กัมพูชา มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3,904,000 คน โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีมูลค่ารวม 5,625 ล้านเหรียญสหรัฐ สปป.ลาว มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3,770,000 คน โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีมูลค่ารวม 949 ล้านเหรียญสหรัฐ และเมียนมา มีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 3,551,000 คน โดยค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีมูลค่ารวม 118 ล้านเหรียญสหรัฐ

1) การท่องเที่ยวชายแดน รายจังหวัด (นักท่องเที่ยวต่างชาติ)

จากการรวบรวมข้อมูลการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในปี พ.ศ. 2561 แยกการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การท่องเที่ยวชายแดนกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา สรุปได้ดังนี้ (โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-12)**)

- **กัมพูชา**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดนกัมพูชาที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดตราด จำนวน 496,550 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.96 มีรายได้ 7,984.01 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.61 รองลงมาคือจังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 85,544 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 607.05 ล้านบาท และจังหวัดจันทบุรี จำนวน 69,699 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 535.58 ล้านบาท ตามลำดับ

- **สปป.ลาว**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดน สปป.ลาว ที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย (จังหวัดติดกับ 2 ชายแดนคือ เมียนมา และ สปป.ลาว) จำนวน 533,029 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2557-2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.98 มีรายได้ 6,622.55 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.15 รองลงมาคือจังหวัดอุบลราชธานี (จังหวัดติดกับ 2 ชายแดน คือ สปป.ลาว และกัมพูชา) จำนวน 85,544 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 607.05 ล้านบาท และจังหวัดหนองคาย จำนวน 52,965 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 846.11 ล้านบาท ตามลำดับ

- **เมียนมา**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดนเมียนมาที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 2,972,232 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.52 มีรายได้ 41,315.75 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.30 รองลงมาคือจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 1,047,199 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 13,844.43 ล้านบาท และจังหวัดเชียงราย จำนวน 533,029 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 6,622.55 ล้านบาท ตามลำดับ

2) การท่องเที่ยวชายแดน รายจังหวัด (นักท่องเที่ยวชาวไทย)

จากการรวบรวมข้อมูลการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทย ในปี พ.ศ. 2561 แยกการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ การท่องเที่ยวชายแดนกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา สรุปได้ดังนี้ (โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-13)**)

- **กัมพูชา**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดนกัมพูชาที่มีนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวชาวไทย มากที่สุด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 1,733,876 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557 - 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.68 มีรายได้ 7,392.20 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.60 รองลงมาคือ

จังหวัดจันทบุรี จำนวน 1,718,029 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 7,984.60 ล้านบาท และจังหวัดตราด จำนวน 1,575,411 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 11,311.57 ล้านบาท ตามลำดับ

- **สปป.ลาว**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดน สปป.ลาว ที่มีนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวชาวไทย มากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย (จังหวัดติดกับ 2 ชายแดนคือ เมียนมา และ สปป.ลาว) จำนวน 2,673,521 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.51 มีรายได้ 21,995.16 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.33 รองลงมาคือจังหวัดอุบลราชธานี (จังหวัดติดกับ 2 ชายแดนคือ สปป.ลาว และกัมพูชา) จำนวน 1,733,876 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 7,392.20 ล้านบาท และจังหวัดหนองคาย จำนวน 1,259,517 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 4,792.50 ล้านบาท ตามลำดับ

- **เมียนมา**

จังหวัดมีจุดผ่านแดนติดชายแดนเมียนมาที่มีนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยวชาวไทย มากที่สุด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 5,705,392 คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557 - 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.71 มีรายได้ 66,309.57 ล้านบาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.54 รองลงมาคือจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 3,458,347 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 28,302.37 ล้านบาท และจังหวัดกาญจนบุรี จำนวน 3,412,563 คน มีรายได้การท่องเที่ยว 24,586.80 ล้านบาท ตามลำดับ

2.3.1.6 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

จากการรวบรวมข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2561 โดยแยกออกเป็น 3 ส่วนคือ (1) GPP per capita จังหวัดที่ติดกับชายแดนกัมพูชา (2) GPP per capita จังหวัดที่ติดกับชายแดนเมียนมา และ (3) GPP per capita จังหวัดที่ติดกับชายแดน สปป.ลาว มีสรุปได้ดังนี้ (โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ค (ตารางที่ ค.1-14)**)

1) กัมพูชา จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดนกัมพูชามีมูลค่า GPP per capita สูงที่สุดคือ จังหวัดจันทบุรี 217,393.45 บาท อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี 2557–2558 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.45 รองลงมาคือจังหวัดตราด มีมูลค่า 161,321.73 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.49 และจังหวัดสระแก้ว มูลค่า 80,716.00 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.95 ตามลำดับ
2) สปป.ลาว จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดน สปป.ลาว มีมูลค่า GPP per capita สูงที่สุดคือ จังหวัดเลย มูลค่า 100,796.06 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557–2561 เพิ่มร้อยละ 7.17 รองลงมาคือจังหวัดพะเยา มีมูลค่า 97,306.47 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.45 และจังหวัดเชียงราย มีมูลค่า 95,894.83 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.62 ตามลำดับ

3) เมียนมา จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนติดกับชายแดนเมียนมามีมูลค่า GPP per capita สูงที่สุดคือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มูลค่า 191,306.06 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557–2561 เพิ่มร้อยละ 5.45 รองลงมาคือจังหวัดเชียงใหม่ มูลค่า 137,316.04 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.05 และจังหวัดกาญจนบุรี มูลค่า 129,304.40 บาท/คน อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.58 ตามลำดับ

2.3.2 สถิติด้านการคมนาคม

ในการศึกษาสถิติที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลจำนวนรถจดทะเบียนสะสม 5 ปีย้อนหลัง (โดยข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม) ข้อมูลรถจดทะเบียนใหม่ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2562) และข้อมูลสถิติทางด้านอุบัติเหตุที่มีนัยสำคัญ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลสถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมจากกรมการขนส่งทางบก โดยรวบรวบข้อมูล 5 ปีย้อนหลัง (ปี พ.ศ. 2558-2563) เป็นข้อมูลรายจังหวัดซึ่งประกอบด้วยจังหวัดที่มีพื้นที่เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา พบว่าจังหวัดที่มีสถิติรถจดทะเบียนสะสมมากที่สุดในปี พ.ศ. 2562 คือ จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 1,495,039 คัน และมีอัตราการเติบโตของปี พ.ศ. 2558-2562 ร้อยละ 3.24 และจังหวัดที่มีสถิติรถจดทะเบียนสะสมมากที่สุดในปี พ.ศ. 2562 คือจังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 69,624 คันและมีอัตราการเติบโตของปี พ.ศ. 2558–2562 ร้อยละ 5.70 โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ง**

2) จำนวนรถจดทะเบียนใหม่

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษารวบรวมจำนวนรถจดทะเบียนใหม่จากกรมการขนส่งทางบกข้อมูลประจำปี พ.ศ. 2562 ของจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา โดยแบ่งประเภทรถออกเป็น 10 ประเภท พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนรถจดทะเบียนใหม่มากที่สุด จำนวน 87,433 คัน รองลงมาคือ จังหวัดอุบลราชธานี จำนวน 52,924 คัน และจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีจำนวนรถจดทะเบียนใหม่น้อยที่สุด จำนวน 5,510 คัน โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดัง**ภาคผนวก ง**

3) ข้อมูลสถิติทางด้านอุบัติเหตุ

จากข้อมูลการศึกษาของสำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง ที่มีการศึกษาและวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบอัตราการที่มีการศึกษาอัตราความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรและมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.3-6** ถึง**ตารางที่ 2.3-7** ตามลำดับ

ตารางที่ 2.3-6 สรุปสถิติอุบัติเหตุจราจรต่อปริมาณการเดินทาง (100 ล้านคัน-กม.) ทั้งประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2558-2562

รายละเอียด	ปี พ.ศ.				
	2558	2559	2560	2561	2562
ถนน 2 ช่องจราจร					
จำนวนคนตาย	824	951	888	973	938
จำนวนคนบาดเจ็บ	4,090	4,849	4,457	4,735	4,782
ปริมาณการเดินทาง (คัน-กม.)	92,477,245,306	694,188,407,534	96,004,267,375	94,891,591,045	93,183,576,290
ระยะทาง (กม.)	35,021.362	34,574.875	34,325.562	33,797.841	33,055.106
อัตราการตาย	0.891	1.010	0.925	1.025	1.007
อัตราการบาดเจ็บ	4.423	5.148	4.643	4.990	5.132
อัตราการตายและบาดเจ็บ	5.314	6.158	5.567	6.015	6.138
ถนน 4 ช่องจราจร					
จำนวนคนตาย	988	1,154	1,176	1,248	1,361
จำนวนคนบาดเจ็บ	5,627	7,484	7,431	7,464	7,953
ปริมาณการเดินทาง (คัน-กม.)	95,807,649,208	98,180,295,969	101,245,033,308	103,870,866,207	109,632,356,648
ระยะทาง (กม.)	12,972.056	13,535.731	13,923.493	14,304.673	15,233.007
อัตราการตาย	1.031	1.175	1.162	1.201	1.241
อัตราการบาดเจ็บ	5.873	7.623	7.340	7.186	7.254
อัตราการตายและบาดเจ็บ	6.904	8.798	8.501	8.387	8.496
ถนน 6 ช่องจราจร					
จำนวนคนตาย	129	158	152	202	183
จำนวนคนบาดเจ็บ	738	1,241	1,032	1,304	1,446
ปริมาณการเดินทาง (คัน-กม)	27,354,165,693	29,446,531,351	28,755,532,335	33,085,590,303	33,490,187,632
ระยะทาง (กม.)	2,118.976	2,027.801	1,913.700	2,078.571	2,087.380
อัตราการตาย	0.472	0.537	0.529	0.611	0.546
อัตราการบาดเจ็บ	2.698	4.214	3.589	3.941	4.318
อัตราการตายและบาดเจ็บ	3.170	4.751	4.117	4.552	4.864
ตั้งแต่ 8 ช่องจราจร					
จำนวนคนตาย	195	201	193	228	218
จำนวนคนบาดเจ็บ	1,493	1,791	1,772	1,880	1,948
ปริมาณการเดินทาง (คัน-กม.)	40,543,194,550	44,113,666,897	43,861,306,773	45,068,968,576	45,835,743,232
ระยะทาง (กม.)	1,606.128	1,631.932	1,618.407	1,639.080	1,608.629
อัตราการตาย	0.481	0.456	0.440	0.506	0.476
อัตราการบาดเจ็บ	3.682	4.060	4.040	4.171	4.250
อัตราการตายและบาดเจ็บ	4.163	4.516	4.480	4.677	4.726

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2562ก

ตารางที่ 2.3-7 มูลค่าความเสียหายต่ออุบัติเหตุจราจร

ระดับความรุนแรง	มูลค่าอุบัติเหตุต่อรายรวม (ล้านบาท)		
	ระดับประเทศ	กรุงเทพฯ	ต่างจังหวัด
กรณีเสียชีวิต	5.639 – 6.636	11.765 – 13.800	5.300 – 6.238
กรณีพิการ	5.696 – 7.698	12.934 – 15.523	6.247 – 7.496
กรณีบาดเจ็บสาหัส	0.176 - 0.182	0.373 - 0.377	0.163 - 0.172
กรณีบาดเจ็บเล็กน้อย	0.0431 - 0.0434	0.1929 - 0.1931	0.0330 - 0.0331
กรณีทรัพย์สินเสียหายอย่างเดียว	0.058	0.182	0.042

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2562ก

2.4 การพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง

ตามขอบเขตการดำเนินงาน (TOR 4.2.3) ได้มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของขอบเขตการดำเนินงานของที่ปรึกษา เพื่อศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อวิเคราะห์ถึงแนวทางและทิศทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องในระดับทวิภาคี และพหุภาคี เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการศึกษา รวมถึงการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.4.1 การศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนของการรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ นโยบายที่เกี่ยวข้องในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมถึงข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่าง ๆ ของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว และ เมียนมา ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเขตการปกครอง นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ เขตเศรษฐกิจพิเศษและการเชื่อมโยงประเทศไทย สิ่งแวดล้อมทางกฎหมายในการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ เพื่อได้มาซึ่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์แนวทางและทิศทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาทั้ง 3 ด้าน คือ

- เพื่อศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว รวมถึงสะพานข้ามแดนในฝั่ง กัมพูชาและเมียนมา ในอนาคต
- เพื่อศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ คือ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว โดยการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน
- จัดทำแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการปฏิบัติงานของ สพพ. ด้านความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนากับประเทศเพื่อนบ้านต่อไปในอนาคต

2.4.1.1 กัมพูชา

จากการรวบรวมข้อมูลของที่ปรึกษาในหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย การประเมินผลกระทบของนโยบายการค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลของประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2560)* การพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริม

การค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่นโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557)* จำนวนประชากรจำแนกตามสถานภาพแรงงาน *(สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2563a)* ภาพรวมมูลค่าความร่วมมือเพื่อการพัฒนาให้แก่ต่างประเทศโดย TICA *(กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ, 2563)* และคู่มือโอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในประเทศกัมพูชา *(กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561a)* ซึ่งจากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานดังกล่าว สามารถสรุปการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้ดังนี้

1) เขตการปกครอง

จากการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2564 โดยสำนักข่าวกรองแห่งชาติ (National Intelligence Agency) พบว่า กัมพูชามีระบบการปกครองระบอบประชาธิปไตยแบบรัฐสภาโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุขภายใต้รัฐธรรมนูญ (สภาราชบัลลังก์คัดเลือกกษัตริย์) โดยมีพระบาทสมเด็จพระบรมนาถนโรดม สีหมุนี (Preah Bat Samdech Preah Boromneath Norodom Sihamoni) ดำรงตำแหน่งประมุขของประเทศ และมีสมเด็จอัครมหาเสนาบดีเดโช ฮุน เซน (Samdech Akka Moha Sena Padei Techo Hun Sen) ทำหน้าที่เป็นนายกรัฐมนตรี

กัมพูชาได้มีการแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 25 เขต โดยแบ่งออกเป็น 21 เขต 3 กรุง และ 1 ราชธานี โดยมีกรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นเมืองหลวง และเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในประเทศ โดยข้อมูลเขตการปกครองของกัมพูชาสามารถพิจารณาได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.4-1** และ**รูปที่ 2.4-1**

2) การเมือง

นายกรัฐมนตรีฮุน เซน และพรรคประชาชนกัมพูชา (Cambodia’s People Party : CPP) ขึ้นมามีบทบาทในการบริหารประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 และได้ขึ้นครองอำนาจเป็นแกนนำรัฐบาลพรรคเดียวจากการเลือกตั้งทั่วไปตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 ภายหลังการรัฐประหารรัฐบาลพรรค Funcinpec ซึ่งมีเจ้านโรดม รณฤทธิ์ เป็นนายกรัฐมนตรีเมื่อปี พ.ศ. 2540 โดยหลังจากการเลือกตั้งครั้งล่าสุดที่เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2561 พรรคประชาชนกัมพูชา (Cambodia’s People Party : CPP) โดยมีสมเด็จฯ ฮุน เซน เป็นผู้นำก็ได้รับชัยชนะอย่างถล่มทลาย ทำให้กัมพูชาเข้าสู่ยุคการปกครองโดยพรรคการเมืองเดียว เนื่องจากพรรค CPP ครองที่นั่งในสภาเอาไว้เกือบทั้งหมด

หากพิจารณาในแง่ของเสถียรภาพทางการเมือง นายกรัฐมนตรีฮุน เซน ซึ่งดำรงตำแหน่งมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน จนถือเป็นผู้นำที่อยู่ในตำแหน่งยาวนานที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยทำหน้าที่ในตำแหน่งมายาวนานมากกว่า 39 ปี โดย ณ ปี พ.ศ. 2563 นายกรัฐมนตรี ฮุน เซน มีอายุ 68 ปี รวมทั้งยังมีการวางทายาททางการเมืองไว้ให้บุตรชาย ฮุน มาเนตร (Hun Manet) ซึ่งปัจจุบันทำหน้าที่ผู้บังคับบัญชาระดับสูงของกองทัพอากาศกัมพูชา (Lieutenant General, The Royal Cambodian Armed Forces : RCAF) รวมทั้งยังทำหน้าที่คุมกองกำลังที่มีศักยภาพสูงอีก 2 กองกำลัง ได้แก่ Prime Minister’s Bodyguard Unit และ National Counterterrorism Task Force แม้ว่าตลอดการดำรงตำแหน่งของนายกรัฐมนตรีฮุน เซน จะถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักในหลายๆ ประเด็น ก็ยังสามารถดำรงตำแหน่งต่อไปได้

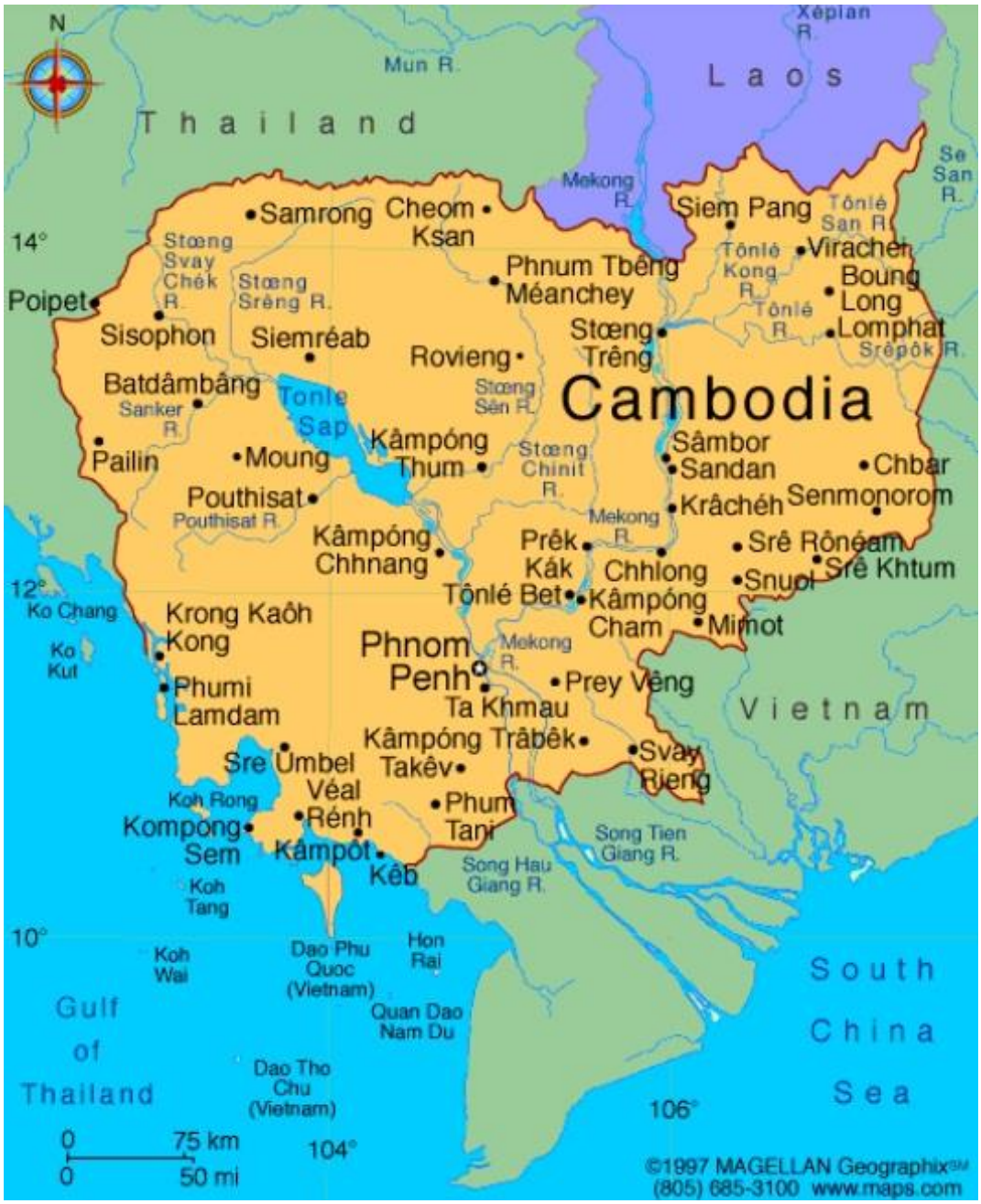
3) นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

กัมพูชาจัดเป็นประเทศที่มีระดับของการพัฒนาต่ำที่สุด (Least Developed Countries : LDCs) ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลกัมพูชาจึงให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาและฟื้นฟูประเทศรวมถึงดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ อย่างจริงจัง ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมรัฐบาลกัมพูชาได้วางยุทธศาสตร์เพื่อมุ่งขจัดปัญหาความยากจน และยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น

ตารางที่ 2.4-1 การแบ่งเขตการปกครองของกัมพูชา

เขตการปกครองของกัมพูชา	
21 เขต	
เขตการปกครอง	**เมืองเอก**
1. พระตะบอง (Battambang)	1. พระตะบอง (Battambang)
2. กำปงชนัง (Kampong Chnang)	2. กำปงชนัง (Kampong Chnang)
3. กำปงสือ (Kampong Speu)	3. กำปงสือ (Kampong Speu)
4. กำปงธม (Kampong Thom)	4. กำปงธม (Kampong Thom)
5. กำปอต (Kampot)	5. กำปอต (Kampot)
6. กันดาล (Kandal)	6. ตาเขมา (Ta Khmao)
7. แกบ (Kep)	7. Krong Kep
8. เกาะกง (Koh Kong)	8. เกาะกง (Koh Kong)
9. กระแจะ (Kratié)	9. กระแจะ (Kratié)
10. มณฑลคีรี (Mondukiri)	10. แสนมโนรมย์ (Senmonorom)
11. โอดดาร์เมียนเจย (Oddar Meancheay)	11. สำโรง (Samraong)
12. ไพลิน (Pailin)	12. ไพลิน (Pailin)
13. สีหนุ (Sihanouk)	13. สีหนุ (Sihanoukvilole)
14. พระวิหาร (Preah Vihear)	14. พนมตะแบงมีชัย (Tbeng Meanchey)
15. โพธิสัต (Pursat)	15. โพธิสัต (Pursat)
16. เปรยแวง (Prey Veng)	16. เปรยแวง (Prey Veng)
17. รัตนคีรี (Ratanakiri)	17. บานลุง (Banlung)
18. เสียมเรียบ (Siem Reap)	18. เสียมเรียบ (Siem Reap)
19. สถึงแตรง (Stung Treng)	19. สถึงแตรง (Stung Treng)
20. ตาแก้ว (Takeo)	20. ตาแก้ว (Takeo)
21.Tbong Khmum	21. Tbong Khmum
3 กรุง	
เขตการปกครอง	**เมืองเอก**
1. บันเตียเมียนเจย (Banteay Meanchey)	1. ศรีโสภณ (Sisophon)
2. สวายเรียง (Svay Rieng)	2. สวายเรียง (Svay Rieng)
3. กำปงจาม (Kampong Cham)	3. กำปงจาม (Kampong Cham)
1 ราชธานี	
เขตการปกครอง	**เมืองเอก**
1. พนมเปญ (Phnom Penh)	1. พนมเปญ (Phnom Penh)

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน), 2560

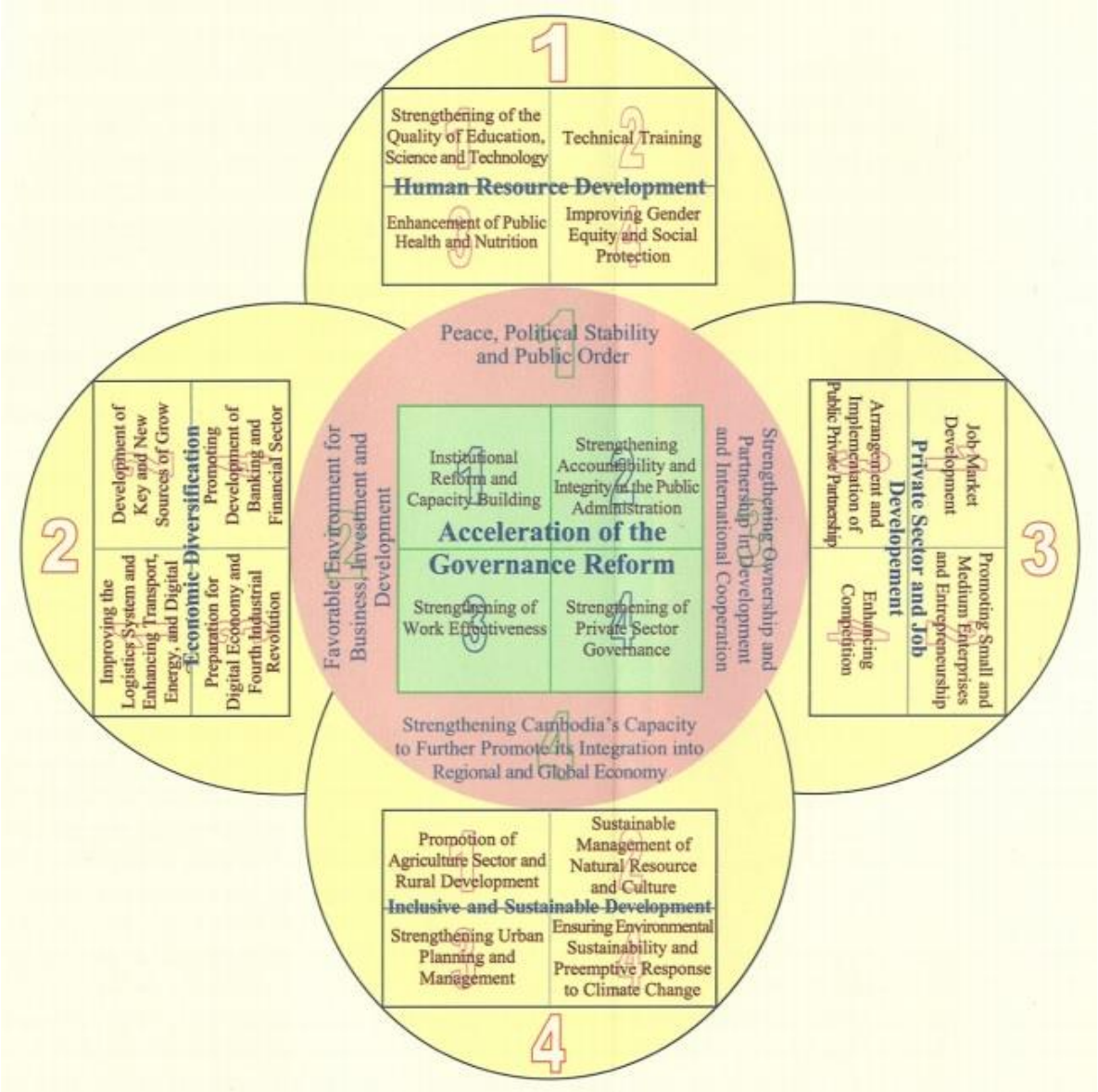


ที่มา : สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564b

รูปที่ 2.4-1 แผนที่ประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชาอยู่ระหว่างดำเนินการตามยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม (Rectangular Strategy) หรือ “จตุโกณ” ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระยะที่ 4 ประกอบด้วยการปฏิรูปที่สำคัญ 4 ด้าน คือ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ระบบเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย ส่งเสริมการพัฒนาภาคเอกชนและการจ้างงาน และการพัฒนาที่ครอบคลุมและยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อยกระดับจากประเทศรายได้น้อย (Low Income Country) สู่การเป็นประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Country) ในปี พ.ศ. 2573 สนับสนุนการพัฒนาประเทศตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Foals : SDGs) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) และการส่งเสริมภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในระบบเศรษฐกิจ

ยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม หรือจตุโกณ ให้ความสำคัญกับการเจริญเติบโต การจ้างงาน ความเสมอภาค และประสิทธิภาพในกัมพูชา (“Rectangular Strategy” for Growth, Employment, Equity and Efficiency in Cambodia) รวมทั้งสร้างเสถียรภาพทางการเมือง สันติภาพ และความมั่นคงให้เกิดขึ้นภายในประเทศกัมพูชา อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับความร่วมมือพหุภาคี โดยเฉพาะภายใต้กรอบ ASEAN GMS และ ACMECS ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของกัมพูชา และสร้างความมั่งคั่งร่วมกันภายในภูมิภาค แสดงได้ดัง**รูปที่ 2.4-2**



ที่มา : The Royal Government of Cambodia, 2020

รูปที่ 2.4-2 Diagram of Rectangular Strategy - Phase IV

ในปี 2562 สมเด็จอัครมหาเสนาบดีเดโช ฮุน เซน นายกรัฐมนตรี ได้ประกาศนโยบาย อิสรภาพแห่งกัมพูชา (National Independence Policy) ซึ่งมีเนื้อหามุ่งให้ความสำคัญกับการค้าการลงทุนระหว่างกันภายในภูมิภาคเอเชียมากขึ้น รวมไปถึงการปรับปรุงและลดขั้นตอนต่างๆ ของระบบศุลกากรตามแนวชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยนโยบายดังกล่าวมีขึ้นเพื่อแสดงความต้องการที่จะลดการพึ่งพาสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นตลาดส่งออกหลักในสินค้าประเภทเสื้อผ้า และสิ่งทอของกัมพูชา ซึ่งกัมพูชาได้ถูกเพิกถอนสิทธิพิเศษทางการค้าจากสหภาพยุโรปภายใต้โครงการ Everything But Arm (EBA) ที่หมายถึงการยกเว้นจัดเก็บภาษีนำเข้าสินค้าทุกประเภทที่ไม่ใช่อาวุธ

4) ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

สำหรับความช่วยเหลือจากองค์กรระหว่างประเทศและประเทศอื่นๆ นั้น สามารถจำแนกวัตถุประสงค์ของความช่วยเหลือออกได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ ได้แก่ 1) การสนับสนุนการลงทุน (Investment Promotion) 2) การพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Expanding SMEs) 3) การสนับสนุนด้านการศึกษาในทุกระดับ และ 4) การสนับสนุนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

จากรายงาน Country Partnership Strategy 2019-2023 *(Asian Development Bank, 2019)* พบว่าในปี พ.ศ. 2560 องค์กรระหว่างประเทศที่เข้ามาให้ความช่วยเหลือกัมพูชามากที่สุดคือ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) และธนาคารโลก (Word Bank) ตามลำดับ ในขณะที่ความช่วยเหลือในรูปแบบทวิภาคีที่มีมูลค่าสูงที่สุดมาจากรัฐบาลของประเทศจีน รองลงมาคือ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ

(1) ความช่วยเหลือจากประเทศจีน

กัมพูชาและจีนพัฒนารูปแบบความสัมพันธ์ระดับทวิภาคีขึ้นสู่ระดับ Comprehensive Strategic Partnership of Cooperation ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2553 ทำให้จีนมีสถานะเป็นพันธมิตรหลักของประเทศกัมพูชาและรัฐบาลภายใต้การนำของนายกรัฐมนตรี ฮุน เซน โดยเฉพาะในมิติด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคม จีนคือคู่ค้าที่มีมูลค่าสูงที่สุดของประเทศ และจีนเป็นประเทศที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการพัฒนารวมทั้งเป็นแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft loans) ที่มีมูลค่าสูงที่สุดและมีความสำคัญที่สุดของกัมพูชา ทั้งนี้ยังไม่นับรวมความช่วยเหลือที่กัมพูชากำลังจะได้รับจากจีนภายใต้โครงการ 21st Century Maritime Silk Road และธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB)

(2) ความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB)

ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) คือองค์กรระหว่างประเทศที่ให้ความช่วยเหลือมูลค่าสูงที่สุดกับประเทศกัมพูชา ในขณะที่รัฐบาลญี่ปุ่นผ่านทางหน่วยงานต่างๆ ก็ให้ความช่วยเหลือกัมพูชาในรูปแบบทวิภาคีมูลค่าสูงเป็นอันดับที่ 2 รองจากรัฐบาลจีนโดยโครงการที่มีมูลค่าการลงทุนมหาศาลที่เกิดขึ้นและส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกัมพูชาที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียและประเทศญี่ปุ่น คือ “เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม” โดยในโครงการระเบียงเศรษฐกิจทางตอนใต้นี้วัตถุประสงค์หลักของโครงการก็เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคกระตุ้นการรวมตัวทางเศรษฐกิจและสังคม สนับสนุนการค้า

และการลงทุนที่ขยายตัว อำนวยความสะดวกในการติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้าและการเดินทางข้ามแดนของประชาชน ตลอดจนการพัฒนาตามแนวตะวันตก-ตะวันออก ระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม และบางส่วนของลาวตอนใต้ สนับสนุนการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตามเมืองหลักของไทย กัมพูชา และเวียดนาม ผ่านโครงข่ายเชื่อมโยงทางรถยนต์และทางรถไฟ

(3) ความช่วยเหลือจากสหภาพยุโรป

สหภาพยุโรปเริ่มต้นความร่วมมือทางยุทธศาสตร์กับกัมพูชาในช่วงปลายของทศวรรษ 1990 และเผยแพร่ตีพิมพ์ใน European Commission-Cambodia Country Strategy Paper (2000-2003) และมีโครงการให้ความช่วยเหลือ National Indicative Program (NIP) ในระหว่างปี พ.ศ. 2545-2547 โดยเน้นเรื่องการลดภาวะความยากจนผ่านการพัฒนาชนบท การให้การศึกษาขั้นพื้นฐาน การพัฒนาระบบสาธารณสุข ความช่วยเหลือในการพัฒนามาตรฐานสินค้าและปรับปรุงรูปแบบวิธีการทำการค้าระหว่างประเทศ การให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม (Humanitarian Aid) การเก็บกู้วัตถุระเบิดและกับระเบิด การปฏิรูประบบการทำงานของภาครัฐ การสนับสนุนกิจกรรมด้านการพิทักษ์สิทธิมนุษยชน และการเสริมสร้างประชาธิปไตย และในปี พ.ศ. 2557 สหภาพยุโรปมีโครงการความร่วมมือกับกัมพูชาภายใต้ “European Development Cooperation Strategy For Cambodia 2014-2018” ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวสหภาพยุโรปได้ให้เงินสนับสนุนกว่า 1.4 พันล้านยูโร โดยให้การสนับสนุนโครงการที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชน ประชาธิปไตย เสรีภาพขั้นพื้นฐาน ความเท่าเทียมทางเพศ ความยุติธรรม สิทธิแรงงาน ความรับผิดชอบต่อสังคม และความยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อม และต่อมาได้พัฒนาความร่วมมือในการมุ่งเน้นความช่วยเหลือใน 3 สาขา คือ 1) ภาคการเกษตร 2) การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และ 3) การศึกษา ทักษะ และธรรมาภิบาล ภายใต้โครงการ “EU Multiannual Indicative Programme for Cambodia 2014-2020”

(4) ความช่วยเหลือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency : TICA)

ในปี พ.ศ. 2561 TICA ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่กัมพูชาจำนวน 131.9 ล้านบาท ทั้งในด้านการศึกษา สาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งเป็นมูลค่าการให้ความร่วมมือที่สูงที่สุดในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) โดยปัจจุบัน TICA อยู่ในช่วงปีสุดท้ายของแผนความร่วมมือระยะ 3 ปี ฉบับที่ 1 (2560-2563) (ขยายแผนถึง 2563) และอยู่ระหว่างการเตรียมการจัดทำแผนระยะที่ 2 (2564-2566) ทั้งแผนดำเนินงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และแผนงานโครงการด้านการประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (SEP)

(5) ความช่วยเหลือจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) (Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency : NEDA)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุน 3 ด้าน ตามยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2562 - 2564 ได้แก่ (1) สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งระหว่างสองประเทศ (2) การพัฒนาเมือง และ (3) การพัฒนาด้านสังคม โดยในปี พ.ศ. 2564 สพพ. อยู่ระหว่างการดำเนินการโครงการการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 (ระยะเวลาการดำเนินการถึงวันที่ 28 เมษายน 2567) ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินรูปแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน ในวงเงินมูลค่า 928.11 ล้านบาท

5) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

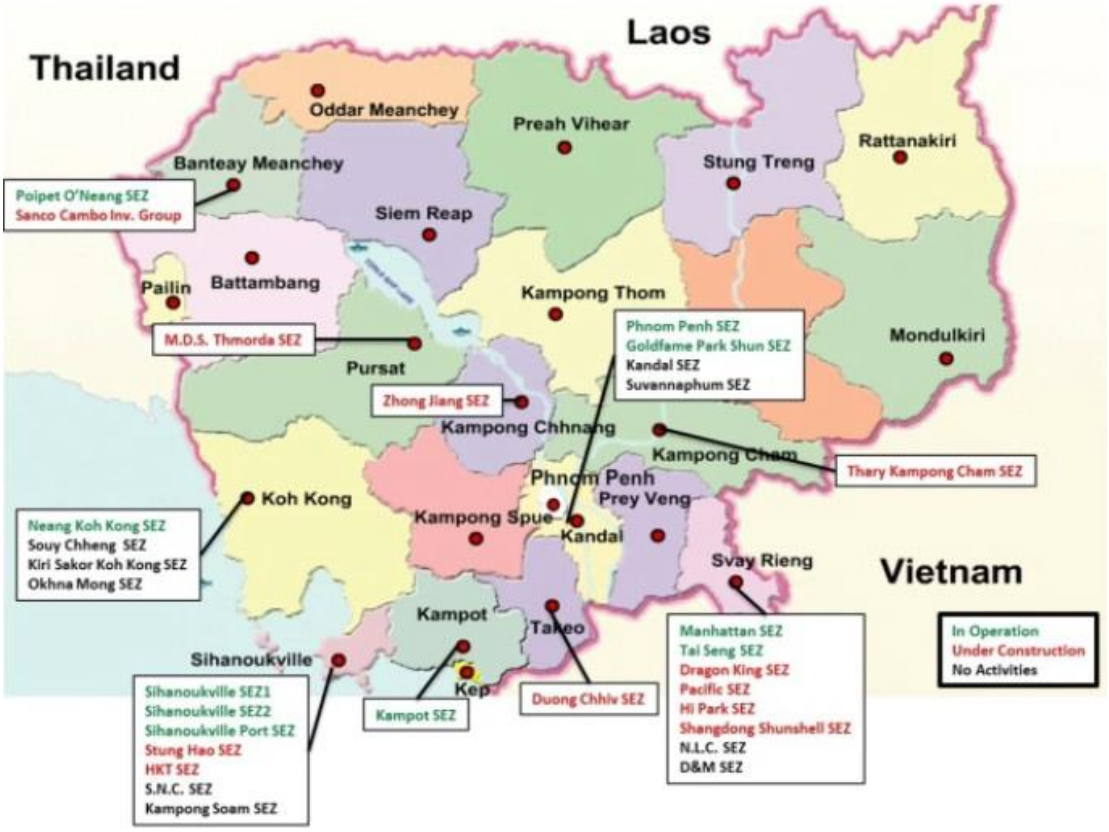
รัฐบาลกัมพูชาเริ่มดึงดูดนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนภายในประเทศโดยให้สิทธิพิเศษ ซึ่งนโยบายนี้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงภายหลังจากมีการปฏิรูปโครงสร้างการทำงานของสภาเพื่อการพัฒนากัมพูชา (Council for the Development of Cambodia : CDC) ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งนำเอางานส่งเสริมการลงทุนทั้งในเขตและนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษมารวมศูนย์กันไว้ร่วมกันในลักษณะของการให้บริการ ณ จุดเดียว (One Stop Service)

จากข้อมูลของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2564) พบว่า กัมพูชามีเขตเศรษฐกิจที่ได้รับการอนุมัติจากสภาเพื่อการพัฒนากัมพูชา หรือ CDC และคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษกัมพูชา (CSEZB) จำนวน 34 แห่ง ใน 11 จังหวัด มีการตั้งโรงงานในเขตอุตสาหกรรมแล้วจำนวน 14 แห่ง ส่วนอีก 20 แห่ง ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาหรือยังไม่มีการดำเนินการ โดยเขตที่ได้รับอนุญาตและเริ่มต้นการดำเนินการแล้วสามารถพิจารณาได้ดัง **ตารางที่ 2.4-2** และ**รูปที่ 2.4-3**

ตารางที่ 2.4-2 เขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชา

ชื่อ SEZ	ที่ตั้ง (จังหวัด)	ปีที่ก่อตั้ง (พ.ศ.)	จำนวนโครงการ
1. Phnom Penh	พนมเปญ	2549	83
2. Sihanoukville #2	สีหนุ	2551	74
3. Manhattan	สวายเรียง	2549	32
4. Tai Seng Bavet	สวายเรียง	2550	26
5. Poi Pet O'Neang	บันเตียเมียนเจย	2549	5
6. Neang Kok Koh Kong	เกาะกง	2550	5
7. Dragon King	สวายเรียง	2555	4
8. Sihanoukville Port	สีหนุ	2552	3
9. Sihanoukville #1	สีหนุ	2549	2
10. Sanco Combo	บันเตียเมียนเจย	2556	2
11. Shangdong Shunshell	สวายเรียง	2556	2
12. H.K.T.	สีหนุ	2555	1
13. Kampot	กำปอต	2550	1
14. Kerry Worldbridge	กันดาล	2558	1

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2561ก



ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2561ก

รูปที่ 2.4-3 เขตเศรษฐกิจพิเศษในกัมพูชา

เมื่อพิจารณาระบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชาต่อความเชื่อมโยงกับประเทศไทย หนึ่งในยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทย คือการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียนและวางตำแหน่งของประเทศโดยใช้ความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์เพื่อเป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียนภาคพื้นทวีป (Mainland ASEAN) หรือที่นิยมเรียกว่ายุทธศาสตร์ CLMVT รวมทั้งการเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนภาคพื้นทวีปกับอาเซียนภาคพื้นมหาสมุทร (Maritime ASEAN) ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมที่สุดของการดำเนินนโยบายนี้คือการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดตราด เพื่อเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาเข้าด้วยกันบนระเบียงเศรษฐกิจทางตอนใต้

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของกัมพูชา

(1) Ministry of Commerce

กัมพูชาได้วางแนวนโยบายของกระทรวงเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สร้างงาน ผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้กับคนกัมพูชา โดยกระทรวงมีหน้าที่หลัก 4 ประการ ได้แก่ อำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้าการพัฒนาธุรกิจและเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศยกระดับเทคโนโลยีการผลิตและการค้า ส่งเสริมความเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneurship) และเป็นผู้ทำหน้าที่เก็บข้อมูลสถิติทางการค้า รวมทั้งทำงานวิจัยเพื่อส่งเสริมการค้าภายในประเทศ โดยโครงสร้างของหน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์

(2) Ministry of Land Management, Urban Planning and Construction (MLMUPC)

นอกจากจะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดพื้นที่และวางผังการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ของกัมพูชาแล้ว ในการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ รวมทั้งการทำโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดก็ต้องทำการขออนุญาตจากกระทรวง MLMUPC แห่งนี้ อย่างไรก็ตามอีกหนึ่งหน้าที่สำคัญของกระทรวง MLMUPC ซึ่งเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนและการเจริญเติบโตอย่างสมดุลโดยตรงก็คือ MLMUPC เป็นหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบโดยตรงในการจัดการให้เกิดกระบวนการระงับข้อพิพาทเรื่องที่ดิน ทั้งนี้เนื่องจากที่ดินทำกินของประชาชนโดยเฉพาะเกษตรกรรายย่อยที่ถูกกว้านซื้อโดยกลุ่มธุรกิจและนายทุนจากต่างประเทศกำลังเป็นประเด็นทางสังคมและประเด็นทางการเมืองที่พัฒนาความรุนแรงขึ้น ทำให้ในปัจจุบันนี้พื้นที่ร้อยละ 45 ของประเทศถูกถือครองโดยชาวต่างชาติ โดยกลุ่มชาวต่างชาติที่เข้ามาถือครองที่ดินมากที่สุดในประเทศได้แก่ จีน เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย เกาหลีใต้ และไทย

(3) Ministry of Economy and Finance (MEF)

Ministry of Economy and Finance หรือ MEF ทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารนโยบายเศรษฐกิจและการคลังของประเทศ โดยดำเนินการจัดทำและติดตามนโยบายเศรษฐกิจและการคลังของรัฐบาล และเสริมสร้างธรรมาภิบาลกับการบริหารเศรษฐกิจและการเงินสาธารณะ อีกทั้งการสนับสนุนความร่วมมือเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยฉพาะการรวมกลุ่มของเศรษฐกิจภูมิภาคอาเซียน

(4) Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries (MAFF)

Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries หริอ MAFF ทำหน้าที่กำกับดูแลและควบคุมกิจกรรมด้านเกษตรกรรม ป่าไม้ และอุตสาหกรรมการประมงในประเทศกัมพูชา โดยดำเนินการพัฒนาและออกนโยบายการยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนด้วยการพัฒนาภาคเกษตรในทุกพื้นที่ และยังสนับสนุนและส่งเสริมความร่วมมือจากหน่วยงานภายในประเทศ องค์กรระดับประเทศ และ NGO เพื่อพัฒนาการเกษตรอย่างเป็นรูปธรรม อีกทั้ง MAFF ยังเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักด้านเกษตร ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS)

(5) Council for the Development of Cambodia (CDC)

Council for the Development of Cambodia หรือ CDC เป็นหน่วยงานที่ถูกตั้งขึ้นมาโดยอาศัยข้อกฎหมายตาม The Law on Foreign Investment in the Kingdom of Cambodia of 1994 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามของรัฐบาลกัมพูชาในการปฏิรูปแนวทางในการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนโดยเฉพาะนักลงทุนต่างชาติ โดย CDC ถือเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจสูงสุดในการตัดสินใจอนุญาตและส่งเสริมการลงทุนทั้งของภาครัฐและภาคเอกชนในกัมพูชา ประกอบด้วย 2 หน่วยงานหลัก ในการประสานงานกับภาคเอกชนเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน ได้แก่ Cambodian Investment Board (CIB) ซึ่งดูแลประสานงานการลงทุนในทุกพื้นที่ของประเทศ และ Cambodian Special Economic Zone Board (CSEZB) ที่ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเฉพาะ โดย CDC ถูกออกแบบให้มีการทำงานในลักษณะ One-Stop Service โดยทั้ง CIB และ CSEZB จะทำหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงาน อื่นๆ โดยเฉพาะกระทรวงเศรษฐกิจและการเงิน (Ministry of

Economics and Finance) และกระทรวงพาณิชย์ (Ministry of Commerce) เพื่อส่งเสริมการลงทุนในประเทศ โดยรูปแบบการทำงานและโครงสร้างองค์กรของ CDC

7) ศักยภาพของแต่ละภูมิภาคในการพัฒนาธุรกิจของกัมพูชา

ในปัจจุบันมีนักลงทุนไทยจำนวนไม่น้อยที่เข้าไปลงทุนในส่วนต่างๆ ของกัมพูชา เนื่องด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ค่าจ้างแรงงานที่อยู่ในระดับต่ำ การได้รับความช่วยเหลือ และสิทธิ GSP จากประเทศพัฒนาแล้วหลายประเทศ รวมไปถึงนโยบายสนับสนุนการลงทุนจากต่างชาติ โดยจังหวัดเสียมเรียบ สีหนุ พระตะบอง กำปอต และกรุงพนมเปญ เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของกัมพูชาที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญหลายแห่ง เช่น ปราสาทนครวัด นครธม (เสียมเรียบ) ทะเลสาบโตนเลสาบ (กรุงพนมเปญ) เป็นต้น ในขณะที่พื้นที่ปอยเปต และจังหวัดเกาะกง เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการอนุญาตให้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนได้อย่างเต็มที่ (โครงการเศรษฐกิจพิเศษปอยเปตโอเนียง และโครงการเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง) อีกทั้ง บันเตียเมียนเจย ยังมีชายแดนที่ติดกับประเทศไทย และจังหวัดรัตนคีรี โอดดาร์เมียนเจย พระตะบอง กันดาล และกำปงจาม ถือเป็นแหล่งเพาะปลูกสำคัญของประเทศกัมพูชา แสดงได้ดัง**รูปที่ 2.4-4** และ**ภาคผนวก ค (รูปที่ ค.3-1)** ถึง**ภาคผนวก ค (รูปที่ ค.3-4)**

<u>ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน</u>

บันเตียเมียนเจย	-	มีเขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย ทำให้มีโอกาสในการขยายธุรกิจเจาะตลาดกัมพูชา
เกาะกง	-	มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นเมืองชายฝั่งทะเลและติดชายแดนไทย
กำปงจาม	-	เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นเมืองสำคัญทางการค้า
พนมเปญ	-	เป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจของกัมพูชา

<u>ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูปเกษตร</u> โดยจำแนกศักยภาพออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

(1) ด้านการเกษตร มีสินค้าทางการเกษตรที่มีศักยภาพในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

ศรีโสภณ	-	มันสำปะหลัง
พระตะบอง	-	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์
โอดดาร์เมียนเจย และเกาะกง	-	อ้อยโรงงาน
กัมปอด	-	ยูคาลิปตัส

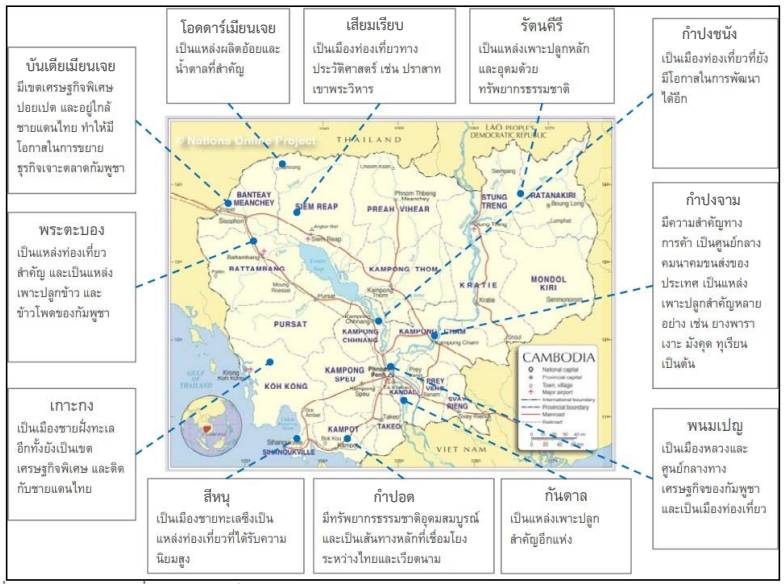
(2) ด้านการแปรรูปเกษตร มีพื้นที่ประกอบธุรกิจด้านการแปรรูปเกษตรที่สำคัญๆ ดังนี้

พระตะบอง	-	ธุรกิจ Contract Farming ข้าวโพดของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
เกาะกง	-	ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มบริษัทไทยเบฟเวอเรจ ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มบริษัทน้ำตาลขอนแก่น
โอดดาร์เมียนเจย	-	ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล

กำปอต - ธุรกิจปลูกยูคาลิปตัสเพื่อทำเยื่อกระดาษของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)

พนมเปญ - ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัท President Food (โรงงานผลิตบะหมี่)

กันดาล - ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน), 2557

รูปที่ 2.4-4 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของกัมพูชา

<u>ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว</u>

เสียมเรียบ - เป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น ปราสาทเขาพระวิหาร

พระตะบอง - เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

กำปอต - เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ยังมีโอกาสในการพัฒนาได้อีก

พนมเปญ - เป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของกัมพูชา และเป็นเมืองท่องเที่ยว

สีหนุ - เป็นเมืองชายทะเล ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูง

กำปงจาม - เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ยังมีโอกาสในการพัฒนาได้อีก

<u>ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน</u>

เสียมเรียบ - ธุรกิจผลิตไฟฟ้า ของกลุ่มบริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) (Suvannabhum Investment)

พนมเปญ - ธุรกิจปิโตรเลียมของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

บันเตียเมียนเจย	-	ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัท ทองไทยการทอ จำกัด (บริษัทของไทยเท็กซ์ไทล์ (คัมโบเดีย) จำกัด) ของกลุ่มบริษัท ที.เค.การ์เม้นท์ จำกัด (จัดตั้งในเขตอุตสาหกรรม Sisophon Industrial Park)
เกาะกง	-	ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เช่น KKN Apparel Company Co.,Ltd
พนมเปญ	-	ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัท บางกอกการ์เมนท์ จำกัด (Baxter Brenton (Cambodia) Clothing Manufacturing) ธุรกิจเครื่องหนัง (รองเท้า) เช่น บริษัท Cambo Shoes และบริษัท Dance Supply

<u>ธุรกิจด้านภาคบริการ</u>

พนมเปญ	-	ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มบริษัท ไทยนครพัฒนา จำกัด เช่น Phokeethra Resort & Spa
	-	ธุรกิจโรงพยาบาลของโรงพยาบาลกรุงเทพ
	-	ธุรกิจห้างสรรพสินค้าของ Phsar Big A Co., Ltd. (ห้างสรรพสินค้า Paragon)
	-	ธุรกิจธนาคารและการเงินของธนาคารไทยพาณิชย์ (Cambodian Commercial Bank)
	-	ธุรกิจสายการบินของบางกอกแอร์เวย์ และการบินไทย
	-	ธุรกิจสถานีวิทยุและโทรทัศน์ของโทรทัศน์ช่อง 3 และช่อง 5
เสียมเรียบ	-	ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มบริษัท ไทยนครพัฒนา จำกัด (โรงแรม Sofitel Royal Angkor) กลุ่ม Imperial Group (โรงแรม Le Meridien Angkor)
	-	ธุรกิจโรงพยาบาลของโรงพยาบาลกรุงเทพ
	-	ธุรกิจท่องเที่ยว ของวิไลลักษณ์กรุ๊ป บริษัท Angkor T.K. Travel, บริษัท Asia in Asia และบริษัท Inside Angkor Service
	-	ธุรกิจธนาคาร และการเงินของธนาคารกรุงไทย
ปอยเปต	-	ธุรกิจโรงแรม (โรงแรม Poi Pet International Club, โรงแรม Star Vegas Resort & Club และโรงแรม Angor Plaza

<u>ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง</u>

กำปอต	-	ธุรกิจโรงงานปูนซีเมนต์ ของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
พนมเปญ	-	ธุรกิจโทรคมนาคมและการสื่อสาร ของบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Cambodia Shinawatra หรือ Mfone)
	-	ธุรกิจวิทยุการบินของวิไลลักษณ์กรุ๊ป
	-	ธุรกิจจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง บริษัท Cementhai SCT (Cambodia) Co., Ltd.

- ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง เช่น บริษัท K.G Engineering และบริษัท Seaboard Construction

2.4.1.2 สปป.ลาว

จากการรวบรวมข้อมูลของที่ปรึกษาในหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย การพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557)* รายงานการศึกษาโอกาสและศักยภาพของการลงทุนภาคการเกษตรของผู้ประกอบการไทยใน สปป.ลาว ฉบับปรับปรุง *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2559a)* ภาพรวมมูลค่าความร่วมมือเพื่อการพัฒนาให้แก่ต่างประเทศโดย TICA *(กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ, 2563)* และแผนที่ สปป.ลาว *(สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564b)* ซึ่งจากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานดังกล่าว สามารถสรุปการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้ดังนี้

1) เขตการปกครอง

สปป.ลาว แบ่งเขตการปกครองออกเป็น 1 นครหลวง และ 17 แขวง โดยมีเวียงจันทน์เป็นนครหลวงของประเทศ และเป็นเขตการปกครองพิเศษ เรียกว่า “นครหลวงเวียงจันทน์” มีลักษณะการปกครองคล้ายกรุงเทพมหานคร มีที่ตั้งอยู่ทางตอนกลางของ สปป.ลาว และได้มีการบริหารการปกครองท้องถิ่นใน 3 ระดับ คือ แขวง (เทียบเท่ากับจังหวัด) มีเจ้าแขวงเป็นผู้บริหารสูงสุด เมือง (เทียบเท่ากับอำเภอ) มีเจ้าเมืองเป็นผู้บริหารสูงสุด และบ้าน (เทียบเท่าหมู่บ้าน) มีนายบ้าน หรือตาแสงเป็นผู้บริหารสูงสุด โดยเขตการปกครองของ สปป.ลาว สามารถพิจารณาได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.4-3** และ**รูปที่ 2.4-5**

ตารางที่ 2.4-3 การแบ่งเขตการปกครองของ สปป.ลาว

เขตการปกครองของ สปป.ลาว	
1 นครหลวง	
เขต/แขวง	**เมืองเอก**
1. แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	เมืองจันทะบุลี
17 แขวง	
เขตการปกครอง	**เมืองเอก**
1. แขวงเวียงจันทน์	เมืองโพนโฮง
2. แขวงสะหวันนะเขต	เมืองสะหวันนะเขต
3. แขวงหลวงพระบาง	เมืองหลวงพระบาง
4. แขวงหัวพัน	เมืองซำเหนือ
5. แขวงไชยะบุรี	เมืองไชยะบุรี
6. แขวงเชียงขวาง	เมืองแปก
7. แขวงคำม่วน	เมืองท่าแขก
8. แขวงพงสาลี	เมืองพงสาลี
9. แขวงจำปาสัก	เมืองปากเซ
10. แขวงอุดมไซ	เมืองไซ
11. แขวงบอลิคำไซ	เมืองปากซัน

เขตการปกครองของ สปป.ลาว	
12. แขวงสาละวัน	เมืองสาละวัน
13. แขวงอัตตะปือ	เมืองสามัคคีไซ
14. แขวงหลวงน้ำทา	เมืองหลวงน้ำทา
15. แขวงเซกอง	เมืองละมาม
16. แขวงบ่อแก้ว	เมืองห้วยทราย
17. แขวงไชยสมบูรณ์	เมืองอะนุวง

ที่มา : Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR, 2021

ที่มา : สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564c

รูปที่ 2.4-5 แผนที่ สปป.ลาว

2) การเมือง

สปป.ลาว มีประธานประเทศเป็นประมุขของชาติเทียบเท่ากับตำแหน่งประธานาธิบดี ซึ่งประธานประเทศมาจากการเลือกตั้งของสภาแห่งชาติ โดยจะต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของสมาชิกสภาที่เข้าประชุม ประธานประเทศมีอำนาจในการลงนามประกาศใช้กฎหมายที่ได้ผ่านความเห็นชอบของสภาแห่งชาติ แต่งตั้งหรือย้ายเจ้าแขวง และเจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาลได้ตามที่นายกรัฐมนตรีเสนอ รวมทั้งมีอำนาจในการให้การนิรโทษกรรม เป็นต้น

ปัจจุบัน สปป.ลาว มีพรรคการเมืองพรรคเดียวคือพรรคประชาชนปฏิวัติลาว (Lao People's Revolutionary Party: LPRP) ซึ่งมีอำนาจสูงสุดตั้งแต่เริ่มมีระบบการปกครองแบบสังคมนิยมเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม พ.ศ. 2518 และจากการประชุมสมัชชาพรรคประชาชนปฏิวัติลาวครั้งล่าสุดครั้งที่ 11 ระหว่างวันที่ 13-15 มกราคม 2564 ที่ผ่านมา นายทองลุน สีสุลิด ได้รับเลือกให้เป็นเลขาธิการคณะบริหารงานศูนย์กลางพรรคประชาชนปฏิวัติลาว (General Secretary) ซึ่งดำรงตำแหน่งประธานประเทศคนที่ 8 แทนที่พันเอกบุนยัง วอละจิด ประธานประเทศคนก่อน ทั้งนี้ โดยทั่วไปแล้วนับได้ว่า สปป.ลาว มีเสถียรภาพด้านการเมืองที่มั่นคง เนื่องจากมีพรรคการเมืองเดียวมาโดยตลอด และคาดว่าจะยังคงรักษาอำนาจทางการเมืองได้ต่อไปในอนาคต

3) นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการวางแผนและการลงทุน (Ministry of Planning and Investment) และภายใต้การกำกับดูแลในภาคปฏิบัติที่ต้องขออนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (Ministry of Industry and Trade) โดยปัจจุบันแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 8 (2559-2563) ระยะ 5 ปี มีการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจด้านกสิกรรมและป่าไม้ดั้งเดิมให้เชื่อมโยงกับภาคอุตสาหกรรมและบริการ เพื่อให้ภาคอุตสาหกรรมและบริการเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ การสร้างงาน และการสร้างรายได้ของประชาชน โดยมุ่งเน้นด้านกสิกรรมควบคู่ไปกับการปกป้องรักษาและพัฒนาป่าไม้ เน้นให้มีการปรับปรุงกระบวนการออกกฎระเบียบให้รวดเร็วและโปร่งใส รวมถึงเน้นการเคลื่อนย้ายเสรี ซึ่งเป็นเรื่องที่ท้าทายเพราะแรงงานภาคกสิกรรมเป็นแรงงานที่ไร้ฝีมือ ส่งเสริมการผลิต วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และภาคการท่องเที่ยว และที่สำคัญต้องเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเป้าให้ปี พ.ศ. 2558-2563 เป็นการพัฒนาสีเขียว

(1) นโยบายการค้า

การดำเนินธุรกิจค้าส่งและค้าปลีกใน สปป.ลาว ถือเป็นอาชีพสงวนสำหรับพลเมือง สปป.ลาว เท่านั้น เช่น ธุรกิจค้าปลีกใน สปป.ลาว ไม่อนุญาตให้มีร้านสะดวกซื้อ 7-Eleven โดยมินิมาร์ทของ สปป.ลาว จะเป็น Jiffy หรือ M point mart โดยนักลงทุนต่างชาติจะสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจจำหน่ายสินค้าใน สปป.ลาว ได้ในบางกรณีภายใต้เงื่อนไขและข้อจำกัดบางประการ อาทิ นักลงทุนต่างชาติเข้าร่วมลงทุนกับนักลงทุน สปป.ลาว ซึ่งจะอนุญาตเฉพาะประเภทธุรกิจและอัตราส่วนการลงทุนที่กำหนด หรืออนุญาตให้ประกอบธุรกิจจำหน่ายสินค้าในกรณีที่สินค้าที่จัดจำหน่ายถูกผลิตมาจากโรงงานที่ตั้งอยู่ใน สปป.ลาว แต่หากนักลงทุนต่างชาตินำเงินเข้ามามากกว่า 80 ล้านบาทก็สามารถเข้ามาลงทุนได้ร้อยละ 100

(2) นโยบายการลงทุน

สปป.ลาว เป็นประเทศหนึ่งในภูมิภาคที่มีกฎหมายการลงทุนที่เสรีที่สุด นับตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 กฎหมายการลงทุนต่างประเทศถูกควบคุมโดยพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน ซึ่งเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมและบริหารจัดการการลงทุนจากต่างประเทศ กฎหมายการลงทุนในประเทศ กฎหมายธุรกิจ กฎหมายศุลกากร และกฎหมายด้านภาษี นอกจากนี้ กฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนจากต่างประเทศประกอบด้วย กฎหมายการทำเหมือง กฎหมายที่ดิน กฎหมายระบบไฟฟ้า กฎหมายการค้าและที่ดินกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนา บริษัทต่างชาติหรือนักลงทุนชาวต่างชาติไม่สามารถครอบครองที่ดินดังที่ระบุไว้ใน Article 25 เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากที่ดิน อย่างไรก็ดี ชาวต่างชาติสามารถเช้งที่ดินโดยตรงจากคนลาวได้ ภายใต้ข้อตกลงสัญญาการเช่าและเป็นไปตามข้อกฎหมายที่ดิน

กฎหมายการลงทุนโดยตรง ปี พ.ศ. 2537 ได้อธิบายถึงขั้นตอนการลงทุนจากต่างประเทศใน สปป.ลาว โดยกฎหมายนี้ได้ออกแบบมาเพื่อดึงดูดให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนใน สปป.ลาว เพิ่มมากขึ้น โดยกฎหมายการลงทุนใน สปป.ลาว อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติสามารถดำเนินการใน 3 ลักษณะ คือ 1) ธุรกิจทั่วไป (General Business) 2) สัมปทาน (Concession) และ 3) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ (Development of Special Economic Zones and Specific Economic Zone)

ในส่วนของการจดทะเบียนทำธุรกิจใน สปป.ลาว นั้นมีความสะดวกและความคล่องตัวสูง เนื่องจากเพียงคนเดียวก็สามารถจดเป็นนิติบุคคลได้ ซึ่งปัจจุบันมีแค่ 12 ประเทศทั่วโลกที่สามารถทำได้ และมีการให้บริการใบทะเบียนวิสาหกิจเป็นแบบ One-Stop Service นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าผ่านแดนเข้ามาในไทยยังถูกอำนวยความสะดวกด้วยจุดผ่านแดนจำนวนมาก โดย สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวรไทยลาวหรือด่านสากลจำนวน 21 จุด และจุดผ่อนปรนอีก 20 จุด ซึ่งนับว่ามีจำนวนมากที่สุดในบรรดาประเทศเพื่อนบ้านของไทย ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาที่เกิดจากสภาพภูมิประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล

4) ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

จากลักษณะทางภูมิประเทศของ สปป.ลาว ที่มีลักษณะเป็น Landlock พลเมืองน้อย ตลาดเล็ก และมีข้อจำกัดด้านทรัพยากรมนุษย์และความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งสินค้าที่ผลิตได้ก็ต้องอาศัยเพื่อนบ้านในการส่งออก (ไทย-เวียดนาม-จีน) ดังนั้น สปป.ลาว จึงไม่สามารถพัฒนาได้เพียงลำพัง จำเป็นต้องอาศัยองค์ความรู้และเงินทุนที่ใช้ในการพัฒนามาจากนอกประเทศ ด้วยเหตุนี้ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของ สปป.ลาว

(1) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)

ความช่วยเหลือจาก Asian Development Bank (ADB) นั้นมีในรูปแบบของเงินกู้ เงินสนับสนุนโครงการ (Grants) และความช่วยเหลือทางเทคนิค เพื่อช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนลาว โดยเฉพาะคนจน ผู้หญิง และเด็ก โดย ADB เป็นองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือกับ สปป.ลาว นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2509 โดยที่ผ่านมา ADB ได้ให้เงินช่วยเหลือเพื่อตอบสนองการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละช่วงเวลา เช่น ในช่วงปี พ.ศ. 2523 ที่มุ่งเน้นกสิกรรม และต่อมาในช่วงปี พ.ศ. 2533 ที่มุ่งเน้นการก่อสร้างถนน

และระบบขนส่ง และในช่วงปี พ.ศ. 2543 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการศึกษา พลังงาน และการร่วมกลุ่มภูมิภาค เป็นต้น

นอกจากนี้ ADB ยังให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ภาคเอกชนในรูปแบบของเงินกู้ การค้ำประกัน การลงทุนในหลักทรัพย์ และสินเชื่อเพื่อการค้าระหว่างประเทศ โดย ADB ได้อนุมัติเงินช่วยเหลือให้กับภาคเอกชน 2 แห่ง สำหรับโครงการด้านพลังงาน อีกทั้งยังมีโครงการที่ได้รับเงินช่วยเหลือประกอบด้วยโครงการพัฒนาต่างๆ เช่น การศึกษาด้านเทคนิคและอาชีวะ โครงการอบรม สาธารณสุข โครงสร้างพื้นฐานในชุมชน และการท่องเที่ยว เป็นต้น

จุดประสงค์ของยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่าง ADB กับ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2555-2559 นั้น ADB ตั้งเป้าให้เกิดการเติบโตอย่างมีส่วนร่วมและยั่งยืนพร้อมทั้งลดความยากจน โดยการเติบโตอย่างมีส่วนร่วมนั้นมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับชนบทซึ่งเป็นพื้นที่ที่คนยากจนของประเทศอาศัยอยู่ การเจริญเติบโตนั้นสามารถบรรลุได้จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและพลังงาน ส่งเสริมห่วงโซ่คุณค่า และพัฒนาการเข้าถึงบริการทางสังคม และความยั่งยืนเป็นผลพวงจากการจัดการการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ดีขึ้น ซึ่ง ADB ให้ความสำคัญกับกสิกรรม ทรัพยากรธรรมชาติ การพัฒนาชนบท และการศึกษา พลังงาน และน้ำ และโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่นๆ นอกจากนี้ ADB ยังได้ให้เงินกู้กับภาคสุขภาพ ขนส่ง อุตสาหกรรมและการค้า โดยในปัจจุบัน ADB ได้ใช้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศฉบับใหม่ ปี พ.ศ. 2560-2564 ในการบูรณาการความร่วมมือในด้านต่างๆ

อย่างไรก็ดี อุปสรรคหลักของ สปป.ลาว คือ ขาดความรู้ความเข้าใจในการให้ความสะดวกด้านการค้า การที่หน่วยงานภาครัฐบางแห่งไม่ยอมเปลี่ยนแปลง และการเปลี่ยนสมาชิกพรรคในกระทรวงที่เกี่ยวข้อง นัยสำคัญ คือ ควรมีเวทีให้แลกเปลี่ยนพูดคุยกันระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งรัฐบาลและเอกชน และมีเครื่องมือในการจัดตั้งและอำนวยความสะดวกเพื่อเป็นช่องทางในการสื่อสารระหว่างรัฐและเอกชนและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพิ่มความโปร่งใสของกฎระเบียบทางการค้า ลดความไม่แน่นอนทางการค้า การบังคับใช้กฎระเบียบทางการค้าอย่างเคร่งครัด การขนย้ายสินค้าและบริการและการส่งผ่านข้อมูลระหว่างกันอย่างมีประสิทธิภาพ

(2) กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency: TICA)

ในปี พ.ศ. 2561 TICA ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่ สปป.ลาว จำนวน 65.7 ล้านบาท ทั้งในด้านการศึกษาสาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยปัจจุบัน TICA อยู่ระหว่างแผนความร่วมมือระยะ 3 ปี ฉบับที่ 1 (2563-2565) ทั้งแผนดำเนินงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ แผนดำเนินงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาสังคม และแผนงานโครงการด้านการประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (SEP)

(3) ความช่วยเหลือจากรัฐบาลจีน

ความช่วยเหลือจากรัฐบาล เป็นประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ สปป.ลาว อย่างยาวนาน โดยเฉพาะการให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ก่อสร้างถนน การให้เงินช่วยเหลือด้านงบประมาณในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 และการก่อสร้างศูนย์

ประชุมระดับชาติ ฯลฯ รวมทั้งให้ความช่วยเหลือในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน อาทิ สุขาภิบาล และการประปา เป็นต้น

(4) ความช่วยเหลือจากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) (Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency : NEDA)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุน สปป.ลาว 4 ด้าน ตามยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ปี พ.ศ. 2562 - 2564 ได้แก่ ส่งเสริมความเชื่อมโยงคมนาคมขนส่ง ด้านพลังงาน การพัฒนาพื้นที่และเมือง การพัฒนาพื้นที่ชายแดน และพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยในปี พ.ศ. 2564 สพพ. อยู่ระหว่างการดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของ สปป.ลาว จำนวน 4 โครงการ ได้แก่

1. โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศของ สปป.ลาว เพื่อเชื่อมโยงกับระบบ ASEAN Single Window วงเงินโครงการ 18.82 ล้านบาท
2. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะที่ 2 ส่วนที่ 2 วงเงินโครงการ 896.25 ล้านบาท
3. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) วงเงินโครงการ 1,380.07 ล้านบาท
4. โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 (R11) ช่วงครกข้าวดอ-โนนสะหวัน-สานะคาม-บ้านวัง-บ้านน้ำสังข์ วงเงินโครงการ 1,826.50 ล้านบาท

5) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

สปป.ลาว ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นรวม 13 แห่ง แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ 9 แห่ง และเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ 4 แห่ง ซึ่งทั้งหมดอยู่ภายใต้ความคุ้มครองและการดูแลจากรัฐบาล โดยเริ่มมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษครั้งแรกในปี พ.ศ. 2546 คือเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone : SASEZ) ในแขวงสะหวันนะเขต โดยรัฐมุ่งหวังให้เป็นเขตการค้าอุตสาหกรรมและบริการ ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เอื้อประโยชน์ให้แก่นักลงทุนไทยซึ่งเป็นเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดที่สุดของ สปป.ลาว เนื่องจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน มีพื้นที่อยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต) ทำให้สามารถเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหมายเลข 9 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดานัง) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ที่เชื่อมต่อระหว่างเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ทำให้ได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยธุรกิจไทยที่มีศักยภาพการลงทุนใน สปป.ลาว ได้แก่ ธุรกิจก่อสร้าง การท่องเที่ยวและบริการ ธุรกิจพลังงาน ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจเกษตรและเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก ธุรกิจความงามและสุขภาพ และธุรกิจขนส่ง เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน นอกจากจะถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยแล้ว ยังได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการในภูมิภาค โดยอาศัยจุดเด่นด้านที่ตั้ง ตลอดจนนโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นแหล่งท่องเที่ยว บริการร้านค้าปลอดภาษีสะหวัน-เซโน เป็นการเฉพาะ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ

ในแง่ของความเชื่อมโยงกับไทยนั้น หาก สปป.ลาว มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและมีความร่วมมือกับไทยในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าจากไทยจะสามารถส่งผ่านไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ได้สะดวกมากยิ่งขึ้น เป็นผลให้นักลงทุนไทยมีแนวโน้มเข้าไปลงทุนทำธุรกิจใน สปป.ลาว เพื่อใช้ประโยชน์จากโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น จากนั้น สปป.ลาว ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจเพิ่มเติมเรื่อยมา ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนคำในแขวงหลวงน้ำทา เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำในแขวงบ่อแก้ว เขตเศรษฐกิจพิเศษบึงธาตุหลวงในแขวงนครหลวงเวียงจันทน์ เป็นต้น โดยจำแนกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สามารถส่งเสริมอุตสาหกรรมและธุรกิจได้หลากหลายประเภท และเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่ต้องระบุประเภทธุรกิจที่จะอนุญาตให้มีการส่งเสริมการลงทุนโดยละเอียดของเขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถแสดงได้ดัง**ตารางที่ 2.4-4** และ**รูปที่ 2.4-6**

ตารางที่ 2.4-4 เขตเศรษฐกิจพิเศษของ สปป.ลาว

เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	ปีที่จัดตั้ง (พ.ศ.)
1. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน	แขวงสะหวันนะเขต	2546
2. เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนคำ	แขวงหลวงน้ำทา	2546
3. เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมคำ	แขวงบ่อแก้ว	2550
4. เขตเศรษฐกิจพิเศษเวียงจันทน์-ลองแทงค์	แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	2551
5. เขตเศรษฐกิจเฉพาะอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์โนนทอง	แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	2552
6. เขตพัฒนาเศรษฐกิจไชยเชษฐา	แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	2553
7. เขตเศรษฐกิจพิเศษนิคมอุตสาหกรรมปากเซ-ญี่ปุ่น เอสเอ็มอี	แขวงจำปาสัก	2558
8. เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า–โพนทอง	แขวงจำปาสัก	2559
9. เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	แขวงหลวงพระบาง	2562
เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ	**ที่ตั้ง**	**ปีที่จัดตั้ง**
1. เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะดงโพสี	แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	2552
2. เขตเศรษฐกิจเฉพาะภูเขียว	แขวงคำม่วน	2553
3. เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	แขวงนครหลวงเวียงจันทน์	2554
4. เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก	แขวงคำม่วน	2555

ที่มา : Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR, 2021

ที่มา : Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR, 2021

รูปที่ 2.4-6 เขตเศรษฐกิจพิเศษใน สปป.ลาว

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว

(1) กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (Ministry of Industry and Trade)

- มีหน้าที่เสนอแนะนโยบายการค้าภายในประเทศ สนับสนุนส่งเสริมและปกป้องการผลิตและผู้บริโภคภายในประเทศ รวมทั้งเก็บรวบรวมข้อมูลราคาสินค้าทุกชนิด ที่สำคัญทั่วประเทศ เพื่อนำเสนอกระทรวงฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2) กระทรวงแผนการและการลงทุน (Ministry of Planning and Investment)

- มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับค้นคว้านโยบายและระเบียบกฎหมายเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุน รวบรวม ติดตามส่งเสริมและประสานงานการจัดตั้งและปฏิบัติการลงทุนใน สปป.ลาว รวมทั้งการพิจารณาอนุมัติ เพิกถอนการลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ

(3) กระทรวงการเงิน (Ministry of Finance)

- มีหน้าที่จัดเก็บภาษีนำเข้า-ส่งออกสินค้าของ สปป.ลาว แบ่งหน่วยงานย่อยลงไปเป็นสำนักงานงานภาษี ด่านที่มีทั้งด่านสากลและด่านชายแดน และหน่วยภาษีเคลื่อนที่

(4) สถาบันการเงิน ประกอบด้วยธนาคารพาณิชย์ทั้งหมด 21 ธนาคาร แบ่งได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

(4.1) ธนาคารพาณิชย์ของรัฐ มี 4 ธนาคาร ได้แก่

- ธนาคารนโยบาย
- ธนาคารส่งเสริมกสิกรรม
- ธนาคารการค้า สปป.ลาว
- ธนาคารพัฒนาลาว

(4.2) ธนาคารเอกชน มี 2 ธนาคาร ดังนี้

- ธนาคารเอกชนลาว
- ธนาคารเอสที

(4.3) ธนาคารของเอกชนต่างประเทศ มี 9 ธนาคาร ดังนี้

- ธนาคารบูยอง เป็นการลงทุนของเอกชนเกาหลีใต้ถือหุ้นทั้งหมด
- ธนาคารกรุงเทพ
- ธนาคารกรุงไทย มีโครงการจะเปิดสาขาที่แขวงหลวงพระบาง
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา
- ธนาคารทหารไทย
- ธนาคารไทยพาณิชย์
- Public Bank ของมาเลเซีย
- ธนาคาร ACLEDA ของกัมพูชา
- ธนาคาร Sacom ของเวียดนาม

(4.4) สำนักงานตัวแทนธนาคารพาณิชย์ต่างประเทศ (Representative Office) มี 1 ธนาคาร คือ Standard Chartered Bank ของอังกฤษ

(4.5) ธนาคารร่วมทุน (Joint Venture Banks) มี 5 ธนาคาร คือ

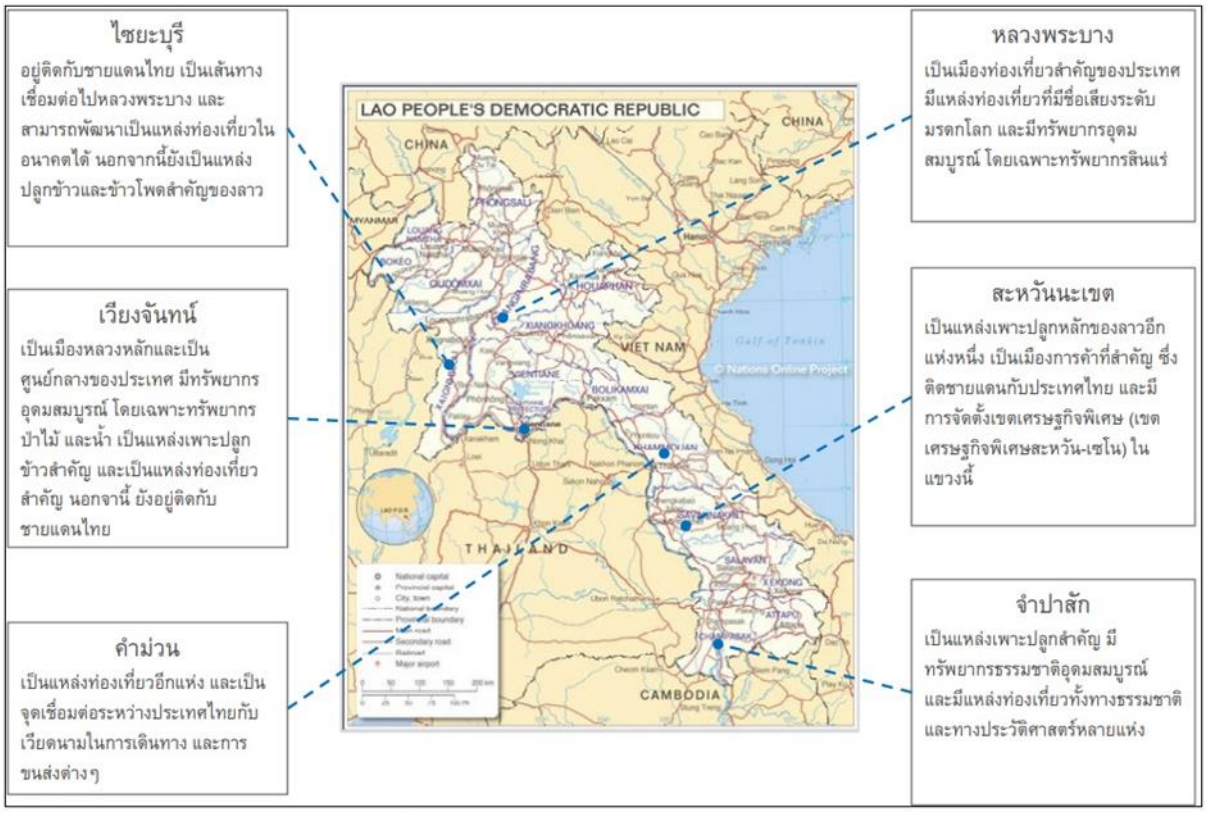
- ธนาคาร ANZ
- ธนาคารร่วมพัฒนา
- ธนาคารร่วมธุรกิจลาว-เวียด
- ธนาคาร Indochina
- ธนาคารลาว-ฝรั่งเศส

บทบาทธนาคารพาณิชย์ของต่างประเทศใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่ทำหน้าที่เพียงการแลกเปลี่ยนเงินตรา และให้บริการแก่ลูกค้าประเทศของตนเอง ส่วนการปล่อยสินเชื่อจะกระทำการอย่างระมัดระวังโดยเน้นเฉพาะกิจการขนาดใหญ่ที่มีความมั่นคง เช่น เหมืองแร่ ป่าไม้ เป็นต้น โดยใช้หลักทรัพย์ค้ำประกัน นอกจากนี้ จำนวนเงินที่ปล่อยสินเชื่อจะปล่อยได้ไม่เกินตามที่ธนาคารแห่งชาติของ สปป.ลาว กำหนด

7) ศักยภาพของแต่ละภูมิภาคในการพัฒนาธุรกิจของ สปป.ลาว

สปป.ลาว เป็นอีกประเทศหนึ่งที่นักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนมาก เนื่องด้วย สปป.ลาว มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ทั้งแร่ธาตุ ป่าไม้ รวมไปถึงทรัพยากรน้ำ (สำหรับธุรกิจโรงไฟฟ้า) นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้รับสิทธิ GSP จากประเทศพัฒนาแล้ว และมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวนมาก ถึงแม้ สปป.ลาว จะมีจำนวนแรงงานไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในสมาชิก GMS แต่มีค่าจ้างแรงงานที่อยู่ในระดับที่ต่ำ และมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนจากรัฐบาลที่น่าดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ อีกทั้งแขวงสำคัญๆ ของ สปป.ลาว หลายแขวงต่างมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางประวัติศาสตร์ และทางธรรมชาติ กระจัดกระจายอยู่ทั่วไป อาทิ แขวงเวียงจันทน์ แขวงคำม่วน และแขวงหลวงพระบาง มีแหล่งท่องเที่ยวทาง

ประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศตั้งอยู่หลายแห่ง ในขณะที่แขวงจำปาสัก แขวงหลวงพระบาง และแขวงเวียงจันทน์ก็มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติหลายแห่งเช่นกัน สำหรับแขวงเวียงจันทน์ แขวงสะหวันนะเขต รวมไปถึงแขวงไชยะบุรีเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน ในขณะเดียวกัน มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สนับสนุนให้ต่างชาติเข้ามา ลงทุนตั้งอยู่ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เป็นต้น) นอกจากนี้แขวงเวียงจันทน์ แขวงไชยะบุรี แขวงสะหวันนะเขต และแขวงจำปาสัก ก็เป็นแหล่งเพาะปลูกของ สปป.ลาว อีกด้วย แสดงได้ดัง**รูปที่ 2.4-7 ภาคผนวก ค รูปที่ ค.3-5** ถึง**ภาคผนวก ค รูปที่ ค.3-8**



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน), 2557

รูปที่ 2.4-7 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของ สปป.ลาว

<u>ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน</u>

พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน แขวงสะหวันนะเขต อยู่ใกล้ชายแดนไทย และด้านคมนาคมสะดวกมีโอกาสในด้านธุรกิจ การค้า และการลงทุน

<u>ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูปเกษตร</u>

โดยจำแนกศักยภาพออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

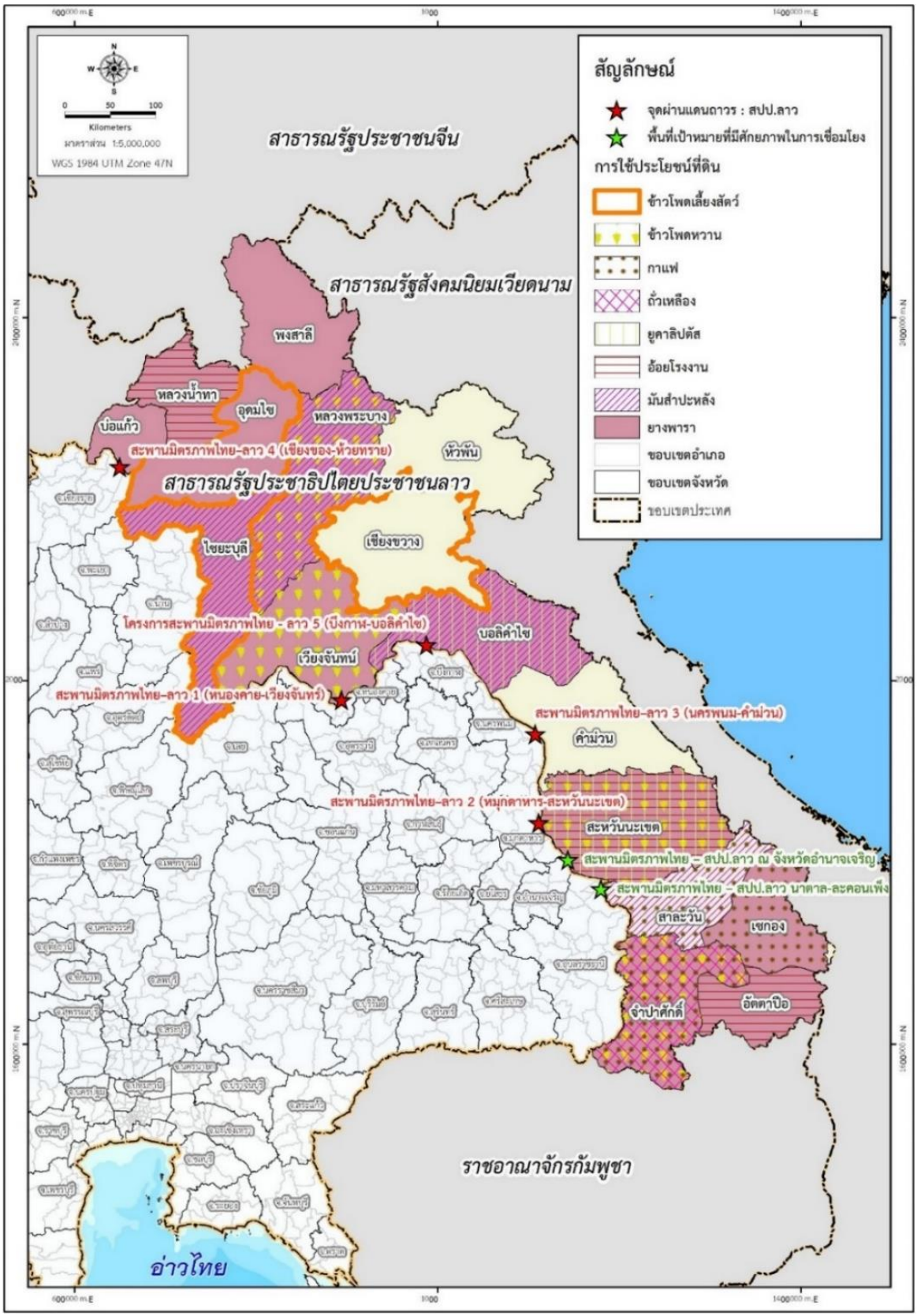
(1) ด้านการเกษตร

สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีการพัฒนาพื้นที่การผลิตทางการเกษตรและมีการส่งเสริมด้านการเกษตรอย่างชัดเจนโดยเฉพาะการผลิตสินค้าเกษตรเชิงพาณิชย์ และอุตสาหกรรมเกษตรเพื่อการส่งออก ซึ่งสินค้าทางการเกษตรที่มีศักยภาพมี 8 ชนิด ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าวโพดหวาน ถั่วเหลือง มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน กาแฟ ยางพารา และยูคาลิปตัส ซึ่งมีรายละเอียดทางการค้าของสินค้าเกษตรในแต่ละพื้นที่ดัง**ตารางที่ 2.4-5**

ตารางที่ 2.4-5 โอกาสและศักยภาพการลงทุนภาคการเกษตรของผู้ประกอบการไทยใน สปป.ลาว

สินค้าเกษตร	พื้นที่การเกษตร	รายละเอียดการค้า
1.ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	แขวงไชยะบุรี แขวงอุดมไซ แขวงเชียงขวาง	ผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เกือบทั้งหมดจะส่งออกตามแนวชายแดน ไทย-สปป.ลาว จากจุดผ่านแดนเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว มายัง อ.เชียงของ จ.เชียงราย ของไทย ลงมาทางใต้บริเวณจังหวัดเลย ลงมาถึง จ.อุบลราชธานี ภายใต้โครงการ ACMEC อย่างไรก็ตาม ส่วนหนึ่ง ใช้ผลิตอาหารสัตว์ในประเทศซึ่งมีโรงงานอาหารสัตว์อยู่ที่นครเวียงจันทน์ บางส่วนอาจส่งไปจีนด้วย โดยเฉพาะในช่วงที่ประเทศระงับการนำเข้าในบางช่วงเวลา เนื่องจากราคาในประเทศตกต่ำ และจีนก็ผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ
2.ข้าวโพดหวาน	แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์	ข้าวโพดหวานที่ปลูกใน สปป.ลาว ส่วนใหญ่ปลูกเพื่อจำหน่ายเป็นผักสด เพื่อการบริโภคโดยตรง อย่างไรก็ตามในแขวงเวียงจันทน์มีโรงงานผลิตข้าวโพดหวานกระป๋อง ซึ่งเป็นโรงงานร่วมทุนระหว่างเอกชนไทย คือ บริษัทลำปางฟู้ดส์ โปรดักส์ กับภาคเอกชนลาว ผลิตข้าวโพดหวานกระป๋องส่งยุโรป และผลิตน้ำนมข้าวโพดหวานบรรจุขวด จำหน่ายในประเทศ
3.ถั่วเหลือง	แขวงจำปาสัก	ผลิตถั่วเหลืองส่วนหนึ่งใช้บริโภคในประเทศ ส่วนหนึ่งส่งออกไปยังประเทศจีนและไทย รวมทั้งเวียดนาม แต่ในปริมาณค่อนข้างน้อย คุณภาพเมล็ดถั่วเหลืองยังไม่ดี สำหรับประเทศไทยการนำเข้าจะไปผสมเป็นอาหารสัตว์โดยตรง เพราะการใช้ในอุตสาหกรรมส่วนใหญ่จะนำเข้าจากประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก เช่น สหรัฐอเมริกา หรือบราซิล เป็นต้น
4.มันสำปะหลัง	แขวงสาละวัน แขวงไชยะบุรี แขวงบอลิคำไซ แขวงหลวงพระบาง	ส่วนใหญ่ผลิตเพื่อส่งออกไปยังจีน ไทย และเวียดนาม ในรูปของมันเส้น (Chip) อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ปี 2550 ได้มีการสร้างโรงงานแป้งมันสำปะหลัง ทำให้สามารถผลิตแป้งมันสำปะหลังเพื่อส่งออกได้ โดยส่งออกไปจีนเกือบทั้งหมดผ่านประเทศไทยทางท่าเรือแหลมฉบัง
5.อ้อยโรงงาน	แขวงสะหวันนะเขต แขวงอัตตะปือ แขวงหลวงน้ำทา	อ้อยโรงงานที่ผลิตได้ทั้งหมดในภาคกลาง และภาคใต้ จะส่งเข้าโรงงานที่สะหวันนะเขต ซึ่งมีอยู่ 2 โรงงานที่ผู้ประกอบการไทยเป็นเจ้าของทั้ง 2 แห่ง ส่วนอ้อยที่ปลูกในภาคเหนือจะส่งโรงงานน้ำตาลที่ประเทศจีน ใกล้กับชายแดน สปป.ลาว-จีน
6.กาแฟ	แขวงจำปาสัก แขวงสาละวัน แขวงเชกอง	กาแฟที่ปลูกใน สปป.ลาว เกือบทั้งหมดเป็นกลุ่มพันธุ์ Arabica เป็นกาแฟที่มีคุณภาพดีการที่ผลิตได้มีทั้งแปรรูปเป็นกาแฟสำเร็จรูป โดยบริษัทดาวเรือง จำกัด ของ สปป.ลาว และกาแฟดิบ ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศโดยนักลงทุนชาวต่างชาติและบริษัท ไทยเบฟเวอร์เรจ จำกัด ของไทยได้ไปปลูกกาแฟด้วย ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลลาวได้มีการระงับการขอรับการส่งเริ่มการลงทุนการตั้งโรงงานแปรรูปจากต่างประเทศ
7.ยางพารา	แขวงอุดมไซ แขวงจำปาสัก แขวงอัตตะปือ แขวงสะหวันนะเขต แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว แขวงเชกอง แขวงพงสาลี แขวงไชยะบุรี แขวงบอริคำไซ แขวงเวียงจันทน์ แขวงหลวงพระบาง	การค้ายางพาราใน สปป.ลาว ลาวผลิตยางพาราแบบใส่ลงในภาชนะ เอาน้ำยางใส่ลงไป และน้ำกรดทำให้ยางแข็งแล้วนำมาขาย เรียกว่า "ขี้ยาง" พ่อค้ารับซื้อยางส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าจีนทางภาคเหนือ ทางแขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้ว มีคนจีนไปตั้งโรงงาน 3 โรงรับซื้อยางจากเกษตรกรทาง ภาคใต้มีโรงงานของเวียดนามตั้งรับซื้อยาง ทางภาคกลางกำลังมีการก่อสร้างโรงงาน โดยสาเหตุที่จีนซื้อยางจาก สปป.ลาว เนื่องด้วยราคาที่ต่ำกว่าไทย เพราะไม่มีค่า Cess ทำให้ต้นทุนซื้อยางจากไทยสูงกว่า ถึงแม้คุณภาพยางของ สปป.ลาว จะเทียบกับไทยไม่ได้
8.ยูคาลิปตัส	แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอลิคำไซ	ใน สปป.ลาว ยังไม่มีโรงงานทำเยื่อกระดาษ ไม้ยูคาลิปตัสที่ผลิตได้ต้องสับเป็นไม้ชิ้น (Chip) ส่งไปทำเยื่อกระดาษที่ต่างประเทศ คือ ประเทศไทย และประเทศญี่ปุ่น

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา, 2559ก



หมายเหตุ: พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง ประกอบด้วย 4 แห่ง: ได้แก่ (1) สะพานมิตรภาพไทย–.ลาว ณ จังหวัดอำนาจเจริญ (บ้านยักษ์คุ อำเภอชานุมาน) (2) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) (3) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 7 (เลย–เวียงจันทน์) อยู่ระหว่างการสำรวจพื้นที่ก่อสร้างและ (4) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 8 (อุบลราชธานี–จำปาสัก) อยู่ระหว่างการศึกษา
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.4-8 พื้นที่ศักยภาพการผลิตภาคเกษตรใน สปป.ลาว

(2) ด้านการแปรรูปเกษตร มีพื้นที่ประกอบธุรกิจด้านธุรกิจการแปรรูปเกษตรที่สำคัญๆ ดังนี้

เวียงจันทน์	-	ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
	-	ธุรกิจแปรรูป ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
	-	ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
สะหวันนะเขต	-	ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล (โรงงานน้ำตาลมิตรลาว) กลุ่มบริษัทน้ำตาลขอนแก่น (บริษัทน้ำตาลสะหวันนะเขต)
	-	ธุรกิจเพาะปลูกยางพารา เช่น บริษัท ไทยฮั้วยางพารา จำกัด
	-	ธุรกิจปลูกต้นยูคาลิปตัสผลิตกระดาษของดับเบิ้ลเอ
จำปาสัก	-	ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
	-	ธุรกิจเพาะปลูกกาแฟ ของกลุ่มบริษัทดาวเฮือง บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) บริษัท สุขสะหวันการเกษตร จำกัด
คำม่วน	-	ธุรกิจเพาะปลูกยางพารา เช่น บริษัท ลาว-ไทย ฮั้วยางพารา จำกัด

<u>ธุรกิจด้านท่องเที่ยว</u>

หลวงพระบาง	-	เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญของประเทศมีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกที่มีชื่อเสียง
จำปาสัก	-	มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง
เวียงจันทน์	-	เป็นเมืองหลักและเป็นศูนย์กลางของประเทศ เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและอยู่ติดกับชายแดนไทยอีกด้วย
คำม่วน	-	เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับเวียดนามในการเดินทาง
ไชยะบุรี	-	อยู่ติดกับชายแดนไทย เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต

<u>ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน</u>

สะหวันนะเขต	-	ธุรกิจหัตถกรรมและการฝีมือ เช่น บริษัท สะหวันนะเขตเซรามิก จำกัด
จำปาสัก	-	ธุรกิจเครื่องหนังและรองเท้า
เวียงจันทน์	-	ธุรกิจเขื่อนพลังงานน้ำ ของบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง (โรงไฟฟ้าน้ำงึม 2)
ไชยะบุรี	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำของ EGGO Group
	-	ธุรกิจไฟฟ้าพลังงานความร้อนของบริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)
คำม่วน	-	ธุรกิจถ่านหิน เช่น บริษัท แอลที อุตสาหกรรมถ่านบริสุทธิ์ จำกัด
	-	ธุรกิจเขื่อนพลังงานน้ำ
หลวงพระบาง	-	ธุรกิจโรงงานไฟฟ้าพลังงานความร้อนของบริษัท ไฟฟ้าหงสา จำกัด (ร่วมทุนไทย-ลาว)

อัตตะปือ	-	ธุรกิจก๊าซธรรมชาติของ Thai Biogas Energy Company Limited
จำปาสัก	-	ธุรกิจโรงงานไฟฟ้าพลังน้ำ ร่วมทุนระหว่างบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) กับนักลงทุนเกาหลี

<u>ธุรกิจด้านภาคบริการ</u>

เวียงจันทน์	-	ธุรกิจธนาคารและการเงินของ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารทหารไทย และธนาคารศรีอยุธยา
	-	ธุรกิจสายการบิน ของการบินไทย
	-	ธุรกิจค้าปลีก เช่น M Point Mart
หลวงพระบาง	-	ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารทหารไทย ธนาคารไทยพาณิชย์
สะหวันนะเขต	-	ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา
	-	ธุรกิจโลจิสติกส์ เช่น บริษัท ขนส่งสากล จำกัด
จำปาสัก	-	ธุรกิจโรงแรม เช่น โรงแรมเอราวัณริเวอร์ไซด์
	-	ธุรกิจสนามกอล์ฟและรีสอร์ท เช่น บริษัท กฤษณากอล์ฟ จำกัด บริษัท พูเขียวรีสอร์ท จำกัด

<u>ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง</u>

เวียงจันทร์	-	ธุรกิจโทรคมนาคมและการสื่อสาร ของบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Lao Telecom)
	-	ธุรกิจก่อสร้างเขื่อนของ ช.การช่าง
	-	ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง
ไซยะบุรี	-	ธุรกิจก่อสร้างเขื่อน ของ ช.การช่าง

2.4.1.3 เมียนมา

จากการรวบรวมข้อมูลของที่ปรึกษาในหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย คู่มือโอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในเมียนมา *(กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2561b)* มูลค่าความร่วมมือเพื่อการพัฒนาให้แก่ต่างประเทศโดย TICA *(กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ, 2563)* และการค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลสำหรับประเทศไทย *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561)* ซึ่งจากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานดังกล่าว สามารถสรุปการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้ดังนี้

1) เขตการปกครอง

เมียนมาแบ่งเขตการปกครองในระดับภูมิภาคออกเป็น 7 เขตหรือมณฑล (Region/ Division/ Taing-myar) ตามพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นกลุ่มชาติพันธุ์พม่า และ 7 รัฐ (State/Pyi ne-myar) ตามพื้นที่ซึ่งประชากรส่วนใหญ่เป็นชนกลุ่มน้อย โดยรัฐทั้ง 7 จะกำหนดชื่อตามกลุ่มเชื้อชาติที่เป็นชนกลุ่มใหญ่ในแต่ละรัฐหรือในแต่ละมลฑล และแต่ละรัฐจะมีประธานซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากส่วนกลางทำหน้าที่เป็นหัวหน้าการปกครองสูงสุด นอกจากนี้ รัฐบาลเมียนมายังได้มีการกำหนดเขตปกครองพิเศษสำหรับชนกลุ่มน้อยบางกลุ่มที่ได้บรรลุข้อตกลงหยุดยิงกับรัฐบาลเมียนมา โดยปัจจุบันมีจำนวน 17 กลุ่ม และคงเหลือเพียงบางกลุ่มเท่านั้น โดยสามารถแสดงข้อมูลพื้นฐานของแต่ละรัฐ/เขตได้ดัง**ตารางที่ 2.4-6** และ**รูปที่ 2.4-9**

ตารางที่ 2.4-6 การแบ่งเขตการปกครองของเมียนมา

เขตการปกครองของเมียนมา			
เขตหรือมณฑล (Region/ Division/ Taing-myar)		รัฐ (State/Pyi ne-myar)	
ชื่อ	เมืองหลวง	ชื่อ	เมืองหลวง
1. ตะนาวศรี	ทวาย	1. คะฉิ่น	มิตจีนา
2. พะโค (หงสาวดี)	พะโค (หงสาวดี)	2. คะยา	ลอยก่อ
3. มัณฑะเลย์	มัณฑะเลย์	3. กะเหรี่ยง	ปะนัน
4. มาเกว	เยนันยอง	4. ฉาน	ตองยี
5. ย่างกุ้ง	ย่างกุ้ง	5. ชิน	ปะลัม
6. สะกาย	สะกาย	6. มอญ	มะละแหม่ง
7. อิรวดี	พะสิม	7. ยะไข่	ชิตตเว

ที่มา : กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2561b

ที่มา : สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, 2564d

รูปที่ 2.4-9 แผนที่ประเทศเมียนมา

2) การเมือง

เมียนมาเป็นเมืองขึ้นของสหราชอาณาจักรเป็นเวลากว่า 100 ปี ก่อนจะประกาศเอกราชในปี พ.ศ. 2491 โดยมีผู้นำคือนายพลอองซาน ผู้เป็นบิดาของนางอองซาน ซูจี หลังจากประกาศเอกราช เมียนมาได้มีการปกครองในระบอบประชาธิปไตยที่มีระบบรัฐสภา แต่ความซับซ้อนของระบบการเมืองได้เกิดมาจากปัญหาของชนกลุ่มน้อยที่มีจำนวนถึง 1 ใน 3 ของประชากร โดยชนกลุ่มน้อยที่มีขนาดประชากรมาก ประกอบไปด้วยชาวกะเหรี่ยง ยะไข่ และมอญ ทั้งนี้ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเมียนมามีพัฒนาการทางการเมืองมาอย่างต่อเนื่อง โดยในการเลือกตั้งที่จัดขึ้น เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 พรรค The National League for Democracy หรือ NLD โดยการนำของนางอองซาน ซูจี ได้รับชัยชนะจากการเลือกตั้ง ส่งผลให้มีสิทธิในการจัดตั้งรัฐบาล ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 กองทัพเมียนมาได้แถลงการณ์ควบคุมตัวนางอองซาน ซูจี ที่ปรึกษาแห่งรัฐ และประธานาธิบดี วิน มินต์ และผู้นำคนอื่นๆ ของพรรค NLD โดยอ้างว่าเกิดจากความไม่มั่นคงทางการเมือง หลังจากพบความผิดปกติในการลงทะเบียนสิทธิ์เลือกตั้งทำให้การชนะการเลือกตั้งของพรรค NLD ไม่บริสุทธิ์และยุติธรรม จึงเกิดการยึดอำนาจพร้อมประกาศใช้สถานการณ์ฉุกเฉินเป็นเวลา 1 ปี และแต่งตั้งพลเอกมินต์ ส่วย ซึ่งดำรงตำแหน่งรองประธานาธิบดีที่มาจากฝั่งทหาร ทำหน้าที่รักษาการประธานาธิบดี จนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม เมียนมายังคงมีปัญหาชนกลุ่มน้อยที่ติดอาวุธที่ยังคงมีความเปราะบางอยู่หากมีการกระทบกระทั่งเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงปัญหากลุ่มมุสลิมโรฮีนจา ซึ่งมีความขัดแย้งกับกลุ่มชาวพุทธในรัฐยะไข่ และมีความขัดแย้งกับรัฐบาล ส่งผลให้เกิดการอพยพของชาวโรฮีนจาเป็นจำนวนมาก นำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งในระดับภูมิภาค

3) นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

เมียนมาเล็งเห็นความสำคัญของการค้าพหุภาคี จึงได้ตั้งเป้าการสร้างโอกาสการส่งออกให้กับสินค้าของเมียนมา และเปิดให้มีการนำเข้าเพื่อลดความขาดแคลนของสินค้าบางประเภท ทั้งนี้ นโยบายการค้าของเมียนมาได้รับอิทธิพลมาจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) และได้มีการพัฒนาการทางการค้าเสรีมาเป็นลำดับตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) กอปรกับเมียนมาได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษจากระบบการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (Generalized System of Preferences: GSP) จากสหภาพยุโรปและนอร์เวย์ โดยในส่วนของการปฏิรูปทางเศรษฐกิจนั้น เมียนมาได้ใช้มาตรการเปิดกว้างและทบทวนกฎระเบียบที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุน อาทิ กฎหมายการแข่งขัน กฎหมายการคุ้มครองผู้บริโภค และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น อีกทั้งยังตระหนักถึงความต้องการเข้ามาลงทุนของชาวต่างชาติเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศและการถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนในอนาคต

สำหรับแนวทางการพัฒนานโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศที่ปรากฏในแผนพัฒนาระยะยาวแห่งชาตินั้น พบว่า แผนพัฒนาดังกล่าวได้ระบุถึงแนวทางการพัฒนาภาคการเงินของประเทศไว้เป็นหนึ่งในประเด็นสำคัญ เนื่องจากในปัจจุบันภาคบริการทางการเงินของเมียนมายังคงมีความอ่อนแอและขาดประสิทธิภาพในการเข้าถึงประชาชน จึงมีความพยายามที่จะพัฒนาประสิทธิภาพและการเติบโตในประเทศอย่างเป็นรูปธรรมผ่านการปฏิรูปต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ การกำกับดูแล และบทบาทของภาครัฐและเอกชน แนวทางนโยบายที่สำคัญทางการพัฒนาประเทศได้เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวม การลงทุน การพัฒนาการผลิตและการค้า การนำเข้า และการส่งออก การปรับปรุงระบบราชการ การสร้างบรรยากาศในการแข่งขัน การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค การลดความเหลื่อมล้ำและความยากจน และการอนุรักษ์

ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งโดยมากจะมุ่งเน้นความสนใจไปยัง 3 ประเด็นหลัก คือ 1) การเร่งสร้างความเชื่อมโยงทางการขนส่งและคมนาคม ผ่านการพัฒนาและสร้างเส้นทางเชื่อมโยงจุดสำคัญทางเศรษฐกิจต่างๆ 2) การอำนวยความสะดวกด้านความตกลงทางการค้าและระเบียบพิธีทางศุลกากร และ 3) การเร่งเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและผลิตภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศ เหล่านี้คือยุทธศาสตร์การพัฒนาการค้าและการลงทุนของเมียนมาในระยะสั้นและระยะกลาง ส่วนในระยะยาวจะมุ่งสู่แนวทางการพัฒนาที่มีการเสนอแนะจากภาควิชาการ และองค์กรต่างๆ ซึ่งสนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การคมนาคมขนส่ง และการใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางอุตสาหกรรมผ่านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค รวมถึงการปฏิรูปกฎเกณฑ์และระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน

ทั้งนี้ แนวทางนโยบายทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศนั้นจะมุ่งเน้นการพัฒนาทั้งขีดความสามารถและโอกาสของผู้ประกอบการในประเทศ และอาจกล่าวได้ว่า โดยรวมแล้วยุทธศาสตร์ทางการค้าการลงทุนของเมียนมานั้นเดินตามแนวทางการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ ซึ่งสอดคล้องกับระบบการค้าของประชาคมโลก เนื่องจากภาครัฐของเมียนมา ภาคองค์กรระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา และภาควิชาการประเมินว่าการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจจะเอื้อให้เกิดการเติบโตและนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิต รายได้ของประชากร และความเจริญก้าวหน้าของประเทศ

4) ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ

เนื่องจากประเทศกำลังพัฒนาหลายประเทศประสบกับปัญหาความยากจนและข้อจำกัดทางงบประมาณภาครัฐ การหาแหล่งรายได้เพื่อดำเนินนโยบายจึงมีความสำคัญ โดยเมียนมาได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อการพัฒนาจากประเทศอื่นๆ (Official Development Assistance : ODA) โครงการดังกล่าวจะช่วยเสริมจากงบประมาณภาครัฐปกติ ซึ่งมักมีอยู่อย่างจำกัด ซึ่งทั่วไปนั้น ถือว่าการพัฒนาประเทศผ่านการได้รับเงินช่วยเหลือในรูปของ ODA เป็นแนวทางสำหรับประเทศที่อยู่ในช่วงต้นๆ ของการพัฒนาประเทศ ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบการระดมทุนจากเอกชนภายนอก และเอกชนภายในประเทศ ตามลำดับ เมื่อตลาดทุนและโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศมีการเติบโตและเข้มแข็งมากขึ้นในอนาคต โดยในปัจจุบัน เมียนมามีแหล่งเงินทุนหลักที่สำคัญ 5 แหล่ง ได้แก่

(1) องค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development: USAID)

องค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (United States Agency for International Development : USAID) ก่อตั้งโดยประธานาธิบดี จอห์น เอฟ. เคนเนดี ในปี พ.ศ. 2504 โดยผ่านสภาคองเกรสจากกฎหมายการช่วยเหลือต่างประเทศ เพื่อให้ความช่วยเหลือประเทศต่าง ๆ ในการพัฒนาประเทศ มุ่งเน้นการเปิดตลาดการค้าเสรีและดำเนินการฟื้นฟูประเทศที่ได้รับผลกระทบจากสงครามในปัจจุบัน ตลอดจนการดำเนินงานตามกรอบความร่วมมือลุ่มน้ำโขงตอนล่าง (Lower Mekong Initiative) ตั้งแต่ปี 2552-2563 กระทรวงการต่างประเทศสหรัฐฯ และองค์การเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (USAID) ได้มอบเงินช่วยเหลือประเทศภาคีลุ่มน้ำโขงทั้ง 5 ประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม) แล้วเกือบ 3,500 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยครอบคลุมด้านสาธารณสุข ด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจ ด้านสันติภาพและความมั่นคง

ด้านสิทธิมนุษยชนและธรรมภิบาล ด้านการศึกษาและบริการด้านสังคม และด้านความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม

(2) องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA)

JICA มุ่งมั่นการพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานของเมียนมา โดยในปี พ.ศ. 2564 JICA ให้ความช่วยเหลือทางการเงินรูปแบบปล่อยเงินกู้ โครงการห่วงโซ่คุณค่าพืชผลทางการเกษตรเพื่อสนับสนุนและพัฒนาด้านการเกษตรครอบคลุมผลผลิต เช่น ผักขม ฟักทอง มะเขือเทศ แครอท และบรอกโคลี ด้วยเงินกู้ประมาณ 500 จัตล้าน

(3) ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB)

ADB ได้ให้ความช่วยเหลือเมียนมาอย่างต่อเนื่องในด้านจัดสรรความช่วยเหลือทางวิชาการสำหรับการเพิ่มขีดความสามารถและเพิ่มพูนสมรรถนะของหน่วยงานต่าง ๆ โดยปี พ.ศ. 2555 ADB ได้จัดตั้งสำนักงานในเมียนมา ด้วยวัตถุประสงค์เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาและปัจจัยท้าทายที่เมียนมากำลังเผชิญ พร้อมศึกษาว่า ADB จะสามารถให้ความช่วยเหลือเพื่อให้เมียนมาบรรลุการเจริญเติบโตแบบยั่งยืนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมได้อย่างดีที่สุด นำไปสู่การกำหนดยุทธศาสตร์ความเป็นหุ้นส่วนสำหรับการพัฒนาและการบรรเทาปัญหาความยากจนในเมียนมา ซึ่งในปี พ.ศ. 2563 ธนาคารพัฒนาเอเชีย (The Asian Development Bank: ADB) ได้อนุมัติเงินกู้จำนวน 483.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สำหรับใช้ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลวง ของภาค Bago (เมืองพะโคหรือหงสาวดี) ไปยังเมือง Kyaikto (เมืองไจ้โท สถานที่ตั้งของพระธาตุอินทร์แขวน) ในรัฐมอญ ระยะทางรวม 64 กิโลเมตร โครงการดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS)

(4) กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency: TICA)

ในปี 2561 ประเทศไทยผ่านการดำเนินการโดยกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency : TICA) ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่ประเทศเมียนมา จำนวน 59.3 ล้านบาท อาทิ ด้านการศึกษา สาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยปัจจุบัน TICA อยู่ระหว่างการจัดทำแผนความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระยะ 3 ปี ฉบับที่ 1 (2563-2565) ทั้งแผนการดำเนินงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาสาขาการพัฒนาเศรษฐกิจ แผนการดำเนินงานความร่วมมือ เพื่อการพัฒนาสาขาการพัฒนาสังคม และแผนงานโครงการด้านการประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (SEP)

(5) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) (Neighbouring Countries Economic Development Cooperation Agency: NEDA)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนเมียนมา 4 ด้าน ตามยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปี พ.ศ. 2562 - 2564 ได้แก่ การพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม การพัฒนาพื้นที่และเมือง ด้านพลังงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยในปี พ.ศ. 2564 สพพ. อยู่ระหว่างการดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินจำนวน 2 โครงการ ได้แก่

(1) โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา วงเงินโครงการ 1,458.25 ล้านบาท
(2) โครงการพัฒนาเมืองภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 ในส่วนของเมืองเมียวดี (การปรับปรุงระบบน้ำประปาและพัฒนาระบบบริหารจัดการขยะ) วงเงินโครงการ 777.77 ล้านบาท

5) เขตเศรษฐกิจพิเศษของเมียนมา

เมียนมามีแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) ที่สำคัญ 3 แห่ง โดยให้มีการลงทุนของภาคเอกชน และได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี มีการให้บริการทางสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงการให้บริการทางด้านศุลกากร แสดงได้ดัง**ตารางที่ 2.4-7** และ**รูปที่ 2.4-10**

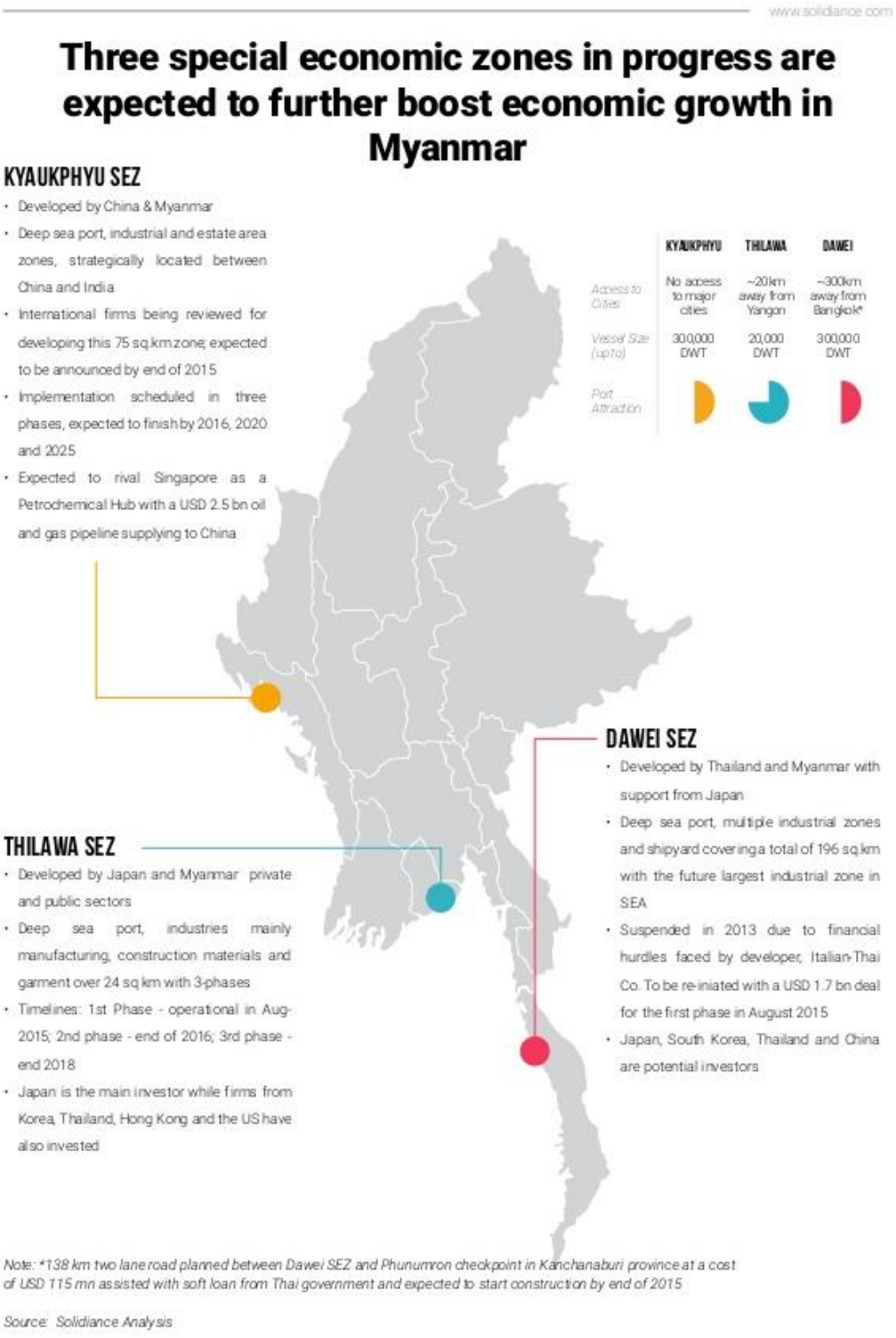
ตารางที่ 2.4-7 เขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่ตั้ง และอุตสาหกรรมเป้าหมายของเมียนมา

เขตเศรษฐกิจพิเศษ	ที่ตั้ง	อุตสาหกรรมเป้าหมาย	ปี พ.ศ.
เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone : DSEZ)	เมืองทวาย รัฐตะนาวศรี	- ระยะแรกเน้นจูงใจอุตสาหกรรมเบาและการผลิตเพื่อเพิ่มการส่งออก - ระยะยาวเน้นดึงดูดอุตสาหกรรมหนัก เช่น ยานยนต์และเครื่องจักร ไปโอเทคและยา อาหารและเครื่องดื่ม ไม้ ไฟฟ้าและเครื่องจักร เป็นต้น	2554
เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะรัมรี หรือจ๊อกผิ่ว (Kyaukphyu Special Economic Zone : KSEZ)	เมืองจ๊อกผิ่ว รัฐยะไข่	ปิโตรเลียมและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง	2556
เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (Thilawa Special Economic Zone : TSEZ)	กรุงย่างกุ้ง	ปิโตรเลียม และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง	2554

ที่มา : กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2561b

อีกทั้ง เมียนมามีส่วนสำคัญในข้อตกลงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพราะมีการเชื่อมโยงของระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมตั้งแต่เมียนมาไปจนถึงเวียดนาม เริ่มจากมะละแหม่ง ผ่านเมียวดี แม่สอด พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร ต่อไปยังเมืองไกสอน พมวิหานของ สปป.ลาว และต่อไปยังเมืองเว้ และดานัง ในเวียดนาม ดังนั้นจุดผ่านแดนที่สำคัญระหว่างไทย-เมียนมา คือ **แม่สอด-เมียวดี** ซึ่ง East-West Economic Corridor สามารถขยายต่อไปได้ถึงย่างกุ้งและท่าเรือติละวา (Thilawa) และนอกจากนั้นยังสามารถขยายไปทางเหนือได้จนถึงเนปิดอว์ มัณฑะเลย์ และจากมัณฑะเลย์สามารถไปได้ถึงเมืองทามู (Tamu) ในอินเดียและมูเซ (Muse) ในจีน ส่วนความสัมพันธ์ทางการค้าชายแดนกับ

เมียนมาอีกจุดหนึ่ง คือ **แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก** ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และส่วนที่สามที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ คือ **ทวาย-กรุงเทพฯ** โดยเป็นเชื่อมโยงไปจนถึงพนมเปญและโฮจิมินห์ ที่เรียกว่า ระเบียงเศรษฐกิจทางตอนใต้ (Southern Economic Corridor) โดยหากพิจารณาระเบียงเศรษฐกิจทั้งสามแห่งแล้ว จุดที่น่าสนใจมากที่สุดในปัจจุบันคือจุดผ่านแดนระหว่างแม่สอดและเมียวดี เพราะถือว่ามีการพัฒนาทางการเชื่อมต่อคมนาคมที่สมบูรณ์ที่สุด



ที่มา : Solidiance, 2015

รูปที่ 2.4-10 เขตเศรษฐกิจพิเศษในเมียนมา

6) หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของเมียนมา

(1) Myanmar Investment Commission (MIC)

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมา (Myanmar Investment Commission : MIC) เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่อนุมัติส่งเสริมการลงทุน กำกับดูแล และควบคุมการลงทุนของต่างชาติ ตามที่กฎหมายการลงทุนต่างชาติ (Foreign Investment Law) ของเมียนมากำหนด โดยโครงสร้างของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมา (MIC) ประกอบไปด้วย รัฐมนตรีจากกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนของต่างชาติ โดยมี Directorate of Investment and Company Administration (DICA) ทำหน้าที่เป็นสำนักเลขาธิการของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมา (MIC) โดยตามกฎหมายการลงทุนต่างชาติ (Foreign Investment Law) กำหนดให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมา (MIC) มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุนหลายประการ ที่สำคัญคือ การกำหนดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายการลงทุนต่างชาติตามประเภทของกิจการว่ากิจการต่างๆ อยู่ในกลุ่มสาขาใด รวมทั้งมีอำนาจในการปรับปรุงแก้ไขกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และแจ้งประกาศให้ทราบเป็นระยะๆ การกำหนดเขตพื้นที่การผลิตและพิจารณาข้อเสนอโครงการในกิจการต้องห้ามหรือจำกัดสำหรับชาวต่างชาติ และการอนุมัติการออกใบอนุญาตประกอบการ การตรวจสอบข้อเสนอโครงการ ความเป็นไปได้ และการให้การอนุมัติการลงทุนและสิทธิพิเศษในการลงทุนโดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตลงทุนที่เรียกว่า Myanmar Foreign Investment Commission Permit (MIC Permit) ให้กับโครงการลงทุน การขยายโครงการ การแก้ไขปรับปรุง การตักเตือน และการเพิกถอนโครงการได้หากดำเนินการผิดสัญญา ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจะได้รับสิทธิพิเศษทางภาษี และสิทธิพิเศษอื่นๆ ในการดำเนินกิจการในประเทศเมียนมา รวมทั้งมีอำนาจในอนุญาตหรือห้ามการใช้บริการทางการเงินของธนาคารใดก็ได้ด้วย

(2) Ministry of Commerce (MOC)

Ministry of Commerce หรือ MOC เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทและหน้าที่สำคัญในการส่งเสริมการค้าภายในและการค้าระหว่างประเทศของเมียนมา นอกจากการส่งเสริมการค้าของประเทศ หน้าที่หลักอีกประการหนึ่งคือ การกำหนดนโยบายทางการค้าของประเทศ พร้อมทั้งรักษาเสถียรภาพของเศรษฐกิจ และส่งเสริมการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในประเทศ

(3) Ministry of Planning and Finance (MOPF)

Ministry of Planning and Finance หรือ MOPF เป็นหน่วยงานที่เกิดจากการรวมตัวของหน่วยงาน Ministry of Planning and Economic Development และ Ministry of Finance เพื่อปฏิบัติหน้าที่บริหารจัดการทางการเงินตามนโยบายการคลังของประเทศ และวางแผนด้านเศรษฐกิจ การลงทุน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นต้น รวมทั้งการประสานงานกับองค์กรระหว่างประเทศตามนโยบายของรัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

(4) Directorate of Investment and Company Administration (DICA)

DICA เป็นหน่วยงานหลักของเมียนมาที่มีภาระหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการ และดูแลการลงทุนทั้งหมดในเมียนมาทั้งที่เป็นการลงทุนของชาวเมียนมาเอง และการลงทุนของชาวต่างชาติ โดย DICA นั้นเป็นหน่วยงานที่

ทำงานอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ Ministry of Investment and Foreign Economic Relations (MIFER) ซึ่งมีภาระหน้าที่หลัก คือ

- การให้การส่งเสริมการลงทุนและการบริหารจัดการเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุน
- การวิเคราะห์และการประเมินของโครงการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- การตรวจสอบและรายงานการดำเนินงานของผู้ประกอบการ
- การรับจดทะเบียนองค์กรธุรกิจทั่วไปและองค์กรธุรกิจต่างๆ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน
- การประสานงาน และรับผิดชอบเกี่ยวกับความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการลงทุนต่าง ๆ ในระดับภูมิภาค

7) ศักยภาพของแต่ละภูมิภาคในการพัฒนาธุรกิจของเมียนมา

เมียนมาเป็นประเทศที่มีโอกาสในการเข้าไปลงทุนอย่างมาก เนื่องจากรัฐบาลเมียนมามีการดำเนินนโยบายปิดประเทศในช่วงหลายสิบปีที่ผ่านมา แต่ในปี พ.ศ. 2555 ได้มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายประเทศใหม่ โดยให้มีการเปิดประเทศมากขึ้น ชักชวนให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้น ทำให้การเข้าไปลงทุนในเมียนมาในปัจจุบันสามารถทำได้ง่าย และสะดวกกว่าเมื่อก่อน นอกจากนี้ เมียนมายังมีความอุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรธรรมชาติ อาทิ แร่ธาตุ ป่าไม้ น้ำมัน ทรัพยากรทางทะเล และทรัพยากรทางน้ำ (สำหรับธุรกิจโรงไฟฟ้า) มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมเป็นจำนวนมาก การที่สหรัฐอเมริกาได้ประกาศยกเลิกการคว่ำบาตร และการที่เมียนมานั้นได้รับสิทธิ GSP จากประเทศพัฒนาแล้วในหลายประเทศ รวมไปถึงสภาวะการเติบโตของตลาดและความต้องการในสินค้า และบริการของประเทศ ก็ทำให้ความน่าดึงดูดในการเข้าไปลงทุนเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก และเป็นโอกาสสำหรับนักลงทุนต่างชาติที่ต้องการเข้าไปลงทุนในเมียนมา

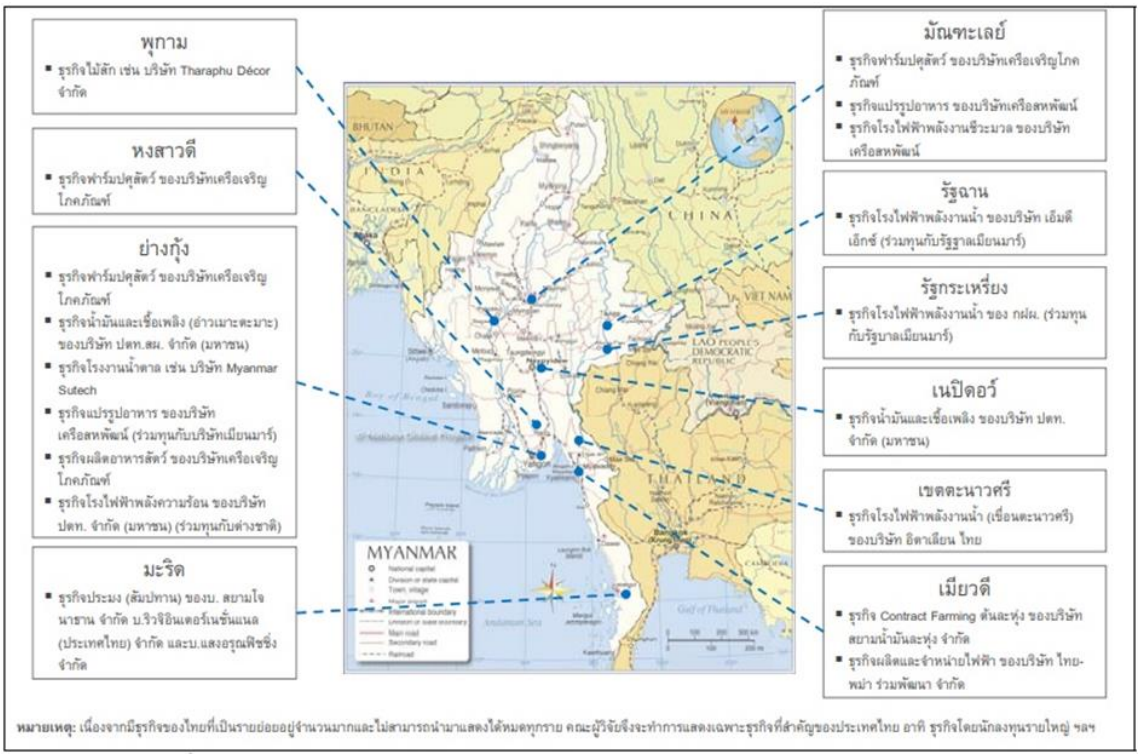
ประเทศเมียนมามีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ เช่น ทรัพยากรทางทะเล โดยเมืองมะริด เมืองเมียวดี และทวาย มีการทำประมงได้เป็นจำนวนมาก ทรัพยากรป่าไม้ มีกระจายอยู่ทางตอนเหนือและทางตอนใต้ของประเทศ อาทิ ในเมืองพุกาม มะริด เมียวดี และทวาย ในขณะเดียวกัน เมียนมามีแหล่งเพาะปลูกทางการเกษตรหลายแหง เช่น เมืองมัณฑะเลย์ หงสาวดี และย่างกุ้ง ทั้งนี้ เมียนมา มีสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมหลายแห่ง เช่น ในเมืองหงสาวดี เมืองพุกาม เมืองเนปิดอว์ นอกจากนี้ เมียนมายังมีเมืองซึ่งเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน (เช่น กรุงย่างกุ้ง หงสาวดี เนปิดอว์ และมัณฑะเลย์) เมืองท่าขนาดใหญ่ (เช่น กรุงย่างกุ้ง มะริด) เขตเศรษฐกิจพิเศษ(เช่น ทวาย) หลายแห่ง แสดงได้ดัง**รูปที่ 2.4-11** และ**ภาคผนวก ค (รูปที่ ค.3-9)** ถึง**ภาคผนวก ค (รูปที่ ค.3-12)**

<u>ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน</u>

ทวาย	-	เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย มีการดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ
กรุงย่างกุ้ง	-	เป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว รวมถึงอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศ
หงสาวดี	-	เป็นเมืองอุตสาหกรรม เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานทอผ้า และโรงงานเซรามิก
เนปิดอว์	-	กำลังอยู่ระหว่างการพัฒนา และมีโอกาสในการเข้าไปทำธุรกิจอีกมาก

มัณฑะเลย์ - เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจทางตอนเหนือของประเทศ และเป็นแหล่งรวมอุตสาหกรรมหัตถกรรมและงานฝีมือ

มะริด - เป็นเมืองท่าขนาดใหญ่



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์กรมหาชน), 2560

รูปที่ 2.4-11 ศักยภาพในแต่ละภูมิภาคของเมียนมา

<u>ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูปเกษตร</u> โดยจำแนกศักยภาพออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

(1) ด้านการเกษตร มีสินค้าทางการเกษตรที่มีศักยภาพในแต่ละพื้นที่ ดังนี้

แขวงมะริด	ปาล์มน้ำมัน
แขวงย่างกุ้ง	ปาล์มน้ำมันและอ้อยโรงงาน
แขวงเมียวดี	ละหุ่ง
แขวงหงสาวดี	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

(2) ด้านการแปรรูปเกษตร มีพื้นที่ที่ประกอบธุรกิจด้านการแปรรูปเกษตรที่สำคัญๆ ดังนี้

ย่างกุ้ง
- ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
- ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือสหพัฒน์ (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา)
- ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
- ธุรกิจโรงงานน้ำตาล เช่น บริษัท Myanmar Sutech จำกัด

หงสาวดี
- ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์

มัณฑะเลย์
- ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์
- ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือสหพัฒน์

มะริด	-	ธุรกิจประมง (สัมปทาน) ของ บริษัท สยามโจนาธาน จำกัด บริษัท ริวจิ อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท แสงอรุณฟิชชิ่ง จำกัด
พุกาม	-	ธุรกิจไม้สัก เช่น บริษัท Tharaphu Decor จำกัด
เมียวดี	-	ธุรกิจ Contract Farming ต้นละหุ่ง ของ บริษัท สยามน้ำมันละหุ่ง จำกัด

ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว

หงสาวดี	-	เป็นเมืองเก่า และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์หลายแห่ง
พุกาม	-	เป็นเมืองเก่า และเป็นเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ
มัณฑะเลย์	-	เป็นเมืองเก่าแก่ที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก
ย่างกุ้ง	-	เป็นเมืองเก่าแก่ของเมียนมา และเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว

ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน

ย่างกุ้ง	-	ธุรกิจน้ำมันและเชื้อเพลิง (อ่าวเมาะตะมะ) ของบริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
มัณฑะเลย์	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานชีวะมวลของบริษัทในเครือสหพัฒน์
รัฐฉาน	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ ของบริษัท เอ็มดีเอ็กซ์ (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)
รัฐกะเหรี่ยง	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ กฟผ. (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)

ธุรกิจด้านภาคบริการ

ย่างกุ้ง	-	ธุรกิจค้าปลีกของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP Fresh Mart)
	-	ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มดุสิตธานี (Dusit Indy Lake Hotel) กลุ่มบางกอกคลับ (Chatrium Hotel)
	-	ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงเทพ
	-	ธุรกิจสายการบิน ของการบินไทย
	-	ธุรกิจร้านอาหาร เช่น Black Canyon Coffee และ Coca Suki
	-	ธุรกิจโรงพยาบาล ของโรงพยาบาลกรุงเทพ
มัณฑะเลย์	-	ธุรกิจโรงแรม เช่น Mandalay Hill Resort Hotel
	-	ธุรกิจโรงพยาบาล ของโรงพยาบาลกรุงเทพ
เมียวดี	-	ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์การค้า ของบริษัท ไทย-พม่า ร่วมพัฒนา จำกัด (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา)
เนปิดอว์	-	ธุรกิจน้ำมันและเชื้อเพลิง ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

เขตตะนาวศรี	-	ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ (เขื่อนตะนาวศรี) ของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)
เมียวดี	-	ธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ของบริษัท ไทย-พม่า ร่วมพัฒนา จำกัด
ยางกุ้ง	-	ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัทในเครือสหพัฒน์ (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา)
	-	ธุรกิจอัญมณี เช่น Gold-Uni Jewelry
เมียวดี	-	ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของกลุ่ม บริษัท ที.เค. การ์เมนท์

<u>ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง</u>

ย่างกุ้ง	-	ธุรกิจก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำ ของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ (ร่วมทุนกับญี่ปุ่นในนาม โตโย-ไทย)
	-	ธุรกิจขายวัสดุก่อสร้าง ของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
	-	ธุรกิจก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ของบริษัท เฟรแกรนด์ กรุ๊ป
ทวาย	-	ธุรกิจก่อสร้าง ท่าเรือน้ำลึกทวาย ของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)

2.4.1.4 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนประเทศไทย

พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทยครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด 23 อำเภอ 90 ตำบล โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้ประกาศเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 2 ครั้ง ครั้งแรกประกาศเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 1/2558 กำหนดให้พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 5 จังหวัด คือ ตาก มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา และตราด ครอบคลุม 10 อำเภอ 36 ตำบล และประกาศครั้งที่สอง เมื่อ 24 เมษายน 2558 ตามประกาศกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ฉบับที่ 2/2558 กำหนดให้มีพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม จำนวน 5 จังหวัด คือ หนองคาย นราธิวาส เชียงราย นครพนม และ กาญจนบุรี ครอบคลุม 13 อำเภอ ในพื้นที่ 54 ตำบล *(สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2564)* ดัง**รูปที่ 2.4-12** และ**ตารางที่ 2.4-8**

1) กิจการเป้าหมายการส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

กิจการเป้าหมายการส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกิจการที่ กนพ. ให้การส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีจำนวน 7 หมวด 73 ประเภทกิจการโดยเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก นครพนม และ กาญจนบุรี มีการส่งเสริมการลงทุนครบทั้ง 73 กิจการ รองลงมา คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว มีการส่งเสริมการลงทุน จำนวน 72 กิจการ ส่วนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีกิจการที่ส่งเสริมการลงทุนน้อยที่สุด คือ นราธิวาส จำนวน 10 ประเภทกิจการ ดัง**รูปที่ 2.4-13** และสามารถแสดงรายละเอียดได้ดัง**ตารางที่ 2.4-9** โดยจัดเรียงตามหมวดของการส่งเสริมของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.4-12 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย

ตารางที่ 2.4-8 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย

จังหวัด	อำเภอ	ตำบล
1.ตาก	1.1. แม่สอด	(1) ท่าสายลวด (2) พระธาตุผาแดง (3) แม่กาษา (4) แม่กุ (5) แม่ตาว (6) แม่ปะ (7) แม่สอด และ (8) มหาวัน
	1.2. พบพระ	(9) ช่องแคบ (10) พบพระ และ (11) วาเลย์
	1.3. แม่ระมาด	(12) ขะเนจื้อ (13) แม่จะเรา และ (14) แม่ระมาด
2.มุกดาหาร	2.1. เมืองฯ	(1) คำอาฮวน (2) นาสีนวน (3) บางทรายใหญ่ (4) มุกดาหาร และ (5) ศรีบุญเรือง
	2.2. หว้านใหญ่	(6) ชะโนด (7) ทรายน้อย (8) ป่งขาม และ (9) หว้านใหญ่
	3.3 ดอนตาล	(10) ดอนตาล และ (11) โพธิ์ไทร
3.สระแก้ว	3.1. อรัญประเทศ	(1) ท่าข้าม (2) บ้านด่าน และ (3) ป่าไร่
	3.2 วัฒนานคร	(4) ผักขะ
4.สงขลา	4.1 สะเดา	(1) สะเดา (2) สำนักขาม (3) สำนักแต้ว และ (4) ปาดังเบซาร์
5.ตราด	5.1 คลองใหญ่	(1) คลองใหญ่ (2) ไม้รูด และ (3) หาดเล็ก
6.หนองคาย	6.1 เมืองฯ	(1) ค่ายบกหวาน (2) ในเมือง (3) บ้านเดื่อ (4) พระธาตุบังพวน (5) โพธิ์ชัย (6) โพนสว่าง (7) มีชัย (8) เวียงคุก (9) สีกาย (10) หนองกอมเกาะ (11) หาดคำ (12) หินโงม
	6.2 สระใคร	(13) สระใคร
7.นราธิวาส	7.1 เมืองฯ	(1) โคกเคียน
	7.2 ตากใบ	(2) เจ๊ะเห
	7.3 ยี่งอ	(3) ละหาร
	7.4 แว้ง	(4) โล๊ะจูด
	7.5 สุไหงโก-ลก	(5) สุไหงโก-ลก
8.เชียงราย	8.1 เชียงของ	(1) ครึ่ง (2) บุญเรือง (3) ริมโขง (4) เวียง (5) ศรีดอนชัย (6) สถาน (7) ห้วยซ้อ
	8.2 เชียงแสน	(8) แซว (9) ป่าสัก (10) แม่เงิน (11) โยนก (12) เวียง (13) ศรีดอนมูล
	8.3 แม่สาย	(14) เกาะช้าง (15) บ้านด้าย (16) โป่งงาม (17) โป่งผา (18) แม่สาย (19) เวียงพางคำ (20) ศรีเมืองชุม และ (21) ห้วยไคร้
9.นครพนม	9.1 เมืองฯ	(1) กุรุคุ (2) ท่าค้อ (3) นาทราย (4) นาราชควาย (5) ในเมือง (6) บ้านผึ้ง (7) โพธิ์ตาก (8) หนองญาติ (9) หนองแสง (10) อาจสามารถ
	9.2 ท่าอุเทน	(11) โนนตาล (12) รามราช และ (13) เวินพระบาท
10.กาญจนบุรี	10.1 เมืองฯ	(1) แก่งเสี้ยน และ (2) บ้านเก่า
10 จังหวัด	**23 อำเภอ**	**90 ตำบล**

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2564

2) สิทธิประโยชน์ของนักลงทุนสำหรับการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ฉบับที่ 4/2557 ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2557 ได้กำหนดกิจการและเงื่อนไขในการให้การส่งเสริมการลงทุนของโครงการที่ตั้งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยประเภทกิจการทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557 และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ให้รับสิทธิประโยชน์ และกิจการเป้าหมายตามที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกำหนด และเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจ

อาเซียน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงมีประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 7/2560 ขยายระยะเวลานโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษออกไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ดัง**ตารางที่ 2.4-10**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.4-13 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ตารางที่ 2.4-9 รายละเอียดประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

หมวด/ประเภทกิจการที่ส่งเสริม	จำนวนพื้นที่	ตราด	ตาก	มุกดาหาร	สงขลา	สระแก้ว	กาญจนบุรี	เชียงราย	นครพนม	นราธิวาส	หนองคาย
1. เกษตรกรรมและผลิตผลจากการเกษตร 14 ประเภท	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
1.4 กิจการอบพืชและไซโล	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
1.5.1 กิจการขยายพันธุ์ปศุสัตว์หรือสัตว์น้ำ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.5.2 กิจการเลี้ยงปศุสัตว์หรือสัตว์น้ำ (ยกเว้นกุ้ง)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.6 กิจการฆ่าและชำแหละสัตว์	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.8 กิจการคัดคุณภาพ บรรจุ และเก็บรักษาพืช ผัก ผลไม้ หรือดอกไม้	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.9 กิจการผลิตแป้งแปรรูป (โมดิไฟด์สตาร์ช) หรือแป้งจากพืชที่มีคุณสมบัติพิเศษ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.10 กิจการผลิตน้ำมันหรือไขมันจากพืชหรือสัตว์ (ยกเว้นจากน้ำมันถั่วเหลือง)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.11 กิจการผลิตสารสกัดจากวัตถุดิบทางธรรมชาติ หรือผลิตภัณฑ์จากสารสกัดจากวัตถุดิบทางธรรมชาติ (ยกเว้น ยา สบู่ ยาสระผม ยาสีฟัน และเครื่องสำอาง)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.14.1 กิจการแปรรูปยางขั้นต้น	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.15 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์จากผลพลอยได้หรือเศษวัสดุทางการเกษตร	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√

หมวด/ประเภทกิจการที่ส่งเสริม	จำนวนพื้นที่	ตราด	ตาก	มุกดาหาร	สงขลา	สระแก้ว	กาญจนบุรี	เชียงราย	นครพนม	นราธิวาส	หนองคาย
1.17 กิจการผลิตหรือถนอมอาหาร เครื่องดื่ม วัตถุเจือปนอาหาร (Food Additive) หรือสิ่งปรุงแต่งอาหาร (Food ingredient) โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย (ยกเว้นเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.19 กิจการห้องเย็น หรือกิจการห้องเย็นและขนส่งห้องเย็น	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.20 กิจการศูนย์กลางการค้าสินค้าเกษตร	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
1.21 กิจการผลิตอาหารสัตว์หรือส่วนผสมอาหารสัตว์	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
2.หมวดเซรามิกส์ 2 ประเภท	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
2.4.3 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์เซรามิกส์ (ยกเว้น Earthen Ware และกระเบื้องเซรามิกส์)	3		√				√		√		
2.17 กิจการผลิตวัสดุก่อสร้างและกิจการผลิตผลิตภัณฑ์คอนกรีตอัดแรงสำหรับงานสาธารณูปโภค (ยกเว้นการผลิตกระเบื้องมุงหลังคาเซรามิกส์และการผลิตกระเบื้องปูพื้นหรือผนัง)	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
3.อุตสาหกรรมเบา 9 ประเภท	7		√		√	√	√	√	√		√
3.1.1 กิจการผลิตเส้นใยธรรมชาติหรือเส้นใยประดิษฐ์	7		√		√	√	√	√	√		√
3.1.2 กิจการผลิตด้ายหรือผ้า	7		√		√	√	√	√	√		√
3.1.4 กิจการผลิตเครื่องนุ่งห่ม เครื่องประกอบการแต่งกาย และเคหะสิ่งทอ	7		√		√	√	√	√	√		√
3.2 กิจการผลิต Non-woven Fabric หรือผลิตภัณฑ์สุขอนามัย (Hygienic Products) จาก Non-woven Fabric	7		√		√	√	√	√	√		√
3.3 กิจการผลิตกระเป๋าหรือรองเท้าหรือผลิตภัณฑ์จากหนังสัตว์ หรือหนังเทียม	7		√		√	√	√	√	√		√
3.4 กิจการผลิตเครื่องกีฬา หรือชิ้นส่วน	7		√		√	√	√	√	√		√
3.6 กิจการผลิตเครื่องเรือน หรือชิ้นส่วน	6		√		√	√	√	√	√		
3.8 กิจการผลิตอัญมณีและเครื่องประดับหรือชิ้นส่วนรวมถึงวัตถุดิบและต้นแบบ	5		√			√	√	√	√		
3.11 กิจการผลิตเครื่องมือแพทย์หรือชิ้นส่วน	5		√			√	√	√	√		
4 หมวดผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง 6 ประเภท	9		√			√	√	√	√	√	√
4.4 กิจการผลิตเครื่องยนต์อเนกประสงค์หรืออุปกรณ์	4		√			√	√		√		
4.5.2 กิจการผลิตเครื่องจักร อุปกรณ์ หรือชิ้นส่วนและ/หรือการซ่อมแซมแม่พิมพ์	4		√			√	√		√		

หมวด/ประเภทกิจการที่ส่งเสริม	จำนวนพื้นที่	ตราด	ตาก	มุกดาหาร	สงขลา	สระแก้ว	กาญจนบุรี	เชียงราย	นครพนม	นราธิวาส	หนองคาย
4.5.3 กิจการประกอบเครื่องจักรและ/หรืออุปกรณ์เครื่องจักร	4		√			√	√		√		
4.8.5 กิจการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะอื่น	4		√			√	√		√		
4.12 กิจการผลิตรถจักรยานยนต์ (ยกเว้นที่มีความจุกระบอกสูบ ต่ำกว่า 248 ซีซี)	4		√			√	√		√		
4.14 กิจการผลิตโครงสร้างโลหะสำหรับงานก่อสร้างหรืองานอุตสาหกรรม (Fabrication Industry)	9		√	√	√	√	√	√	√	√	√
5 หมวดอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ 17 ประเภท	5		√	√		√	√		√		
5.1 กิจการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า	5		√	√		√	√		√		
5.2.2 กิจการผลิตหลอดไฟแบบ LED	5		√	√		√	√		√		
5.2.3 กิจการผลิต Compressor และ/หรือ Motor สำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้า	5		√	√		√	√		√		
5.2.4 กิจการผลิต Wire Harness	5		√	√		√	√		√		
5.2.5 กิจการผลิตชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้าอื่นๆ	5		√	√		√	√		√		
5.3.5 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์กลุ่มภาพและเสียง (Audio Visual Product)	5		√	√		√	√		√		
5.3.6 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับสำนักงาน	5		√	√		√	√		√		
5.3.7 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ	5		√	√		√	√		√		
5.4.6.2 กิจการผลิต Hard Disk Drive ทั่วไปและ/หรือชิ้นส่วน (ยกเว้นTop Cover หรือ Base Plate หรือ Peripheral)	5		√	√		√	√		√		
5.4.6.3 กิจการผลิต Top Cover หรือ Base Plate หรือ Peripheral สำหรับ Hard Disk Drive	5		√	√		√	√		√		
5.4.12 กิจการผลิต Flexible Printed Circuit และ/หรือ Multi-Layer Printed Circuit Board และ/หรือ ชิ้นส่วน	5		√	√		√	√		√		
5.4.13 กิจการผลิตอุปกรณ์หน่วยความจำอื่นๆ	5		√	√		√	√		√		
5.4.14 กิจการผลิต Printed Circuit Board Assembly (PCBA) ทั่วไป	5		√	√		√	√		√		
5.4.17 กิจการผลิตชิ้นส่วนสำหรับผลิตภัณฑ์กลุ่มภาพและเสียง	5		√	√		√	√		√		
5.4.18 กิจการผลิตชิ้นส่วนสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์สำหรับสำนักงาน	5		√	√		√	√		√		
5.4.19 กิจการผลิตชิ้นส่วนสำหรับผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ	5		√	√		√	√		√		

หมวด/ประเภทกิจการที่ส่งเสริม	จำนวนพื้นที่	ตราด	ตาก	มุกดาหาร	สงขลา	สระแก้ว	กาญจนบุรี	เชียงราย	นครพนม	นราธิวาส	หนองคาย
6 หมวดเคมีภัณฑ์และพลาสติก 10 ประเภท	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6.6 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับอุตสาหกรรม (Plastic Products for Industrial Goods)	5		√			√	√	√	√		
6.7.1 กิจการผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติกชนิดหลายชั้น (Multilayer Plastics Packaging)	5		√			√	√	√	√		
6.7.2 กิจการผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติก ชนิดปลอดเชื้อ (Aseptic Plastics Packaging)	5		√			√	√	√	√		
6.7.3 กิจการผลิตบรรจุภัณฑ์พลาสติกชนิดป้องกันไฟฟ้าสถิต (Antistatic Plastics Packaging)	5		√			√	√	√	√		
6.8 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกรีไซเคิล	5		√			√	√	√	√		
6.10 กิจการผลิตยา	5		√			√	√	√	√		
6.14.2 กิจการผลิตสิ่งพิมพ์ทั่วไป	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6.15 กิจการผลิตสิ่งปรุงแต่งสำหรับประทินร่างกาย เช่น สบู่ ยาสระผม ยาสีฟัน (ยกเว้นเครื่องสำอาง)	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6.16 กิจการผลิตผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับสินค้าอุปโภค เช่น บรรจุภัณฑ์พลาสติก	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6.17 กิจการผลิตสิ่งของจากเยื่อ หรือกระดาษ เช่น กล่องกระดาษ	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
7.กิจการบริการและสาธารณูปโภค 15 ประเภท	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
7.1.3 กิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งออกหรือโรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือ (รพท.) (Inland Container Depot :ICD)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.4.1 กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center: DC)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.4.2 กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center: IDC)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.9.1.1 กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรม	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.9.1.2 กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.9.1.3 กิจการนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park)	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.22.1 กิจการเฟอร์รี่ หรือเดินเรือ ท่องเที่ยวหรือให้เช่าเรือท่องเที่ยว	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√

หมวด/ประเภทกิจการที่ส่งเสริม	จำนวนพื้นที่	ตราด	ตาก	มุกดาหาร	สงขลา	สระแก้ว	กาญจนบุรี	เชียงราย	นครพนม	นราธิวาส	หนองคาย
7.22.2 กิจการบริการที่จอดเรือท่องเที่ยว	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.22.3 กิจการสวนสนุก	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.22.4 กิจการศูนย์แสดงศิลปวัฒนธรรมหรือศูนย์ศิลปหัตถกรรม	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.22.5 กิจการสวนสัตว์เปิด	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.22.6 กิจการพิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.23.3 กิจการศูนย์แสดงสินค้านานาชาติ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.23.4 กิจการศูนย์ฟื้นฟูสุขภาพ	9	√	√	√	√	√	√	√	√		√
7.24 กิจการพัฒนาอาคารสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมและ/หรือคลังสินค้า	10	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
จำนวนหมวดกิจการที่ส่งเสริม		4	7	6	6	7	7	6	7	5	6
จำนวนประเภทกิจการที่ส่งเสริม		34	73	52	42	72	73	50	73	10	41

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563ก

ตารางที่ 2.4-10 สิทธิประโยชน์ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

กิจการทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2557 และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	กิจการเป้าหมายตามที่ กนพ. กำหนด และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
(1) ได้รับยกเว้นภาษีนิติบุคคลเพิ่มเติมเป็นเวลา 3 ปี แต่รวมแล้วไม่เกิน 8 ปี	(1) ได้รับการยกเว้นภาษีนิติบุคคล 8 ปีโดยจำกัดวงเงินไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน
(2) กิจการในกลุ่ม A1 หรือ A2 ซึ่งได้รับยกเว้นภาษีนิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปีแล้ว ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล	(2) ให้ได้รับลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปีสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการลงทุนในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราปกติ เป็นระยะเวลา 5 ปี นับจากวันสิ้นสุดระยะเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล
(3) ให้ได้รับอนุญาตหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นเวลา 10 ปี นับตั้งแต่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ	(3) ให้ได้รับอนุญาตหักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้า และค่าประปา 2 เท่าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว เป็นระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันเริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ
(4) ให้ได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุน นอกเหนือจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ	(4) ให้ได้รับอนุญาตให้หักเงินลงทุนในการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกร้อยละ 25 ของเงินลงทุน นอกเหนือไปจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ
(5) ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร	(5) ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร
(6) ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี	(6) ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับส่วนที่ผลิตเพื่อการส่งออกเป็นระยะเวลา 5 ปี

กิจการทั่วไปตามประกาศของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ที่ 2/2557 และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	กิจการเป้าหมายตามที่ กนพ. กำหนด และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
(7) อนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม โดยให้เป็นไปตามแนวทางที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด	(7) อนุญาตให้ใช้แรงงานต่างด้าวไร้ฝีมือในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม โดยให้เป็นไปตามแนวทางที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด
(8) สิทธิและประโยชน์ที่มิใช่ภาษีอากร	(8) สิทธิและประโยชน์ที่มิใช่ภาษีอากร

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563b

ในส่วนการส่งเสริมการลงทุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ได้มีการผ่อนปรนเงื่อนไขในการยื่นขอรับสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการ SMEs ของไทย ดังนี้

1) กำหนดเงินลงทุนขั้นต่ำของแต่ละโครงการไม่น้อยกว่า 500,000 บาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน)
2) อนุญาตให้นำเครื่องจักรใช้แล้วในประเทศมาใช้ในโครงการที่ขอรับการส่งเสริมได้มีมูลค่าไม่เกิน 10 ล้านบาท โดยจะคำนวณราคาเครื่องจักรใช้แล้วในประเทศโดยใช้มูลค่าตามบัญชี และต้องลงทุนใหม่ในเครื่องจักรหลักเป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการ

โดยที่ SMEs นั้นต้องมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน และเมื่อรวมทั้งกิจการทั้งหมดที่ได้รับการส่งเสริมและไม่ได้รับการส่งเสริมแล้ว ผู้ขอรับการส่งเสริมต้องมีสินทรัพย์ถาวรสุทธิหรือเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่เกิน 200 ล้านบาท

ในส่วนของการลดอัตราการจัดเก็บภาษีรายได้นิติบุคคลตามพระราชกฤษฎีกาตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร ฉบับที่ 591 ปี พ.ศ. 2558 มีสาระสำคัญคือ ให้ลดอัตราการจัดเก็บภาษีรายได้นิติบุคคลจากร้อยละ 20 เหลือร้อยละ 10 ของกำไรสุทธิ ของรายได้ที่เกิดขึ้นจากผลิตสินค้าหรือบริการ หรือการใช้บริการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่มีสถานประกอบกิจการอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ไม่ว่าจะมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ใด) เป็นเวลา 10 รอบระยะเวลาบัญชีต่อเนื่องกันสำหรับกิจการทั่วไปที่ไม่อยู่ในข่ายได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

นอกจากนี้ในประกาศเกี่ยวกับภาษีเงินได้ฉบับที่ 262 เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการลดอัตราภาษีเงินได้ของบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนที่ตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีสาระสำคัญ ประกอบด้วย

- รายได้จากการผลิตสินค้า หมายถึง (1) รายได้จากการผลิตสินค้าตามประเภทที่อ้างอิงจากสถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยประเภทสินค้านำเข้าซึ่งจัดทำโดยกระทรวงพาณิชย์เพื่อทดแทนการนำเข้า (2) รายได้จากการผลิตสินค้าที่มีการส่งออกไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของการผลิตทั้งหมด (3) รายได้จากการผลิตสินค้าที่มีแนวโน้มจะสูญเสียการแข่งขันที่ระบุไว้ในแผนธุรกิจซึ่งยื่นต่ออธิบดีกรมสรรพากร
- รายได้จากการให้บริการ หมายถึง รายได้ที่เกิดจากการให้บริการและได้มีการใช้บริการนั้นในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเท่านั้น
- รายได้จากกิจการอื่น หมายถึง รายได้ของกิจการซึ่งไม่ใช่รายได้ที่ได้รับจากการลดอัตราภาษีเงินได้ตามมาตรา 4 แห่งพระราชกฤษฎีกาตามความในประมวลรัษฎากร ว่าด้วยการลดอัตรารัษฎากร ฉบับที่ 591

3) การผ่อนปรนเงื่อนไขจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากร โดยกรมศุลกากรได้ออกประกาศกรมศุลกากร ที่ 154/2558 เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์คุณสมบัติ ผู้ขอจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากร ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

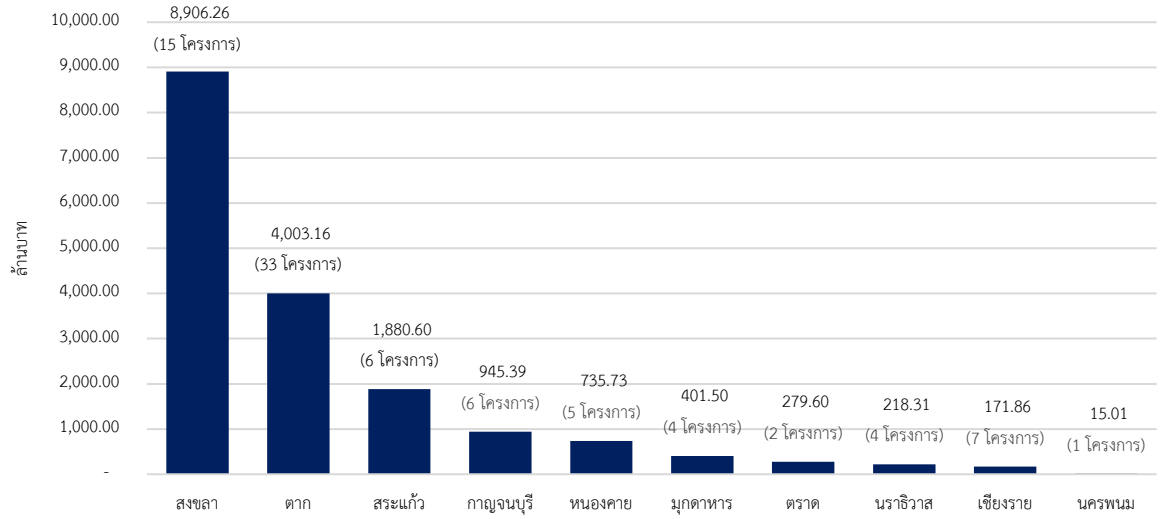
- คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ผู้ขอจัดตั้งต้องมีคุณสมบัติ ประกอบด้วย (1) เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่มีฐานะนิติบุคคล หรือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย กรณีเป็นนิติบุคคลที่มิใช่รัฐวิสาหกิจหรือส่วนราชการ จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท หรือในจำนวนที่อธิบดีเห็นว่ามีความเหมาะสมกับประเภทกิจการ (2) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิในการใช้พื้นที่ที่ขอจัดตั้งโดยชอบด้วยกฎหมาย
- คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ผู้ขอจัดตั้งต้องมีคุณสมบัติ ประกอบด้วย (1) เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่มีฐานะนิติบุคคล หรือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย กรณีเป็นนิติบุคคลที่มิใช่รัฐวิสาหกิจหรือส่วนราชการ จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท (2) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิในการใช้พื้นที่ที่ขอจัดตั้งโดยชอบด้วยกฎหมาย
- เขตปลอดอากร ผู้ขอจัดตั้งต้องมีคุณสมบัติ ประกอบด้วย (1) เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือส่วนราชการที่มีฐานะนิติบุคคล หรือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย กรณีเป็นนิติบุคคลที่มิใช่รัฐวิสาหกิจหรือส่วนราชการ จะต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท หรือในจำนวนที่อธิบดีเห็นว่ามีความเหมาะสมกับประเภทกิจการ (2) เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง หรือมีสิทธิในการใช้พื้นที่ที่ขอจัดตั้งโดยชอบด้วยกฎหมาย
- การขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร ผู้ขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากรในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ผู้ขอจัดตั้งต้องมีคุณสมบัติ ประกอบด้วย (1) เป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย มีฐานะทางการเงินมั่นคง เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในที่ดินหรือพื้นที่ที่ขอประกอบกิจการในเขตปลอดอากร (2) ได้รับความยินยอมจากผู้ที่ได้รับอนุมัติให้จัดตั้งเขตปลอดอากร (3) ต้องดำเนินกิจการที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากรหรือกิจการที่อธิบดีมอบหมายเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ

4) การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลเพื่อสนับสนุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณ เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีความจำเป็นและมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ โดย โครงการส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง/ ด่านศุลกากร CIQ/ ความมั่นคง/ พัฒนาระบบประปา/ การผังเมือง/สาธารณสุข

5) ความก้าวหน้าในการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นับตั้งแต่เดือนมกราคม 2558 จนถึงเดือนกรกฎาคม 2563 มีมูลค่าการลงทุน/การขอรับส่งเสริมการลงทุน รวม ณ ปัจจุบัน ประมาณ 31,212.68 ล้านบาท จำแนกออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

(1) การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI มีผู้ขอรับการสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจาก BOI ทั้งสิ้น จำนวน 83 โครงการ คิดเป็นมูลค่าการลงทุน 17,557.42 ล้านบาท โดยพื้นที่ที่มีจำนวนโครงการลงทุนสูงสุด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 33 โครงการ ในขณะที่มูลค่าการลงทุนสูงที่สุด คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา มีมูลค่าการลงทุน 8,906.26 ล้านบาท ดังแสดงใน**รูปที่ 2.4-14** และ**ตารางที่ 2.4-11**



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563b

รูปที่ 2.4-14 การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI ปี พ.ศ. 2558 – กรกฎาคม 2563

ตารางที่ 2.4-11 การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	ประเภทกิจการที่ขอรับส่งเสริมการลงทุน
สงขลา	น้ำมันมะพร้าวสกัดเย็น/ Ceramic Dipping Former/ ถุงมือยางธรรมชาติ/ แถบพลาสติก/ แปรงพลาสติก/ ไม้อัดวีเนียร์/กล่องกระดาษ/Medical Rubber Gloves
ตาก	เสื้อผ้าสำเร็จรูป/ผลิตภัณฑ์พลาสติก/ ยานยนต์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน/ Electro Magnetic Product/ ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา/ถุงพลาสติก/ เสื้อผ้าสำเร็จรูปและชิ้นส่วน
สระแก้ว	บรรจุภัณฑ์พลาสติก/ อาหารสัตว์/Metal Parts/Layer Cake/Wafer
กาญจนบุรี	อาหารสัตว์/สบู่/เครื่องสำอาง/ผลิตภัณฑ์บำรุงผิว/ผลิตภัณฑ์เสริมอาหาร
หนองคาย	คอนเทนเนอร์/ Pallet/ยางแท่ง/ไฟฟ้า/ ก๊าซชีวภาพ/พลังงานไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา
มุกดาหาร	เครื่องมือ อุปกรณ์ก่อสร้าง/ผลิตภัณฑ์พลาสติก/อาหารหมักสำเร็จรูป
ตราด	อาหารสัตว์/บรรจุภัณฑ์พลาสติก
นราธิวาส	ไฟฟ้า/ ผลไม้แช่แข็ง/ศูนย์ไตเทียม/ไส้ขนม
เชียงราย	ยางเครป/กิจการอบพืชและไซโล/ อาหารสัตว์/โรงพยาบาล/ วัตถุเจือปนอาหารหรือสิ่งปรุงแต่งอาหาร/ ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา
นครพนม	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ที่ติดตั้งบนหลังคา

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563b

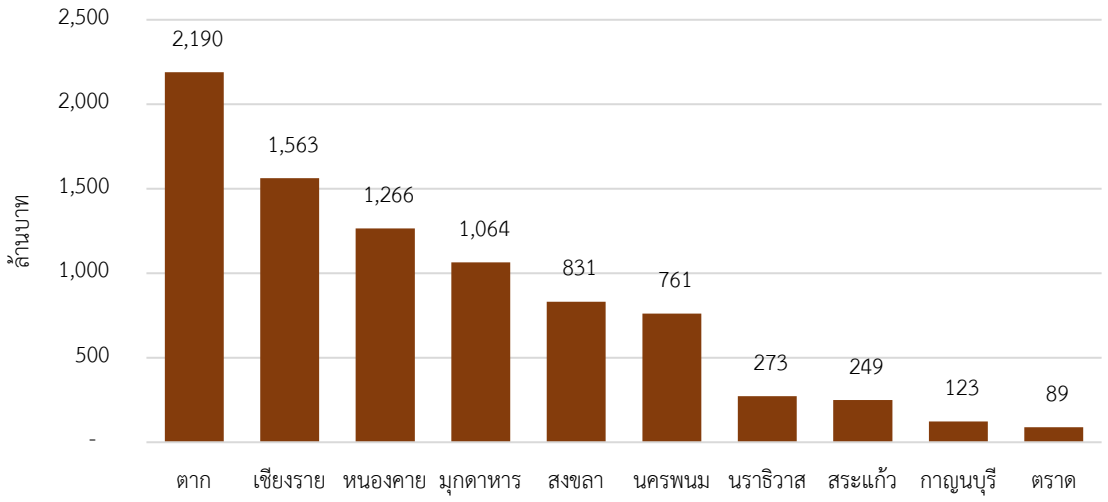
(2) **การขอใช้สิทธิประโยชน์ภายใต้มาตรการส่งเสริมการลงทุนของกรมศุลกากร** มีการขอรับสิทธิประโยชน์ทั้งสิ้น 2 โครงการ ใน 2 เขต มูลค่ารวม 140 ล้านบาท ดังนี้

- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา จำนวน 1 โครงการ คือ คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากรในเมือง ทุนจดทะเบียน 60 ล้านบาท
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก จำนวน 1 โครงการ คือ ผู้จัดตั้งเขตปลอดอากรประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ทุนจดทะเบียน 80 ล้านบาท

(3) **ผู้ได้รับสิทธิลงทุนในพื้นที่พัฒนาใน SEZ** มูลค่าการลงทุนของภาคเอกชนเพื่อพัฒนาที่ดินราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด กาญจนบุรี และนครพนม รวม 5,106.02 ล้านบาท โดย

- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด พัฒนาเป็นเมืองศูนย์กลาง การท่องเที่ยวนานาชาติ อาหารปลอดภัย และบริการการค้าระหว่างประเทศครบวงจร
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี พัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม โลจิสติกส์
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม พัฒนาเมืองวัฒนธรรม ศูนย์การประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ศูนย์รวมกีฬาและสันทนาการ และศูนย์กระจายสินค้าคลังสินค้า และเขตอุตสาหกรรมทั่วไป

(4) **นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ** การจัดตั้งธุรกิจใหม่ 4,223 ราย มูลค่าทุนจดทะเบียนรวม 8,409.24 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็น SMEs สูงถึงร้อยละ 98 มีประเภทกิจการ อาทิ ก่อสร้างอาคารทั่วไปโลจิสติกส์ ผลิตเสื้อผ้าอสังหาริมทรัพย์ และโรงแรม รีสอร์ทและห้องชุด ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ ผลิตไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์จากไม้แปรรูป ดังแสดงใน**รูปที่ 2.4-15**



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563c

รูปที่ 2.4-15 นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ (ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - มี.ค. 2563)

6) แนวทางพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไป

ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในระยะต่อไป ให้ความสำคัญกับการค้า/การท่องเที่ยว และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการ/มาตรการของหน่วยงานที่รับผิดชอบให้เกิดผลเป็นรูปธรรม รวมทั้งเพิ่มจุดเน้นการพัฒนาสนับสนุนความร่วมมือไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนพรมแดนให้เป็นสะพานเชื่อมโยง (Border to Bridge) และเพิ่มศักยภาพและสร้างโอกาสให้ SMEs ลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และเปิดโอกาสให้เอกชนลงทุนในพื้นที่มากขึ้น ทั้งนี้ จากรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เดือนกรกฎาคม 2563 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปศักยภาพของพื้นที่ดังนี้

(1) **พื้นที่ศักยภาพในการลงทุน** มีพื้นที่ศักยภาพในการลงทุนสูงสุดใน 4 เขต คือ ตาก สงขลา สระแก้ว และมุกดาหาร โดยมีการส่งเสริมเพิ่มเติมดังนี้

- เพิ่มจุดเน้น การพัฒนาให้เชื่อมโยง/เกื้อกูลประเทศเพื่อนบ้าน
- กำหนดมาตรการเพิ่มเติม อาทิ เพิ่มศักยภาพ /ให้โอกาสSMEsในการลงทุน (เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ/ค้ำประกันสินเชื่อ) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงและกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกัน เน้นทำการตลาดและประชาสัมพันธ์กลุ่ม CLM
- เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนใน SEZs มากขึ้น โดยให้เอกชนเสนอโครงการและรัฐพิจารณาสนับสนุนอย่างเหมาะสม

(2) **พื้นที่ศักยภาพในการท่องเที่ยว การค้าและบริการ** มุ่งเน้น 6 เขต ได้แก่ ตราด หนองคาย นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และนราธิวาส

รวมทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก ได้มีการเร่งรัดการดำเนินงานโครงการ/มาตรการสำคัญใน 10 เขตฯ ให้แล้วเสร็จ ประกอบด้วย

- ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน/ด่านศุลกากร และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพิ่มประสิทธิภาพด่าน CIQ
- เร่งดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เพิ่มประสิทธิภาพศูนย์ให้บริการเบ็ดเสร็จ (OSS)
- จัดทำผังเมืองรวม และเร่งจัดหาที่ดินที่ใช้เป็นพื้นที่พัฒนา

2.4.2 การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.4.2.1 กรอบนโยบายด้านความมั่นคงตามแนวชายแดน

สำหรับการศึกษานโยบายด้านความมั่นคงจะแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) นโยบายและแนวทางการบริหารจัดการด้านความมั่นคงพื้นที่ชายแดนของไทย และ 2) ความมั่นคงสากล โดยสามารถอธิบายได้ดัง**ตารางที่ 2.4-12** และมีรายละเอียดต่อไปนี้

ตารางที่ 2.4-12 นโยบายและแนวทางการบริหารจัดการด้านความมั่นคงพื้นที่ชายแดน

นโยบาย	แนวทางการบริหารจัดการ
1. นโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2558-2564	1. เสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง และกระชับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการแก้ปัญหาข้ามพรมแดน เช่น การลักลอบเข้าเมือง ปัญหาแรงงานข้ามชาติ การก่อการร้าย การค้าสิ่งของผิดกฎหมาย การค้ามนุษย์ โรคระบาด และโรคติดต่อร้ายแรง รวมถึงร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนา และเสริมสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน โดยเฉพาะการไม่นำประเด็นเส้นเขตแดนมาเป็นอุปสรรคในการพัฒนาและเสริมสร้างความเจริญเติบโตร่วมกัน บนพื้นฐานการรักษาสมดุลระหว่างผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจกับการรักษาความมั่นคงของชาติ 2. ปรับปรุงกลไก และพัฒนาศักยภาพการตรวจคนเข้าเมือง การติดตาม ตรวจสอบ การเข้า-ออก การขออยู่ต่อในประเทศไทย และพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ประสานความร่วมมือและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างใกล้ชิด 3. ส่งเสริมการใช้มิติทางสังคมและวัฒนธรรมในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีทุกระดับกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาความเข้มแข็งของคน ชุมชน และพื้นที่ชายแดนร่วมกัน 4. จัดระเบียบการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจ และการเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าที่มีความสมดุลทั้งในมิติเศรษฐกิจและสังคมกับมิติความมั่นคง และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการบริหารจัดการชายแดน การพัฒนาด่านชายแดน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 5. ส่งเสริมบรรยากาศที่นำไปสู่การสำรวจและจัดทำหลักเขตและเส้นเขตแดนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านให้บรรลุผล โดยการกำหนดแนวทางและเป้าหมายการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนและเส้นเขตแดนทางทะเลกับประเทศเพื่อนบ้านแต่ละด้านอย่างชัดเจน และรักษาความต่อเนื่องของคณะเจรจา รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะการสนับสนุนเครื่องมือที่ทันสมัย การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในพื้นที่เสี่ยงจากการสู้รบและกับระเบิด การเสริมสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน ตลอดจนส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น
2. แผนบริหารจัดการชายแดนด้านความมั่นคง พ.ศ. 2559-2564	1. จัดระบบป้องกันพื้นที่ชายแดนให้สามารถต้านทานภัยความมั่นคงที่จะเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงทีเพื่อความมั่นคงปลอดภัยของพื้นที่ชายแดน และสนับสนุนการพัฒนาการค้าชายแดนของไทยกับประเทศรอบบ้าน รวมถึงการพัฒนาข้ามแดน และบูรณาการการดำเนินการตามแนวทางการบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี รวมทั้งการดำเนินการด้านกฎหมาย เช่น พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 และที่แก้ไขเพิ่มเติม 2. พัฒนาระบบการแจ้งเตือนภัยความมั่นคง สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานโดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง สร้างเครือข่ายเฝ้าระวังและมีระบบตรวจการณ์ปัญหาความมั่นคงบริเวณช่องทางสัญจรข้ามแดน และพื้นที่ชายฝั่งทะเล เพื่อให้การแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ 3. จัดทำการเชื่อมโยงฐานข้อมูลการสัญจรข้ามแดน อาทิ สินค้าและยานพาหนะ ให้มีข้อมูลเชื่อมโยงกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ เช่น ข้อมูลปริมาณสินค้า ข้อมูลการพัฒนาระบบ CCTV ข้อมูลการจัดทำระบบพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศรอบบ้าน และข้อมูลยานพาหนะผ่านเข้า-ออกด่านชายแดน เพื่อเฝ้าระวัง

นโยบาย	แนวทางการบริหารจัดการ
	ภัยความมั่นคงที่อาจจะแฝงมากับกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประชาชน ได้แก่ การค้ายาเสพติด การค้าอาวุธ การค้าสิ่งผิดกฎหมาย 4. พัฒนาระบบการสัญจรข้ามแดนให้สามารถป้องกันและควบคุมการลักลอบเข้าเมืองและปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ ที่เป็นภัยคุกคามความมั่นคงของประเทศไทย ได้แก่ การค้ามนุษย์และการเคลื่อนไหวของกลุ่ม/ขบวนการที่เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคง ตลอดจนดำเนินการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายอย่างเข้มงวดในการป้องกัน สกัดกั้น และระงับยับยั้งการกระทำผิดกฎหมาย เช่น การพัฒนาระบบการสัญจร หรือการพัฒนาการจัดทำเอกสารผ่านแดนประเภทบัตรผ่านแดน (Border Pass) และบัตรผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Border Pass) ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทุกด้าน ให้ความสำคัญในการตรวจลงตราเพื่อป้องกันปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ มิให้แสวงหาประโยชน์จากข้อยกเว้นต่างๆ โดยจัดกลุ่มประเภทการตรวจลงตราให้เหมาะสม และเชื่อมโยงฐานข้อมูลรองรับอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ข้อมูลอัตลักษณ์บุคคล รวมถึงการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2559 เรื่อง หลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาการเปิด-ระงับหรือปิดจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ 5. จัดระบบแรงงานต่างด้าวข้ามแดน เพื่อลดปัญหาอาชญากรรมและปัญหาความมั่นคงโดยจะจัดระบบแรงงานต่างด้าวที่จะเข้ามาทำงานตามบริเวณชายแดนในลักษณะ ไป-กลับ แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานตามฤดูกาลและรายปี รวมถึงการพัฒนาฝีมือแรงงานไทยและแรงงานต่างด้าวตามแนวชายแดนให้เหมาะสมกับพื้นที่ชายแดนและความต้องการของตลาดแรงงาน 6. พัฒนาระบบตรวจโรคระบาดและระบบส่งต่อผู้ป่วยข้ามพรมแดน เพื่อป้องกันการแพร่โรคระบาดที่เป็นภัยคุกคามต่อประชาชน โรคระบาดสัตว์ โรคพืช และแมลงศัตรูพืช โดยเฝ้าระวังและตรวจตราการเข้า-ออกของคน การขนย้ายสัตว์และพืชผ่านแดนอย่างเข้มงวด และพัฒนาระบบการป้องกันการระบาดในสัตว์ตามแนวชายแดนร่วมกับการส่งเสริมการเลี้ยงสัตว์อย่างยั่งยืน รวมไปถึงการเข้าถึงบริการสุขภาพขั้นพื้นฐานของประชาชนตามแนวชายแดนและการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยข้ามพรมแดนได้อย่างทันท่วงที 7. ดำเนินการจัดระเบียบพื้นที่ที่มีเงื่อนไขของปัญหาความมั่นคงหรือควบคุมการใช้พื้นที่ที่มีปัญหาเส้นเขตแดนทับซ้อน เพื่อลดการเผชิญหน้าหรือการกระทบกระทั่งกับประเทศคู่กรณี ตลอดจนปรับปรุงระบบเฝ้าระวัง เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ 8. พัฒนาระบบการข่าว รองรับการเพิ่มขึ้นของปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติในพื้นที่ชายแดน บูรณาการงานข่าวภายในพื้นที่ชายแดนและประเทศรอบบ้านเพื่อลดช่องโหว่ด้านการข่าว และการซ้ำซ้อนของการทำงานเพิ่มความแม่นยำของการข่าว และเพิ่มทรัพยากรด้านการข่าวในทุกพื้นที่ 9. สนับสนุนและพัฒนาปฏิบัติการจิตวิทยาในพื้นที่ชายแดน เพื่อเฝ้าระวัง ประชาสัมพันธ์และปฏิบัติการจิตวิทยา (Information Operation) ให้เกิดการสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐกับประชาชนในพื้นที่ชายแดน ให้เกิดการพัฒนาเครือข่ายความมั่นคงขึ้นในชุมชน 10. จัดเฝ้าตรวจพื้นที่ชายฝั่งทะเล เพื่อเสริมประสิทธิภาพการป้องกันภัยความมั่นคงทางทะเลโดยจัดระเบียบพื้นที่ชายฝั่ง การตรวจตราคน สินค้า และยานพาหนะ การใช้เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ รวมไปถึงการรักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล

นโยบาย	แนวทางการบริหารจัดการ
3. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน โดยมีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ 5 ประการ สรุปได้ดังนี้ 1. การรักษาความมั่นคงภายใน เพื่อให้เกิดความสงบในสังคมและธำรงไว้ซึ่งสถาบันหลักของชาติ 2. พัฒนาเสริมสร้างศักยภาพการป้องกันประเทศ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือภัยคุกคามทั้งการทหารและภัยคุกคามอื่นๆ 3. ส่งเสริมความร่วมมือกับต่างประเทศด้านความมั่นคง เพื่อบูรณาการความร่วมมือกับมิตรประเทศเพื่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และการป้องกันภัยคุกคามข้ามชาติ 4. รักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเลเพื่อคงไว้ซึ่งอำนาจอธิปไตยและสิทธิอธิปไตยในเขตทะเล 5. บริหารจัดการความมั่นคงเพื่อการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกันระหว่างแผนงานที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง การพัฒนาภายใต้การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

กล่าวโดยสรุป ปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนเกิดจากการที่ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางบกและทางน้ำ ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดน โดยพื้นที่ทางบกมีเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านจำนวน 31 จังหวัด 129 อำเภอ และพื้นที่ทางทะเลมีเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 23 จังหวัด 257 อำเภอ ปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศไทยในปัจจุบันมีลักษณะผสมผสานระหว่างภัยคุกคามรูปแบบเดิม (Traditional Security Threats) คือ ภัยคุกคามด้านการทหาร และภัยคุกคามรูปแบบใหม่ (Nontraditional Security Threats) คือ ภัยคุกคามที่เกี่ยวกับความมั่นคงของมนุษย์ และส่งผลกระทบต่อการเสริมสร้างความมั่นคงของชาติรวมถึงทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาวโดยมีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง เช่น ภาวะโลกไร้พรมแดน อันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี อาชญากรรมข้ามชาติและการก่อการร้าย ส่วนปัญหาที่มีผลต่อการบริหารจัดการความมั่นคงชายแดนของประเทศไทย ประกอบด้วย 5 ปัญหาสำคัญ คือ 1) ปัญหาการสู้รบตามแนวชายแดนและความไม่ชัดเจนจากเส้นเขตแดน 2) ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย 3) ปัญหายาเสพติด 4) ปัญหาการค้าอาวุธสงคราม และ 5) ปัญหาทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและสาธารณภัยขนาดใหญ่

ในส่วนของความมั่นคงสากลนั้นจะพิจารณาภายใต้กรอบความมั่นคงของอาเซียนเป็นหลัก ซึ่งสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) ก่อตั้งโดยปฏิญญาอาเซียน (ASEAN Declaration) หรือเรียกอีกชื่อว่าปฏิญญากรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 ในขณะนั้นมีประเทศร่วมก่อตั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และประเทศไทย เพื่อส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคง ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในภูมิภาค ซึ่งต่อมามีประเทศสมาชิกเข้าร่วมเพิ่มเติม ได้แก่ บรูไนดารุสซาลาม เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ตามลำดับทำให้ปัจจุบันอาเซียนประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศ ทั้งนี้ประชาคมอาเซียนประกอบด้วย 3 เสาหลัก *(กรมทรัพยากรธรณี, 2558)* ได้แก่

- **ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community หรือ APSC)** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศในภูมิภาคอยู่อย่างสันติสุข แก้ไขปัญหาระหว่างกันโดยสันติวิธีและยึดมั่นในหลักความมั่นคงรอบด้าน โดยจะมีกลไกและเครื่องมือที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาความมั่นคงในภูมิภาคและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ๆ เช่น การก่อการร้าย ยาเสพติด โจรสลัด และอาชญากรรมข้ามชาติ ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนประกอบด้วยคุณลักษณะ 3 ประการ คือ 1) การเป็นประชาคมที่มีกฎเกณฑ์และบรรทัดฐานและค่านิยมร่วมกันในเรื่องการเคารพความหลากหลายของแนวคิดและการส่งเสริมให้ประชาชาชนเป็นศูนย์กลางของนโยบายและกิจกรรม 2) การเป็นภูมิภาคที่มีความเป็นเอกภาพ สงบสุข แข็งแกร่ง และรับผิดชอบร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาความมั่นคงที่ครอบคลุมทุกมิติ และ 3) การเป็นภูมิภาคที่มีพลวัตและมองไปยังโลกภายนอกให้มีการรวมตัวและพึ่งพาอาศัยกันยิ่งขึ้น
- **ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC)** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน สร้างอาเซียนให้มีพลวัตและขีดความสามารถมากขึ้นด้วยกลไกและมาตรการใหม่ๆ ที่ส่งเสริมความแข็งแกร่งในการปฏิบัติตามแผนงานเศรษฐกิจที่มีอยู่เดิมและกลไกสถาบันของอาเซียน เร่งรัดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสาขาสำคัญ และอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายนักธุรกิจ แรงงานฝีมือ และผู้มีความสามารถพิเศษ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประกอบด้วยคุณลักษณะสำคัญ 4 ประการ คือ 1) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน 2) การไปสู่ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง 3) การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน และ 4) การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก
- **ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community หรือ ASCC)** มีวัตถุประสงค์เพื่อให้อาเซียนเป็นประชาคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง เป็นสังคมที่เอื้ออาทรและแบ่งปันประชากรอาเซียนมีความเป็นอยู่ที่ดีและมีการพัฒนาในทุกด้าน มีการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และส่งเสริมอัตลักษณ์ของอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนประกอบด้วยคุณลักษณะสำคัญ 6 ประการ คือ 1) การพัฒนามนุษย์ 2) การคุ้มครองและสวัสดิการสังคม 3) สิทธิและความยุติธรรมทางสังคม 4) ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม 5) การสร้างอัตลักษณ์อาเซียน และ 6) การลดช่องว่างทางการพัฒนา

สำหรับในด้านความมั่นคงสากลนั้นต้องให้ความสำคัญกับเสาหลักทางด้านประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community หรือ APSC) เป็นหลัก *(กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, 2555)* โดยสามารถแสดงรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1) แผนงานการจัดตั้งประชาคม (Blueprint) ของประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน

แผนงานเพื่อการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political-Security Community Blueprint: APSC Blueprint) กำหนดแผนการทำงานและกรอบระยะเวลาในการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนภายในปี ค.ศ. 2015 โดยได้กำหนดลักษณะสำคัญของประชาคมไว้ 3 ประการ คือ 1) ประชาคมที่มีกฎเกณฑ์ด้านบรรทัดฐานและค่านิยมร่วมกัน 2) ภูมิภาคมีความเป็นเอกภาพ สงบสุข และมีความแข็งแกร่ง พร้อมทั้งมีความรับผิดชอบร่วมกันเพื่อแก้ปัญหาความมั่นคงที่ครอบคลุมในทุกมิติ และ 3) ภูมิภาคที่มีพลวัตและมองไปยังโลกภายนอกประชาคม ในโลกที่มีการรวมตัวและพึ่งพาอาศัยกันยิ่งขึ้น

ซึ่งคุณลักษณะดังกล่าวมีความเกี่ยวโยงและส่งเสริมซึ่งกันและกัน และควรดำเนินการอย่างสมดุลและสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน

เนื้อหาสาระของแผนงานเพื่อการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนกำหนดขึ้นเพื่อแสดงเจตจำนงร่วมกันของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยใช้ถ้อยคำในลักษณะเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ เพื่อร่วมมือกันให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีการแก้ไขปัญหาโดยสันติวิธี เพื่อให้เกิดสันติภาพ ความสงบสุข และความมั่นคงในภูมิภาค โดยมิได้มีลักษณะบังคับให้แต่ละประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติหรือก่อให้เกิดสิทธิหน้าที่ระหว่างกันทางกฎหมาย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบางเรื่องที่กำหนดไว้ในแผนงานฯ มีการกำหนดระยะเวลาการดำเนินการไว้และกำหนดหน้าที่ที่ชัดเจนให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติ เช่น พัฒนาหลักสูตรการศึกษาระดับมหาวิทยาลัยด้านระบบกฎหมายของรัฐสมาชิกอาเซียนโดยเครือข่ายมหาวิทยาลัยอาเซียน (เอยูเอ็น) ภายในปี พ.ศ. 2553 หรือจัดตั้งองค์กรสิทธิมนุษยชนอาเซียนโดยจัดทำขอบเขตหน้าที่ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2552 สนับสนุนความร่วมมือระหว่างองค์กรนี้กับกลไกสิทธิมนุษยชนที่มีอยู่และองค์กรระหว่างประเทศอื่นที่เกี่ยวข้อง รวบรวมข้อมูลเรื่องกลไกด้านสิทธิมนุษยชนและองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งองค์กรเฉพาะด้านเพื่อส่งเสริมสิทธิสตรีและเด็กภายในปี พ.ศ. 2552 เป็นต้น ซึ่งเรื่องดังกล่าวประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการดำเนินการแล้วเสร็จตามที่กำหนดไว้แล้ว หรือสามารถดำเนินการได้ผ่านกลไกที่มีอยู่ และไม่มีกรณีที่ต้องแก้กฎหมายภายในของประเทศไทย

สำหรับแผนงานเพื่อการจัดตั้งประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (APSC Blueprint) เป็นเพียงการแสดงเจตนารมณ์ทางการเมืองของประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะปฏิบัติให้เกิดประชาคมดังกล่าวขึ้น โดยยังไม่ถึงขั้นมีเจตนาให้มีผลบังคับทางกฎหมายระหว่างประเทศแก่กัน เป็นเพียงการกำหนดเป้าหมายและแนวทางการดำเนินการในลักษณะที่เป็นกรอบและแนวทางให้แก่ประเทศสมาชิกเพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน อีกทั้งมิได้กำหนดการดำเนินการที่เฉพาะเจาะจง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแผนงานดังกล่าวจัดทำขึ้นภายใต้กลไกอาเซียนตามกฎบัตรอาเซียน ซึ่งตามข้อ 2 ของกฎบัตรอาเซียน กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนยืนยันและยึดมั่นในหลักการพื้นฐานที่ปรากฏในปฏิญญา ความตกลง อนุสัญญา ข้อตกลง สนธิสัญญา และตราสารอื่นๆ ของอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนจึงยังคงต้องให้ความร่วมมือในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานเพื่อการจัดตั้งประชาคม (Blueprint) จึงถือเป็นหน้าที่ของประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะต้องยึดถือและปฏิบัติตามการดำเนินการตามแผนงานการจัดตั้งประชาคม จึงถือว่าเป็นพันธกรณีของไทยที่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กฎบัตรอาเซียนกำหนดไว้ด้วยเช่นกัน

2) แผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (APSC Blueprint 2025) ภายใต้วิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน ASEAN Community Vision 2025

แผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน 2025 เป็นการต่อยอดจากความสำเร็จที่เกิดขึ้นเพื่อยกระดับความร่วมมือด้านการเมืองและความมั่นคงให้มากขึ้น โดยมีองค์ประกอบหลักที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่ 1) การเป็นประชาคมที่อยู่บนพื้นฐานของหลักเกณฑ์ (Rules-Based) มุ่งเน้นให้ประชาชนเป็นศูนย์กลาง 2) การเป็นประชาคมที่สามารถตอบสนองต่อปัญหาความมั่นคงในรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่อย่างมีประสิทธิภาพ โดยยึดหลักการของความมั่นคงที่ครอบคลุมในทุกมิติ 3) การรักษาความเป็นแกนกลางของอาเซียน

ในภูมิภาคที่มีพลวัตและมองไปภายนอก และ 4) การมีสถาบันและกลไกอาเซียนรวมถึงสำนักเลขาธิการอาเซียนที่เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ประเด็นการแก้ไขปัญหาความมั่นคงซึ่งแผนงานประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน 2025 ประสงค์จะเสริมสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การแก้ไขและต่อต้านอาชญากรรมข้ามชาติ การต่อต้านการก่อการร้าย การปราบปรามยาเสพติด การต่อต้านการค้ามนุษย์ และการลักลอบขนคนเข้าเมือง การต่อต้านอาชญากรรมไซเบอร์ การบริหารจัดการชายแดน การจัดการภัยพิบัติและการตอบโต้สถานการณ์ฉุกเฉิน และ การสนับสนุนความมั่นคงทางทะเลและส่งเสริมความร่วมมือทางทะเลทั้งภายในและภายนอกภูมิภาคอาเซียน

3) พันธกรณีภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศของประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน

(1) สนธิสัญญาเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty on the Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone) หรือสนธิสัญญากรุงเทพ (Bangkok Treaty)

มีการลงนามเมื่อปี ค.ศ. 1995 และมีผลใช้บังคับเมื่อปี ค.ศ. 1997 มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดการกระทำพื้นฐานของประเทศสมาชิกอาเซียนในเรื่องอาวุธนิวเคลียร์ ไม่ว่าจะอยู่ภายในหรือภายนอกเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์แห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเขตดังกล่าวหมายความถึงอาณาเขตของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ รวมถึงไหล่ทวีปและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของแต่ละประเทศด้วย โดยประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศจะต้องไม่กระทำการใด ในลักษณะที่เป็นการพัฒนา ผลิตได้มา ครอบครอง หรือควบคุมเหนืออาวุธนิวเคลียร์ จัดเก็บหรือขนส่งอาวุธนิวเคลียร์โดยวิธีการใดๆ ทดสอบหรือใช้อาวุธนิวเคลียร์ที่ใดก็ได้ภายในหรือนอกเขตสนธิสัญญา และไม่แสวงหาความช่วยเหลือใดๆ ในเรื่องนี้ ไม่จัดหาแหล่งหรือวัสดุหรือเครื่องมือให้แก่ประเทศใดๆ ยกเว้นการอยู่ภายใต้ข้อตกลงด้านการป้องกันของ IAEA และไม่ทำการทิ้งสารพิษกัมมันตรังสีภายในเขตฯ กำหนดให้มีคณะกรรมการเขตปลอดอาวุธนิวเคลียร์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Commission for the Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone) มีหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามสนธิสัญญาและกำหนดให้มีระบบการควบคุมเพื่อผูกพันประเทศสมาชิกภายใต้สนธิสัญญานี้ ประกอบด้วยระบบการคุ้มกันวัสดุกัมมันตรังสีตามข้อ 5 (The IAEA Safeguards System) การรายงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลตามข้อ 11 การเรียกร้องให้มีความโปร่งใสตามข้อ 12 และการเรียกร้องและการดำเนินกระบวนการสำหรับภารกิจในการสืบสวนข้อเท็จจริง (Fact-Finding Mission) ตามข้อ 13

(2) อนุสัญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการก่อการร้าย (ASEAN Convention on Counter Terrorism)

มีการลงนามเมื่อปี ค.ศ. 2007 และมีผลใช้บังคับเมื่อปี ค.ศ. 2011 มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดกรอบความร่วมมือภายในภูมิภาคอาเซียนเพื่อต่อต้าน ป้องกัน และขัดขวางการก่อการร้ายในทุกรูปแบบ โดยกำหนดให้การปฏิบัติตามพันธกรณีนี้เป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศสมาชิก ภายในกรอบประเด็นความร่วมมือเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ซึ่งอาจสรุปโดยจัดกลุ่มได้ดังต่อไปนี้

- จัดการตามขั้นตอนที่จำเป็นป้องกันมิให้เกิดการก่อการร้าย แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันเพื่อการเตือนภัยล่วงหน้า และทำให้มั่นใจได้ว่าจะจัดการจับกุมผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการก่อการร้ายมาเข้าสู่กระบวนการยุติธรรม
- ป้องกันมิให้ใช้อาณาเขตในประเทศสมาชิกเพื่อการก่อการร้าย ป้องกันและขัดขวางกระบวนการสนับสนุนทางการเงินต่อผู้ก่อการร้าย ป้องกันการเคลื่อนไหวย้ายถิ่นของผู้ก่อการร้ายและกลุ่มผู้ก่อการร้าย โดยการจัดให้มีกระบวนการตรวจสอบที่เข้มงวดในการเดินทางผ่านข้ามแดนและตรวจสอบควบคุมกระบวนการทำเอกสารปลอมต่างๆ
- ส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานร่วมมือกัน ส่งเสริมประชาสัมพันธ์การรับรู้ของสาธารณชน การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่อต้านการก่อการร้ายเสริมสร้างความร่วมมือข้ามพรมแดนและกระบวนการแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลและข่าวกรอง และงานวิจัยและพัฒนาทางวิชาการต่างๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และมาตรการการต่อต้านการก่อการร้าย
- พัฒนาฐานข้อมูลระดับภูมิภาคอาเซียนภายใต้การกำกับดูแลขององค์กรที่เกี่ยวข้องของอาเซียนและพัฒนาขีดความสามารถและความพร้อมในการรับมือกับการก่อการร้ายที่ใช้อาวุธ เคมี ชีวภาพ รังสี นิวเคลียร์ อินเทอร์เน็ต และรูปแบบใหม่ในปัจจุบัน
- สนับสนุนให้ใช้ระบบสื่อสารผ่านการประชุมทางวิดิทัศน์ และเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมในการสื่อสารระหว่างรัฐสมาชิกอาเซียนด้วยกัน

(3) อนุสัญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็ก

มีการลงนามโดยผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ โดยปัจจุบันมีผลบังคับใช้แล้วตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2560 หลังจากประเทศสมาชิกอาเซียนได้ส่งมอบสัตยาบันสารครบ 6 ประเทศ ซึ่งฟิลิปปินส์เป็นประเทศสมาชิกลำดับที่ 6 ที่ได้ส่งมอบสัตยาบันสารดังกล่าวเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ อนุสัญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็ก จะมีผลบังคับใช้ภายใน 30 วันหลังจากที่ประเทศสมาชิกได้ส่งมอบสัตยาบันสารต่อสำนักเลขาธิการอาเซียนครบทั้ง 6 ประเทศแล้ว

ที่ผ่านมาอนุสัญญาอาเซียนว่าด้วยการต่อต้านการค้ามนุษย์ โดยเฉพาะสตรีและเด็กนั้น เป็นการแสดงให้เห็นถึงความพยายามของอาเซียนในการดำเนินการแก้ไขและต่อสู้กับอาชญากรรมที่เลวร้ายนี้ อีกทั้งยังเป็นมาตรการป้องกันและปกป้องผู้ที่ตกเป็นเหยื่อการค้ามนุษย์ รวมทั้งจะเป็นการส่งเสริมมาตรการบังคับใช้ให้เข้มงวดขึ้นอีกด้วย อนุสัญญาฯ นี้จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกันในประเทศสมาชิกเพื่อต่อสู้กับกระบวนการค้ามนุษย์ โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดให้การค้ามนุษย์ การมีส่วนร่วมในกลุ่มอาชญากรที่จัดตั้งในลักษณะองค์กร การฟอกทรัพย์สินที่ได้จากการกระทำอาชญากรรม การฉ้อราษฎร์บังหลวง และการขัดขวางความยุติธรรม เป็นความผิดอาญา รวมทั้งกำหนดมาตรการและสาขาความร่วมมือในการป้องกันการค้ามนุษย์ การคุ้มครองผู้เสียหายจากการค้ามนุษย์และความร่วมมือในทางระหว่างประเทศในเรื่องทางอาญา

(4) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยความมั่นคงทางปิโตรเลียม (ASEAN Petroleum Security Agreement)

มีการลงนามเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ค.ศ. 2009 และมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 22 มีนาคม ค.ศ. 2013 มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านปิโตรเลียมของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อ

- ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกที่ประสบภาวะขาดแคลนปิโตรเลียม (มาตรการระยะสั้น) การให้ความช่วยเหลือดังกล่าวเป็นแบบคิดมูลค่าและโดยสมัครใจ
- ส่งเสริมให้เกิดความมั่นคงด้านปิโตรเลียมในอาเซียนในระยะยาว (มาตรการระยะยาว) โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องส่งเสริมการศึกษา และสำรวจแหล่งพลังงานปิโตรเลียมเพิ่มเติม

2.5 การศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน

วัตถุประสงค์ของขอบเขตการดำเนินงานฯ คือ เพื่อศึกษาและรวบรวมข้อมูลองสภาพปัจจุบันและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่รองรับการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.5.1 การศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

2.5.1.1 ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลโครงการที่ทางประเทศไทย ได้ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้านที่มีอยู่ในปัจจุบัน *(สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.), 2563)* ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5-1** และโครงการภายใต้แผนงานในอนาคต *(สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.), 2563)* ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5-2** ทั้งนี้ทางที่ปรึกษาได้มีการเพิ่มข้อมูลในการประกอบการพิจารณา คือ ภาพถ่ายทางอากาศ ดังแสดงใน**ภาคผนวก ก**

ตารางที่ 2.5-1 ตารางแสดงรายละเอียดการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้านที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
1	สพพ.	กัมพูชา	โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมเรียบ) กัมพูชา	ก่อสร้างถนนจากเมืองอันลองเวง-เสียมเรียบ ระยะทางรวม 131 กม. เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ระหว่างสองประเทศ เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้กรอบ (ACMECS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายจากประเทศ สมาชิกทั้ง 5 ประเทศ และเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต เพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชนในบริเวณพื้นที่เส้นทางโครงการที่มีความต้องการเส้นทางคมนาคมที่สะดวกปลอดภัย มีมูลค่าโครงการ 1,300 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมีนาคม 2552
2	สพพ.	กัมพูชา	โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางสายเกาะกง-สะแรอัมเปิล (R48)	โครงการก่อสร้างถนน เริ่มต้นจากจังหวัดเกาะกง-สะแรอัมเปิล ระยะทาง ประมาณ 151.5 กิโลเมตร (ไม่รวมสะพานข้ามแม่น้ำ) เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยง เส้นทางการพัฒนาตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ เพิ่มโอกาสการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการลงทุน เนื่องจากเป็นถนนที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่นประเทศไทย และการยกระดับคุณภาพการคมนาคมภายในประเทศอีกทั้งยังส่งเสริมในด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ดีขึ้นได้อีกด้วย มีมูลค่าโครงการ 867.50 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเมษายน 2550
3	สพพ.	กัมพูชา	โครงการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 ราชอาณาจักรกัมพูชา	พื้นที่โครงการ 600 x 300 เมตร หรือประมาณ 112.50 ไร่ งานปรับปรุงภูมิทัศน์รอบด่านชายแดน ก่อสร้างอาคารสำนักงาน ที่พักเจ้าหน้าที่และสถานีขนถ่ายสินค้าและลานกองเก็บ ระบบสาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงถนนเดิมที่เชื่อมโยงจากเขตแดนไทย-กัมพูชา ถึงด่านสตึงบท ไปยังถนนหมายเลข 5 ประเทศกัมพูชา และปรับปรุงระบบระบายน้ำ การพัฒนาด่านให้มีความสะดวกและทันสมัย เพื่อยกระดับคุณภาพจุดผ่านแดน และรองรับนักท่องเที่ยวให้ได้มากขึ้น ดึงดูดนักลงทุนมาลงทุน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจ ปรับปรุงถนน หมายเลข 5 เพื่อรองรับการขนส่งที่มากขึ้นจากการเติบโตของจุดผ่านแดน ขนส่งได้คุณภาพและรวดเร็วมากขึ้น งบประมาณ 928,110,681 ล้านบาท	กำลังก่อสร้างคาดว่าแล้วเสร็จเมื่อ 28 เมษายน 2565

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
4	กรมทางหลวง	กัมพูชา	โครงการสะพานหนองเอี่ยนและถนนเชื่อมต่อ (ไทย-กัมพูชา)	โครงการเริ่มต้นจากบ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว สิ้นสุดที่บ้านสตึงบทสังคัตปสากันดาน เมืองปอยเปต จ.บันเตียเมียนเจย ความยาวสะพานรวม 620 เมตร. ความยาวสะพาน รวม 620 เมตร สะพานบกฝั่งไทย ยาว 375 เมตร ช่วงข้ามแม่น้ำยาว 60 เมตร ไม่มีตอม่อในแม่น้ำ สะพานบกฝั่งกัมพูชา ยาว 185 เมตร ถนนฝั่งไทย 4.714 กม. เชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 3366 งบประมาณ 1,900 ล้านบาท	กำลังก่อสร้างคาดว่าแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2565
5	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ ระยะที่ 2	ปรับปรุงสนามบินปากเซ ระยะที่ 2 โดยการเพิ่มอุปกรณ์ที่ทันสมัย และเพิ่มระบบรักษาความปลอดภัยทั้งภายในและ ภายนอก เพื่อยกระดับสนามบินปากเซให้ได้มาตรฐาน และสนับสนุนแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการ ท่องเที่ยว มีมูลค่าโครงการ 184 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมิถุนายน 2553
6	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ช่วงสี่แยกธาตุหลวง-สามแยกหมู่บ้านโพนทัน-ร้านอาหารมุกวิว-สามแยกหมู่บ้านป่าลาน-หมู่บ้านหัวสะพาน ทำถนนแบบ Overlay ผิวถนนด้วย Asphaltic Concrete ระบบระบายน้ำ ทำฟุตบาทสองข้างทาง และตีเส้น มีมูลค่าโครงการ 313.37 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมีนาคม 2560
7	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง-น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว	พัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง-น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว โดยปรับปรุงพื้นผิวถนนให้เป็นแบบผิวถนนด้วย Asphaltic Concrete และการปรับปรุงเส้นทางรองให้เป็นถนนเป็นแบบ Double Bituminous Surface Treatment (DBST) ปรับถนนจากดินลูกรังเป็นถนนคอนกรีตที่ได้มาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงการกระชับความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ประเทศ มีมูลค่าโครงการ 1,392 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกรกฎาคม 2557
8	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) เมืองคอบ-เมืองเชียงฮ่อน และเมืองคอบ-บ้านปากคอบ–บ้านก้อนตื่น สปป.ลาว	เป็นการก่อสร้างถนนจากบ้านฮวก-เมืองเชียงฮ่อน และ ปรับปรุงถนนในเมืองเชียงฮ่อน ระยะทาง 12.93 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยทางภาคเหนือกับ สปป.ลาว เพื่อพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และการท่องเที่ยวและการเชื่อมต่อด้านทิศใต้ของประเทศไทยผ่านทางจุดผ่อนปรนบ้านห้วยสะแตง ตำบลอบ อำเภอทุ่งช้าง และจุดผ่อนปรนบ้านใหม่ชายแดน จังหวัดน่าน มีมูลค่าโครงการ 1,390 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤศจิกายน 2559

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
9	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์	ขอบเขตโครงการ 2 ส่วน ระบบรางรถไฟหลักระยะทาง 7.50 กม. จากบ้านท่านาแล้ง-นครหลวง ระบบอาณัติสัญญาณอาคารสำนักงาน กรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่, ย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ งานก่อสร้างสถานีเวียงจันทน์ งานก่อสร้างจุดตัดบริเวณถนนคำสวัสดิ์แบบ Level Crossing เพื่อขยายระบบคมนาคมขนส่งทางรางของ สปป.ลาว และสนับสนุนการเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ มีมูลค่าโครงการ 656 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมีนาคม 2551
10	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 สปป.ลาว	ปรับปรุงถนน จำนวน 7 เส้นทาง ถนนล้านช้าง,ถนนไกสอน พรมวิหาร, ถนนฟ้างุ้ม, ถนนดงปะลาน, ถนนคู เวียงถนนขุนบุลม, ถนนหนองบอน ซ่อมแซมพื้นที่เสียหายบนผิวทางลาดผิวจราจรช้า (Overlay) ด้วยแอสฟัลติก คอนกรีต ตีเส้นจราจร ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรและทาสีสัญญาณจราจรบริเวณทางเท้า เพื่อรองรับการ ประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 สปป.ลาว มีมูลค่าโครงการ 190.70 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมีนาคม 2556
11	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว	ก่อสร้างถนนจากเมืองเงิน-เมืองปากแบ่ง สร้างถนนมาตรฐาน Asean Highway ถนน 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง 2 ชั้น สะพานคอนกรีต 6 แห่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างต่อเนื่องมีมูลค่าโครงการ 840 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกรกฎาคม 2549
12	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างถนนจากภูดู่ (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว	งานก่อสร้างอาคารด่านฝั่งลาว และงานก่อสร้างถนนจากภูดู่-เมืองปากลาย มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร เพื่อการเดินทางที่รวดเร็วขึ้น จาก 2 ชม เหลือ 30 นาที และการขยายตัวเติบโตด้านเศรษฐกิจ มีมูลค่าโครงการ 718 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกรกฎาคม 2549
13	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (R3)	ก่อสร้างถนนจากเมืองเงิน-เมืองปากแบ่ง สร้างถนนมาตรฐาน Asean Highway ถนน 2 ช่องจราจร ผิวลาดยาง 2 ชั้น สะพานคอนกรีต 6 แห่ง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS มีมูลค่าโครงการ 1,385 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมิถุนายน 2551
14	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 (R3) สปป.ลาว	ปรับปรุงและซ่อมแซมถนน R3 ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ปรับปรุงระบบระบายน้ำ และ ระบบความปลอดภัยบนท้องถนน ปรับปรุงและซ่อมแซมถนน R3 ที่ชำรุดเสียหายอันเนื่องมาจากภัย	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2555

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
				ธรรมชาติ เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้ถนน และอำนวยความสะดวกในการส่งสินค้าในอนุภาคลุ่มน้ำโขง มีมูลค่าโครงการ 405 ล้านบาท	
15	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ปรับปรุงบึงหนองด้วงน้อยโดยการขุดลอก ก่อสร้างร่องระบายน้ำ ก่อสร้างบริการขนานร่องระบายน้ำ ปรับปรุงระบบระบายน้ำในทางนครหลวงเวียงจันทน์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วม มีมูลค่าโครงการ 95.4 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมิถุนายน 2557
16	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการระบบประปา 5 แห่ง ใน สปป.ลาว	ก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปาพร้อมระบบส่ง–จ่ายน้ำประปา 5 เมือง ก่อสร้างโรงผลิตน้ำประปาพร้อมระบบส่ง–จ่าย น้ำประปาตามเมืองต่างๆ ทั้ง 5 เมือง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นและให้ประชาชนได้มีน้ำสะอาดถูกสุขลักษณะ มีมูลค่าโครงการ 310 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อมกราคม 2559
17	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างร่องระบายน้ำฮ่องวัดไต 2 ในนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว	ก่อสร้างร่องระบายน้ำฮ่องวัดไต ปรับปรุงระบบระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแก้ไข ปัญหาน้ำท่วม มีมูลค่าโครงการ 160 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกุมภาพันธ์ 2551
18	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงสนามบินวัดไต สปป.ลาว	ปรับปรุงสนามบินวัดไต เพื่อประเมินความคุ้มค่าของโครงการ ทั้งด้านการใช้ประโยชน์ของโครงการและความยั่งยืน ทั้งด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม สังคม สิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากร ตลอดจนศักยภาพการพัฒนากิจกรรม มีมูลค่าโครงการ 320 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2555
19	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนจาก เมืองหงสา-บ้านเชียงแมน สปป.ลาว	ก่อสร้างถนนโครงการก่อสร้างถนนจากเมืองหงสา-บ้านเชียงแมน (เมืองจอมเพชร แขวงหลวงพระบาง) สปป.ลาว มีระยะทาง รวมประมาณ 114 กิโลเมตร เชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่านแดนห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน เพื่อเดินทางไปสู่แขวงหลวงพระบางเศรษฐกิจทั้ง 2 ประเทศขยายตัวอย่างต่อเนื่อง	อยู่ในระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม 1,936,511,730.97 บาท
20	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 (R11) ช่วงครกข้าวดอ-โนนสะหวัน-สานะคาม-บ้านวัง-บ้านน้ำสังข์	ก่อสร้างคุณภาพถนนให้เป็นถนนมี มาตรฐาน ก่อสร้างไหล่ทางและขยาย เลนถนน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อปรับปรุงคุณภาพการเดินทางและ การขนส่งเพื่อเพิ่มศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม	อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม : 642,585,004.46 บาท

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
21	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย–ลาว ระยะที่ 2 (ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์)	ก่อสร้างระบบรางรถไฟหลักระยะทาง 7.50 กม. จากบ้านท่านาแล้ง-นครหลวง เวียงจันทน์และระบบอาณัติสัญญาณ, สถานีเวียงจันทน์, อาคารสำนักงาน กรมรถไฟและอาคารที่พักเจ้าหน้าที่, ย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY), จุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนค้าสวัสดิ์แบบ Level Crossing งบประมาณ 994 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อกันยายน 2558
22	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการปรับปรุงถนนและร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ ลปป.ลาว	ปรับปรุงถนนและร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ ให้มีภูมิทัศน์สวยงาม มีรายละเอียดดังนี้ - ปรับปรุงถนนอาเซียน (T2) ช่วงที่ 1 โดยการก่อสร้างทางเท้าและท่อระบายน้ำ พร้อมทั้งลาดยางผิวจราจรซ้ำ (Overlay) ระยะทาง 3.2 กม. - ปรับปรุงถนนอาเซียน (T2) ช่วงที่ 2 โดยการลาดยางผิวจราจรซ้ำ ระยะทาง 2.8 กม. - ก่อสร้างถนนสายอาเซียน (T2) ในช่วงที่ 3 ระยะทาง 300 ม. เป็นถนน 4 ช่องจราจร พร้อมทางเท้า ท่อระบายน้ำ และไฟส่องสว่าง - ก่อสร้างร่องระบายน้ำบริเวณคลองทุ่งสร้างนาง ระยะทาง 1 กม. - พัฒนาและปรับปรุงบึงหนองด้วง เพื่อเป็นแก้มลิงสำหรับกักเก็บน้ำและสวนสาธารณะ งบประมาณ 250 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2555
23	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ระยะที่ 2 ส่วนที่ 2	เริ่มต้นจากกิ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย–ลาว จังหวัดหนองคายถึงบ้านท่านาแล้ง สปป.ลาว วัตถุประสงค์ : เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของ สปป.ลาว ระยะทางรวม 3.5 กิโลเมตรให้สามารถรองรับ ปริมาณการจราจรและสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการที่เพิ่มขึ้น และเป็นการเชื่อมโยงระบบ คมนาคมระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว	อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง มียอดเบิกจ่ายสะสม : 224,417,735.89 บาท

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
24	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)	สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงฝั่ง สปป.ลาว ประกอบด้วย - งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) 405 เมตร (แบ่งครึ่งกับฝ่ายไทยแล้ว) รูปแบบงานสะพานเป็นแบบ Extra-dosed Prestressed Concreteและโครงสร้างเชิงลาดในฝั่ง สปป.ลาว ระยะทาง 130 ม. สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างถนนและอาคารด่านพรมแดนฝั่ง สปป.ลาว ประกอบด้วย - งานก่อสร้างถนนระยะทาง 2.86 กม. เป็นถนน 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจร 3.50 ม. จุดสลับทิศทางจราจรในฝั่ง สปป.ลาว ระบบงานระบายน้ำและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง - งานอาคารด่านพรมแดนก่อสร้างตามมาตรฐานสากลประกอบด้วย 2 ส่วน แยกทางเข้า ออกจากกัน คือ กลุ่มอาคารสำหรับตรวจผู้โดยสารและกลุ่มอาคารสำหรับตรวจสินค้าพร้อมองค์ประกอบอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร	อยู่ระหว่างการก่อสร้างโดยมีวันเริ่มต้น–สิ้นสุดงาน คือ สัญญาที่ 1: 4 มกราคม 2564 – 3 มกราคม 2567 สัญญาที่ 2: 4 มกราคม 2564 – 3 กรกฎาคม 2566
25	สพพ.	เมียนมา	โครงการพัฒนาเมืองภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 ในส่วนของเมืองเมียวดี (การปรับปรุงระบบน้ำประปาและพัฒนาระบบบริหารจัดการขยะ)	การพัฒนาระบบน้ำประปารวมศูนย์แห่งใหม่ การก่อสร้างโรงบำบัดน้ำประปาแห่งใหม่ การจัดหาอุปกรณ์กักเก็บน้ำและระบบการจ่ายน้ำประปา การปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน พัฒนาทางเศรษฐกิจ และกระจายความเจริญในการพัฒนาชุมชนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ รวมถึงพื้นที่เชื่อมโยงอื่นภายในไทย และสามารถเสริมสร้างบรรยากาศในการประกอบธุรกิจเพื่อดึงดูดผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในเมียนมา ตลอดจนพัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ งบประมาณ 777,770,000 บาท	1. งานที่ปรึกษา: อยู่ระหว่างดำเนินการจ้างที่ปรึกษาโดยเมียนมา 2. งานก่อสร้าง: จะเกิดขึ้นหลังงานที่ปรึกษาเสร็จสิ้น
26	สพพ./กรมทางหลวง	เมียนมา	โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี สหภาพพม่า	ปรับปรุงจากถนนเดิมในย่านชุมชนเมียวดี ก่อสร้างทางแนวใหม่ เป็นทางมาตรฐานทางหลวงสายเอเชียชั้น 3 ปรับปรุงถนนเดิม เป็นทางมาตรฐานทางหลวงเอเชียชั้น 3 เป็นการพัฒนาเส้นทางสาย ASEAN Highway ซึ่งเป็น การสนับสนุนการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา สามารถเชื่อมไปยังเมืองย่างกุ้งของเมียนมา ลดปัญหาฝุ่นละอองจากการจราจร การเติบโตทางชุมชนอย่างถาวรมีมูลค่าโครงการ 122.9 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อพฤษภาคม 2549

ลำดับ	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
27	กรมทางหลวง	เมียนมา	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองแม่สอดรวม สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2	เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งทางบกในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก หรือ East-West Economic Corridor จะเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้า การเดินทางการท่องเที่ยว และช่วยเพิ่มศักยภาพการค้า การลงทุน ระหว่างประเทศไทยเมียนมา มีจุดเริ่มต้นโครงการบนทางหลวงหมายเลข 12 ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน ที่บ้านวังตะเคียน ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ราชอาณา.จักรไทย เข้าสู่บ้านเยปู หมู่ที่ 5 เมืองเมียวดี จังหวัดเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีจุดสิ้นสุดบรรจบถนนหมายเลข 85 สายเมียวดี-กอกะเร็ก เมื่อแล้วเสร็จจะเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 มีความยาวของสะพานทั้งหมด 760 เมตร แบ่งเป็นฝั่งไทย 515 เมตร และฝั่งเมียนมา 245 เมตร มีมูลค่าโครงการ 3,900 ล้านบาท	ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2562

ที่มา : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.), 2563

ตารางที่ 2.5-2 ตารางแสดงโครงการภายใต้แผนงานในอนาคต

ลำดับที่	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
1	สพพ.	กัมพูชา	งานศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 67 (NR67) เสียมเรียบ-อันลองเวง-จวม/สะงำ ราชอาณาจักรกัมพูชา	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกัมพูชาและไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อการเกษตร การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว จึงทำให้มีการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ โดยวิเคราะห์ครอบคลุมทั้งด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงการคัดเลือกแนวเส้นทางและรูปแบบการก่อสร้างที่เหมาะสม การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนรวมของประชาชนในพื้นที่ ออกแบบรายละเอียดและประมาณราคาค่าใช้จ่ายของโครงการ รวมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคา	ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อเมษายน 2563
2	กรมทางหลวง	สปป.ลาว	โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)	สะพานแห่งนี้มีความยาวรวม 1,607 เมตร เฉพาะตัวสะพานยาว 1,020 เมตร งานทางลาดลงจากตัวสะพานความยาวฝั่งไทย 517 เมตร ฝั่งลาว 70 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2112 (ไทย) กับทางหลวงหมายเลข 13 (สปป.ลาว) อ.นาตาล (ไทย)-เมืองละครเพ็ง (สปป.ลาว) มีถนนฝั่งไทย 4.325 กม. ถนนฝั่งลาว 17.509 กม. อาคารด่าน (BCF) ในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรอยู่ในฝั่งไทย วงเวียนฝั่งประเทศไทย เป็นวงเวียนขนาดใหญ่ มีประติมากรรมดอกบัวเพื่อดึงดูดสายตาผู้ใช้รถใช้ถนน มี 2 แห่ง คือ วงเวียนตัดทางหลวงหมายเลข 2112 และวงเวียนหน้าด่านอุบลราชธานี	สำรวจและออกแบบแล้วเสร็จ ยังไม่ได้ข้อสรุปการก่อสร้างและงบประมาณการก่อสร้างอยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม เมื่อพฤศจิกายน 2562
3	สพพ.	สปป.ลาว	โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก-จุดผ่านแดนนาเพ้า สปป.ลาว	ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) และสำรวจออกแบบรายละเอียด(Detailed Design)การพัฒนาเส้นทางR12 เริ่มต้นจากเมืองที่ท่าแขก แขวงคำม่วน บริเวณจุดเชื่อมต่อกับถนนหมายเลข13 ห่างจากจุดผ่านแดนถาวร นครพนม ประมาณ17 กม. (ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3) เชื่อมต่อไปยังเมืองยมมะลาด เมืองบัวละพา สิ้นสุดที่บริเวณจุดผ่านแดนสากลนาเพ้า สปป.ลาว ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนสากล จาลอเมืองกวางบิงห์ (Quang Binh Province) ประเทศเวียดนามระยะทาง ประมาณ 147 กม. ทั้งนี้ โครงการนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีนทำให้นักลงทุนไทยมีโอกาสขยายธุรกิจได้มากขึ้นสนับสนุน	กำกับและตรวจรับผลการศึกษาเมื่อ 28 พฤษภาคม 63

ลำดับที่	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
				สินค้าไทยส่งออกได้ตามแนวเส้นทาง R12 ทั้งลาว เวียดนาม และจีน กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของไทยได้ดี	
4	สพพ.	สปป.ลาว	การศึกษาความเหมาะสมและการออกแบบก่อสร้าง โครงการก่อสร้างสายส่ง 115 KV และสถานีไฟฟ้าช่วงน้ำทง-ห้วยทราย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	โครงการนี้เป็นการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและสายส่งในเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับการเตรียมความพร้อมในด้านพลังงานไฟฟ้า เพื่อรองรับปริมาณความต้องการพลังงานไฟฟ้าที่สูงขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการจ่ายไฟ และความเชื่อถือได้ของระบบไฟฟ้าในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ยังเป็นการเตรียมพร้อมสำหรับความสามารถที่จะจ่ายโหลดที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก สำหรับกลุ่มผู้ใช้ไฟประเภทธุรกิจและอุตสาหกรรม จึงได้มีการก่อสร้างก่อสร้างสถานีไฟฟ้าห้วยทราย และเพิ่ม Bay 115 เควี ที่สถานีลานไกน้ำทงและมีการก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าระบบ 115 เควี ระยะทาง 115.4 วงจร-กม. รวมงานก่อสร้าง/ปรับปรุงระบบจำหน่าย 22 เควี ระยะทางรวม 154.9 วงจร-กม. ทั้งนี้เพื่อเพิ่มความพอเพียงของระบบไฟฟ้า และ สามารถจ่ายไฟได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับที่มีความเชื่อถือได้ และสามารถจำหน่ายกระแสไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อให้สามารถจ่ายไฟได้อย่างต่อเนื่อง ทำให้ระบบไฟฟ้าอยู่ในระดับที่มีความเชื่อถือได้ และสามารถจำหน่ายกระแสไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น	ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อกุมภาพันธ์ 2555
5	สพพ.	เมียนมา	งานสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการปรับปรุงถนนสองช่องทางเชื่อมพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายสู่ชายแดนไทย-เมียนมา สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	งานทบทวนรายละเอียดโครงการ: รวบรวมข้อมูลและเอกสารรายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทบทวนผลการสำรวจและออกแบบรายละเอียดเดิม และทบทวนรายงานการประเมินผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมเดิมงานสำรวจและการศึกษาด้านวิศวกรรม: งานสำรวจและศึกษาด้านการจราจรและขนส่ง จัดทำแบบจำลองด้านการขนส่ง เปรียบเทียบผลวิเคราะห์สภาพจราจรการศึกษาทางด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม งานออกแบบรายละเอียดถนนและทางแยก งานไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณ งานอำนวยความปลอดภัย จัดทำแบบเขตทาง (Right of Way) ข้อมูลการใช้ที่ดิน และแผนโยกย้ายประชากร งานคำนวณปริมาณงานก่อสร้างและการประมาณราคา งานกำหนดตำแหน่งและออกแบบด่านเก็บเงินผ่านทาง ที่พักริมทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ และงานกำหนดตำแหน่งและออกแบบทางข้ามของสัตว์ป่า	กำกับและตรวจรับผลการศึกษาเมื่อมีนาคม 2564

ลำดับที่	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
6	สพพ.	เมียนมา	งานจ้างออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสายส่ง 66 kV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลิ การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลิ 66/11 kV และการปรับปรุงสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดี 230 kV ในจังหวัดเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	การก่อสร้างสายส่ง 66 kV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลิ และการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลิ 66/11 kV และการปรับปรุงสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดี 230 kV ในจังหวัดเมียวดี เป็นการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและเมียนมา ทำให้สามารถผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงระบบไฟฟ้า หรือการซื้อ-ขายไฟฟ้าระหว่างไทย-เมียนมา ได้ และยังเป็นการสนับสนุนแผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ภายใต้กรอบการลงทุนในภูมิภาค (Regional Investment Framework 2022) อีกทั้งยังช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่อาศัยในพื้นที่โครงการให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นจากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นความต้องการขั้นพื้นฐานในการดำรงชีวิตที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ	จัดจ้างผู้ให้บริการเมื่อมีนาคม 2564
7	สพพ.	เมียนมา	โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) เมียนมา	จากการดำเนินโครงการทั้งหมดดังนี้ (1) ก่อสร้างและปรับปรุงสถานีไฟฟ้าระบบ 66/33 kV หรือระบบ 66/11 kV จำนวน 6 แห่ง (2) ก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าระบบ 66 kV ระยะทาง 66วงจร-กม. (3) ก่อสร้างและปรับปรุงระบบจำหน่ายระดับแรงดัน 11 kV ระยะทางรวม 150 วงจร-กม. (4) ติดตั้งหม้อแปลงจำหน่ายในระบบปริมาณรวม 75,720 kVAทำให้จะทำให้ระบบไฟฟ้าสามารถจ่ายไฟได้อย่างต่อเนื่อง เป็นการเพิ่มความมั่นคงให้กับระบบไฟฟ้า และเพิ่มคุณภาพในการให้บริการกระแสไฟฟ้าให้กับลูกค้าที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตในพื้นที่โครงการการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) ที่มีขอบเขตงานครอบคลุมพื้นที่ 6 สถานีไฟฟ้านั้น มีอัตราผลตอบแทนทางการเงินของโครงการนี้เท่ากับร้อยละ 16.04 และอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์เท่ากับร้อยละ 25.40 จากการศึกษาจึงสรุปได้ว่าโครงการนี้คุ้มค่าสำหรับการลงทุน	ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อตุลาคม 2556
8	สพพ.	เมียนมา	โครงการก่อสร้างถนนจากด่านเจดีย์สามองค์พญาตองซู–ทันพยูไชยัด (ช่วงท้ายหมู่บ้านพญาตองซู-	เป็นการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด ประกอบด้วย (1) งานก่อสร้างถนนจากด่านเจดีย์สามองค์/พญาตองซู-ทันพยูไชยัด o ช่วงท้ายหมู่บ้านพญาตองซู-บ้านช่องสง ระยะทางประมาณ 9.6 กิโลเมตร (6 ไมล์) ช่วงบ้านช่องสง-แม่น้ำช่องสง ระยะทางประมาณ 800 เมตร	ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อมีนาคม 2562

ลำดับที่	ข้อมูลจากหน่วยงาน	ประเทศ	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
			บ้านช่องสง) และอาคารด่านชายแดน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา	(1/2 ไมล์) o ช่วงบ้านช่องสง-แม่น้ำแมะกะสะ ระยะทางประมาณ 1.6 กิโลเมตร (1 ไมล์) ซึ่งเป็นแนวเส้นทางใหม่ (New Alignment) (2) งานก่อสร้างถนนเชื่อมโยงจากด่านชายแดน-ถนนในข้อ 13) งานก่อสร้างอาคารด่านชายแดน รวมทั้งอาคารสำนักงาน สถานีขนถ่ายสินค้าและลานกองเก็บ ระบบสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จากการศึกษาครั้งนี้พบว่า การเริ่มก่อสร้างโครงการระยะที่ 2 นั้น มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย ดังนั้น โครงการระยะนี้จึงมีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์อย่างไรก็ตามในสภาพความเป็นจริงนั้น โอกาสที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยในทางบวกจะมีมากกว่าปัจจัยในทางลบ นอกจากนั้นพบว่า การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์สำหรับโครงการในระยะนี้ยังมิได้รวมการประเมินความคุ้มค่าหรือผลประโยชน์ทางอ้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการเปิดใช้ด่านถาวรและเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกยิ่งขึ้นในโครงการระยะต่อไป ด้วยเหตุดังกล่าวโอกาสที่ผลตอบแทนของโครงการจะสูงกว่าผลการวิเคราะห์ในกรณีปกติ(Base Case) จึงมีความเป็นไปได้สูง ซึ่งจะทำให้ภาพรวมของโครงการมีความเหมาะสมและคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มากขึ้น	

ที่มา : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.), 2563

2.5.1.2 ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาจากหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาต่างๆ (TOR 4.2 (3))

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลโครงการที่ทาง Japan International Cooperation Agency (JICA) และ Asian Development Bank (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยในประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5-3** และ**ตารางที่ 2.5-4** ตามลำดับ

ตารางที่ 2.5-3 ตารางแสดงโครงการของ JICA ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
กัมพูชา			
1	National Road No.5 Improvement Project	ปรับปรุงและซ่อมแซมถนนหมายเลข 5 และขยายช่องจราจร จาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ซึ่งมีระยะทาง 368.7 กม. โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้ Battambang-Sri Sophorn ยาว 84.7 กม. Prek Kdam-Thlea Ma'am ยาว 135.4 กม. Thlea Ma'am-Battambang and Sri Sophorn-Poipet ยาว 148.6 กม	งบประมาณการก่อสร้าง 8,852,000,000 เยน 1,699,000,000 เยน 19,208,000,000 เยน คาดว่าแล้วเสร็จปี พ.ศ.2565
2	Phnom Penh-Bavet Expressway Development Project	เป็นหนึ่งในโครงการแผนพัฒนาทางด่วนพนมเปญ–โฮจิมินห์ โดยได้เริ่มต้นการสำรวจช่วง พนมเปญ-บาเวต เป็นที่ส่วนแรก	อยู่ในระหว่างการสำรวจและออกแบบ ยังไม่ได้ข้อสรุปการก่อสร้างและงบประมาณการก่อสร้าง อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเพิ่มเติม
3	The Project for Improvement of the National Road No.1	ปรับปรุงถนนหมายเลข 1 ระยะทาง 56 กม. เพื่อปรับปรุงถนนแห่งชาติหมายเลข 1 ให้เป็นถนนระหว่างประเทศซึ่งประกอบด้วยทางเดินตะวันออกตะวันตกที่สองที่เชื่อมระหว่างโฮจิมินห์ซิตี้กับกรุงเทพฯ และทางหลวงเอเชียหมายเลข 1 เชื่อมต่อปูซานในเกาหลีใต้กับพรมแดนระหว่างบัลแกเรียและตุรกี	งบประมาณการก่อสร้าง 9,373,000,000 เยน แล้วเสร็จเมื่อมิถุนายน 2554

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
4	The Project for Construction of Neak Loeung Bridge	สะพานมีความยาว 5,460 เมตร ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงตามถนนหมายเลข 1 เชื่อมระหว่างพนมเปญ–โฮจิมินห์	แล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2558 งบประมาณการก่อสร้าง 11,940,000,000 เยน
5	Restoration of the Chroy Changwar Bridge (Japan Bridge)	ฟื้นฟูสะพานชรอยชางวาร์ซึ่งเชื่อมระหว่างพนมเปญกับชรอยชางวาร์บนถนนแห่งชาติหมายเลข 6A โดยสะพานมีความยาวทั้งหมด 709 เมตร ความกว้างทั้งหมด 13.8 เมตร มี 2 ช่องจราจร ทางจักรยาน และทางเท้า	แล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2562 งบประมาณการก่อสร้าง 2,989,000,000 เยน
6	The Project for Construction of a Bridge over the Mekong River (Kizuna Bridge)	เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งแรกในกัมพูชาซึ่งเป็นที่สะพานเชื่อมโยงถนนสายหลักหมายเลข 7 ของกัมพูชาไปยังเวียดนาม โดยสะพานมีความยาวทั้งหมด 1,500 เมตร	แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2544 งบประมาณการก่อสร้าง 6,382,000,000 เยน
7	The Project for Improvement of National Road No.7 (Kampong Cham Section)	ปรับปรุงถนนหมายเลข 7 จาก ระยะทาง 10.2 กม.	งบประมาณการก่อสร้าง 1,975,000,000 เยน แล้วเสร็จ เมื่อปี พ.ศ. 2544
8	The Project for Rehabilitation of National Roads No.6, 7	ฟื้นฟูถนนหมายเลข 6 และ 7 ดังนี้ - NR 6 จาก Thnal Keng ถึง Skun ยาว 28 กม. กว้าง 10 - 11 เมตร และ 5 สะพาน - NR 7 จาก Skun ถึง Kompong Cham ยาว 47 กม. กว้าง 10 - 11 เมตร และ 8 สะพาน	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2542 งบประมาณการก่อสร้าง 4,578,000,000 เยน
9	The Project for Improvement of Bridges on National Road No.6A	ฟื้นฟูสะพานหมายเลข 24, 25 และ 26 ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 6A ที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม	สะพานหมายเลข 26 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2545 งบประมาณการก่อสร้าง 508,000,000 เยนสะพานหมายเลข 24 และ 25 เสร็จสิ้นเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2546 งบประมาณการก่อสร้าง 851,000,000 เยน
10	The Project for Rehabilitation of National Road No.6A	สร้างถนนใหม่จากสะพานมิตรภาพกัมพูชา–ญี่ปุ่น ถึง Thnal Keng (จังหวัด Kompong Cham) ยาว 44.5 กม. และสร้าง 26 สะพาน	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2539 งบประมาณการก่อสร้าง 3,012,000,000 เยน

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
11	The Project for Improvement of National Road No.6 (Siem Reap Section)	ฟื้นฟูถนน ระยะทาง 17.4 กม.ของถนนหมายเลข 6 ในช่วง Siem Reap	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 งบประมาณการก่อสร้าง 1,307,000,000 เยน
สปป.ลาว			
1	Project for Improvement of National Road No.9 in East-West Economic Corridor of the Mekong Region	ปรับปรุงเส้นทางหลวงหมายเลข 9 ซึ่งมีความยาวรวม 100.6 กม.แบ่งเป็น 2 ช่วง คือช่วงแรก 44 กม.จากเมืองพะลังไซยไปถึงเขตสีท่ามวก กับช่วงที่ 2 ระยะ 56.6 กม.จากลาบัวกางไปถึงหมู่บ้านแดนสวรรค์ในเขตสีพอน ซึ่งเป็นเส้นทางภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกภายใต้กรอบ GMS โดยถนนหมายเลข 9 เป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อม จังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เพื่อเข้าสู่ สปป.ลาว ที่แขวงสะหวันนะเขต เข้าสู่ประเทศเวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางจิ	แล้วเสร็จเมื่อปี 2014 รวมระยะเวลา งบประมาณการก่อสร้าง 3,273,000,000 เยน
2	Project for the Reconstruction of the Bridges on National Road No.9	ก่อสร้างสะพาน 2 แห่ง ได้แก่ สะพานเซขุมคัมมีความยาว 160 เมตร กว้าง 10 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ช่วง และสะพานเซท่ามวก ยาว 160 เมตร กว้าง 12 เมตร แบ่งออกเป็น 4 ช่วง และมีการก่อสร้างทางเข้าสะพานทั้งสองแห่ง โดยมีระยะทางทั้งหมด 2,056 เมตร	แล้วเสร็จเมื่อเดือน มิถุนายน 2562 งบประมาณการก่อสร้าง 2,528,000,000 เยน
3	Second Mekong International Bridge Construction Project	สะพานแห่งนี้มีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่องสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตกตะวันออก ซึ่งเริ่มจากเมียนมาผ่านไทย สปป.ลาว และสิ้นสุดที่เวียดนาม	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2549 งบประมาณการก่อสร้าง 4,011,000,000 เยน
4	Project for the Construction of Hinheup Bridge	สร้างสะพานใหม่ทดแทนสะพานหินเหิบที่มีอยู่แล้วในแขวงเวียงจันทน์ โดยสะพานใหม่มีความยาว 195 เมตรและกว้าง 10 เมตรซึ่งอยู่ห่างออกไปประมาณ 200 เมตร จากสะพานหินเหิบเก่า สะพานเป็นส่วนหนึ่งของถนนหมายเลข 13 ซึ่งเชื่อมโยงตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ของลาว	แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2552 งบประมาณการก่อสร้าง 930,000,000 เยน

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
5	Project for Reconstruction of Bridges on the National Road Route 13 (Phase 2)	สร้างสะพานใหม่บนถนนหมายเลข 13 เฟส 2 โดยแนวเส้นถนนโครงการผ่านแขวงสะหวันนะเขต สาละวัน และจำปาสัก	แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2540 งบประมาณการก่อสร้าง 7,649,000,000 เยน
6	Project for Construction of Sekong Bridge on NR 16B in the Southern Region of Laos	สะพานข้ามแม่น้ำเซกอง ตามทางหลวงแห่งชาติหมายเลข 16B แขวงเซกอง เป็นเส้นทางเชื่อมต่อที่ใกล้ที่สุดระหว่างเมืองละมาม ซึ่งเป็นเมืองในเขตเทศบาลเมืองเซกอง และเมืองดากจึงของแขวงเซกอง นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังชายแดนสปป.ลาว - เวียดนามอีกด้วย สะพานมีความยาวทั้งสิ้น 527 เมตร แบ่งเป็น ส่วนสะพาน 300 เมตร และทางขึ้นสะพาน 227 เมตร สะพานกว้าง 11 เมตร แบ่งเป็น ทางเดินรถ 7 เมตร ไหล่ทาง 1 เมตร ทางเดิน 3 เมตร	แล้วเสร็จเมื่อเดือน มีนาคม พ.ศ. 2560 งบประมาณการก่อสร้าง 2,197,000,000 เยน
7	Project for Construction of Pakse Bridge	จุดประสงค์ในการสร้างสะพานนี้คือเพื่อเปิดพื้นที่ปากเซที่มีน้ำตกที่กว้างที่สุดในโลกเพื่อการท่องเที่ยว และกระตุ้นการพัฒนาการเกษตรในที่ราบสูงโบโลเวนส์ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อุดมสมบูรณ์ที่สุดแห่งหนึ่งของ สปป.ลาว และเพื่อสร้างเครือข่ายถนนภายในภูมิภาคกับประเทศกัมพูชา ซึ่งสะพานมีความยาวทั้งสิ้น 1,380 เมตร	แล้วเสร็จเมื่อเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2543 งบประมาณการก่อสร้าง 5,446,000,000 เยน
เมียนมา			
1	The Urgent Project for Rehabilitation of Yangon Port and Main Inland Water Transport in Union of Myanmar (Implementing)	ฟื้นฟูท่าเรือย่างกุ้ง และ การขนส่งทางน้ำ ที่ได้รับผลกระทบจากพายุไซโคลนนาร์กิส เมื่อปี พ.ศ. 2551	ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2558

ที่มา : 1) Japan International Cooperation Agency (JICA), 2020a
2) Japan International Cooperation Agency (JICA), 2020b
3) Japan International Cooperation Agency (JICA), 2020c

ตารางที่ 2.5-4 ตารางแสดงโครงการของ ADB ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
กัมพูชา			
1	Rural Roads Improvement Project (III)	ปรับปรุงถนนท้องถิ่นระยะทาง 360 กม.	คาดว่าแล้วเสร็จเมื่อ 31 ธันวาคม 2568
2	GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia Project	ก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมประเทศไทย, ปรับปรุงเส้นทางรถไฟไปท่าเรือสีหนุ (Sihanoukville Port) และท่าเรือในพนมเปญ (Phnom Penh)	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2556
3	GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia Project (Amendments)	ยกระดับถนนสายใต้จากพนมเปญ (Phnom Penh) ถึงสีหนุ (Sihanoukville) ระยะทาง 254 กม.และยกระดับถนนสายเหนือจากพนมเปญ (Phnom Penh) ถึงปอยเปต (Poipet) ก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่ สำหรับขนส่งสินค้าในท่าเรือสีหนุ (Sihanoukville Port) และท่าเรือทางบกในพนมเปญ (Phnom Penh)	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2557
4	Rural Roads Improvement Project (II)	ปรับปรุงถนนระยะทาง 729 กม.	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2563
5	Flood Damage Emergency Reconstruction Project	ก่อสร้างถนนระหว่างประเทศและถนนระหว่างจังหวัด (4 จังหวัด, 2+72 กม.) และก่อสร้างถนนทางหลวงชนบท (5 จังหวัด, 450 กม.) และบูรณะชลประทานและการควบคุมน้ำท่วม	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2558
6	Fourth Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	ก่อสร้างระบบระบายน้ำทิ้งแบบลากูนที่ใช้ท่อส่ง 137, 143, 147 กม. ช่องระบายน้ำขนาด 4.3, 12, 0 กม. ที่สามารถระบายน้ำได้ 5,050, 4,900, 3,800 ลบ.ม.ต่อวัน ตามลำดับ.	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 ธันวาคม 2566
7	Second Water Supply and Sanitation Sector Project	ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก น้ำประปา สร้างบ่อเจาะลึกบ่อน้ำที่ขุดด้วยมือ ส้วมสาธารณะที่โรงเรียน สถานบริการสุขภาพและพื้นที่สาธารณะ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2558
8	Second Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	ก่อสร้างเครื่อง WWTP 4,500 ลบ.ม. / วัน, สายไฟหลัก 15.6 กม. + สายไฟสะสม 11.4 กม., ท่อระบายน้ำแยก 7.9 กม. ในกำปอต ท่อระบายน้ำพายุหลักที่แยกออกจากกัน 64.1 กม. ในสีหนุ	อยู่ระหว่างการดำเนินการ (พ.ศ. 2564)

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
9	Third Water Supply and Sanitation Services Sector Development Project	การฟื้นฟูระบบประปาและห้องสุขาใหม่และระบบบำบัดน้ำเสีย 11 อำเภอใน 10 จังหวัด	คาดว่าแล้วเสร็จ31 ธันวาคม 2566
10	Provincial Roads Improvement Project	การซ่อมแซมถนนระยะ 88 กม. (การเชื่อมต่อ NR13 NR8 & NR1 และ NR314D) และถนนระยะ 69.6 กม. (NR150B และ NR53)	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2560
11	Provincial Roads Improvement Project (Additional Financing)	การซ่อมแซมถนนระยะ 88 กม. (การเชื่อมต่อ NR13 NR8 & NR1 และ NR314D) และถนนระยะ 69.6 กม. (NR150B และ NR53)	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2561
12	Great Mekong Subregion - Flood and Drought Risk Management and Mitigation Project	ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการจัดการน้ำ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2562
13	Medium-Voltage Sub-Transmission Expansion Sector Project	การขยายสายส่งย่อย 22KV (625, 184, 866, 263 และ 173 กม.) ในจังหวัดกำปงธม, กำปงจาม, เสียมเรียบ, กันดาลและบันเตียเมียนเจย ตามลำดับ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2560
14	Urban Water Supply Project	ก่อสร้างบ่อน้ำลึกแห่งใหม่ที่กำปงจาม, โรงบำบัดน้ำเสียใน 7 เมืองและถังเก็บน้ำใสแห่งใหม่ใน 3 เมืองอุปกรณ์สูบน้ำใน 4 เมืองท่อส่งน้ำใน 4 เมือง โรงบำบัดน้ำ 7,950 ลบ.ม./วัน ในสถึงแตรง 6.5 กม. ท่อส่งน้ำใหม่ + 35 กม. ท่อจ่ายใหม่ + โรงบำบัดน้ำเสียใหม่ 17,000 ลบ.ม./วัน ในเสียมเรียบ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2562
15	Tonle Sap Lowlands Rural Development Project	การปรับปรุงทางหลวงชนบท	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2557
16	Provincial Water Supply and Sanitation Project	ปรับปรุงการจ่ายน้ำในพระตะบองและกำปงจาม สร้าง WTP ใหม่ 2 เครื่อง (61,600 ลบ.ม./วัน) เครือข่ายการกระจายใหม่ 161 กม. สร้าง WWTP ใหม่ 10,625 ลบ.ม./วันและท่อระบายน้ำใหม่ 15.4 กม. การขยาย WWTP สีหนุจาก 6,900 เป็น 20,500 ลบ.ม./วัน และท่อระบายน้ำใหม่ 32.1 กม. และท่อระบายน้ำลำตัวใหม่ 3.7 กม. ในเสียมเรียบ	อยู่ระหว่างการดำเนินการ (พ.ศ. 2564)
17	Road Network Improvement Project	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินที่ประสบปัญหาอุทกภัยและไม่ปลอดภัย 147 กม. (NR6 และ NR1	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 ธันวาคม 2565
18	Second Power Transmission and Distribution Project	ขยายโครงข่ายไฟฟ้า 230 KV จากกำปอตไปยังสีหนุ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2553

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
19	National Solar Park Project	สร้างสวนพลังงานแสงอาทิตย์ 100 เมกะวัตต์ในจังหวัดกำปงชนังส่งสัญญาณเชื่อมต่อไปยังสถานีย่อยสาย 6 ใกล้กับศูนย์ความต้องการพนมเปญ	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 ธันวาคม 2564
20	Great Mekong Subregion Southern Economic Corridor Towns Development Project	การพัฒนาเมืองโครงการพระตะบองบาเว็ตข้างล่างและปอยเปตให้เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางเศรษฐกิจใน SEC.	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2561
21	Great Mekong Subregion Southern Coastal Corridor Project	การส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเสริมสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อลดเวลาและต้นทุนในการขนส่ง	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2555
22	GMS: Cambodia Northwest Provincial Road Improvement Project	ปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินในภาคตะวันตกเฉียงเหนือของกัมพูชา (NR56 จากสีโสภณถึงสามแยก 113 กม.) และสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนที่ O'smach	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2556
สปป.ลาว			
1	Small Towns Water Supply and Sanitation Sector Project	การพัฒนาและฟื้นฟูระบบน้ำในเมืองเล็กๆ 15 แห่ง และการปรับปรุงระบบระบายน้ำและสุขาภิบาลสาธารณะ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน 2557
2	Great Mekong Subregion East West Economic Corridor Towns Development Project	การเตรียมโครงการพัฒนาเมือง	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2561
3	Great Mekong Subregion - Flood and Drought Risk Management and Mitigation Project	การฟื้นฟูสภาพเขื่อนป้องกันน้ำท่วมโครงสร้างควบคุมน้ำและถนนทางเข้าคลองระบายน้ำรวมถึงโครงสร้างควบคุมน้ำและเครือข่ายการกระจายน้ำชลประทาน	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2562
4	Second Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	การจัดการขยะมูลฝอยถนนในเมืองและการระบายน้ำในแขวงห้วยทรายและหลวงน้ำทา	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2563
5	Northern Greater Mekong Subregion Transport Network Improvement Project	ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4 367 กม. จากเซียงเงินถึงนาข่า และก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงและปรับปรุงถนนทางเข้าชนบท 100 กม.	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2556

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
6	Northern Rural Infrastructure Development Sector Project	การฟื้นฟูและการสร้างระบบชลประทานแรงโน้มถ่วงขนาดเล็กถึงขนาดกลางและถนนเข้าถึงในชนบท	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2560
7	Second Northern Greater Mekong Subregion Transport Network Improvement Project	ปรับปรุงส่วนของถนนจาก Cam Thuy ถึง Ba Thuoc	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2561
8	Greater Mekong Subregion Northern Power Transmission Project	สร้างสายส่ง 115 KV (74.6 กม. จากปากเลถึงชายแดนไทยเพื่อเชื่อมต่อกับ EGAT + 98 กม. จาก Paklay ถึง Nonhai) สถานีไฟฟ้า 115/22 KV (Paklay, Nonhai และ Xayabury)	แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2556
9	Northern Rural Infrastructure Development Sector Project	ก่อสร้างและฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในชนบท	คาดว่าแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2564
10	Water Supply and Sanitation Sector Project	ท่อส่งน้ำประปา 150 กม.	คาดว่าแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2564
11	Water Supply and Sanitation Sector Project	ท่อจ่ายน้ำประปาเพิ่มอีก 100 กม.	คาดว่าแล้วเสร็จเดือนมีนาคม 2566
12	Fourth Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	ระบบบำบัดน้ำเสีย 900 & 800 ลบ.ม./วัน และท่อระบายน้ำใหม่ 20 & 7 กม., โครงข่ายระบายน้ำ 23 และ 9 กม. ในปากซันและท่าแขกตามลำดับ	คาดว่าแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2566
13	Vientiane Sustainable Urban Transport Project	ทางเดิน BRT 11.5 กม. ในเวียงจันทน์รวม 24 สถานีรถโดยสาร BRT ใหม่ 96 คัน (มาตรฐานการปล่อยมลพิษ EURO IV) รวมถึงระบบจอดรถแบบเสียเงิน	คาดว่าแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2566
14	Northern and Central Regions Water Supply and Sanitation Sector project - Supplementary	ปรับปรุงคุณภาพและความยั่งยืนของบริการน้ำประปาใน 12 เมืองเล็กๆ	แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2555
15	Road Sector Governance and Maintenance Project	ฟื้นฟูและบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินและท้องถิ่น 327 กม. ในแขวงอัตตะปือ สาละวันและเซกอง	อยู่ระหว่างการดำเนินการ (พ.ศ. 2564)
เมียนมา			
1	Power Distribution Improvement Project	การฟื้นฟูเครือข่ายการกระจายไฟฟ้าในพื้นที่โครงการย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ สะกายและมาเกว	แล้วเสร็จเมื่อเดือนธันวาคม 2559

ลำดับที่	โครงการ	รายละเอียดโครงการ	สถานะโครงการ
2	Rural Roads and Access Project	การพัฒนาถนนที่ไม่ได้ลาดยาง 152 กม. จาก 14 แห่งในภูมิภาคอิรวดีและมาเกว	คาดว่าแล้วเสร็จ 30 มิถุนายน 2568
3	Great Mekong Subregion Highway Modernization Project	การฟื้นฟูและการอัพเกรดทางหลวง Bago-Thanlyin 99 กม. ตามทางเดิน GMS	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 ธันวาคม 2567
4	Yanggon-Mandalay Expressway Safety	การปรับปรุง 65 กม. ส่วน Hlegu-Bawnetgyi + การปรับปรุงความปลอดภัย 530 กม. ส่วนอื่นๆ ของทางด่วน Bawnetgyi-Mandalay	
5	Detailed Engineering Design	ปรับปรุงส่วนทางหลวง GMS ที่มีอยู่ + การสร้างแนวทางหลวงใหม่ระหว่างพะโคและไจ้โต	
6	Power Network Development Project	พัฒนาสายส่ง 230 KV 302 กม. 800 MVA จาก 230 KV ในพื้นที่ Tanintharyi และย่างกุ้ง + สายการกระจาย 843 กม. และสถานีย่อย 48 แห่งในภูมิภาค Ayeyarwady และ Bago และใน Kayin รัฐมอญและยะไข่	คาดว่าแล้วเสร็จ 30 มิถุนายน 2568
7	Mandalay Urban Services Improvement Project	โรงบำบัดน้ำแห่งใหม่ฟื้นฟูเครือข่ายน้ำประปาที่มีอยู่ขยายเครือข่ายไปยังเขตเมืองใหม่ระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียจากส่วนกลางแห่งแรกในมัณฑะเลย์	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 มีนาคม 2566
8	Maubin-Phyapon Road Rehabilitation Project	ปรับปรุงถนน 54.5 กม. 54.5 กม. จาก Maubin ถึง Phyapon.	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2561
9	Great Mekong Subregion East West Economis Corridor Eindu Kawkareik Road Improvement Project	การปรับปรุงถนน 66.4 กม. ระหว่าง Eindu และ Kawkareik	แล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2562
10	Third Great Mekong Subregion Corridor Towns Development Project	ปรับปรุงอาคารฝ่ายบริหารทั่วไปในเมาะลำเลิงการจัดทำแผนพัฒนาร่วมเมียวดีและแม่สอดการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมพะอัน	คาดว่าแล้วเสร็จ 31 มีนาคม 2568

ที่มา : 1) Asian Development Bank (ADB), 2020a

2) Asian Development Bank (ADB), 2020b

3) Asian Development Bank (ADB), 2020c

2.5.2 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนโครงข่ายเส้นทางคมนาคมในสภาพปัจจุบันที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมระหว่างประเทศและเมืองต่างๆ ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5-5** และ**รูปที่ 2.5-1** ถึง **รูปที่ 2.5-3**

จากข้อมูลดังกล่าว มีข้อสังเกตว่า โครงข่ายถนนสายประธานที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นเป็นทางหลวงสายอาเซียน (ASEAN Highway: AH) ซึ่งเป็นทางหลวงที่เชื่อมเข้าจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด และมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังเมืองหลวงและเมืองขนาดใหญ่ของแต่ละประเทศ นอกจากนี้ส่วนหนึ่งของทางหลวงสายอาเซียนยังถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transport Transit Route: TTR) ตามแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Strategic Plan) ซึ่งมีการปรับปรุงแผนทุก 10 ปี (กรมทางหลวง, 2558) โดยแผนล่าสุดเรียกว่า Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (KLTSP) 2016-2025 ทั้งนี้การเสนอแผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงกับทางหลวงสายอาเซียนและเส้นทางขนส่งผ่านแดนจะได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากคณะทำงานด้านการขนส่งของอาเซียน (Transport Working Group) โดยโครงการสำคัญที่คณะทำงานให้ความสำคัญได้แก่

- โครงการปรับปรุงผิวทางของถนนสายหลักที่มีคุณภาพต่ำกว่าระดับ 3 (Below Class 3) ให้เป็นถนนระดับ 3 ขึ้นไป ซึ่งถนนที่ต่ำกว่าระดับ 3 มักเป็นถนนลูกรังที่ยังไม่ได้ลาดยางและมีความกว้างถนนน้อยกว่า 3 เมตรต่อช่องจราจร โดยส่วนมากจะอยู่ใน สปป.ลาว และเมียนมา ส่วนถนนสายหลักในกัมพูชาจะเหลือถนนระดับ 2 และ 3 ที่ยังรอการปรับปรุง โดยถนนระดับ 2 นั้นจะมีความกว้างอย่างน้อย 3.5 เมตรต่อช่องจราจร ส่วนถนนระดับ 3 นั้นจะมีความกว้างอย่างน้อย 3 เมตร แต่ไม่ถึง 3.5 เมตรต่อช่องจราจร ขณะที่ถนนสายหลักของประเทศไทยนั้น ส่วนมากเป็นถนนระดับ 1 (4 ช่องจราจรขึ้นไป) และระดับ 2 (2 ช่องจราจร และกว้าง 3.5 เมตรต่อช่องจราจร) และในอนาคตจะเน้นไปที่การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) มากกว่าการขยายถนนเดิมเป็นสี่ช่องจราจร
- โครงการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ทั้งการปรับปรุงกายภาพถนนและการจัดฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยมีเป้าหมายที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนให้ได้ร้อยละ 50 ภายในปี ค.ศ. 2030 เมื่อเทียบกับสถิติผู้เสียชีวิตในปี ค.ศ. 2020
- โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transport) เช่น การลดความสิ้นเปลืองในการใช้พลังงาน การส่งเสริมการขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) การสนับสนุนระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อมุ่งสู่ระบบการขนส่งไร้รอยต่อ (Seamless Transport) เป็นต้น

ขณะที่โครงข่ายการขนส่งทางราง (Rail Transport) จะเน้นการก่อสร้างทางรถไฟให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถเชื่อมต่อกันได้ตามแนวเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL) ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางรถไฟของไทยนั้นไม่มีช่วงที่ขาดหาย (Missing Link) แล้วแต่ยังคงเหลือในประเทศกัมพูชาและ สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม การขยายเส้นทางรถไฟของประเทศจีนเพื่อเชื่อมต่อลงมายังอาเซียนนั้น จีนไม่ได้เลือกแนวเส้นทางเดียวกันกับ SKRL แต่เลือกที่จะผ่านลงมาทางนครหลวงเวียงจันทร์และผ่านจังหวัดหนองคายของไทยเข้ามา ทำให้ผลประโยชน์ที่ไทยได้รับจะมีมากกว่าเส้นทาง SKRL เดิม

ส่วนการขนส่งทางทะเล (Maritime Transport) ในปัจจุบันนั้น จะเน้นที่การขนส่งสินค้าระหว่างกัน เช่น การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับเมียนมาทางท่าเรือระนอง การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาทางท่าเรือสีหนุ โดยใช้เส้นทางถนนจากจังหวัดตราดและจังหวัดสระแก้ว โดยอาเซียนจะให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือที่กำหนดไว้จำนวน 47 แห่งในอาเซียน (ท่าเรือของประเทศไทย มี 3 แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสงขลา) การสนับสนุนให้มีการนำเทคโนโลยี (Electronic Data Interchange: EDI) มาใช้งานในท่าเรือ การสนับสนุนนโยบาย Single Shipping Market เพื่อยกระดับท่าเรืออาเซียนของประเทศสมาชิกทั้งหมดให้เป็นตลาดเดียวกัน

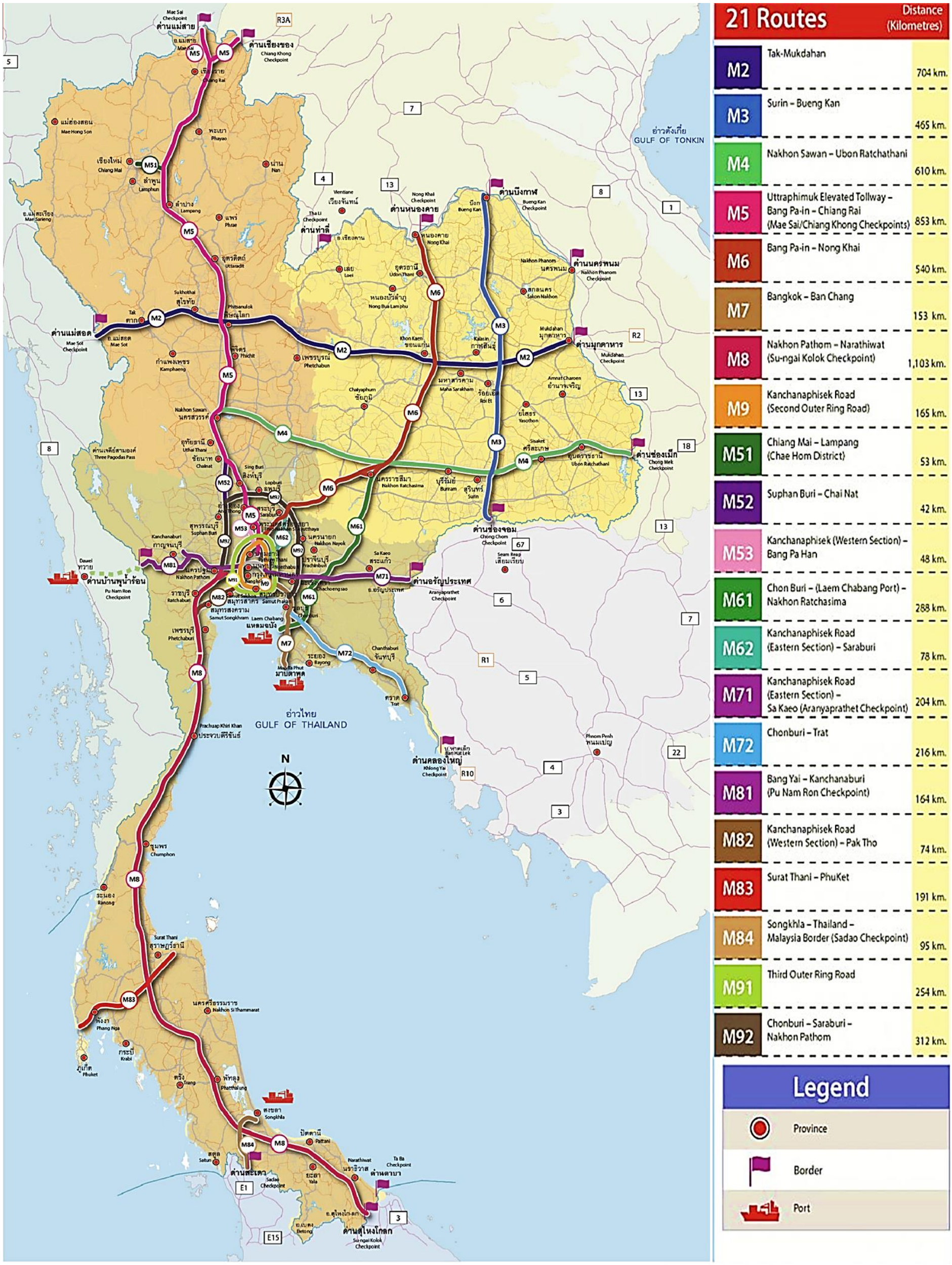
ส่วนการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) ของอาเซียนในปัจจุบันนั้น จะเน้นไปที่การเปิดเสรีทางการบิน (Liberalization of Air Transport) ดังจะเห็นได้จากการเปิดให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศของไทยโดยสายการบิน Viet Jet Airline เป็นต้น รวมทั้งการให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและความมั่นคงในการเดินทางด้วยการปฏิบัติตามมาตรฐานการบินสากลอย่างเคร่งครัดและการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานในอาเซียน เป็นต้น

ตารางที่ 2.5-5 โครงข่ายการคมนาคมและขนส่ง

ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
ไทย	**สายประธาน** ได้แก่ - **สาย AH1** เริ่มจากพรมแดนเมียนมาที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จรดพรมแดนกัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 703 กิโลเมตร - **สาย AH2** เริ่มจากพรมแดนเมียนมาที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ลงมาจนจรดชายแดนบ้านจังโหลน จังหวัดสงขลา เป็นระยะทาง 2,254 กิโลเมตร - **สาย AH12** เริ่มจากทางแยกต่างระดับหินกอง จังหวัดสระบุรี (ซึ่งเป็นจุดที่สาย AH1 และ AH12 มาบรรจบ) จนถึงหนองคาย เป็นระยะทาง 520 กิโลเมตร **สายรอง ได้แก่** **- สาย AH3** เริ่มจากพรมแดน สปป.ลาว ที่อำเภอเชียงของ ไปบรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 116.5 กิโลเมตร - **สาย AH16** เริ่มจากพรมแดนลาวที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดมุกดาหาร บรรจบกับสาย AH2 ที่จังหวัดตาก ระยะทาง 688.5 กิโลเมตร - **สาย AH18** เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อจาก AH2 ที่ สงขลาผ่านหาดใหญ่ ปัตตานี นราธิวาส ไปจรดเขตแดนมาเลเซียที่สุไหงโกลก ระยะทาง 311 กิโลเมตร - **สาย AH19** เริ่มจากกรุงเทพมหานคร ผ่านเข้าจังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา อำเภอกบินทร์บุรี สิ้นสุดที่ อำเภอปักธงชัย ระยะทาง 459.5 กิโลเมตร - **สาย AH112** จากอำเภอบางสะพาน จรดพรมแดนเมียนมา ระยะทาง 29 กิโลเมตร - **สาย AH121** เริ่มต้นจากจังหวัดมุกดาหาร บรรจบกับสาย AH1 ที่ตัวเมืองสระแก้ว ระยะทาง 458.5 กิโลเมตร - **สาย AH123** เริ่มต้นจากพรมแดนเมียนมา ที่บ้านน้ำพุร้อน สิ้นสุดที่พรมแดนกัมพูชาที่บ้านหาดเล็ก ระยะทาง 747.5 กิโลเมตร	โครงข่ายการคมนาคมทางรางในปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านคือสถานีรถไฟที่จังหวัดหนองคาย โดยปัจจุบันจังหวัดหนองคายอยู่ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และอยู่สายอีสานตอนบน (ชุมทางถนนจิระ–หนองคาย) สิ้นสุดปลายทางที่สถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป.ลาว รวมระยะทางประมาณ 628 กิโลเมตร โดยมีการคมนาคมทางรถไฟของจังหวัดหนองคายผ่าน 2 อำเภอ ได้แก่ อำเภอสระใคร และอำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคายมีจำนวนสถานีรถไฟทั้งหมด 2 สถานี โดยตั้งอยู่ในอำเภอเมืองหนองคายได้แก่ สถานีรถไฟนาทา และสถานีรถไฟหนองคาย	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำบริเวณชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะอยู่บริเวณจุดผ่อนปรนที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งบริเวณเมียนมาจะมีท่าเรือที่สำคัญประกอบด้วย - ท่าเทียบเรือสะพานปลา ต.บางริ้น อ.เมืองระนอง - ปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง - ท่าเทียบเรือ บ.อันดามันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง - ท่าเทียบเรือศุลกากรระนอง	ประเทศมีโครงข่ายการเดินทางทางอากาศครอบคลุมเกือบทั้งประเทศ มีท่าอากาศยานนานาชาติทั้งหมด 9 แห่ง และเป็นท่าอากาศยานภายในประเทศ 23 แห่ง
กัมพูชา	**เส้นทางหลักในการขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา** (1) เส้นทางกรุงเทพ-กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 5) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ–อรัญประเทศ–บันเตียเมียนเจย-พระตะบอง-โพธิ์สัตว์-กำปงชนัง-พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านถาวรคลองลึก ปอยเปต ระยะทางรวม 670 กิโลเมตร ใช้เวลา 12-15 ชั่วโมง (2) เส้นทางกรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 5-6) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-บันเตียเมียนเจย–เสียมเรียบ–กำปงธม–กำปงจาม-พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านถาวรคลองลึก ปอยเปต ระยะทางรวม 690 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 13-16 ชั่วโมง (3) เส้นทางกรุงเทพฯ-กรุงพนมเปญ (ทางหลวงหมายเลข 48-4) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ–ตราด–เกาะกง-กำปงสปือ-พนมเปญ ข้ามแดนที่ด่านบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ระยะทางรวม 720 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 13-16 ชั่วโมง (4) เส้นทางกรุงเทพฯ-จังหวัดสีหนุ (ทางหลวงหมายเลข 48-4) มีแนวเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ–ตราด–เกาะกง-สีหนุ ข้ามแดนที่ด่านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ระยะทางรวม 620 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 11-13 ชั่วโมง	ระบบรางรถไฟในประเทศกัมพูชาประกอบด้วยเส้นทาง 2 สาย ดังนี้ 1. สายใต้มีความยาว 264 กิโลเมตร เริ่มต้นที่กรุงพนมเปญ ผ่านสถานีตาแกว กำปอต และไปสิ้นสุดที่สีหนุ 2. สายเหนือมีความยาว 336 กิโลเมตรเริ่มต้นที่พนมเปญ ผ่านสถานีกำปงชนัง โพธิ์สัตว์ พระตะบอง ศรีโสภณ และไปสิ้นสุดที่ปอยเปตติดกับชายแดนประเทศไทย	1) ท่าเรือนานาชาติ ในกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกแห่งเดียว คือ ท่าเรือสีหนุ 2) ท่าเรือขนส่งภายในประเทศ (1) ท่าเรือสตรึงเตร็ง (จังหวัดสตึงเตร็ง) ตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกระแจะ 128 กิโลเมตร (2) ท่าเรือกระแจะ (จังหวัดกระแจะ) ตั้งอยู่บนแม่น้ำโขง ห่างจากท่าเรือกำปงจาม 121 กิโลเมตร	ปัจจุบันกัมพูชามีสนามบินทั้งหมด 11 แห่ง เปิดให้บริการสำหรับเที่ยวบินปกติ 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินนานาชาติพนมเปญ (Phnom Penh International Airport: PPIA), สนามบินนานาชาติเสียมเรียบ (Siem Reap International Airport: SRIA) และสนามบินนานาชาติสีหนุ (Sihanouk International Airport)

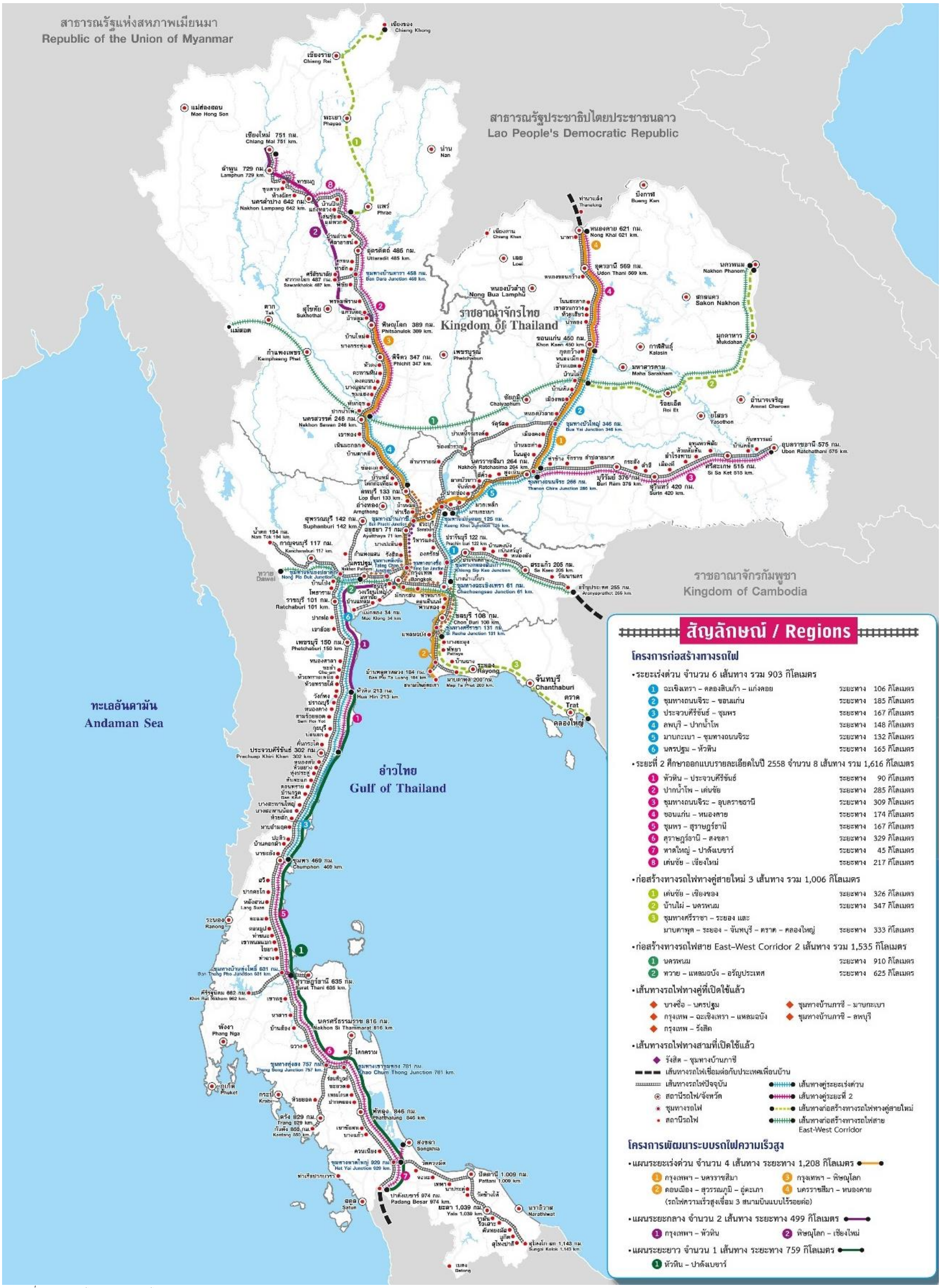
ประเทศ	โครงข่ายการคมนาคมทางบก	โครงข่ายการคมนาคมทางราง	โครงข่ายการคมนาคมทางน้ำ	โครงข่ายการคมนาคมทางอากาศ
สปป.ลาว	เส้นทางการคมนาคมและขนส่งในประเทศที่มีความสำคัญในการเดินทางจากประเทศไทยไปยังสปป.ลาว ประกอบด้วย 6 เส้นทาง - เส้นทางหมายเลข 3 (R3A) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทย-สปป.ลาว-จีน เชื่อมต่อจากอำเภอเชียงของ จ.เชียงราย ประเทศไทย - เส้นทางหมายเลข 4 (R4) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัดเลยถึงแขวงหลวงพระบาง โดยเริ่มต้นจากอำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย บรรจบกับเส้นทางหมายเลข 13 (R13N) ที่เมืองเชียงเงิน แขวงหลวงพระบาง รวมระยะทางประมาณ 370 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 12 (R12) เป็นเส้นทางที่ตัดกับเส้นทางหมายเลข 13 (R13S) และเชื่อมต่อประเทศไทย - สปป.ลาว-เวียดนาม เริ่มต้นจากอำเภอเมือง จังหวัดนครพนมผ่านเมืองมะหาไช รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 345 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 9 (R9) เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเชื่อมระหว่างเมียนมา–ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม รวมระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 13 (R13) เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่สุดของ สปป.ลาว เชื่อมโยงภาคเหนือ ภาคกลางและภาคใต้ของ สปป.ลาว มีความยาวประมาณ 1,532 กิโลเมตร - เส้นทางหมายเลข 16 เป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี กับเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ระยะทางทั้งหมด 298 กิโลเมตร	ปัจจุบัน สปป.ลาว มีทางรถไฟยาว 3.5 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับประเทศไทยที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 นครหลวงเวียงจันทน์-จังหวัดหนองคาย	(1) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามเมืองท่าเดื่อ นครหลวงเวียงจันทน์ (2) ท่าข้าม จังหวัดบึงกาฬ ตรงข้ามเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (3) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ตรงข้ามเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (4) ท่าข้าม อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ตรงข้ามแขวงสะหวันนะเขต (5) ท่าข้าม อำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ตรงข้ามเมืองซะนะคาม แขวงเวียงจันทน์ (6) ท่าข้าม อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ตรงข้ามบ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	สปป.ลาว มีสนามบินนานาชาติทั้งสิ้น 3 แห่ง (1) สนามบินวัดไต เป็นสนามบินนานาชาติในนครหลวงเวียงจันทน์ อยู่ห่างจากใจกลางเมืองนครหลวงเวียงจันทน์ ประมาณ 5 กิโลเมตร (2) สนามบินหลวงพระบาง เป็นสนามบินนานาชาติที่ใหญ่เป็นอันดับสองของ สปป.ลาว อยู่ในแขวงหลวงพระบาง ห่างจากใจกลางเมืองหลวงพระบางไปทางทิศเหนือ ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร (3) สนามบินปากเซ อยู่ในเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ห่างจากตัวเมืองประมาณ 3.5 กิโลเมตร
เมียนมา	- **สาย AH1** เป็นถนนเชื่อมต่อกับพรมแดนพม่าที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดนครสวรรค์ นครนายก ปราจีนบุรี จนจรดพรมแดนกัมพูชาที่อำเภออรัญประเทศ ซึ่งเมียนมามีถนนทางหลวงเมียนมาหมายเลข 8 เมียวดี–ปายากี ทางหลวงพม่าหมายเลข 1 ปายากี-เมะทีลา-มัณฑะเลย์–ทามุ และทางหลวงพม่าหมายเลข 1 แยกจาก Payagyi ไปย่างกุ้ง เป็นถนนในโครงข่ายสาย AH1 - **สาย AH2** เชื่อมต่อกับพรมแดนประเทศไทยที่จุดผ่านแดนถาวรพรมแดนไทย-เมียนมา ในอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งถนนสายนี้มีโครงข่ายในประเทศผ่านเมืองท่าขี้เหล็ก เชียงตุง Meiktila มัณฑะเลย์ และทามุ - **สาย AH3** เป็นทางหลวงสายหนึ่งในโครงการเครือข่ายทางหลวงเอเชีย มีความยาว 7,331 กิโลเมตร (4,555 ไมล์) โดยเริ่มต้นจากเมืองอูลาน-อูเด ประเทศรัสเซีย ผ่านประเทศจีน ผ่านเมียนมาเมืองลา–เชียงตุง (สายทางเลือก) (บรรจบบนทางหลวงเอเชียสาย 2) ผ่านพรมแดน สปป.ลาว ที่อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน (AH2) ที่แยกแม่กรณ์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย	ศูนย์กลางเส้นทางรถไฟอยู่ที่กรุงย่างกุ้ง เส้นทางสายหลัก คือ กรุงย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะทางประมาณ 716 กิโลเมตร เป็นเส้นทางและขบวนรถไฟที่ได้มาตรฐานที่สุดของเมียนมา	เมียนมามีแม่น้ำหลายสาย โดยมีระยะทางที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำประมาณ 2,400 กิโลเมตร มีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (1) แม่น้ำอิรวดี (Ayeyarwady) เป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญที่สุด ไหลมาจากทางทิศใต้ของรัฐกะฉิ่นไปบรรจบกับแม่น้ำชินวินที่มัณฑะเลย์ และไหลออกสู่ทะเลอันดามัน มีความยาว 2,170 กิโลเมตร (2) แม่น้ำสาละวิน (Thanlyin) ไหลมาจากธิเบตผ่านมณฑลยูนนานและไทย ออกสู่ทะเลอันดามันที่เมืองมะละแหม่ง มีความยาว 1,270 กิโลเมตร (3) แม่น้ำสะโตง (Sittaung) ไหลมาจากทิศใต้ของที่ราบสูงรัฐฉาน ผ่านภาคกลางฝั่งตะวันออกของประเทศ ออกสู่ทะเลอันดามันที่อ่าวเมาะตะมะ (Martaban) มีความยาว 400 กิโลเมตร เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งไม้ซุง (4) แม่น้ำชินวิน (Chindwin) ไหลจากทิศเหนือในรัฐกะฉิ่นลงใต้ ผ่านทางตะวันตกของประเทศ มาบรรจบกับแม่น้ำอิรวดีที่มัณฑะเลย์ มีความยาว 960 กิโลเมตร	เมียนมามีท่าอากาศยานจำนวน 80 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานที่ลาดยางรันเวย์ 11 แห่ง และท่าอากาศยานที่ไม่ได้ลาดยางรันเวย์ 69 แห่ง ท่าอากาศยานนานาชาติ 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติย่างกุ้ง ท่าอากาศยานนานาชาติเนปิดอว์ และท่าอากาศยานนานาชาติมัณฑะเลย์

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564



ที่มา : กรมทางหลวง, 2563

รูปที่ 2.5-1 แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (2560-2579)


สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
Republic of the Union of Myanmar
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
Lao People's Democratic Republic
ราชอาณาจักรไทย
Kingdom of Thailand
ราชอาณาจักรกัมพูชา
Kingdom of Cambodia
ทะเลอันดามัน
Andaman Sea
อ่าวไทย
Gulf of Thailand
เชียงของ Chiang Khong
เชียงราย Chiang Rai
แม่ฮ่องสอน Mae Hong Son
พะเยา Phayao
เชียงใหม่ 751 กม. Chiang Mai 751 km.
น่าน Nan
ลำพูน 729 กม. Lamphun 729 km.
นครลำปาง 642 กม. Nakhon Lampang 642 km.
แพร่ Phrae
อุตรดิตถ์ 485 กม. Uttaradit 485 km.
ทางแยกบ้านดารา 458 กม. Ban Dara Junction 458 km.
สุโขทัย Sukhothai
ตาก Tak
แม่สอด
พิษณุโลก 389 กม. Phitsanulok 389 km.
กำแพงเพชร Kamphaeng Phet
พิจิตร 347 กม. Phichit 347 km.
เพชรบูรณ์ Phetchabun
นครสวรรค์ 248 กม. Nakhon Sawan 246 km.
ทางแยกบ้านภาชี Ban Phachi Junction
อยุธยา 71 กม. Ayutthaya 71 km.
สระบุรี Saraburi
ลพบุรี 133 กม. Lop Buri 133 km.
สิงห์บุรี Sing Buri
อ่างทอง Angthong
สุพรรณบุรี 142 กม. Suphanburi 142 km.
น้ำตก 194 กม. Nam Tok 194 km.
กาญจนบุรี 117 กม. Kanchanaburi 117 km.
นครปฐม Nakhon Pathom
กรุงเทพ Bangkok
ทางแยกหนองปลาดุก Nong Pla Duk Junction
ทางแยกต่างระดับบางซื่อ Bang Sue Junction
ทางแยกต่างระดับมักกะสัน Makkasan Interchange
ทางแยกต่างระดับพญาไท Phaya Thai Interchange
ทางแยกต่างระดับดินแดง Din Daeng Interchange
ทางแยกต่างระดับรัชดาภิเษก Ratchadaphisek Interchange
ทางแยกต่างระดับลาดพร้าว Lat Phrao Interchange
ทางแยกต่างระดับหัวหมาก Hua Mak Interchange
ทางแยกต่างระดับบางนา Bang Na Interchange
ทางแยกต่างระดับศรีรัช Si Rat Interchange
ทางแยกต่างระดับวงเวียนใหญ่ Wong Wian Yai Interchange
ทางแยกต่างระดับบางปะอิน Bang Pa-In Interchange
ทางแยกต่างระดับบางใหญ่ Bang Yai Interchange
ทางแยกต่างระดับบางพลี Bang Phli Interchange
ทางแยกต่างระดับบางปะกง Bang Pakong Interchange
ทางแยกต่างระดับฉะเชิงเทรา 61 กม. Chachoengsao Junction 61 km.
ทางแยกต่างระดับแก่งคอย 125 กม. Kaeng Khoi Junction 125 km.
ทางแยกต่างระดับมาบกะเบา Map Kabao Junction
ทางแยกต่างระดับมาบตาพุด 200 กม. Map Ta Phut Junction 200 km.
ทางแยกต่างระดับหนองปลาไหล Nong Pla Lai Junction
ทางแยกต่างระดับหนองขาม Nong Kham Junction
ทางแยกต่างระดับเขาชีจรรย์ Khao Chi Chan Junction
ทางแยกต่างระดับเขาชะเมา Khao Chamao Junction
ทางแยกต่างระดับเขาหินซ้อน Khao Hin Sorn Junction
ทางแยกต่างระดับเขาคันทรง Khao Khan Song Junction
ทางแยกต่างระดับเขาน้ำซับ Khao Nam Sap

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

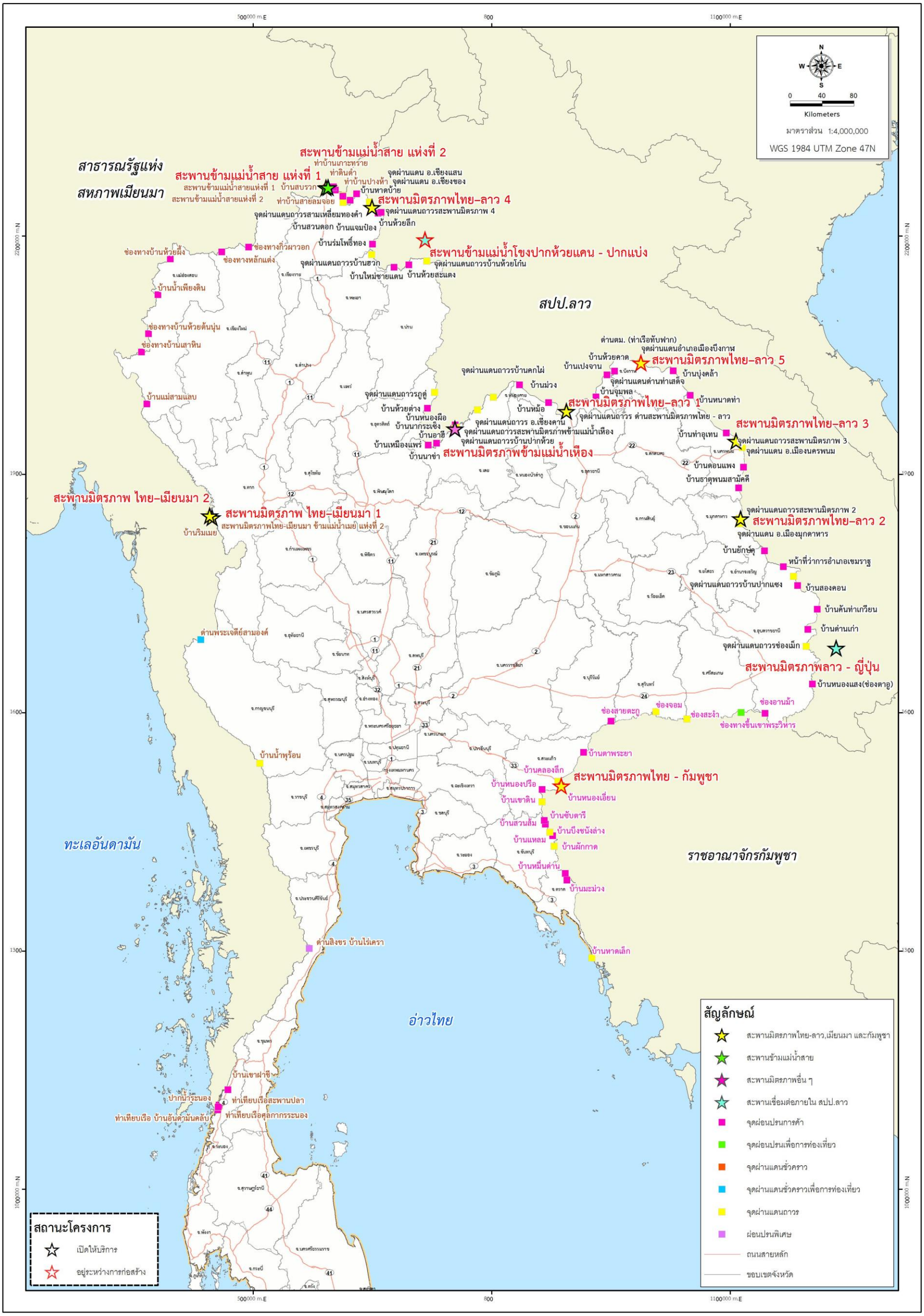
รูปที่ 2.5-3 โครงข่ายการคมนาคมทางบกระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

2.5.3 การศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาอุปสรรคการเชื่อมโยง

2.5.3.1 โครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ

การก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพื่อเชื่อมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ สปป.ลาว เนื่องจากเป็นประเทศที่ไม่มีเขตแดนติดกับทะเลทำให้ประสบปัญหาด้านการคมนาคมขนส่ง แม้ลำน้ำโขงซึ่งเป็นพรมแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว จะไหลออกสู่ทะเลในเขตประเทศเวียดนาม แต่ก็ไม่สามารถใช้เป็นเส้นทางสำหรับ สปป.ลาว ในการเดินเรือขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลได้ ทั้งนี้มีสะพานมิตรภาพที่เชื่อมกับกัมพูชา 1 แห่ง สปป.ลาว 8 แห่ง และเมียนมา 4 แห่ง รวมทั้งสิ้น 13 แห่ง *(กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561)*

จากการพิจารณาพบว่า ประเทศไทยมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเชื่อมกับ สปป.ลาว มากที่สุด เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนามและประเทศจีนได้ ซึ่งในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา การค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน มีการเติบโตอย่างมากและมูลค่าการค้าชายแดน/ผ่านแดน ของสะพานมิตรภาพต่างๆ เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนหลังเปิดสะพาน อย่างไรก็ตาม ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดไม่สามารถแก้ไขได้โดยการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำแต่เพียงอย่างเดียว ยังมีประเด็นเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า คุณภาพของถนนในประเทศเพื่อนบ้าน การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านพื้นที่ ล้วนแล้วแต่ทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนยังมีต้นทุนสูงและบางครั้งใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าที่คาดการณ์ไว้ สำหรับการก่อสร้างสะพานมิตรภาพในกัมพูชานั้น มีความจำเป็นน้อย เนื่องจากพรมแดนระหว่างไทยและกัมพูชานั้นไม่ได้ปิดกั้นด้วยแม่น้ำ ขณะที่การก่อสร้างสะพานมิตรภาพระหว่างไทยกับเมียนมาในอดีตที่ผ่านมานั้น เพื่อรองรับการค้าชายแดนที่จุดผ่านแดนถาวรระหว่างกันเป็นหลัก ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรระหว่างเมียนมากับไทยนั้น ถือว่ายังมีน้อยเมื่อเทียบกับฝั่งไทยกับ สปป.ลาว อันเนื่องมาจากปัญหาความไม่สงบบริเวณชายแดน ส่งผลให้การค้าชายแดน/ผ่านแดนยังไม่มากเท่าที่ควร ซึ่งปัญหาดังกล่าวน่าจะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปอีกชักระยะหนึ่งจึงทำให้การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมานั้นมีความจำเป็นน้อยกว่า สปป.ลาว ในปัจจุบัน

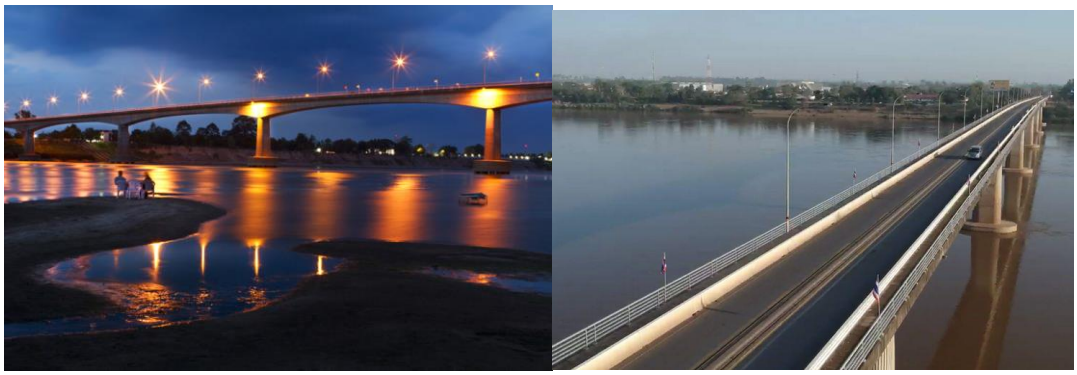


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.5-4 โครงข่ายถนน สะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ

1) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์)

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงขนาดใหญ่แห่งแรกโดยเชื่อมต่อหมู่ที่ 1 คุ้มจอมมณี ตำบลมีชัย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เข้ากับบ้านท่านาแล้ง เมืองหาดซายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ตัวสะพานมีความยาว 1,170 เมตร มีทางรถ 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3.5 เมตร ทางเท้า 2 ช่องทาง กว้างช่องละ 1.5 เมตร และรถไฟทางเดี่ยวกว้าง 1 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง ใช้งบประมาณก่อสร้าง 30,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลีย ใช้ระยะเวลาก่อสร้างระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2534 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2537 และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2557 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2537



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564a

รูปที่ 2.5-5 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์)

2) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารของประเทศไทย เข้ากับแขวงสะหวันนะเขตของ สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจตะวันตก-ตะวันออก ซึ่งเริ่มจากเมียนมา ผ่าน ไทย สปป.ลาว และสิ้นสุดที่เวียดนาม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงของธนาคารการพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งมีความยาวทั้งหมด 1,600 เมตร มีความกว้าง 12 เมตร และมีช่องการจราจร 2 ช่อง มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยแหล่งทุนในการก่อสร้างเป็นเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำจากรัฐบาลญี่ปุ่นให้กับรัฐบาลลาว 4,011 ล้านเยน และให้กับรัฐบาลไทย 4,079 ล้านเยน ใช้เวลาก่อสร้างตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2549 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2549

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564b

รูปที่ 2.5-6 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)

3) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)

เป็นสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่หมู่ที่ 1 บ้านห้อม ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนมกับ สปป.ลาว ที่บ้านเวินใต้ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ควบคุมการก่อสร้างโดยสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวงและบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้างก่อสร้างใช้งบประมาณก่อสร้างจากรัฐบาลไทยทั้งสิ้น 1,723 ล้านบาท มีระยะเวลาการก่อสร้างรวม 900 วัน แล้วเสร็จในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งด้านการค้า และการท่องเที่ยวเชื่อมโยงจากไทย สปป.ลาว เวียดนาม และภาคใต้ของประเทศจีน ซึ่งมีความยาวรวม 1,423 เมตร มีความกว้าง 13 เมตร และมีช่องจราจร 2 ช่อง และไม่มีทางรถไฟ และเพื่อเป็นการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี ค.ศ. 2015 สะพานแห่งนี้ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564c

รูปที่ 2.5-7 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)

4) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยที่หมู่ที่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับ สปป.ลาว ที่บ้านดอน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ระยะทาง 2.48 กิโลเมตร รูปแบบของสะพานเป็นคอนกรีตรูปกล่อง (Segmental Concrete Box Girder) มีเสา 4 เสา กว้าง 14.70 เมตร เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร แต่ละช่องกว้าง 3.50 เมตร ตั้งอยู่กึ่งกลาง นอกจากสะพานแล้วยังมีโครงการก่อสร้างถนนไปอีกประมาณ 6 กิโลเมตรเข้าในเขตเมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นถนนลาดยางขนาดสองช่องจราจร รวมทั้งมีการก่อสร้างด่านตรวจคนเข้าเมืองด้วยสถาปัตยกรรมแบบล้านช้าง เป็นการเชื่อมต่อกับเส้นทาง ที่เชื่อมต่อระหว่างจีน–สปป.ลาว–ไทย

บริษัทรับเหมาก่อสร้างเป็นกลุ่ม CR5-KT Joint Venture ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท China Railway No.5 ของจีนและบริษัท กรุงธนเอนยิเนียร์ จำกัดของไทย งบประมาณในการก่อสร้างประมาณ 1,624 ล้านบาท โดยการสมทบทุนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีน ส่วนรัฐบาลลาวรับผิดชอบค่าชดเชยให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ โดยก่อสร้างตัวสะพานแล้วเสร็จในวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564d

รูปที่ 2.5-8 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)

5) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ)

เป็นโครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมมิตรภาพระหว่างไทยกับลาว เริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. 2554 โครงการมีระยะทางรวม 16.18 กม. โดยแนวเส้นทางจะสร้างอยู่บนพื้นที่ตำบลวิศิษฐ์ ตำบลไคสี และตำบลบึงกาฬ อำเภอเมืองบึงกาฬ อยู่ตรงข้ามกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว โดยรูปแบบการก่อสร้างจะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขง 1 แห่ง ความยาว 1.35 กม. ขนาด 2 ช่องจราจร เชื่อมโยงระหว่างฝั่งไทยกับลาว พร้อมถนนตัดใหม่เป็นลักษณะถนนเลี่ยงเมือง ขนาด 4 ช่องจราจร ในฝั่งไทย เพื่อเชื่อมต่อกับทางหลวงสาย 222 (บึงกาฬ-พังโคน) จาก จ.หนองคาย ไปยัง จ.นครพนม และ จ.สกลนคร ส่วนฝั่งลาวจะเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 2.86 กม.

ปัจจุบัน (ปี พ.ศ. 2564) งบประมาณก่อสร้าง 3,930 ล้านบาท ร่วมลงทุนโดยรัฐบาลไทย 2,630 ล้านบาท และรัฐบาล สปป.ลาว 1,300 ล้านบาท แบ่งความรับผิดชอบการก่อสร้างจากกึ่งกลางสะพาน แบ่งสัญญาเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอน 1 งานถนนฝั่งไทยมีที่ตั้งโครงการบนทางหลวง (ทล.) 244 ระหว่าง กม. 0+000 ถึง กม. 9+400 ระยะทาง 9.400 กม. จังหวัดบึงกาฬ ค่างาน 831,110,000 บาท เริ่มต้นสัญญาวันที่ 30 มิถุนายน 2563 สิ้นสุดสัญญา วันที่ 16 ธันวาคม 2565

ตอน 2 งานถนนฝั่งไทย และด่านพรมแดนฝั่งไทย ที่ตั้งโครงการบน ทล.244 ระหว่าง กม.9+400 ถึง 12+082.930 ระยะทาง 2.683 กม. จังหวัดบึงกาฬ ค่างาน 883,110,000 บาท เริ่มต้นสัญญาวันที่ 25 กันยายน 2563 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 13 มานาคม 2566

ตอน 3 งานสะพานข้ามแม่น้ำโขงฝั่งไทย (รวมงานปรับปรุงสี่แยก ทล. 212 และลานอเนกประสงค์ใต้สะพาน) ระหว่าง กม.12+082.930 ถึง 13+032.930 ค่างาน 786,523,850 บาท เริ่มต้นสัญญาวันที่ 24 พฤศจิกายน 2563 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 8 พฤศจิกายน 2566

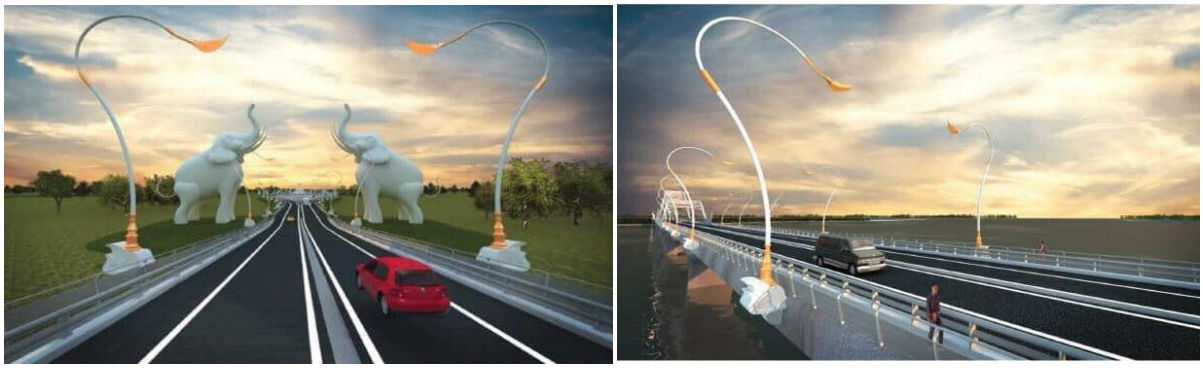
ที่มา : เดลินิวส์, 7 มกราคม 2564

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564e

รูปที่ 2.5-9 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ)

6) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

เป็นโครงการใหม่จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2555 ที่จังหวัดสุรินทร์ มีมติเห็นชอบในหลักการของกรอบข้อเสนอแผนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงช่วงอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี กับเมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน จุดก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ทางทิศใต้ บ้านปากแซง หมู่ 3 ตำบลพะลาน อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี สะพานแห่งนี้มีความยาวรวม 1,607 เมตร เฉพาะตัวสะพานยาว 1,020 เมตร งานทางลาดลงจากตัวสะพานความยาวฝั่งไทย 517 เมตร ฝั่งลาว 70 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2112 (ไทย) กับทางหลวงหมายเลข 13 (สปป.ลาว) อ.นาตาล (ไทย)-เมืองละครเพ็ง (สปป.ลาว) มีถนนฝั่งไทย 4.325 กม. ถนนฝั่งลาว 17.509 กม. อาคารด่าน (BCF) ในไทยและ สปป.ลาว รวมทั้งจุดเปลี่ยนทิศทางการจราจรอยู่ในฝั่งไทย วงเงินดำเนินการ 4,365 ล้านบาท โดยสะพานข้างแม่น้ำโขงเป็นสะพานแบบโค้ง (Arch) ขนาด 2 ช่องทางจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแถบกลางกว้าง 1.20 เมตร พร้อมทางเท้าขนาด 1.25 เมตรทั้งสองฝั่งเส้นโค้งของสะพาน ปัจจุบัน (พ.ศ. 2563) อยู่ระหว่างรอข้อตกลงร่วมระหว่างรัฐบาลไทยกับ สปป.ลาว ในการดำเนินโครงการ



ที่มา : แขวงทางหลวงสิงห์บุรี, 2562

รูปที่ 2.5-10 สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (นาตาล–ละคอนเพ็ง)

7) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว (เลย–เวียงจันทน์) (อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสม)

สะพานแห่งที่ 7 ซึ่งเป็นสะพานเชื่อมต่อประเทศฝั่งไทยและ สปป.ลาว โดยมีจุดผ่านแดนฝั่งไทยอยู่ที่จังหวัดเลย ส่วนจุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้านอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ ส่วนเวลาในการเริ่มก่อสร้างสะพานนั้น รัฐบาลลาวและไทยยังคงหารือกันอยู่

8) สะพานมิตรภาพไทย–ลาว (อุบลราชธานี–จำปาสัก)

สะพานแห่งที่ 8 ซึ่งจะเป็นสะพานเฉพาะรถไฟ รวมรถไฟธรรมดาและรถไฟความเร็วสูงไว้ในสะพานแห่งนี้ ซึ่งสะพานแห่งที่ 8 นี้เป็นสะพานความร่วมมือระหว่างไทย-สปป.ลาว และจีน

9) สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย-แขวงไชยะบุรี)

สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง ไทย-ลาว ตั้งอยู่ที่บ้านนากระเซ็ง เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเหือง เชื่อมระหว่างไทย-สปป.ลาว สะพานนี้สามารถเดินทางผ่านไชยะบุรี สู่เมืองมรดกโลก คือ หลวงพระบางใต้ ระยะทาง 363 กม. หรือเดินทางข้ามไปท่องเที่ยวและซื้อสินค้าปลอดภาษี บริเวณร้านค้าใกล้สะพานฝั่ง สปป.ลาว ได้ สะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย-ลาว ได้มีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ วันพฤหัสบดีที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2547

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.), 2563

รูปที่ 2.5-11 สะพานข้ามแม่น้ำเหือง (เลย-แขวงไชยะบุรี)

10) สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 1

สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 1 หรือสะพานแม่น้ำเมย เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมย เชื่อมระหว่างตำบลแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับรัฐกะเหรี่ยง ประเทศพม่า เป็นสะพานคอนกรีต 2 ช่องจราจร ยาว 420 เมตร กว้าง 13 เมตร สร้างเพื่อเชื่อมถนนสายเอเชียจากประเทศไทยสู่สหภาพเมียนมาร์ ตลอดจนภูมิภาคเอเซียใต้ ถึงตะวันออกกลางและยุโรป เป็นประตูสู่อินโดจีนและอันดามัน เปิดเมื่อ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2540

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564f

รูปที่ 2.5-12 สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 1

11) สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 2

เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเมยขนาดใหญ่แห่งที่สอง ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 บ้านวังตะเคียนใต้ ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ของประเทศไทย เข้ากับบ้านเยปู หมู่ที่ 5 เมืองเมียวดี จังหวัดเมียวดี ของเมียนมา เป็นสะพานคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง มีความยาว 760 เมตร ขนาด 2 ช่องจราจรไป-กลับ แยกช่องจราจรด้วยเกาะคอนกรีตแบบต่ำ ช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 2.50 เมตร และทางเดินเท้ากว้างข้างละ 1.50 เมตร แบ่งเป็นฝั่งไทย 515 เมตร และฝั่งเมียนมา 245 เมตร มูลค่าการก่อสร้างจำนวน 4,132 ล้านบาท เริ่มก่อสร้างในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2562 และมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2562

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2564

รูปที่ 2.5-13 สะพานมิตรภาพ ไทย–พม่า แห่งที่ 2

12) สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่เขตเทศบาลแม่สาย อำเภอแม่สาย ติดต่อกับเมียนมา ที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2558

รูปที่ 2.5-14 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1

13) สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

เป็นสะพานที่เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมา โดยบริเวณฝั่งไทยตั้งอยู่ที่ตำบลสันผักฮี้ อำเภอแม่สาย ติดต่อกับเมียนมา ที่เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2558

รูปที่ 2.5-15 สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2

14) สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท)

โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท) กรมทางหลวงได้รับอนุมัติงบประมาณปี 2560 ให้ก่อสร้างสะพานวงเงิน 860 ล้านบาท ความยาวสะพาน 620 ล้านบาท (ฝั่งไทย 405 เมตร ฝั่งกัมพูชา 215 เมตร) ข้ามคลองพรมโหด ที่บ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว พร้อมจุดสลับทิศทางการจราจรและถนนเชื่อมต่อสะพานในฝั่งไทย ระยะทาง 4.094 กิโลเมตร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เริ่มต้นตั้งแต่จุดตัดหมายเลข 3366 ระยะทางรวมทั้งสิ้น 4.714 กิโลเมตร ดำเนินการก่อสร้างโดยกรมการทหารช่างกองทัพบก

สำหรับงานก่อสร้างทางเชื่อมต่อแนวใหม่ฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชา ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 ถนนเชื่อมต่อฝั่งไทยเป็นถนนหมายเลข 3646 อ.อรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน-สตึงบท) ช่วงแยกทางหลวงหมายเลข 33 บรรจบทางหลวงหมายเลข 3586 ตอน 2 (ปี พ.ศ. 2562) แบ่งเป็น 2 ช่วงคือช่วง กม. 0+000-10+500 และ กม. 10+500-25+211 เริ่มต้นสัญญา 24 เม.ย. 2562 และสิ้นสุดสัญญา 9 มิ.ย. 2565 สำหรับงานก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชาอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง คาดว่าองค์ประกอบโครงการทั้งหมดจะสมบูรณ์เปิดให้บริการประชาชนได้ในปี พ.ศ. 2565

ที่มา : สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย, 2558

รูปที่ 2.5-16 สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท)

2.5.4 การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

ในการศึกษาการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่ ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาทบทวนรายการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จากประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (4 มกราคม 2562) (กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม, 2562) โดยที่ปรึกษาได้พิจารณาเกณฑ์ต่างๆ ในการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่จุดผ่านแดนเพื่อนำไปพิจารณาว่าพื้นที่ในการพัฒนาบริเวณใดที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่า ตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า
- พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ
- พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1
- พื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้นที่ 2
- พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศหรือแหล่งมรดกโลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลก ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร
- พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่งโบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์หรืออุทยานประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในระยะทาง 1 กิโลเมตร ยกเว้นถนนผังเมือง ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง

ผลการประเมินประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นอยู่ในเกฑณ์ พบว่า มีจุดผ่านแดนถาวร 16 จุด จุดผ่อนปรนการค้า 31 จุด จุดผ่านแดนชั่วคราว 1 จุด จุดผ่อนปรนพิเศษ 1 จุด และจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว 1 จุด ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดจำนวนจุดผ่านแดนตามเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5-6** และ**ภาคผนวก ข**

ตารางที่ 2.5-6 สรุปการประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

ลำดับที่	รายการ	จำนวนจุดผ่านแดนที่เข้าข่ายการจัดทำรายงาน EIA
1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	18
2	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	21
3	อุทยานแห่งชาติ	8
4	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	4
5	พื้นที่มรดกโลก	1
6	พื้นที่โบราณสถาน	22

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2.6 กฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน

งานกฎหมายโครงการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางด้านการคมนาคมขนส่ง การค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวภายใต้กรอบความร่วมมือหรือข้อตกลงต่างๆ รวมถึง ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย ซึ่งแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1) ศึกษาและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่ง การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวพร้อมทั้งวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศหรือข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวกับความเชื่อมโยงในภูมิภาค (กฎหมายระหว่างประเทศ)
2) ศึกษาและรวบรวมข้อมูล ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกฎหมาย (กฎหมายไทย) ที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ในด้านการคมนาคมขนส่ง การค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว

ก่อนที่ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวก (Annex) และพิธีสาร (Protocol) ครบถ้วนทุกฉบับในปี พ.ศ. 2558 นั้นประเทศไทย จะต้องยกร่างกฎหมายขึ้นใหม่เพื่อการนำไปปฏิบัติ (Implementation) การดังกล่าวอีกทั้งเป็นการรองรับการดำเนินงานให้ครอบคลุมตามพันธกรณีและเพื่อให้สัตยาบันต่อภาคผนวกที่ค้างอยู่ได้อย่างครบถ้วน ซึ่งกฎหมายใหม่ดังกล่าว ได้แก่

1) พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ จึงได้ตราพระราชบัญญัติ

ฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันและกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีเพื่อดำเนินการในพื้นที่ดังกล่าว พ.ร.บ. ฉบับนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2556 *(พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556, 2556)* โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) คำนิยาม

“การขนส่งข้ามพรมแดน” หมายความว่า การนำเข้ามาใน การส่งออกไปนอก หรือการนำผ่านราชอาณาจักร ซึ่งสัตว์ พืช หรือของอื่นใดผ่านด่านพรมแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการเดินทางเข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคล พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่ตามกฎหมายที่ว่าด้วยคนเข้าเมือง ทั้งนี้ ในบริเวณพรมแดนระหว่างราชอาณาจักรกับต่างประเทศ

“พิธีการ” หมายความว่า การดำเนินการของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน การกำกับ การควบคุม การตรวจสอบ การอนุญาต และการอนุมัติการเข้าการพักอาศัยอยู่ และการออกนอกราชอาณาจักรของบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าว

“พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” หมายความว่า พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

“พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร” หมายความว่า พื้นที่ในราชอาณาจักรที่รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

“พื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร” หมายความว่า พื้นที่นอกราชอาณาจักรที่รัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

(2) การกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ในเขตศุลกากร สถานี ท่าเรือ หรือพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินพิธีการ เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร เมื่อได้กำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรแล้วและรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลงได้แจ้งพื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้รัฐบาลไทยทราบแล้ว ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการอย่างเบ็ดเสร็จในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

(3) การดำเนินพิธีการ

3.1 การดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการดำเนินพิธีการในราชอาณาจักร

3.2 เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงสามารถดำเนินพิธีการตามกฎหมายของประเทศภาคีนั้นในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรได้ โดยขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการดำเนินพิธีการของเจ้าหน้าที่

ดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อตกลงที่รัฐบาลไทยได้ทำไว้กับรัฐบาลของประเทศภาคีตามความตกลง สำหรับการดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันแต่ละแห่ง

3.3 ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่ดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

3.4 การกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรและเป็นความผิดตามกฎหมายไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

(4) หลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการในพื้นที่ควบคุม

4.1 การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจสอบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมาย
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

4.2 การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักร เพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทย

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่เจ้าหน้าที่ตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายไทยก็ได้

2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2556 และจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 18 มีนาคม 2557 *(พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556, 2556)* โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(1) การบังคับใช้

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ระหว่างประเทศ ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนน

(2) สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือ ผู้รับตราส่ง ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหายย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

(3) หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น เท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมอบมีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวนให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมิได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่งก็ตาม

ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากสิทธิในการจัดการของ ของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา 24 (1) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวและ ให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง

(4) หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้น จะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้องไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูล เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนแปลงที่ส่งมอบของ หรือ ส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มิใช่ผู้รับตราส่ง ซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบ

เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในขณะที่รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการรับแต่วันที่ได้รับมอบของ

(5) ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ส่งของ

ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชักช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น การส่งมอบชักช้า คือ

- ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด
- ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มิได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- รับของ
- รับของแล้วเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า หรือ
- ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขน เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุ ดังต่อไปนี้

- เหตุสุดวิสัย
- สภาพแห่งของนั้นเอง
- การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิด

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือ ให้ครบถ้วน
- การใช้รถที่ไม่มีวัตถุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของ ซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหักเป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้

รถที่มีอุปกรณ์พิเศษ เพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

- การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

(6) การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายให้คำนวณจาก ราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วนให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วย สิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

ความรับผิดของผู้ขนส่งมิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณี ดังต่อไปนี้

- เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ ผู้ขนส่งรับผิดเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี
- เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษ อันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายอื่น ซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงิน ส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง
- เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ให้ผู้ขนส่งรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

(7) การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึง การใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาท โดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมาย ว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

กรณีของสุญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่น ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3) พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศร่าง พ.ร.บ.ฉบับนี้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2558 *(พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.2557, 2557)* โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) การบังคับใช้

1.1 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจัดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่ว่าสัญญารับขนดังกล่าวจะมีบำเหน็จหรือไม่ก็ตาม

1.2 ในกรณีที่การขนส่งตามสัญญารับขนต้องหยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางและได้ใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นต่อไปยังจุดปลายทางให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางถนนที่ได้หยุดลงก่อนถึงจุดปลายทางนั้น แม้ว่าการขนส่งดังกล่าวจะไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามข้อ 1.1 แต่ทั้งนี้การขนส่งทางถนนเช่นว่านั้น ต้องมิใช่เป็นส่วนเสริมของการขนส่งรูปแบบอื่น

1.3 ในกรณีที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทาง มีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นบรรทุกรถซึ่งใช้ในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจาก

อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรถ และการสูญหายและเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่คนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้นหรือลงจากรถคันนั้น รวมทั้งสัมภาระซึ่งอยู่บนรถ และสัมภาระซึ่งอยู่ระหว่างการบรรทุกหรือขนถ่ายจากรถด้วย

(2) เอกสารการเดินทาง

2.1 สัญญารับขนจะต้องมีการบันทึกไว้โดยการออกตั๋วโดยสารไม่ว่าจะเป็นตั๋วรายบุคคลหรือตั๋วหมู่คณะการไม่ได้ออกตั๋วโดยสาร หรือตั๋วโดยสารมีความผิดปกติหรือสูญหายจะไม่มีผลกระทบถึงความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน

ตั๋วโดยสารอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- วันเดินทางหรือช่วงเวลาที่สามารถใช้ตั๋วโดยสารนั้นได้
- ราคาค่าโดยสาร
- ข้อความที่อ้างถึงกฎหมายที่กำหนดถึงความรับผิดตามสัญญารับขน

ตั๋วโดยสารอาจออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่ผู้ถือก็ได้

2.2 สัมภาระ

ให้ผู้ขนส่งออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนแก่คนโดยสารเมื่อได้รับมอบสัมภาระลงทะเบียนไว้ โดยอาจออกรวมไปกับตั๋วโดยสารก็ได้ ใบรับสัมภาระลงทะเบียนอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้เป็นภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- จุดต้นทางและจุดปลายทางของการเดินทาง
- วันที่ออกใบรับสัมภาระลงทะเบียน
- ค่าขนส่งสัมภาระส่วนที่เกินเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในวรรคสาม
- ข้อความที่อ้างถึงกฎเกณฑ์ที่กำหนดถึงความรับผิดตามสัญญารับขน
- จำนวนและน้ำหนักของสัมภาระ

ในเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนคืน คนโดยสารต้องตรวจสอบจำนวน สิ่งที่บรรจุอยู่ภายใน สภาพของสัมภาระนั้น หากพบว่ามีจำนวนไม่ครบหรือมีความเสียหายเกิดขึ้น ให้คนโดยสารแสดงข้อสงวนต่อผู้ขนส่งทันที

ถ้าคนโดยสารรับมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยมิได้แสดงข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนครบถ้วนในสภาพเรียบร้อย

เมื่อผู้ขนส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตได้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือใบรับสัมภาระลงทะเบียน ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระดังกล่าวโดยชอบแล้ว

ในกรณีที่มีบุคคลเรียกร้องให้ส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนโดยไม่มีใบรับสัมภาระลงทะเบียนมาแสดง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบสัมภาระดังกล่าว เว้นแต่บุคคลนั้นจะสามารถพิสูจน์ถึงสิทธิของตนเองในการรับมอบสัมภาระ

ในกรณีที่ไม่มีบุคคลใดมารับสัมภาระเมื่อรถมาถึงปลายทาง ไม่ว่าจะได้มีการออกใบรับสัมภาระลงทะเบียนหรือไม่ ให้ถือว่าสัมภาระนั้นอยู่ในความดูแลรักษาของผู้ขนส่งแทนคนโดยสาร แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิมอบหมายให้บุคคลภายนอกดูแลรักษาสัมภาระแทน โดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ดูแลรักษาดังกล่าวมีสิทธิได้รับบำเหน็จตามสมควร

การดำเนินการอย่างอื่นที่เกี่ยวกับสัมภาระที่ไม่มีผู้รับ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้

ในกรณีที่สัมภาระดังกล่าวได้รับการดูแลรักษาไว้ในประเทศไทย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับ

(3) ความรับผิดของผู้ขนส่ง

3.1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายอันเป็นผลมาจากการตาย การบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่คนโดยสารและสัมภาระไปถึงจัดปลายทางล่าช้า

ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดแก่สัมภาระลงทะเบียนนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสัมภาระจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสัมภาระนั้น

หากมิได้มีการส่งมอบสัมภาระลงทะเบียนภายในสามสิบวัน นับแต่เวลาที่รถได้ไปถึงจุดปลายทาง หรือกำหนดเวลาที่รถจะไปถึงปลายทาง หรือเวลาที่ตามปกติควรจะไปถึงจุดปลายทาง แล้วแต่เวลาใดเป็นเวลาหลังสุด ให้ถือว่าสัมภาระลงทะเบียนนั้นสูญหาย และคนโดยสารมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายดังกล่าวได้

ในกรณีที่ได้สัมภาระกลับมาภายหลัง ผู้ขนส่งต้องแจ้งคนโดยสารในทันที คนโดยสารมีสิทธิเรียกคืนสัมภาระนั้น โดยคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้ว แต่ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายบางส่วน หรือเพื่อการล่าช้า

ต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัว ซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขนส่งที่เกิดขึ้นระหว่างคนโดยสารอยู่บนรถ หรือขณะกำลังขึ้น หรือลงจากรถคันนั้น

ต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง และตัวแทนของตน และของผู้รับจ้างช่วงของตนซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบเขตอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่รับจ้างช่วงนั้น

3.2 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุนั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- เหตุสุดวิสัย
- ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสัมภาระนั้นเอง
- ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนโดยสารนั้นเอง
- สภาพร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสารที่เป็นอยู่ก่อนการเดินทาง

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรืออุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากความชำรุดบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งหรือการหย่อนความสามารถทางร่างกายหรือจิตใจของผู้ขับขี่

4.3 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นจะเป็นประโยชน์ต่อคนโดยสารมากกว่า

(4) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าสินไหมทดแทน

4.1 กรณีที่คนโดยสารตาย หรือบาดเจ็บทางร่างกายหรือจิตใจ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงเก้าพันหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อคนโดยสารแต่ละคนต่อหนึ่งเหตุการณ์

4.2 กรณีความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระลงทะเบียน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมทั้งหมดแห่งสัมภาระนั้น หรือหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งชิ้นแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

กรณีความสูญหายหรือความเสียหายของสัมภาระติดตัวของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละหนึ่งร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ของ 4.2 ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงคนละสามร้อยสามสิบสามจุดสามสี่หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

4.3 กรณีความเสียหายอันเกิดจากการล่าช้าที่มิใช่ความเสียหายของสัมภาระหรือการบาดเจ็บทางร่างกายของคนโดยสาร ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินราคาค่าโดยสาร

4.4 คู่สัญญารับขนอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ก็ได้

จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายและดอกเบี้ย

จากค่าสินไหมทดแทนตามที่บัญญัติไว้ในแล้ว ผู้ขนส่งต้องใช้คืนราคาค่าโดยสารทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ตามส่วนแห่งระยะทางที่ยังไม่ได้ขนส่ง โดยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายอื่นใดอีก

4.5 การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง มิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้าเป็นผลจากการ

ที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้รับจ้างช่วงของตน กระทำการหรืองดเว้นการกระทำการโดยจงใจให้เกิดการตาย การบาดเจ็บ การสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย ความเสียหาย หรือการล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

(5) การระงับข้อพิพาท

การฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทน โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้

- ศาลในประเทศที่ซึ่งการรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง
- ศาลในประเทศที่ซึ่งความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้
- ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นที่ตั้งที่ทำการแห่งใหญ่ของผู้ขนส่งตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของโจทก์

ในกรณีที่ศาลใดศาลหนึ่งตามวรรคหนึ่งเป็นศาลในประเทศไทย ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

คู่กรณีอาจตกลงเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดได้เฉพาะ หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

(6) อายุความ

สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดจากการรับขนคนโดยสารและสัมภาระให้เป็นอันขาดอายุความ ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนดเวลาดังต่อไปนี้

- สามปี สำหรับการตาย การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อร่างกายหรือจิตใจของคนโดยสาร
- หกเดือน สำหรับการสูญหาย ความเสียหาย การล่าช้าของสัมภาระ และการล่าช้าในการถึงจุดหมายของคนโดยสาร นับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ หรือวันที่ถึงปลายทาง หรือวันที่กำหนดจะไปถึงปลายทาง หรือวันที่ตามปกติ ควรจะไปถึงปลายทาง แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด

4) พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 22) ว่าด้วยการอนุวัติตามความตกลง CBTA

เพื่อเป็นการปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) และส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกในการขนส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าว จึงได้ตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อวางกรอบความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีในการดำเนินพิธีการศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน พ.ร.บ.ฉบับนี้มีผลบังคับใช้ เมื่อ 24 ธันวาคม 2557 และพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ซึ่งบังคับใช้เมื่อ14 พ.ย. 2560 ก็ยังคงบทบัญญัติพื้นที่ควบคุมร่วมกันไว้ในหมวด 8 ส่วนที่ 2 ตั้งแต่มาตราที่ 178-183 *(พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2557, 2557)* โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) คำนิยาม

"พื้นที่ควบคุมร่วมกัน" หมายความว่า พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมายว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน

(2) อำนาจ

ให้กรมศุลกากรมีอำนาจในทางศุลกากรทั้งปวงในพื้นที่ควบคุมร่วมกันเช่นเดียวกับในเขตศุลกากร การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานศุลกากรในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรให้ถือว่าเป็นการปฏิบัติงานในราชอาณาจักร

(3) การดำเนินการ

(1) การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายไทย ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายต่อไป
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดตามกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลง
- ในกรณีที่เป็นการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลง ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยดำเนินการตามกฎหมายไทย และเมื่อดำเนินการเสร็จแล้วให้รายงานผลการดำเนินการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงทราบ และถ้าเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงร้องขอ พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับไปยังประเทศภาคีตามความตกลงเมื่อได้มีการดำเนินการตามกฎหมายไทยเสร็จแล้วก็ได้

(2) การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร ให้พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรต่อไป

การดำเนินการในกรณีที่มีการกระทำความผิดทั้งตามกฎหมายไทยและกฎหมายของประเทศภาคีตามความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนที่พนักงานศุลกากรตรวจพบในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร พนักงานศุลกากรของรัฐบาลไทยจะร้องขอต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวกลับมายังราชอาณาจักรเพื่อดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรก็ได้

ปัญหาและอุปสรรค

สำหรับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศนั้นได้วิเคราะห์จากความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) จะเห็นว่าการบังคับใช้ของความตกลง CBTA มีความล่าช้ามาก ประเทศภาคีสมาชิกก่อตั้ง 3 ประเทศ อันได้แก่ไทย เวียดนามและลาว ได้ลงนามใน GMS CBTA เมื่อ พ.ศ. 2542 ต่อมาประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ได้เจรจารายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง และได้มีการลงนามครบถ้วนเมื่อ ปี พ.ศ. 2550 แต่ความตกลงดังกล่าวก็ยังไม่มีผลบังคับแต่อย่างใด จนเมื่อประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 ความตกลง CBTA จึงมีผลบังคับใช้ ซึ่งใช้เวลาค่อนข้างนาน ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่ทันสมัย ทำให้ต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดต่างๆ ในภาคผนวกและพิธีสาร

แม้ว่าความตกลง CBTA ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้แล้วแต่การนำไปปฏิบัติ (Implementation) ให้ครบถ้วนก็ยังไม่มีพร้อมสำหรับประเทศภาคี เช่น พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร–สะหวันนะเขต ซึ่งประเทศไทยได้ก่อสร้างและเตรียมพื้นที่ไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ สปป.ลาว ยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการพิธีการต่างๆ ในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

จากความล่าช้าในการรัฐมนตรีคมนาคมของประเทศภาคี ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เกิดการดำเนินงานตามความตกลง CBTA จึงแก้ปัญหาโดยให้เห็นชอบเมื่อ ปี พ.ศ. 2559 ให้มีการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงระยะแรก (CBTA Early Harvest) เมื่อปี พ.ศ. 2561 ความตกลงระยะแรก เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ซึ่งบันทึกความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศสามารถดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่ง GMS Road Transport Permit และเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว (Motor Vehicle Temporary Admission Document : TAD) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ทำให้การความตกลง CBTA นำไปใช้ปฏิบัติอย่างจำกัด อีกทั้งยังมีปัญหาเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ณ จุดผ่านแดนเนื่องจากใบอนุญาตการขนส่งและเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว ที่ออกโดยประเทศภาคีต้นทาง ไม่ถูกต้องตรงกันกับยานพาหนะที่รอจะข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน ประเทศภาคีสมาชิกปลายทางจึงไม่ยอมให้ยานพาหนะดังกล่าวข้ามแดน

ส่วนกฎหมายไทยที่ตราขึ้นใหม่เพื่อนำไปปฏิบัติ และรองรับการดำเนินงานให้ครอบคลุมตามพันธกรณีก็ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติแต่อย่างใด เช่นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) จึงยังไม่ทราบว่าบทบัญญัติของพระราชบัญญัติดังกล่าวมีปัญหาในการบังคับใช้หรือไม่อย่างไร

5) สรุปกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อกฎหมายและระเบียบการขนส่งข้ามแดน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเสนอแนะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ภายใต้แผนกลยุทธ์ จะต้องพิจารณาถึงข้อกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องได้แก่

(1) ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Asian Development Bank, 2011)

- โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

มาตรฐานการออกแบบสะพานและถนน (Road and Bridge Design Standards) การก่อสร้างหรือการปรับปรุงถนนรวมทั้งสะพานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ ตามที่ระบุไว้ในพิธีสาร 1 (Protocol 1) แนบท้าย CBTA ซึ่งต้องดำเนินการภายใต้กรอบของโครงการด้านโยธาธิการแห่งชาติหรือดำเนินการโดยใช้แหล่งเงินทุนจากต่างประเทศ และจะต้องดำเนินการตามข้อกำหนดขั้นต่ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการอนุญาตของแหล่งเงินทุนด้วย

(2) การกำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออก (Designation of Routes and Points of Entry and Exit)

พิธีสาร 1 แนบท้าย CBTA ได้กำหนดเส้นทางและจุดเข้าและจุดออกสำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามเขตแดน

(3) การอำนวยความสะดวกในพิธีการข้ามเขตแดน (Facilitation of Border Crossing Formalities)

การควบคุมและตรวจสอบเกี่ยวกับประชาชน ในเรื่องหนังสือเดินทาง วีซ่า ใบอนุญาตขับขี่ การแลกเปลี่ยนเงินตรา ศุลกากร สุขภาพและโรคระบาด เกี่ยวกับยานพาหนะ ในเรื่องทะเบียน ความมั่นคงแข็งแรงของรถ การประกันภัย เกี่ยวกับสินค้า ในเรื่องศุลกากร คุณภาพ สุขอนามัย การกักกันและตรวจโรคสัตว์ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องดำเนินการร่วมกันและพร้อมกัน (เจ้าหน้าที่ดังกล่าวได้แก่ ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง เกษตร สาธารณสุข คมนาคม)

6) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้า (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างรัฐ (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST) *(Association of Southeast Asian Nations, 1998)* **ในส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้**

1. จุดหมายปลายทางของเส้นทางขนส่งข้ามเขตแดน (Designation of Transit Transport Routes) และจุดหมายปลายทางของเส้นทางขนส่งระหว่างรัฐ (Designation of Inter-State Transport Routes)
2. เงื่อนไขทั่วไปของการขนส่งทางถนน (General Conditions for Road Transport)
3. เงื่อนไขทั่วไปของการขนส่งระบบราง (General Conditions for Rail Transport)
4. มาตรการการควบคุมของศุลกากร สุขอนามัย และโรคระบาด (Customs Control, Sanitary and Phytosanitary Measures)

ซึ่งจากข้อกฎหมายต่างๆในข้างต้นแล้ว ที่ปรึกษาได้สรุปการวิเคราะห์ถึงปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement: GMS CBTA) โดยพบประเด็นในด้านการบังคับใช้ของความตกลง CBTA ที่มีความล่าช้า โดยประเทศภาคีสมาชิกก่อตั้ง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย เวียดนามและ สปป.ลาว ได้ลงนามใน GMS CBTA เมื่อ พ.ศ. 2542 ต่อมาประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศได้เจรจารายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง และได้มีการลงนามครบถ้วนเมื่อปี พ.ศ. 2550 แต่ความตกลงดังกล่าวก็ยังไม่มีผลบังคับใช้แต่อย่างใด จนเมื่อประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ เมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2558 ความตกลง CBTA จึงมีผลบังคับใช้ ซึ่งใช้เวลาค่อนข้างนาน ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่ทันสมัย ทำให้ต้องมีการแก้ไขข้อกำหนดต่างๆ ในภาคผนวกและพิธีสาร

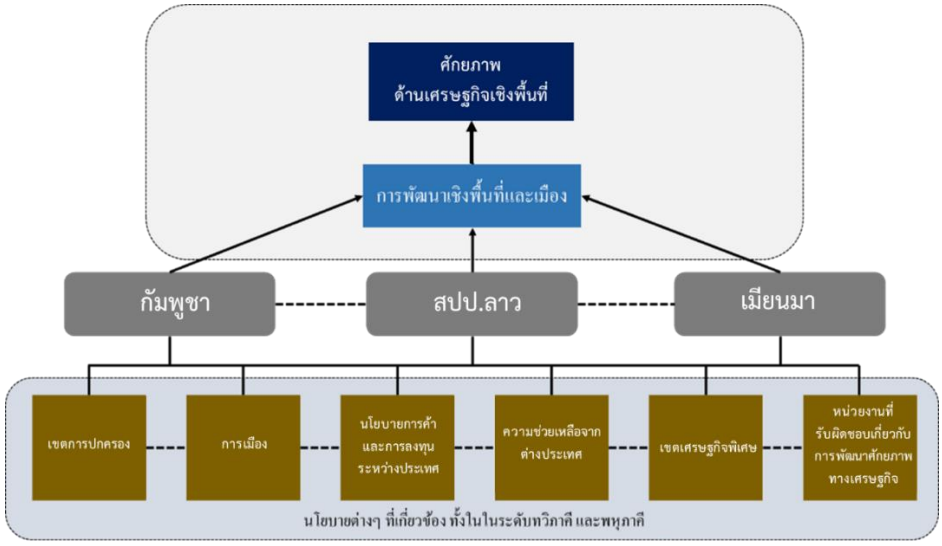
แม้ว่าความตกลง CBTA ดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้แล้วแต่การนำไปปฏิบัติ (Implementation) ให้ครบถ้วนก็ยังไม่มีพร้อมสำหรับประเทศภาคี เช่น พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร–สะหวันนะเขต ซึ่งประเทศไทยได้ก่อสร้างและเตรียมพื้นที่ไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ สปป.ลาว ยังไม่มีความพร้อมในการดำเนินการพิธีการต่างๆ ในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

จากความล่าช้าในการนำไปปฏิบัติ รัฐมนตรีคมนาคมของประเทศภาคี ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการให้เกิดการดำเนินงานตามความตกลง CBTA จึงแก้ปัญหาโดยให้ความเห็นชอบเมื่อปี พ.ศ. 2559 ให้มีการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงระยะแรก (CBTA Early Harvest) เมื่อปี พ.ศ. 2561 ความตกลงระยะแรก เป็นไปตามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ซึ่งบันทึกความเข้าใจฉบับนี้อนุญาตให้ประเทศภาคีแต่ละประเทศสามารถดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่ง GMS Road Transport Permit และเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว Motor Vehicle Temporary Admission Document (TAD) สำหรับรถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไม่ประจำทางที่ได้รับการคัดเลือกจำนวนไม่เกิน 500 ฉบับ ทำให้การความตกลง CBTA นำไปใช้ปฏิบัติอย่างจำกัด อีกทั้งยังมีปัญหาเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ ณ จุดผ่านแดนเนื่องจากใบอนุญาตการขนส่งและเอกสารนำเข้ายานพาหนะชั่วคราวที่ออกโดยประเทศภาคีต้นทาง ไม่ถูกต้องตรงกันกับยานพาหนะที่รอจะข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน ประเทศภาคีสมาชิกปลายทางจึงไม่ยอมให้ยานพาหนะดังกล่าวข้ามแดน ประกอบกับกฎหมายไทยที่ตราขึ้นใหม่ เพื่อการนำไปปฏิบัติ (Implementation) และรองรับการดำเนินงานให้ครอบคลุมตามพันธกรณีก็ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติแต่อย่างใด เช่นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ซึ่งอาจจะมีปัญหาในการบังคับใช้ในอนาคต จึงเป็นสิ่งที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น กรมศุลกากร หรือ กระทรวงคมนาคม จะต้องพิจารณาต่อไปในอนาคต

2.7 สรุปผลการศึกษาการศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และข้อมูลด้านเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษารวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม พบว่า ในด้านประชากรและครัวเรือน ประเทศไทยมีจำนวนประชากรและครัวเรือนมากที่สุด รองลงมาเป็น เมียนมา กัมพูชา และสปป.ลาว ตามลำดับ ในขณะที่ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ ประเทศไทยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ โดยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยตั้งแต่ปี 2558–2562 เท่ากับร้อยละ 8.14 ต่อปี รองลงมาเป็น กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านพบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนกับเมียนมามากที่สุด รองลงมาเป็น สปป.ลาว และ กัมพูชา ตามลำดับ

การพัฒนาเชิงพื้นที่และเมืองเป็นการศึกษานโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อวิเคราะห์ถึงแนวทางและทิศทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเขตการปกครอง การเมือง นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ เขตเศรษฐกิจพิเศษ และหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมถึงนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งในในระดับทวิภาคี และพหุภาคี โดยการศึกษาดังกล่าว จะเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะนำไปประกอบการพิจารณาในการจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ และแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป อีกทั้งจากการวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่ ยังพบว่าปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางด้านธุรกิจ ด้านการค้าและการลงทุน ด้านการเกษตรและแปรรูป ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน ด้านภาคบริการและด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและนำไปสู่การนำเข้า-ส่งออกระหว่างชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ก่อให้เกิดการสร้างความแข็งแกร่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เข้าสู่การเป็นห่วงโซ่การผลิตระดับสากล (Global Value Chain : GVC) ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มมูลค่า (Value Added) หรือมีศักยภาพในการสร้างมูลค่าเพิ่มมากยิ่งขึ้น ทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) พัฒนาได้อย่างยั่งยืน ดัง**รูปที่ 2.7-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 2.7-1 กรอบการศึกษาการพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง

อย่างไรก็ดี การเลื่อนขั้นจากการผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้น้อยไปสู่การผลิตที่สร้างมูลค่าเพิ่มได้มากของประเทศกำลังพัฒนานั้น เป็นกระบวนการที่ไม่ได้เกิดขึ้นได้เองโดยอัตโนมัติ และฐานการผลิตหนึ่งๆ ในห่วงโซ่นั้นอาจเคลื่อนย้ายจากประเทศหนึ่งไปอีกประเทศหนึ่งได้ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือก/การเคลื่อนย้ายฐานการผลิต ได้แก่ คุณภาพของแรงงานและค่าใช้จ่ายในการผลิต นอกจากนี้ ในแง่ผลกระทบด้านสังคม ห่วงโซ่การผลิตสินค้าที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมอาจมีแรงจูงใจที่จะเคลื่อนย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีกฎระเบียบควบคุมน้อยกว่า ซึ่งอาจส่งผลกระทบในระยะยาวต่อประเทศนั้นๆ ได้ อีกทั้งห่วงโซ่การผลิตอาจส่งผลกระทบต่อตลาดแรงงานและสังคมของประเทศที่เป็นฐานการผลิตด้วย ดังนั้น ในการจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพและแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำไปสู่การพัฒนาห่วงโซ่การผลิตระดับสากล (Global Value Chain : GVC) นั้น จึงต้องคำนึงถึงจุดสมดุลระหว่างโอกาสทางการค้าและความเสี่ยงข้างต้น และภาครัฐควรต้องมีการวางกฎระเบียบที่เข้มแข็ง และสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดความรู้ (Technology Transfer) จากประเทศที่เข้ามาลงทุน

จากการนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์พื้นที่อิทธิพล และประเด็นความสอดคล้องกับการศึกษา สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 2.7-1**

ตารางที่ 2.7-1 ผลการวิเคราะห์นโยบายยุทธศาสตร์ แผนงานโครงการ และศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการศึกษาเพื่อจัดทำแผนเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	✓	✓	✓		✓		ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติด้านความสามารถในการแข่งขัน
แผนยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)	✓	✓	✓	✓	✓		แผนย่อยทั้ง 5 ด้าน (1. มั่นคง 2. เศรษฐกิจ 3. มาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ 4. ส่งเสริมสถานะและบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก 5. การต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ) สอดคล้องทั้งหมด
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)					✓		ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน / ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน / ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ / ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนเส้นทางคมนาคมขนส่งของอาเซียน (ASEAN Connectivity)							
LT-2.1.1: AH12 on section Nateuy-Oudomxai-Luang Prabang-Vientiane (682 km) / TTR (สปป.ลาว)	✓			✓			คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2568
LT-2.1.2: AH15 on section Banlao Nam Phao (132 km) / TTR (สปป.ลาว)	✓			✓			คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในพ.ศ. 2568
LT-2.1.3: AH1 on section Tamu-Mandalay-Meiktila-Yangon-Bago-Payagyi-Thaton-Myawadi (1553 km)/TTR (เมียนมา)	✓			✓			คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในพ.ศ. 2565
LT-2.1.4: AH2 on section Meiktila-Loilem-Kyaing Tong-Tachilek (790 km)/TTR (เมียนมา)	✓			✓			คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในพ.ศ. 2567
LT-2.2.11: AH123 on section Myittar-Thai Border (เมียนมา)	✓			✓			คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในพ.ศ. 2567
โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway)							
ช่วงปี พ.ศ. 2560-2569 มี 16 สายทาง โดยเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโครงการนี้ ได้แก่ - M6 นครราชสีมา-หนองคาย - M61 ท่าเรือแหลมฉบัง-ปราจีนบุรี - M71 วงแหวนรอบนอกตะวันออก-สระแก้ว - M72 ชลบุรี-ตราด - M81 กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน	✓					✓	

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
ช่วง พ.ศ. 2570–2579 มี 5 สายทาง โดยเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโครงการนี้ ได้แก่ - M2 ตาก-มุกดาหาร - M3 สุรินทร์-บึงกาฬ - M4 นครสวรรค์–อุบลราชธานี		✓				✓	
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ (เฉพาะเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษาโครงการนี้)							
- สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	✓					✓	
- สายขอนแก่น-หนองคาย	✓					✓	
- สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	✓					✓	
- สายบ้านไผ่-นครพนม	✓					✓	
การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ของประเทศไทย จากรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เดือนกรกฎาคม 2563 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สรุปศักยภาพของพื้นที่ดังนี้							
1). พื้นที่ศักยภาพในการลงทุน มีพื้นที่ศักยภาพในการลงทุนสูงสุดใน 4 เขต คือ ตาก สงขลา สระแก้ว และมุกดาหาร (ศักยภาพรองลงมา ได้แก่ หนองคาย กาญจนบุรี เชียงราย) ข้อสังเกต: **จังหวัดที่มีนิติบุคคลจัดตั้งใหม่เรียงจากมากไปน้อย (หน่วยในวงเล็บ: ล้านบาท)** ตาก (2,190) เชียงราย (1,563) หนองคาย (1,266) มุกดาหาร (1,064) สงขลา (831) นครพนม (761)	✓	✓				✓	• เพิ่มจุดเน้น การพัฒนาให้เชื่อมโยง/เกื้อกูลประเทศเพื่อนบ้าน • กำหนดมาตรการเพิ่มเติม อาทิ เพิ่มศักยภาพ/ให้โอกาส SMEs ในการลงทุน (เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ/ค้ำประกันสินเชื่อ) ร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงและกิจกรรมทางเศรษฐกิจร่วมกัน เน้นทำการตลาดและประชาสัมพันธ์กลุ่ม CLM

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
นราธิวาส (273) สระแก้ว (249) กาญจนบุรี (123) ตราด (89)							• เปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาลงทุนใน SEZs มากขึ้น โดยให้เอกชนเสนอโครงการและรัฐพิจารณาสนับสนุนอย่างเหมาะสม
จังหวัดที่มีการขอรับ BOI เรียงจากมากไปน้อย (หน่วยในวงเล็บ: ล้านบาท) สงขลา (8,906) ตาก (4,003) สระแก้ว (1,880) กาญจนบุรี (945) หนองคาย (736) มุกดาหาร (402) ตราด (280) นราธิวาส (218) เชียงราย (172) นครพนม (15)	✓	✓				✓	
2). พื้นที่ศักยภาพในการท่องเที่ยว การค้าและบริการ มุ่งเน้น 6 เขต ได้แก่ ตราด หนองคาย นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และนราธิวาส	✓	✓				✓	

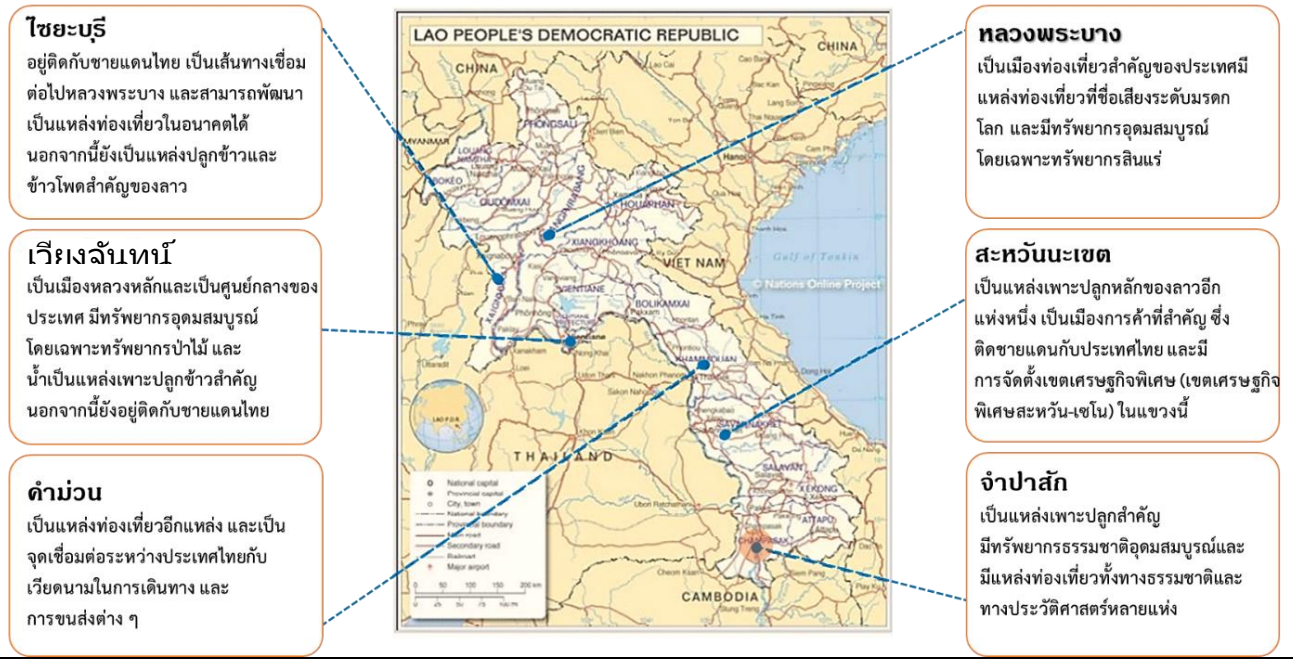
ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
กรอบความร่วมมือ ACMECS							
• ไทยเป็นประเทศนำ ด้านการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน สาธารณสุข • กัมพูชาเป็นประเทศนำ ด้านการท่องเที่ยว • สปป.ลาว เป็นประเทศนำ ด้านการเชื่อมโยงคมนาคม • เมียนมาเป็นประเทศนำ ด้านการทำเกษตรแบบมีสัญญา • เวียดนามเป็นประเทศนำ ด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	✓			✓	✓		แผนแม่บท ACMECS ปี พ.ศ. 2562-2566
กรอบความร่วมมือ UNESCAP							
• การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเอเชีย	✓	✓	✓	✓	✓		

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
การพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง							
กัมพูชา							
<u>กัมพูชา</u>: ยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม (Rectangular Strategy) หรือ “จตุโกณ”	✓	✓	✓	✓			ยุทธศาสตร์ปัจจุบันอยู่ในระยะที่ 4 (ถึงปี พ.ศ. 2573) ประกอบ ด้วยการปฏิรูปที่สำคัญ 4 ด้าน คือ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ระบบเศรษฐกิจที่มีความหลากหลาย ส่งเสริมการพัฒนาภาคเอกชนและการจ้างงาน และการพัฒนาที่ครอบคลุมและยั่งยืน รวมทั้งสร้างเสถียรภาพทางการเมือง สันติภาพ และความมั่นคงให้เกิดขึ้นภายในกัมพูชา

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
กัมพูชา: แนวทางการพัฒนานโยบายการค้าและการลงทุน	✓			✓			ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและฟื้นฟูประเทศ รวมถึงดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ โดยวางยุทธศาสตร์เพื่อมุ่งขจัดปัญหาความยากจนและยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น
กัมพูชา: เขตเศรษฐกิจพิเศษ	✓			✓			กัมพูชามีเขตเศรษฐกิจที่จำนวน 34 แห่ง ใน 11 จังหวัด มีการตั้งโรงงานในเขตอุตสาหกรรมแล้วจำนวน 14 แห่ง ส่วนอีก 20 แห่ง ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาหรือยังไม่มีการดำเนินการ เมื่อพิจารณาระบบเขตเศรษฐกิจพิเศษของกัมพูชาต่อความเชื่อมโยงกับประเทศไทย พบว่า ตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมที่สุดของการดำเนินนโยบายนี้คือ **การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จังหวัดมุกดาหารและจังหวัดตราด** เพื่อเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาเข้าด้วยกันบนระเบียงเศรษฐกิจทางตอนใต้
กัมพูชา: นโยบาย อิสรภาพแห่งกัมพูชา (National Independence Policy)	✓	✓	✓	✓			ให้ความสำคัญกับการค้าการลงทุนระหว่างกันภายในภูมิภาคเอเชียมากขึ้น รวมไปถึงการปรับปรุงและลดขั้นตอนต่างๆ ของระบบศุลกากรตามแนวชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน

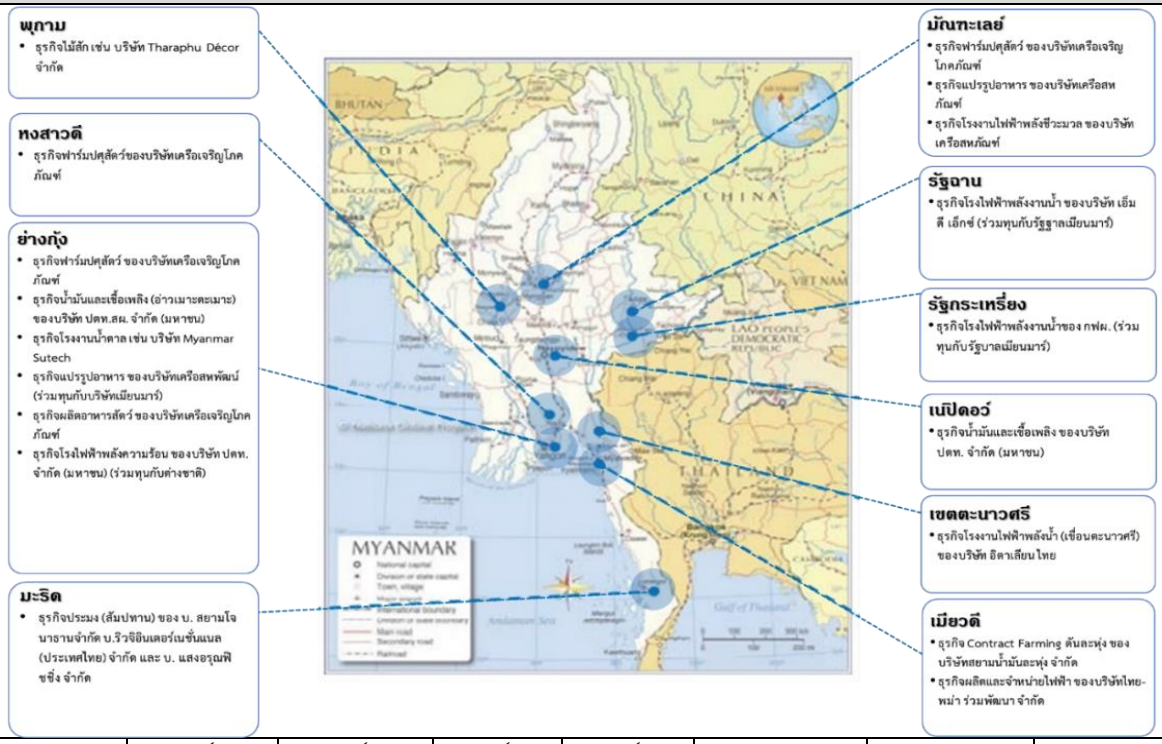
ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
กัมพูชา: ความช่วยเหลือจากประเทศจีน				✓			จีนให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการพัฒนา รวมทั้งเป็นแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ (Soft loans) ที่มีมูลค่าสูงที่สุดและมีความสำคัญที่สุดของกัมพูชา ทั้งนี้ยังไม่นับรวมความช่วยเหลือที่กัมพูชากำลังจะได้รับจากจีนภายใต้โครงการ 21st Century Maritime Silk Road และธนาคารเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย (AIIB)
กัมพูชา: ความช่วยเหลือจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) และประเทศญี่ปุ่น	✓	✓	✓	✓			ADB ลงทุนมหาศาลให้กับ “เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม” โดยสนับสนุนการพัฒนาผ่านโครงข่ายเชื่อมโยงทางรถยนต์และทางรถไฟ
กัมพูชา: ความช่วยเหลือจากสหภาพยุโรป				✓			สหภาพยุโรปมีโครงการความร่วมมือกับกัมพูชาภายใต้ “European Development Cooperation Strategy For Cambodia 2014-2018” ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวสหภาพยุโรปได้ให้เงินสนับสนุนกว่า 1.4 พันล้านยูโร ปัจจุบัน EU มุ่งเน้นความช่วยเหลือใน 3 สาขา คือ 1) ภาคการเกษตร 2) การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ และ 3) การศึกษา ทักษะ และธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
กัมพูชา: ความช่วยเหลือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (Thailand International Cooperation Agency) หรือ TICA	✓	✓	✓	✓			ในปี 2561 TICA ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่กัมพูชาจำนวน 131.9 ล้านบาท ในด้านต่างๆ อาทิ ด้านการศึกษา สาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยมีการจัดทำแผนความร่วมมือระยะ 3 ปี คือ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2560-2563) และฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2564-2566)
สปป.ลาว							



ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
สปป.ลาว: แนวทางการพัฒนานโยบายการค้าและการลงทุน	✓	✓	✓	✓			● มุ่งเน้นภาคอุตสาหกรรมและบริการ ● มุ่งเน้นด้านกสิกรรมควบคู่ไปกับการปกป้องรักษาและพัฒนาป่าไม้ ● มุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงกระบวนการออกกฎระเบียบให้รวดเร็วและโปร่งใส ● มุ่งเน้นการเคลื่อนย้ายเสรี ● มุ่งเน้นส่งเสริมการผลิต วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และภาคการท่องเที่ยว
สปป.ลาว: เขตเศรษฐกิจพิเศษ	✓	✓	✓	✓			สปป.ลาว ได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นรวม 13 แห่ง แบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษ 9 แห่ง และเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ 4 แห่ง โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เป็นพื้นที่ที่ไทยได้รับประโยชน์มากที่สุด ธุรกิจไทยที่มีศักยภาพการลงทุนใน สปป.ลาว ได้แก่ ธุรกิจก่อสร้าง การท่องเที่ยวและบริการ ธุรกิจพลังงาน ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจเกษตรและเกษตรแปรรูป อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการส่งออก ธุรกิจความงามและสุขภาพ และธุรกิจขนส่ง

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
สปป.ลาว: ความช่วยเหลือจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)	✓	✓	✓	✓			ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่าง ADB กับ สปป.ลาว ปี 2555-2559 มีแนวทาง คือ • การเติบโตอย่างมีส่วนร่วมและยั่งยืน • ลดความยากจน • มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับชนบท • พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและพลังงาน • ส่งเสริมห่วงโซ่คุณค่า • พัฒนาการเข้าถึงบริการทางสังคม • การจัดการการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ดีขึ้น • พัฒนาชนบท และการศึกษา พลังงานและน้ำ • เงินกู้ภาคสุขภาพ ขนส่ง อุตสาหกรรมการค้า
สปป.ลาว: ความช่วยเหลือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA)	✓	✓	✓	✓			ในปี 2561 TICA ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่ สปป.ลาว จำนวน 65.7 ล้านบาท ในด้านต่างๆ อาทิ การศึกษา สาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยปัจจุบัน TICA อยู่ระหว่างแผนความร่วมมือระยะ 3 ปี ฉบับที่ 1 (2563-2565)

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
เมียนมา							
							
<u>เมียนมา</u>: แนวทางการพัฒนานโยบายการค้าและการลงทุน	✓	✓	✓	✓			มุ่งเน้นความสนใจไปยัง 4 ประเด็นหลัก คือ 1) การพัฒนาภาคการเงินของประเทศ 2) การเร่งสร้างความเชื่อมโยงทางการขนส่งและคมนาคมผ่านการพัฒนาและสร้างเส้นทางเชื่อมโยงจุดสำคัญทางเศรษฐกิจต่างๆ 3) การอำนวยความสะดวกด้าน

ยุทธศาสตร์/นโยบาย/แผนงาน	ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	พื้นที่ที่มีอิทธิพล			ประเด็นความสอดคล้องกับโครงการ
				ประเทศเพื่อนบ้าน	ทั่วทั้งประเทศไทย	เฉพาะบางพื้นที่ของไทย	
							ความตกลงทางการค้าและระเบียบพิธีทางศุลกากร และ 4) การเร่งเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและผลิตภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศ
เมียนมา: เขตเศรษฐกิจพิเศษ	✓	✓	✓	✓			เมียนมามีการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) ที่สำคัญ 3 แห่ง ได้แก่ 1). เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (เมืองทวาย รัฐตะนาวศรี) 2). เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะรัมรี (เมืองจ๊อกผิ่ว รัฐยะไข่) 3). เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (กรุงย่างกุ้ง)
เมียนมา: ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ	✓	✓	✓	✓			ปัจจุบัน เมียนมามีแหล่งเงินทุนหลักที่สำคัญ 3 แหล่ง ได้แก่ 1) เงินช่วยเหลือจากองค์กรเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกา (USAID) 2) องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) และ 3) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)
เมียนมา: ความช่วยเหลือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA) เมียนมา: ความช่วยเหลือจากกรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA)	✓ ✓	✓ ✓	✓ ✓	✓ ✓			ในปี 2561 TICA ได้ให้ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาแก่ประเทศเมียนมา จำนวน 59.3 ล้านบาท อาทิ ด้านการศึกษา สาธารณสุข การเกษตร การพัฒนาสังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยปัจจุบัน TICA อยู่ระหว่างการจัดทำแผนความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระยะ 3 ปี ฉบับที่ 1 (2563-2565)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

บทที่ 3

การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้าและความมั่นคง

บทที่ 3
การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้า และความมั่นคง

การดำเนินการศึกษาในบทนี้ที่ปรึกษานำผลการศึกษาจากการรวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจ ผลการศึกษารวบรวมข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากบทที่ 2 มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าการลงทุน TOR 4.2 การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการขนส่งและสะพาน ระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านตาม TOR 4.4 พร้อมทั้งประเมินศักยภาพด้านความมั่นคง โดยมีรายละเอียดการศึกษาดังต่อไปนี้

3.1 การศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน

ปัจจุบันการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ และเป็นเครื่องมือสร้างรายได้ให้กับประชาชน เพื่อยกระดับคุณภาพความเป็นอยู่และอำนาจซื้อของประชาชน รวมทั้งลดความยากจนของประเทศ ทำให้การดำเนินนโยบายของประเทศต่างๆ มุ่งเน้นการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในช่วงของการเปลี่ยนผ่านจากเป้าหมายการพัฒนาขององค์การสหประชาชาติในช่วงหลังปี พ.ศ. 2558 (Post-2015 Development Agenda) ที่มีความพยายามในการพัฒนาเป้าหมายของการพัฒนาจาก Millennium Development Goals (MDGs) ไปสู่การพัฒนาที่เน้นการสร้างความยั่งยืน หรือการกำหนดเป้าหมายใหม่ที่เรียกว่า Sustainable Development Goals (SDGs) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561)* คำถามที่ทุกประเทศทั่วโลกต่างให้ความสนใจก็คือ รูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจโดยใช้นโยบายการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก สามารถพัฒนาประเทศเพื่อความมั่งคั่งและเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวได้หรือไม่ เนื่องจากความเหลื่อมล้ำเป็นประเด็นที่มีความซับซ้อนและมีองค์ประกอบในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ และความมั่งคั่งด้านสังคม

ในการศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนนั้น ที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทาง ดังนี้

1) ความสำคัญของการค้าและการลงทุนและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ที่ปรึกษาได้อ้างอิงผลการศึกษาของงานวิจัยภายใต้ชื่อ การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเพื่อขับเคลื่อนประเทศกำลังพัฒนาสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) กรณีศึกษากลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Grater Mekong Subregion: GMS) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561)* ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ผลประทบของการค้าและการลงทุนที่ส่งผลประทบต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

2) เป้าหมายการพัฒนาในอนาคตสำหรับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ที่ปรึกษาได้พิจารณาแล้วเห็นว่าควรกำหนดเป้าหมายเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) เป็นเป้าหมายหลักของการพัฒนา เนื่องจาก หลังจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals–MDGs) ซึ่งต้องการเสริมสร้างมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ได้สิ้นสุดลงเมื่อ

ปีค.ศ. 2015 นั้น องค์การสหประชาชาติ ได้จัดทำเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals–SDGs) ทั้งหมด 17 ข้อ มุ่งหวังจะช่วยแก้ปัญหาที่โลกกำลังเผชิญอยู่ เช่น ความยากจน ความไม่เท่าเทียม สภาวะโลกร้อน และสันติสุข เพื่อเสริมแนวคิด “ ไม่เป็นการทิ้งใครไว้ข้างหลัง” คาดว่าจะทำสำเร็จได้ภายในปีค.ศ. 2030

นอกจากนี้ ภาครัฐทุกประเทศต่างให้คำมั่นกับวาระการพัฒนา 2030 ภาคเอกชนโดยเฉพาะภาคเอกชนขนาดใหญ่ก็อยู่ภายใต้กฎกติกาและการชี้วัดที่ปัจจุบันมี SDGs เป็นองค์ประกอบสำคัญ ภาคประชาสังคมและคนกลุ่มต่างๆ อาจใช้ SDGs เป็นเครื่องมือในการเจรจาต่อรองเพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนา ดังนั้น เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) จึงกลายมาเป็นเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาที่ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ควรมุ่งมั่นดำเนินการให้สามารถบรรลุตามเป้าหมาย

3) การเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับเป้าหมายการพัฒนา

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนการศึกษาและวิเคราะห์กรอบการเชื่อมโยงระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืนและผลกระทบที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน โดยมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องคือการค้าระหว่างประเทศครอบคลุมใน 3 ด้าน ได้แก่ 1) การค้าสินค้าและบริการ 2) การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต ซึ่งระรวมทั้งการเคลื่อนย้ายทุน (เช่น การลงทุนทางตรง และการลงทุนในตลาดเงิน) และการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศ และ 3) การสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศซึ่งจะรวมไปถึงการร่วมมือที่เป็นทางการ รวมถึงการเชื่อมโยงของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561)*

4) ผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุน

ที่ปรึกษาได้อ้างอิงผลการศึกษาที่มีการนำแบบจำลอง GTAP (Global Trade Analysis Project) *(International Institute for Trade and Development (ITD), 2018)* มาวิเคราะห์ผลกระทบของแต่ละสถานการณ์จำลองที่มีต่อราคาสินค้าและบริการและผลตอบแทนของแต่ละปัจจัยการผลิตในแต่ละสาขาการผลิต

รายละเอียดของการศึกษาและวิเคราะห์ มีดังนี้

3.1.1 ความสำคัญของการค้าและการลงทุนและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ปัจจุบันการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญในการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจและเป็นเครื่องมือสร้างรายได้ให้กับประชาชน เพื่อยกระดับคุณภาพความเป็นอยู่และอำนาจซื้อของประชาชน รวมทั้งลดความยากจนของประเทศ ทำให้การดำเนินนโยบายของประเทศต่างๆ มุ่งเน้นการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนต่างประเทศ

สำหรับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion หรือ GMS) เป็นโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ทั้งนี้ เพื่อสร้างอนุภูมิภาคที่บูรณาการเป็นหนึ่งเดียวกัน มีความปรองดองและความมั่งคั่งตามวิสัยทัศน์ สำหรับแผนงานอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้กำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน (3Cs) ได้แก่

1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้นผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืน และยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridors)
2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมบูรณาการของตลาด กระบวนการผลิตและห่วงโซ่คุณค่า
3) สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

แนวทางการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS มีโครงการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS ส่วนใหญ่ที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา และสะพานข้ามแม่น้ำโขง ตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยปัจจุบันแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่สำคัญใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมาเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว บนเส้นทาง R9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยและไปสู่สหภาพเมียนมาหรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร
2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงไทย-เมียนมา/สปป.ลาว-จีน เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนาระหว่าง สปป.ลาว เมียนมาไทย เวียดนาม และจีน เป็นการลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการ และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ และลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้ต่ำ สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่
3) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง R1 และ R10 เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวกการแลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนทางตอนใต้ของ สปป.ลาว และยังเป็นการสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่ครอบคลุมเมืองสำคัญในไทย กัมพูชา และเวียดนาม โดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ
4) จากการวิเคราะห์ พบว่า การพัฒนาในภูมิภาคนี้ได้ส่งผลทั้งเชิงบวก (+) และเชิงลบ (-) ต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม แสดงได้ดัง**ตารางที่ 3.1-1**

ตารางที่ 3.1-1 แสดงผลกระทบของการค้าและการลงทุนต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ	
ผลกระทบทางบวก (+)	**ผลกระทบทางลบ (-)**
• ก่อให้เกิดการกระจายรายได้ • ทำให้เกิดการพัฒนาระบบตลาด และมีตลาดสินค้าที่ใหญ่ขึ้น • สามารถกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น • มีการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และดึงดูดนักลงทุนต่างถิ่น ก่อให้เกิดการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน • การเพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์ราคาถูก	• กฎระเบียบระหว่างประเทศนำเข้าและส่งออกมีความหลากหลายไม่เป็นเอกภาพ แม้จะมีการผ่อนคลายกฎ/ระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ • เส้นทางคมนาคมบางช่วงยังเป็นอุปสรรคในการเดินทางโดยเฉพาะพื้นที่ชนบท • มีการลักลอบซื้อขายสินค้าผิดกฎหมายตามแนวชายแดน • ขาดศูนย์พักสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณใกล้เคียงด่านหรือพรมแดน • มีการพึ่งพาพ่อค้าคนกลางในประเทศทางผ่านเพื่อส่งสินค้าต่อไปยังประเทศปลายทาง • จุดผ่านแดนการค้าไม่เพียงพอหรือระบบบริหารด่านชายแดนขาดการพัฒนา • ระบบการสื่อสารเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา • ต้นทุนด้านการตลาดสูงขึ้น • มีการแข่งขันด้านการตลาดที่เข้มข้น ผู้ประกอบการปรับการดำเนินการธุรกิจไม่ทันต่อการแข่งขัน • ต้นทุนการขนส่งโดยเฉพาะค่าเชื้อเพลิงมีราคาสูง • สินค้ามีความเสียหายเมื่อเปลี่ยนรถขนส่งข้ามแดน • การขาดแคลนเจ้าหน้าที่ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจในระบบพิธีการศุลกากร • ระเบียบการตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก มีความยุ่งยากผ่านหลายขั้นตอน • ขาดห้องปฏิบัติการ หรือผู้เชี่ยวชาญที่ชายแดนที่สามารถตรวจสอบสินค้าพิเศษของประเทศคู่ค้า (พืช สัตว์ วัตถุอันตราย) • ความไม่แน่นอนเรื่องการตีความพิกัดสินค้า • มีระเบียบหรือกฎหมายที่จำกัดการนำเข้า/ส่งออกสินค้าบางประเภท

ผลกระทบทางด้านสังคม	
ผลกระทบทางบวก (+)	**ผลกระทบทางลบ (-)**
• การปรับปรุงการบริการสังคมในด้านสุขภาพ การศึกษา การเกษตร สาธารณูปโภค การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม	• ทำให้เกิดปัญหายาเสพติดในเมืองชายแดน และปัญหาชนกลุ่มน้อย ซึ่งทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเกิดความล่าช้า • ปัญหาความปลอดภัย ที่เกิดจากรถขนส่งสินค้า • ขาดหน่วยงานรับผิดต่อกรณีอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นขณะที่อยู่ ณ ประเทศทางผ่านในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง • การเคลื่อนย้ายแรงงานผิดกฎหมาย • ปัญหาโรคติดต่อหรือโรคระบาด ทั้งคน พืช และสัตว์ • ผู้ขนส่งขาดความรู้ ความเข้าใจในพิธีการศุลกากร กฎระเบียบที่มีการเปลี่ยนแปลง • ปัญหาความยากจน • กฎระเบียบมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาซึ่งทำให้ผู้ประกอบการหรือเจ้าหน้าที่ต้องปรับตัวบ่อย • การย้ายถิ่นฐานและชุมชนบริเวณเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ ประเทศกัมพูชา และระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ ประเทศเวียดนาม เกิดการชดเชยค่าที่ดินที่ไม่ยุติธรรม ขาดการติดต่อระหว่างชุมชน • การค้ามนุษย์ • การลักลอบค้าสัตว์ป่า • การแพร่กระจายเชื้อ HIV AIDS
ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม	
ผลกระทบทางบวก (+)	**ผลกระทบทางลบ (-)**
-	• การสร้างเขื่อนในแม่น้ำโขงและการระเบิดแก่งแม่น้ำโขงส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศน์ • ความผันผวนของระดับน้ำ การเปลี่ยนร่องน้ำและการพังทลายของตลิ่ง อันเกิดจากการเปลี่ยนทิศทางการไหลของน้ำ

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

3.1.2 เป้าหมายการพัฒนาในอนาคตและผลประโยชน์ที่จะได้รับสำหรับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) สร้างขึ้นจากความสำเร็จของเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals: MDGs) ก่อนหน้าที่ประสานงานโดยสหประชาชาติและประเทศสมาชิก การรณรงค์เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษเริ่มขึ้นในพ.ศ. 2543 และสิ้นสุดในปี พ.ศ. 2558 เป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาสังคมโดยมุ่งเน้นเรื่องขจัดปัญหาความหิวโหย ความยากจนและความเหลื่อมล้ำ การไม่รู้หนังสือ ความเจ็บป่วยและความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ประเทศไทยถือว่าบรรลุเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษโดยส่วนใหญ่ โดยประเทศไทยได้ใช้แนวทางของปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงที่เน้นแนวทางให้คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา การเพิ่มศักยภาพของประชาชนและชุมชน ประเทศไทยยังคงมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนาของโลกด้วยการช่วยเสริมสร้างความสามารถของเพื่อนบ้านในการบรรลุพันธกิจของเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษและความพยายามในการพัฒนาในอนาคต

ประเทศไทยได้แบ่งปันความเชี่ยวชาญที่ได้รับจากการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษกับประเทศอื่นโดยตรง ตลอดจนผ่านเวทีระดับภูมิภาค เช่น อาเซียน ความพยายามในการเสริมสร้างศักยภาพเหล่านี้ได้ดำเนินการผ่านช่องทางที่หลากหลายรวมทั้งความร่วมมือทวิภาคี/ความร่วมมือสามฝ่าย และกรอบพหุภาคี

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะเวลา 20 ปี เป็นสิ่งสำคัญในการให้ประเทศไทยมีทิศทางที่ชัดเจนในระยะยาวเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน เรียกกันว่าเป็นแผน 6-6-4 ซึ่งประกอบด้วย 6 ด้าน 6 ยุทธศาสตร์หลัก และ 4 ยุทธศาสตร์สนับสนุน ดังนั้น เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) จึงกลายมาเป็นเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาที่ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ควรมุ่งมั่นดำเนินการให้สามารถบรรลุตามเป้าหมาย

ในการศึกษาและวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนที่ประเทศไทยและกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านจะได้รับนั้น ทางสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) ได้ทำการศึกษาและรวบรวมผลการวิเคราะห์สถานการณ์การบรรลุกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Sustainable Development Goal: SDGs) ในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งได้สรุปสถานะของประเทศสมาชิกใน 17 เป้าหมายตัวชี้วัดที่ครอบคลุมทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ ดังต่อไปนี้

1) ใช้เป็นกรอบแนวทางหลักในการพัฒนาประเทศ
2) เป็นสิ่งที่ได้รับการยอมรับในระดับโลก เพื่อนำไปสู่เป้าหมายเดียวกันและเปรียบเทียบได้
3) เป็นการสร้างความต่อเนื่องของการพัฒนาอย่างยั่งยืนจากการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (MDGs) สู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) ซึ่งคำนึงถึงมิติการพัฒนาทั้ง 3 ด้าน คือ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมไปพร้อมกัน
4) การเสริมสร้างโอกาสพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

ด้วยเหตุนี้ เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนจึงเปรียบเสมือนกรอบแนวทางหลักของการพัฒนาในแต่ละประเทศที่มีเป้าหมายหรือทิศทางไปในลักษณะเดียวกัน โดยเป้าหมายดังกล่าวประกอบไปด้วยเป้าหมายย่อย 17 ด้าน ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานกรอบแนวคิดว่าด้วยการพัฒนาที่ยั่งยืนซึ่งเป็นแนวคิดที่กล่าวถึงความเชื่อมโยงกันของมิติต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม หรือการพัฒนาที่คำนึงถึงมิติทั้ง 3 ด้านดังกล่าวไปพร้อมกันอย่างสมดุล โดยประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกองค์การสหประชาชาติจึงได้มีมติที่จะนำเป้าหมายทั้ง 17 ประการไปใช้กำหนดเป็นเป้าหมายเพื่อการพัฒนาร่วมกันต่อไปในระยะเวลา 15 ปีข้างหน้า (ตั้งแต่ พ.ศ. 2558–2573) และมีเป้าหมายว่าจะสามารถบรรลุหรือดำเนินการพัฒนาในด้านต่างๆ ได้ก่อนภายในปีค.ศ. 2030

สำหรับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs) ประกอบไปด้วยเป้าหมายย่อยต่างๆ 17 ประการ ดังแสดงใน**ภาคผนวก ค.2** (**ตารางที่ ค.2-1**) ซึ่งได้แสดงถึงตัวชี้วัดและมาตรวัดของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในแต่ละเป้าหมาย โดยในแต่ละเป้าหมายประกอบไปด้วยตัวชี้วัดในจำนวนที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าเนื่องจากการวัดการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวมีจุดประสงค์เพื่อทราบสถานการณ์เกี่ยวกับการบรรลุเป้าหมายในช่วงแรกเริ่มของการใช้กรอบเป้าหมาย ทั้งนี้ในอนาคต สำหรับการประเมินการบรรลุเป้าหมาย อาจมีการกำหนดตัวชี้วัดใหม่และพัฒนาตัวชี้วัดที่มีอยู่เดิม เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในเชิงนโยบายหรือการปฏิบัติการของแต่ละประเทศเพื่อการดำเนินการให้บรรลุตามกรอบเป้าหมายดังกล่าวต่อไป รวมถึงใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับใช้ในการวัดการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวอย่างเป็นมาตรฐานเดียวกันในทุกประเทศ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้อย่างกลมกลืน

ตัวชี้วัดที่ได้ถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อใช้ประเมินสถานการณ์การบรรลุกรอบเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 79 ตัวชี้วัด โดยในจำนวนดังกล่าว มีจำนวน 15 ตัวชี้วัดซึ่งเป็นตัวชี้วัดสำหรับกลุ่มประเทศ OECD และมีการกำหนดเกณฑ์การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมถึงสรุปค่าสถิติในภาพรวมเกี่ยวกับการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระดับโลกและเฉพาะในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงออกมาเป็นระดับการบรรลุเป้าหมายในแต่ละตัวชี้วัดของเป้าหมายย่อยต่างๆ ทั้ง 17 ประการ ตามกรอบการพัฒนาอย่างยั่งยืนแห่งสหประชาชาติของประเทศต่างๆ ในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง 5 ประเทศ โดยจากการศึกษาดังกล่าวได้กำหนดเกณฑ์การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนดัง**ตารางที่ ค.2-2** และสามารถสรุปสถานการณ์การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเกณฑ์ดังกล่าวของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้ดัง**ตารางที่ ค.2-3**

การศึกษาดังกล่าวได้สรุปภาพรวมของระดับการบรรลุเป้าหมายทั้งหมดโดยกำหนดเงื่อนไขว่าในเป้าหมายใดก็ตาม แม้มีตัวชี้วัดเพียงตัวชี้วัดเดียวที่อยู่ในระดับปรับปรุงให้ถือว่าประเทศดังกล่าวยังไม่บรรลุเป้าหมายในข้อนั้น กล่าวอีกนัย คือ ให้ถือว่าเป้าหมายดังกล่าวอยู่ในระดับควรปรับปรุงด้วยเช่นกัน ในขณะที่ถ้าเป้าหมายใด แม้มีตัวชี้วัดเพียงตัวชี้วัดเดียวที่อยู่ในระดับพอใช้ แต่ตัวชี้วัดที่เหลืออยู่ในระดับดีให้ถือว่าประเทศดังกล่าวยังมีการบรรลุเป้าหมายในระดับพอใช้ ดังนั้นประเทศที่ได้รับผลการประเมินในระดับดีของเป้าหมายใดก็ตามจึงต้องมีตัวชี้วัดที่อยู่ในระดับดีทั้งหมดจึงจะถูกจัดว่ามีการบรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้ ดังนั้นจากการสรุปการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาพรวมรายเป้าหมายทั้ง 17 ประการ จึงมีข้อสรุปดังปรากฏใน**ตารางที่ ค.2-4**

3.1.3 การเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืน

1) กรอบการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืน

ที่ปรึกษาได้อ้างอิงผลการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการจัดทำ “กรอบการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Pholphirul Trade-Linkage to Sustainable Development Framework)” *(Sangkaew and Jayanthakumaran, 2013)* และกำหนดให้การค้าระหว่างประเทศครอบคลุมใน 3 ด้าน ได้แก่ 1) การค้าสินค้าและบริการ (เส้นที่ 1), 2) การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต ซึ่งรวมทั้งการเคลื่อนย้ายทุน (เช่น การลงทุนทางตรง และการลงทุนในตลาดเงิน) และการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างประเทศ (เส้นที่ 2), และ 3) การสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศซึ่งจะรวมไปถึงการร่วมมือที่เป็นทางการ อย่างเช่นการเปิดเขตการค้าเสรีที่มีลำดับความสำคัญต่อการพัฒนาร่วมกัน (เส้นทางที่ 3) ดัง**รูปที่ 3.1-1**

- **การค้าและบริการ**

การค้าระหว่างประเทศในด้านสินค้าและบริการ (เส้นที่ 1) จะส่งผลกระทบผ่านช่องทางทั้ง 3 ด้าน ซึ่งได้แก่ 1) ช่องทางด้านการผลิต (Enterprise Channel) 2) ช่องทางด้านราคา (Price Channel) และ 3) ช่องทางด้านการใช้จ่ายภาครัฐ (Government Channel)

ในด้านช่องทางด้านการผลิตจะเชื่อมโยงช่องทางการผลิตไปสู่ “ตลาดปัจจัยการผลิต” (Input Market) และจะส่งผลต่อความต้องการใช้ในตลาดปัจจัยการผลิต 3 ประเภท ได้แก่

(1) ทรัพยากรธรรมชาติ (เส้นที่ 4) ซึ่งการผลิตสินค้าบริการเพื่อการส่งออกผ่านช่องทางด้านการผลิตจะกระทบไปสู่ความต้องการในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในด้านต่างๆ ได้แก่ การใช้พลังงาน (เส้นที่ 7) ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 7, การปล่อยมลพิษซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 13, ผลกระทบต่อการใช้มหาสมุทรและทรัพยากรทางทะเลซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 14, ผลกระทบต่อระบบนิเวศทางบกซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 15 และเนื่องจากทรัพยากรธรรมชาติไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ ผลกระทบตามเส้นต่างๆ นี้จะส่งผลกระทบทางลบในมิติทางสิ่งแวดล้อมโดยรวม ทั้งนี้ผลกระทบต่อการใช้ทรัพยากรดังกล่าวทำให้การผลิตจำเป็นต้องรักษาสมดุลในการสร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 12)

(2) ทุนและเทคโนโลยี (เส้นที่ 5) ซึ่งการผลิตสินค้าบริการเพื่อการส่งออกผ่านช่องทางด้านการผลิตจะกระทบไปสู่เจ้าของปัจจัยการผลิตทุนที่จะได้ประโยชน์จากการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืนและส่งเสริมนวัตกรรม ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 9 และถูกส่งผ่านไปสู่กำไรและผลิตภาพการผลิตที่เพิ่มสูงขึ้น (เส้นที่ 11) ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายที่ 9 อันส่งผลทำให้ภาคธุรกิจมีการพัฒนาและเริ่มให้ความสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจสมัยใหม่ที่เน้นรักษาสมดุลในการสร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืนผ่านรูปแบบความรับผิดชอบทางสังคม (Corporate Social Responsibility) ในมิติต่างๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงการผลิตจากเดิมที่ทำลายสิ่งแวดล้อมมาสู่การผลิตที่เป็นมิตรกับกับสิ่งแวดล้อมให้มากยิ่งขึ้น (Environmental-Friendly Production) ซึ่งจะเชื่อมโยง

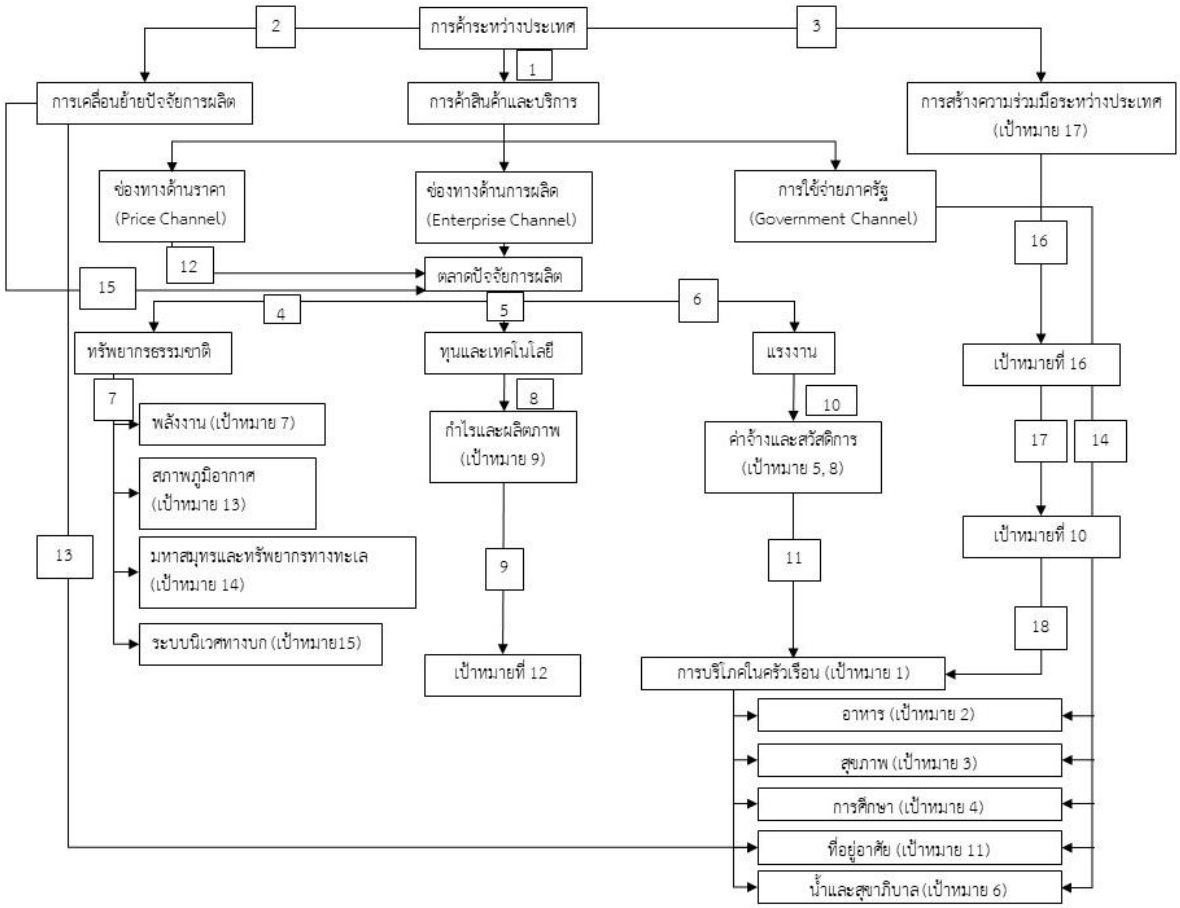
ไปสู่เป้าหมายที่ 12 ที่เน้นรักษาสมดุลในการสร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน

(3) แรงงาน (เส้นที่ 6) ซึ่งการผลิตสินค้าบริการเพื่อการส่งออกผ่านช่องทางด้านการผลิตจะกระทบไปสู่แรงงานในมิติของการสร้างงานใหม่ (Job Creation) การจ้างงาน (Employment) ที่เหมาะสมสำหรับทุกคน (เป้าหมายที่ 8) รวมไปถึงผู้หญิงอันเป็นการสร้างความเสมอภาคทางเพศ (ซึ่งจะเชื่อมไปสู่เป้าหมายที่ 5) และเมื่อเกิดการจ้างงานแล้ว แรงงานจะได้รับค่าจ้างที่สูงขึ้นรวมไปถึงการได้รับสวัสดิการการทำงานที่ดีขึ้น (เส้นที่ 10) ซึ่งรายได้และสวัสดิการการทำงานที่สูงขึ้นนี้จะส่งผลต่อเนื่องมาสู่ความสามารถในการบริโภคสินค้าและบริการที่เพิ่มสูงขึ้น (เส้นที่ 11) ไม่ว่าจะเป็นการบริโภคอาหาร (เป้าหมายที่ 2) การเข้าถึงบริการด้านสุขภาพ (เป้าหมายที่ 3) การเข้าถึงระบบการศึกษาที่มีคุณภาพ (เป้าหมายที่ 4) การมีที่อยู่อาศัย (เป้าหมายที่ 11) และการเข้าถึงน้ำ, ระบบสาธารณูปโภคและสุขาภิบาล (เป้าหมายที่ 6) ซึ่งส่งผลต่อการลดความยากจนของครัวเรือน (เป้าหมายที่ 1) เช่นเดียวกับภาคการผลิตมีความจำเป็นที่การบริโภคในครัวเรือนดังกล่าวจะต้องรักษาสมดุลในการสร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการบริโภคและผลิตที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 12)

ในช่องทางด้านราคา การค้าระหว่างประเทศจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าในสองด้าน ด้านแรกเป็นผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าส่งออกที่จะส่งผลสืบเนื่องมาสู่การเปลี่ยนแปลงของราคาปัจจัยการผลิต (เส้นที่ 12) เช่น การที่บริษัทสามารถขายสินค้าได้ในราคาสูงขึ้นจากการส่งออกอันส่งผลต่อการลงทุนใหม่ๆ (เส้นที่ 5) นอกจากนั้นบริษัทนั้นก็จะมีรายได้จากยอดขายเพิ่มสูงขึ้นอันส่งผลมาสู่การเพิ่มขึ้นของกำไรและผลิตภาพ (เส้นที่ 8) ในขณะที่แรงงานเองก็จะได้รับประโยชน์จากการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าส่งออกในรูปแบบของการจ้างงาน (เส้นที่ 6) และค่าจ้างและสวัสดิการที่เพิ่มสูงขึ้น (เส้นที่ 10) อันส่งผลต่อระดับการบริโภคและสวัสดิการที่เพิ่มสูงขึ้น (เส้นที่ 11)

นอกจากผลกระทบทางด้านช่องทางด้านราคาสินค้าส่งออกแล้ว การเชื่อมโยงทางด้านราคานี้ยังส่งผลทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงการนำเข้าสินค้าที่มีราคาถูกลงกว่าการผลิตขึ้นเองภายในประเทศ (เส้นที่ 13) ซึ่งส่งผลต่อสวัสดิการที่เพิ่ม

ในด้านช่องทางการใช้จ่ายภาครัฐ ราคา การค้าระหว่างประเทศจะส่งผลต่อการจัดสรรงบประมาณของรัฐในการใช้จ่ายทางด้านอุปทาน (Supply Side) ของการบริการสาธารณะและสาธารณูปโภคต่างๆ ที่จะส่งผลต่อการลดความเหลื่อมล้ำในการที่ประชาชนจะเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานเหล่านั้น (เส้นที่ 14) ไม่ว่าจะเป็นการสนับสนุนการผลิตอาหารและผลผลิตทางการเกษตร (เป้าหมายที่ 3), ค่าใช้จ่ายสุขภาพผ่านนโยบายหลักประกันทางสุขภาพต่างๆ (เป้าหมายที่ 3), การอุดหนุนทางการศึกษา (เป้าหมายที่ 4), การให้บริการที่อยู่อาศัยสำหรับคนจน (เป้าหมายที่ 11) และการให้บริการน้ำและระบบสุขาภิบาลที่ทั่วถึง (เป้าหมายที่ 6)



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 3.1-1 กรอบการเชื่อมโยงใหม่จากค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Pholphirul (New) Trade-Linkage to Sustainable Development Framework)

- **การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต**

การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิต ไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนย้ายเงินทุน (Capital Mobility) หรือการเคลื่อนย้ายแรงงาน (Labor Migration) เป็นอีกมิติหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศ (เส้นที่ 2) โดยการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตดังกล่าวจะส่งผลกระทบปัจจัยการผลิตของประเทศนั้น (เส้นที่ 15) ขึ้นอยู่กับว่าประเทศนั้นเป็นประเทศผู้รับ (Receiving Country) หรือประเทศผู้ส่ง (Sending Country) ปัจจัยการผลิตดังกล่าว โดยในกรณีของประเทศผู้รับ การรับปัจจัยการผลิตจะส่งผลต่อการ “เพิ่มขึ้นของอุปทานของปัจจัยการผลิต” ของประเทศอันส่งผลทำให้ปริมาณการผลิตเพิ่มสูงขึ้น เช่น ประเทศไทยที่เป็นผู้รับแรงงานข้ามชาติหลักในประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงจากประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา การเข้ามาของแรงงานข้ามชาติจะส่งผลกระทบต่อการจ้างแรงงานภายในประเทศ (เส้นที่ 6) และส่งผลกระทบต่อค่าจ้างและสวัสดิการการจ้างงานของคนไทย (เส้นที่ 10) ในขณะที่การรับแรงงานข้ามชาติยังส่งผลต่อการผลิตและการลงทุนภายในประเทศ (เส้นที่ 5) และยังอาจส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรและส่งผลต่อผลิตภาพการผลิตของภาคธุรกิจ (เส้นที่ 8) ด้วยเช่นกัน

ในทางกลับกัน ในกรณีของผู้ส่งปัจจัยการผลิต ถึงแม้ว่าการส่งปัจจัยการผลิตอาจส่งผลต่อการ “ลดลงของปัจจัยการผลิต” ในประเทศผู้ส่ง (Sending Country) นั้นๆ ก็ตาม แต่ผู้ส่งอาจได้รับผลตอบแทนที่กลับมาในลักษณะของกำไรที่โอนกลับเข้าประเทศผู้ส่ง (Repatriated Profit) ในกรณีของการเข้าไปการที่บริษัทไทยเข้าไปลงทุนในกลุ่มประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Outward Foreign Direct Investment) และได้กำไรส่งกลับเข้าประเทศ (เส้นที่ 8) หรือการที่แรงงานข้ามชาติเมียนมาที่ได้มีการโอนเงินกลับเข้าประเทศ (Remittance) จากการเข้ามาทำงานในประเทศไทย (เส้นที่ 10) เป็นต้น

ทั้งนี้ การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตในด้านทรัพยากรธรรมชาติยังรวมไปถึงการที่ประเทศที่ร่ำรวยด้วยทรัพยากรธรรมชาติอาจเลือกที่จะพึ่งพาการส่งออกในทรัพยากรธรรมชาตินั้นๆ โดยตรง อันส่งผลต่อความต้องการในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ (เส้นที่ 7) เช่น การส่งออกพลังงาน ส่งออกไม้ ของ สปป.ลาว หรือการส่งออกสินค้าประมงในกรณีของประเทศไทย และประเทศกัมพูชา เป็นต้น

- **การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ**

โดยในมิติของความร่วมมือระหว่างประเทศ (เส้นที่ 3) ทั้งหกประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้ร่วมกันจัดตั้งแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการมีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมร่วมกัน โดยได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ซึ่งความร่วมมือในระยะแรกครอบคลุมใน 9 สาขา ได้แก่ ด้านเกษตรกรรม พลังงาน สิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การลงทุนโทรคมนาคม การท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งนี้ เนื่องจากความแตกต่างของการพัฒนาของแต่ละประเทศในภูมิภาคจึงจำเป็นที่จะต้องมีกรอบการดำเนินงานในลักษณะของการช่วยเหลือทางการค้า (Aid for Trade) ที่ให้ความสำคัญต่อ การเสริมสร้างขีดความสามารถทางการค้าผ่านการให้เงินช่วยเหลือเพื่อการวางแผน พัฒนา และบังคับใช้นโยบายทางการค้าและข้อตกลงทางการค้าอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสนับสนุนการส่งออกและเงินทุนที่ใช้ในด้านการค้า ขณะที่ความช่วยเหลือเพื่อการค้า (เป้าหมายที่ 17) นอกจากนี้กรอบพัฒนาดังกล่าวยังขยายไปถึงกระทำผ่านทางความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อสร้างขีดความสามารถในทุกระดับ โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา เพื่อจะป้องกันความรุนแรงและต่อสู้กับการก่อการร้าย และอาชญากรรม อันส่งเสริมให้เกิดสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนตามเป้าหมายที่ 16 (ดังแสดงในเส้นที่ 16) อันส่งผลสืบเนื่องไปสู่การลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศตามเป้าหมายที่ 10 (ดังแสดงในเส้นที่ 17) ซึ่งการลดความเหลื่อมล้ำนี้จะเป็นกุญแจสำคัญต่อการลดปัญหาความยากจน (เป้าหมายที่ 1) จากการลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงการบริโภคสินค้าและบริการพื้นฐานต่างๆ ที่มีคุณภาพ เช่น อาหาร สุขภาพ การศึกษา ที่อยู่อาศัย น้ำ และสุขาภิบาลที่มีคุณภาพและครอบคลุมทั่วถึง อันสามารถเชื่อมโยงไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญได้อีกหลายๆ ด้าน (เส้นที่ 18)

จากผลการศึกษา พบว่า การเปิดเสรีการค้าโดยรวมจะมีผลช่วยสนับสนุนการเข้าสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นจำนวน 3 เป้าหมาย ได้แก่ 1) การยุติความยากจนทุกรูปแบบในทุกที่ (เป้าหมายที่ 1) 2) การยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการ และส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 2) และ 3) การส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม ยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่ มีผลิตภาพ และการมีงานที่สมควรสำหรับทุกคน (เป้าหมายที่ 8)

ผลการศึกษายังแสดงให้เห็นว่าการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีและที่มิใช่ภาษีระหว่างประเทศไทยและประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในกรณีที่ได้รวมประเทศสมาชิกอื่นๆ ที่เหลือของ ASEAN ในข้อตกลงการค้าเสรี จะส่งผลบวกต่อประเทศไทยมากกว่าในกรณีไม่ได้รวมประเทศสมาชิกอื่นๆ ที่เหลือของ ASEAN เข้าไว้ในข้อตกลง

เมื่อเปรียบเทียบผลของแต่ละสถานการณ์จำลองของการศึกษา ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์สูงสุดในสถานการณ์ที่การเปิดเสรีการค้าได้ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและทำให้เกิดการยกระดับผลิตภาพการผลิตในทุกสาขาการผลิตสินค้าและบริการของประเทศไทย ดังนั้นภาครัฐจึงควรพิจารณาถึงเครื่องมือที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการยกระดับผลิตภาพการผลิตของอุตสาหกรรมไทยได้ง่ายขึ้น

สำหรับเป้าหมายการลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ (เป้าหมายที่ 10) ผลการศึกษาที่ได้พบว่าการเปิดเสรีการค้าอาจทำให้ความไม่เสมอภาคภายในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านรายได้ มีปัญหารุนแรงขึ้น ดังนั้นเพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าว ภาครัฐอาจจำเป็นต้องใช้เครื่องมืออื่นๆ (เช่น นโยบายภาษี นโยบายรายจ่าย) ที่ช่วยให้การกระจายรายได้ของประชากรไทยเป็นไปอย่างเท่าเทียมกันและเกิดความเสมอภาพภายในสังคมไทยมากขึ้น

ผลการศึกษาที่ได้ของงานศึกษานี้เป็นเพียงการประเมินถึงผลของการเปิดเสรีการค้าที่มีต่อการเข้าสู่เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศไทยแต่เพียงมิติเดียวเท่านั้น ทั้งนี้ยังมีมิติอื่นๆ อีกหมายมิติ อาทิ ผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสวัสดิการสังคม ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ที่เป็นเรื่องสำคัญและควรถูกพิจารณาประกอบในการกำหนดนโยบายการเปิดเสรีการค้าที่เหมาะสมของประเทศไทยต่อไป

ผลจากแบบจำลองยังแสดงให้เห็นอีกว่า หากนโยบายการเปิดเสรีการค้าส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและมีผลทำให้ระดับผลิตภาพการผลิตในทุกสาขาการผลิตสินค้าและบริการของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 1 จุด (S5) จำนวนคนจนรวมจะลดลงถึงร้อยละ 5.21 ซึ่งเป็นอัตราการลดลงสูงสุดที่พบในตัวชี้วัดนี้ และสุดท้าย หากนโยบายการเปิดเสรีการค้า (ร่วมกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน) ช่วยเพิ่มระดับการลงทุนในประเทศไทยขึ้นจากเดิม 1 จุด (S6) ก็จะส่งผลให้จำนวนคนจนรวมในประเทศไทยลดลงร้อยละ 1.72 การวิเคราะห์ภาพรวมในภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และแรงงานข้ามชาติของประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2) กรอบการเชื่อมโยงของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

- **แรงงานข้ามชาติในประเทศผู้รับแรงงาน**

จากปัจจัยทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านการเมืองที่ส่งผลต่อการเคลื่อนย้ายของแรงงานข้ามชาติภายในในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะที่เกิดขึ้นภายประเทศในกลุ่มสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Intra-ASEAN Migration และ Intra-GMS Migration) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการเคลื่อนย้ายดังกล่าวจะส่งผลต่อมิติของการพัฒนาประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นประเทศผู้รับแรงงานข้ามชาติ (Migrant-Recipient Countries) ในภูมิภาค เช่น ประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย หรือประเทศสิงคโปร์ หรือกับประเทศผู้ส่งแรงงานข้ามชาติ (Migrant-Sending Countries) เช่น ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศอินโดนีเซีย รวมถึงประเทศในกลุ่ม CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม) ดังนั้น แรงงานข้ามชาติจึงมีความสำคัญต่อการเป็นแรงงานงานขนาดใหญ่ที่จะช่วยในการสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาในอนุภูมิภาค

ในกรณีของประเทศผู้รับแรงงานข้ามชาติ ประโยชน์ที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดในการที่ภาคธุรกิจเลือกที่จะจ้างแรงงานข้ามชาติก็คือ แรงงานข้ามชาติเหล่านั้นจะช่วยในการประหยัดต้นทุนการผลิต โดยเฉพาะต้นทุนค่าจ้างแรงงาน อันส่งผลทำให้ภาคธุรกิจได้รับกำไรที่เพิ่มสูงขึ้นและส่งผลต่อโอกาสในการลงทุนเพิ่มและขยายธุรกิจ โดยประโยชน์ที่เกิดขึ้นนี้จะช่วยให้ภาคธุรกิจสามารถดำเนินการผลิตได้อย่างต่อเนื่อง (Production Smoothing)

ในมิติทางมหภาคแรงงานข้ามชาติถือได้ว่าเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญเพื่อเติมเต็มโครงสร้างเศรษฐกิจของประเทศผู้รับที่มักกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน แรงงานข้ามชาติจึงส่งผลต่อการขยายกำลังการผลิตในภาคอุตสาหกรรมนั้นๆ รวมถึงส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจมหภาคของประเทศด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่าแรงงานข้ามชาติจะส่งผลบวกต่อภาคธุรกิจก็ตาม แต่ก็ยังมีข้อสงสัยถึงผลกระทบทางด้านลบต่อตลาดแรงงานไม่ว่าจะเป็นการที่แรงงานข้ามชาติอาจจะมาแย่งงานจากคนในประเทศ หรืออาจส่งผลทำให้ค่าจ้างของคนในประเทศลดลง นอกจากนี้ในระยะยาว แรงงานข้ามชาติที่มีทักษะต่ำเหล่านั้นอาจส่งผลทำให้ผลิตภาพแรงงานของประเทศลดลง ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศผู้รับแรงงานข้ามชาตินั้นๆ ในระยะยาว

งานศึกษาจำนวนมากในต่างประเทศศึกษาผลกระทบของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนาในประเทศนั้นๆ โดยงานศึกษาส่วนใหญ่จะทำในประเทศที่พัฒนาแล้วที่เป็นประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางหลักของแรงงานข้ามชาติจากทั่วโลกเนื่องจากแรงงานที่ย้ายเข้าไปทำงานในประเทศดังกล่าวจะได้รับโอกาสและผลตอบแทนในการทำงานที่สูงกว่าที่จะอยู่ในประเทศของตน โดยงานศึกษาส่วนใหญ่จะทำในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีแรงงานข้ามชาติย้ายเข้าไปทำงานมากที่สุด

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนา โดยจำแนกผลกระทบในด้านการพัฒนาแล้ว พบว่า แรงงานข้ามชาติจะส่งผลต่อการพัฒนาใน 4 ช่องทาง ซึ่งมีความสำคัญต่อการยกระดับประเทศกำลังพัฒนาในระยะยาว ได้แก่

1. ด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ประชาชาติ
2. ด้านตลาดแรงงาน
3. ด้านผลิตภาพและความสามารถในการแข่งขัน
4. ด้านการลงทุนในเทคโนโลยี

นอกจากประเด็นทางด้านเศรษฐกิจแล้ว แรงงานข้ามชาติยังส่งผลกระทบต่อประเด็นทางด้านสิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน (เป้าหมายที่ 11: เมืองและถิ่นฐานมนุษย์ที่ยั่งยืน) โดยการเข้ามาของแรงงานข้ามชาติจำนวนมากจะมาอยู่อาศัยในเขตเมืองมากกว่าเขตชนบท อันส่งผลต่อความแออัดของเมือง โดยเฉพาะในเขตโรงงานอุตสาหกรรมที่เป็นพื้นที่มีเกิดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมต่างๆ มากมาย *(Punpuing, Kitisriworaphan and Musikaphan, 2011)*

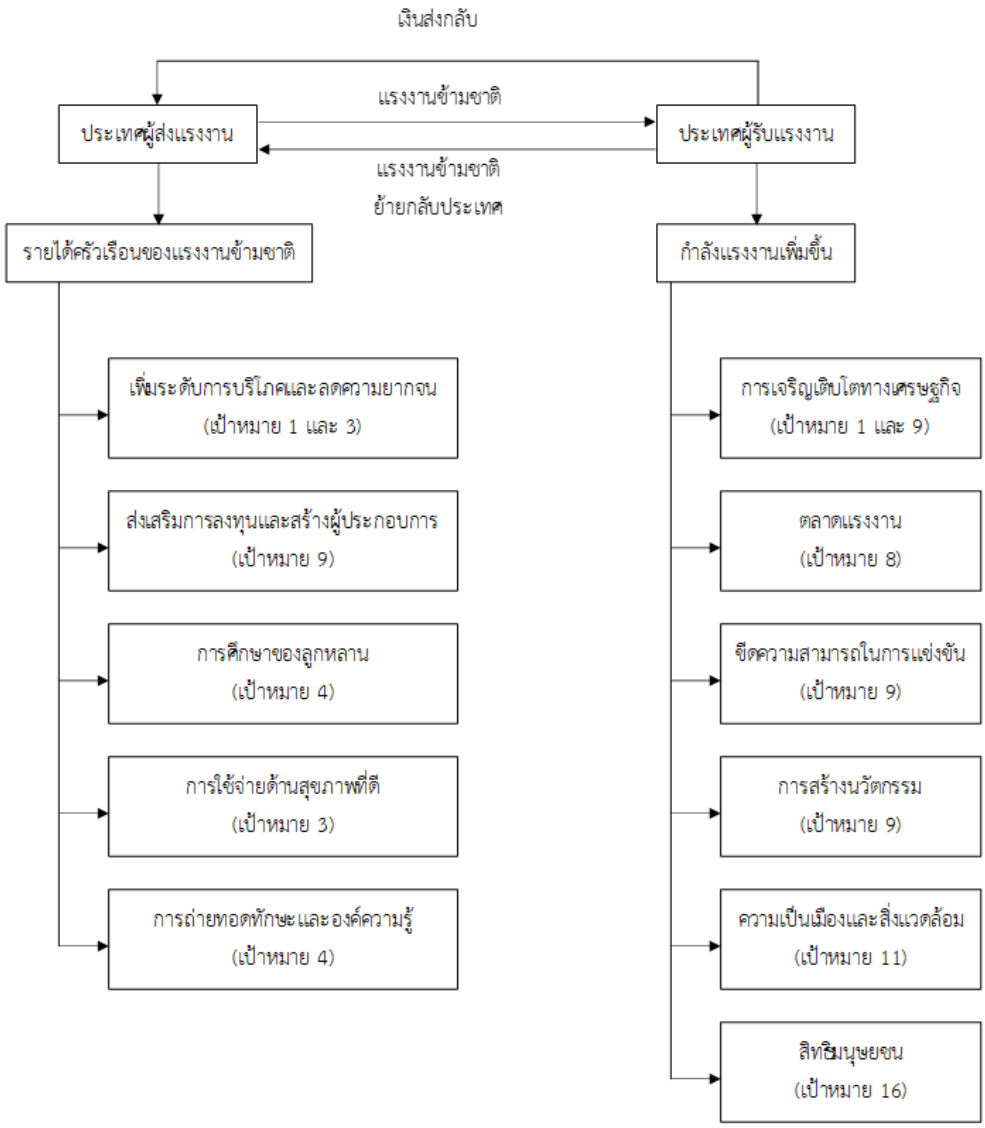
- **แรงงานข้ามชาติในประเทศผู้ส่งแรงงาน**

ประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยเฉพาะในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มีบทบาทสำคัญในการเป็นประเทศผู้ส่งแรงงานข้ามชาติของภูมิภาค (Labor-Sending Countries) เนื่องจากประเทศในกลุ่มนี้ยังมีอุปทานแรงงาน

(โดยเฉพาะแรงงานหนุ่มสาว) อยู่เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะแรงงานจากประเทศในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) เช่น กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม เป็นต้น

ในกรณี สปป.ลาว ที่เป็นผู้ส่งออกแรงงานข้ามชาติ โดยมีประเทศไทยเป็นประเทศหลักผู้รับแรงงานข้ามชาติจาก สปป.ลาว โดยมีสัดส่วนการจ้างงานร้อยละ 49 ของแรงงานข้ามชาติของ สปป.ลาวทั้งหมด รองลงมาได้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกา (ร้อยละ 33) และฝรั่งเศส (ร้อยละ 8) ตามลำดับ ดังนั้นเงินโอนกลับส่วนใหญ่ของแรงงานข้ามชาติจาก สปป.ลาว จึงมาจากประเทศไทย โดยคิดเป็นร้อยละ 48-59 ของเงินโอนกลับเข้าประเทศทั้งหมด โดยทำงานในสาขาอาชีพที่หลากหลาย เช่น เกษตรกรรม (ร้อยละ 21), ก่อสร้าง (ร้อยละ 16) โดยแรงงานข้ามชาติจาก สปป.ลาว ส่วนใหญ่เป็นแรงงานผู้หญิงมากกว่าผู้ชายที่มีอายุน้อยและมีฐานะยากจน *(Pholphirul and Rukumnuaykit, 2010)* แรงงานข้ามชาติส่งผลต่อมิติของการพัฒนาทั้งต่อประเทศผู้ส่งแรงงานและกับประเทศผู้รับแรงงานในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดัง**รูปที่ 3.1-2**

สรุปกรอบการเชื่อมโยงของแรงงานข้ามชาติไปสู่การพัฒนา สำหรับประเทศผู้รับแรงงาน แรงงานข้ามชาติส่งผลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศผู้รับแรงงานในหลากหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นผลกระทบต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยการจ้างแรงงานข้ามชาติจะส่งผลบวกเป็นอย่างมากโดยเฉพาะกับประเทศที่ประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน (Labor-Constrained Economies) ซึ่งการจ้างแรงงานข้ามชาติจะช่วยให้ภาคการผลิตสามารถผลิตสินค้าและบริการออกมาสู่ตลาดได้อย่างต่อเนื่อง อันส่งผลทางบวกต่อกำไรที่เพิ่มสูงขึ้นและกระตุ้นให้เกิดการลงทุนและการบริโภคครัวเรือน ด้วยสาเหตุดังกล่าว แรงงานข้ามชาติจึงส่งผลต่อการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของประเทศผู้รับแรงงานข้ามชาตินั้น



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 3.1-2 กรอบการเชื่อมโยงของแรงงานข้ามชาติต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

3.1.4 ผลกระทบของนโยบายการค้าระหว่างประเทศต่อการเข้าสู่เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากรายงานการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเพื่อขับเคลื่อนประเทศกำลังพัฒนาสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน กรณีศึกษากลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) พบว่า ได้แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็นสองส่วนคือ ส่วนที่หนึ่งเป็นการศึกษาถึงผลกระทบของแต่ละสถานการณ์จำลองที่มีต่อราคาสินค้าและบริการและผลตอบแทนของแต่ละปัจจัยการผลิตในแต่ละสาขาการผลิตโดยใช้แบบจำลอง GTAP หรือ Global Trade Analysis Project ฐานข้อมูลรุ่นที่ 9 (GTAP 9 Database) ที่ออกมาในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งอ้างอิงข้อมูลปี พ.ศ. 2554 (รายงานการศึกษาวิจัยเรื่อง การค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลสำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2557 ใช้ฐานข้อมูลรุ่นที่ 8 ซึ่งอ้างอิงข้อมูลปี พ.ศ. 2550) (สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561) สมมติฐานสำคัญของแบบจำลอง (Standard) GTAP model ได้แก่ กำหนดให้โครงสร้างตลาดเป็นตลาดแข่งขันสมบูรณ์ (Perfect competition) ฟังก์ชันการผลิตมีผลได้ต่อขนาดคงที่ (Constant return to scale) แรงงานสามารถเคลื่อนย้ายระหว่างสาขาการผลิตได้อย่างสมบูรณ์และตลาดแรงงานมีการจ้างงานเต็มที่เสมอ (Full employment)

นอกจากนี้ ผลการประมาณการที่ได้ในงานศึกษานี้เป็นผลกระทบภายใต้สภาวะสถิตย์ (Static) ในระยะยาว ซึ่งหมายถึงมีระยะเวลาที่ยาวนานเพียงพอที่ทำให้เกิดการปรับตัวของตัวแปรต่างๆ ในแบบจำลอง เช่น การบริโภค การลงทุน การส่งออก สต็อกทุน ฯลฯ เข้าสู่ดุลยภาพแต่ไม่รวมผลของการปรับตัวตามอัตราการขยายตัว (Growth Effects) ที่เกิดขึ้น สามารถสรุปสถานการณ์จำลองได้ดัง**ตารางที่ 3.1-2**

ตารางที่ 3.1-2 สรุปสถานการณ์จำลองของงานศึกษา

		กลุ่มสาขาการผลิต		
สถานการณ์ศึกษา	**ประเทศ (กรณีศึกษา)**	**เกษตร**	**อุตสาหกรรม**	**บริการ**
สถานการณ์ที่ 1 : การปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษี	GMS (S1)	X	X	
	GMS & Other ASEAN (S2)	X	X	
สถานการณ์ที่ 2 : การปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี	GMS (S3)	X	X	X
	GMS & Other ASEAN (S4)	X	X	X
สถานการณ์ที่ 3 : การยกระดับผลิตภาพการผลิต	Thailand (S5)	X	X	X
สถานการณ์ที่ 4 : การเพิ่มระดับการลงทุน	Thailand (S6)	X	X	X

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

จากฐานข้อมูลของแบบจำลอง GTAP ได้แบ่งสาขาการผลิตของแต่ละประเทศออกเป็น 57 สาขา แต่เพื่อให้ผลจากแบบจำลอง GTAP สามารถเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลจากรายงานสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือนได้สำหรับการเชื่อมโยงด้านรายได้จากปัจจัยการผลิตของครัวเรือน งานศึกษานี้ได้จัดกลุ่มสาขาการผลิตสินค้าและบริการในแบบจำลอง GTAP เป็น 48 กลุ่มสาขาแบ่งเป็นสาขาการผลิตสินค้า 34 สาขา และสาขาการผลิตบริการ 14 สาขา โดยได้กำหนดสถานการณ์จำลองของการศึกษาไว้ 4 สถานการณ์ ดังนี้

- **สถานการณ์ที่ 1:** การปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษี เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ที่มีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีในภาคการค้าสินค้าที่มีด้วยกัน 2 กลุ่มสาขาการผลิต (สาขาเกษตรและสาขาอุตสาหกรรม) โดยกำหนดให้มีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีในกลุ่มสาขาเกษตรและในกลุ่มสาขาอุตสาหกรรมที่เคยมีระหว่างกันลงพร้อมกันจากเดิม 1 จุด (Percentage point) ในกรณีที่อุปสรรคทางการค้าด้านภาษีตั้งต้นมีค่าน้อยกว่าร้อยละ 1 จะทำการปรับลดให้เป็นศูนย์ และมีด้วยกัน 2 กรณีศึกษาคือหนึ่งกรณีปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีระหว่างประเทศไทยและประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ที่เหลือทั้งหมด

ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) (กรณีศึกษาที่ 1, S1) และสองกรณีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีระหว่างประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และประเทศสมาชิกอื่นๆ ที่เหลือของ ASEAN (GMS & Other ASEAN) (กรณีศึกษาที่ 2, S2) เพื่อเปรียบเทียบผลที่มีต่อการเข้าสู่เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศว่ามีความเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร

- **สถานการณ์ที่ 2:** การปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษี เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ที่มีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีในสาขาเกษตร สาขาอุตสาหกรรม และสาขาบริการลงจากเดิม 1 จุด (Percentage point) พร้อมกัน และเช่นเดียวกันกับสถานการณ์ที่ 1 สถานการณ์ศึกษานี้มีทั้งหมด 2 กรณี คือ หนึ่ง กรณีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีระหว่างประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (กรณีศึกษาที่ 3, S3) และสอง กรณีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีระหว่างประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และประเทศสมาชิกอื่นๆ ที่เหลือของ ASEAN (กรณีศึกษาที่ 4, S4) เพื่อเปรียบเทียบผลการศึกษาที่เกิดขึ้น
- **สถานการณ์ที่ 3:** การยกระดับผลิตภาพการผลิต เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ที่การเปิดเสรีการค้าส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางการค้าและมีผลให้เกิดการยกระดับผลิตภาพการผลิต (Productivity improvements) ในทุกสาขาการผลิตสินค้าและบริการของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากเดิม 1 จุด (Percentage point) โดยเป็นการปรับเพิ่มเฉพาะในส่วนที่เป็นมูลค่าเพิ่ม (Value added) ที่เกิดขึ้นในกระบวนการผลิตเท่านั้น (กรณีศึกษาที่ 5, S5)
- **สถานการณ์ที่ 4:** การเพิ่มระดับการลงทุน เป็นการวิเคราะห์สถานการณ์ที่นโยบายการเปิดเสรีการค้าร่วมกับนโยบายส่งเสริมการลงทุนได้เพิ่มระดับการลงทุน (วัดจากมูลค่าปัจจัยทุน) ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น 1 จุด (Percentage point) ซึ่งมีผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปัจจัยทุนในทุกสาขาการผลิตสินค้าและบริการในประเทศ (กรณีศึกษาที่ 6, S6)

ในแบบจำลอง GTAP ไม่ได้มีการแบ่งแยกมณฑลยูนนานออกจากประเทศจีน ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงกำหนดให้ใช้การปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีและที่มิใช่ภาษีของประเทศจีนลงทั้งหมด ซึ่งอาจทำให้ผลการประเมินที่ออกมาทั้งสถานการณ์ที่ 1 และ 2 สูงกว่าที่เกิดขึ้นจริงมาก

กล่าวโดยสรุปแล้ว งานศึกษาชิ้นนี้ได้จำลองสถานการณ์ศึกษา 4 สถานการณ์ 6 กรณีศึกษา (S1 ถึง S6) คือ **สถานการณ์ที่ 1** สถานการณ์ที่มีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่เป็นภาษีในสาขาเกษตรและสาขาอุตสาหกรรม **สถานการณ์ที่ 2** สถานการณ์ที่มีการปรับลดอุปสรรคทางการค้าที่มิใช่ภาษีในทุกสาขาการผลิต โดยทั้ง 2 สถานการณ์จำลองนี้ได้แบ่งเป็นกรณีของการปรับลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (S1 และ S3) และกรณีของการปรับลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกโครงการร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและประเทศสมาชิกอื่นๆ ที่เหลือของ ASEAN (S2 และ S4) **สถานการณ์ที่ 3** สถานการณ์ที่มีการยกระดับผลิตภาพการผลิตในทุกสาขาการผลิตสินค้าและบริการของประเทศไทย (S5) และ **สถานการณ์ที่ 4** สถานการณ์ที่มีการเพิ่มระดับการลงทุนในประเทศไทย (S6)

ผลการศึกษาที่ได้ในส่วนที่หนึ่งแสดงให้เห็นถึงผลการเปลี่ยนแปลงของราคาสินค้าและบริการ และผลการเปลี่ยนแปลงของราคาปัจจัยการผลิตที่อาจแตกต่างกันไปตามแต่ละสาขาการผลิต โดยข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปใช้ในการศึกษาส่วนที่สอง ซึ่งคือ การศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบต่อรายได้และการบริโภคในระดับครัวเรือนโดยใช้วิธีการเชื่อมโยงผลจากแบบจำลอง GTAP กับข้อมูลจากรายงานสำรวจภาวะเศรษฐกิจและสังคมครัวเรือน (Socio-Economic Survey, SESs) ปี พ.ศ. 2558 (รายงานการศึกษาวิจัยเรื่อง การค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลสำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2557 ใช้ฐานข้อมูล SESs ปี พ.ศ. 2556) *(สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561)* เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่มีต่อการเข้าสู่เป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ในด้านต่างๆ โดยมีสมมติฐานสำคัญคือกำหนดให้ผลของแต่ละสถานการณ์ศึกษาไม่ส่งผลให้พฤติกรรมการบริโภคและการตัดสินใจทำงานของประชากรในแต่ละครัวเรือนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม และด้วยข้อจำกัดทางด้านข้อมูลที่คณะผู้วิจัยมี งานศึกษาในส่วนนี้จะเป็นการศึกษาเฉพาะในกรณีของประเทศไทยแต่เพียงเท่านั้น

3.1.5 การศึกษาศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านแบบจำลองการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่ด้านเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านธุรกิจด้านการค้าและการลงทุน ด้านการเกษตรและแปรรูป ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน ด้านภาคบริการและด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง ซึ่งเป็นธุรกิจที่ทำให้เกิดความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน และนำไปสู่การนำเข้า-ส่งออกระหว่างชายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อเพื่อวิเคราะห์ด้านการค้าชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา จึงได้สร้างแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน (Border Trade Econometric Model : BTEM) โดยได้ทำการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ฉากทัศน์ (Scenarios) ได้แก่

- **ฉากทัศน์ที่ 1:** ผลกระทบของ (1) จำนวนประชากร และ (2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศที่มีต่ออัตราการขยายตัวทางการค้า
- **ฉากทัศน์ที่ 2:** ผลกระทบของ (1) จำนวนประชากร (2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และ (3) อัตราแลกเปลี่ยนเมื่อเงินบาทอ่อนค่าลง ที่มีต่ออัตราการขยายตัวทางการค้า
- **ฉากทัศน์ที่ 3:** ผลกระทบของ (1) จำนวนประชากร (2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และ (3) อัตราแลกเปลี่ยนเมื่อเงินบาทอ่อนค่าลง และ (4) อัตราการเติบโตของ GDP ในประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่ออัตราการขยายตัวทางการค้า
- **ฉากทัศน์ที่ 4:** ผลกระทบของ (1) จำนวนประชากร (2) การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ และ (3) อัตราแลกเปลี่ยนเมื่อเงินบาทอ่อนค่าลง (4) อัตราการเติบโตของ GDP ในประเทศเพื่อนบ้าน และ (5) ปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยที่มีต่ออัตราการขยายตัวทางการค้า

ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องในช่วงปี พ.ศ. 2548-2562 รวมระยะเวลา 15 ปี (สมการตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แสดงใน**ภาคผนวกที่ ค.4**)

สถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 ได้แสดงใน**ตารางที่ 3.1-3** และได้แสดงมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว จำแนกเป็นรายสินค้า (ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562) ใน**ตารางที่ 3.1-4**

ตารางที่ 3.1-3 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	การค้าระหว่างประเทศ			การค้ารวม
	การส่งออก	การนำเข้า	ดุลการค้า	
2558	133,072	43,909	133,072	176,981
2559	136,420	66,487	136,420	202,907
2560	127,872	75,458	127,872	203,330
2561	128,808	84,760	128,808	213,568
2562	117,891	79,555	117,891	197,447

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563ก และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 3.1-4 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561	2562
: การส่งออก							
1	น้ำมันดีเซล	15,471.22	16,096.46	12,320.59	13,918.23	14,020.07	12,831.87
2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	19,897.68	16,300.05	15,865.66	10,416.00	10,492.21	9,603.00
3	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	19,897.68	2,526.37	5,679.98	8,582.71	8,645.51	7,912.80
4	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	2,350.82	2,399.62	2,545.62	6,585.29	6,633.48	6,071.29
5	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2,755.65	9,111.68	9,694.52	3,701.30	3,728.38	3,412.40
6	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	2,755.65	3,869.73	5,552.85	3,492.10	3,517.65	3,219.53
7	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	3,711.08	2,365.95	2,765.57	3,340.72	3,365.16	3,079.97
8	วงจรพิมพ์	3,256.49	3,114.87	2,777.96	3,148.95	3,171.99	2,903.16
9	เหล็กและเหล็กกล้า	3,256.49	2,842.64	2,508.48	3,129.75	3,152.65	2,885.46
10	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรอื่นๆ	3,256.49	3,348.00	3,895.75	3,025.37	3,047.51	2,789.23
	รวม 10 อันดับ	76,609.25	61,975.37	63,606.98	59,340.42	59,774.62	54,708.70
	อื่นๆ	47,709.70	71,096.40	72,812.52	68,531.56	69,033.01	63,182.45
	มูลค่ารวม	**124,318.95**	**133,071.77**	**136,419.50**	**127,871.98**	**128,807.63**	**117,891.15**
: การนำเข้า							
1	เชื้อเพลิงอื่นๆ (พลังงานไฟฟ้า)	-	13,548.95	35,654.10	39,217.89	44,052.40	41,347.19
2	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	16,799.01	12,298.32	9,367.03	10,815.03	12,148.23	11,402.22
3	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง	4,576.97	9,279.43	8,299.76	8,951.38	10,054.84	9,437.39
4	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	4,576.97	1,807.08	2,774.85	3,639.55	4,088.21	3,837.16
5	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรทัศน์	1,072.93	344.75	3,047.15	3,573.39	4,013.89	3,767.40
6	ปูนซีเมนต์	315.07	0.01	0.03	1,401.17	1,573.90	1,477.25
7	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	70.71	395.17	631.02	778.45	874.41	820.72
8	ปุ๋ย	70.71	377.52	462.29	766.40	860.88	808.01

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561	2562
9	กาแฟ ชา เครื่องเทศ	1,140.61	350.41	344.16	586.18	658.44	618.01
10	รองเท้า	1,140.61	266.62	327.19	413.19	464.13	435.62
	รวม 10 อันดับ	29,763.60	38,668.27	60,907.58	70,142.63	78,789.33	-
	อื่นๆ	- 2,617.98	5,240.54	5,579.71	5,315.81	5,971.11	5,604.43
	มูลค่ารวม	**27,145.62**	**43,908.81**	**66,487.29**	**75,458.44**	**84,760.44**	**79,555.39**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563a และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

สถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 ได้แสดงใน**ตารางที่ 3.1-5** และได้แสดงมูลค่าการค้าชายแดน ระหว่างประเทศไทย-เมียนมา จำแนกเป็นรายสินค้า (ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562) ใน**ตารางที่ 3.1-6**

ตารางที่ 3.1-5 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

	การค้าระหว่างประเทศ			
พ.ศ.	**การส่งออก**	**การนำเข้า**	**ดุลการค้า**	**การค้ารวม**
2558	100,819	117,145	100,819	217,965
2559	109,340	78,625	109,340	187,965
2560	107,681	75,357	107,681	183,038
2561	100,520	88,115	100,520	188,635
2562	99,329	93,871	99,329	193,200

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563b และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 3.1-6 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2558	2559	2560	2561	2562
การส่งออก						
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	5,089.67	6,456.09	6,644.03	5,773.75	6,569.39
2	น้ำมันดีเซล	6,048.73	3,819.24	5,807.78	6,838.07	7,294.55
3	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2,841.58	3,406.97	4,959.32	4,629.52	4,574.68
4	ผ้าผืนและด้าย	4,715.05	4,855.32	4,918.70	4,949.21	5,082.32
5	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	1,178.79	1,522.29	4,833.48	5,140.71	4,544.57
6	น้ำตาลทราย	4,103.33	6,136.85	4,336.45	4,048.07	4,000.12
7	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	6,836.90	5,682.94	4,133.99	3,085.50	3,412.04
8	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	1,872.83	3,280.39	4,026.93	3,450.80	3,165.56
9	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	1,658.05	2,268.70	3,639.89	3,191.91	3,133.96
10	ปูนซีเมนต์	2,563.95	2,595.05	2,551.38	2,185.76	2,529.98
	รวม 10 อันดับ	36,908.89	40,023.84	45,851.95	43,293.30	44,307.18
	อื่นๆ	63,910.41	69,316.00	61,829.06	57,717.37	57,033.70

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2558	2559	2560	2561	2562
	มูลค่ารวม	**100,819.30**	**109,339.84**	**107,681.01**	**100,520.13**	**99,329.44**
การนำเข้า						
1	ก๊าซธรรมชาติ	111,203.76	69,285.80	63,570.69	74,333.77	79,189.07
2	สัตว์น้ำ	478.36	2,309.99	3,345.70	3,912.16	4,167.69
3	โค กระบือ สุกร แพะ แกะ	2,118.80	1,832.70	2,072.00	2,422.81	2,581.06
4	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	474.39	915.44	1,187.56	1,388.62	1,479.33
5	ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์	379.39	973.58	1,021.89	1,194.91	1,272.95
6	ปลาหมึกสด แช่เย็น แช่แข็ง	88.77	393.95	541.72	633.44	674.81
7	ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ	339.44	368.38	413.63	483.66	515.25
8	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์	426.22	432.21	373.20	436.39	464.89
9	เหล็ก	21.04	13.60	355.70	415.92	443.09
10	สินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะอื่นๆ และผลิตภัณฑ์	338.00	222.60	261.69	306.00	325.98
	รวม 10 อันดับ	115,868.16	76,748.25	73,143.78	85,527.67	91,114.13
	อื่นๆ	1,277.18	1,876.44	2,212.75	2,587.39	2,756.39
	มูลค่ารวม	**117,145.34**	**78,624.69**	**75,356.53**	**88,115.06**	**93,870.52**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563b และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

สถานการณ์การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ในช่วงปี พ.ศ. 2558-2562 ได้แสดงใน**ตารางที่ 3.1-7** และได้แสดงมูลค่าการค้าชายแดน ระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา จำแนกเป็นรายสินค้า (ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562) ใน**ตารางที่ 3.1-8**

ตารางที่ 3.1-7 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	การค้าระหว่างประเทศ			การค้ารวม
	การส่งออก	การนำเข้า	ดุลการค้า	
2558	104,692	20,386	84,306	125,078
2559	101,422	19,676	81,745	121,098
2560	101,822	23,542	78,280	125,364
2561	122,576	22,780	99,796	145,356
2562	140,034	21,178	118,856	161,212

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563c และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 3.1-8 มูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทย - กัมพูชา ช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561	2562
การส่งออก							
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	4,940.20	6,786.46	8,497.45	10,172.11	12,245.47	13,989.52
2	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4,157.78	4,368.30	5,385.04	6,206.24	7,471.24	8,535.33
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,157.78	5,241.91	4,475.58	5,539.48	6,668.58	7,618.35
4	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	4,157.78	4,278.30	5,035.76	4,838.05	5,824.18	6,653.68
5	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ อื่นๆ	1,859.77	4,209.53	3,847.66	3,822.74	4,601.92	5,257.34
6	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	2,641.63	4,410.39	3,113.09	3,219.97	3,876.29	4,428.37
7	ผ้าผืนและด้าย	2,641.63	2,433.11	2,853.40	3,168.30	3,814.09	4,357.31
8	ผลิตภัณฑ์พลาสติกอื่นๆ	1,983.63	2,529.14	2,514.07	2,704.30	3,255.51	3,719.17
9	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1,983.63	2,748.63	2,041.65	2,439.44	2,936.66	3,354.92
10	ปูนซีเมนต์	1,983.63	2,898.62	2,499.93	2,388.22	2,875.00	3,284.48
	รวม 10 อันดับ	30,507.46	39,904.39	40,263.63	44,498.85	53,568.94	61,198.46
	อื่นๆ	66,271.43	64,787.64	61,158.08	57,323.07	69,007.08	78,835.37
	มูลค่ารวม	96,778.89	104,692.03	101,421.71	101,821.92	122,576.02	140,033.83
การนำเข้า							
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก (มันสำปะหลัง)	2,237.42	5,976.54	9,237.84	9,874.10	9,554.26	8,882.36
2	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	2,200.87	2,963.70	3,625.33	3,463.08	3,350.91	3,115.25
3	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	1,069.83	1,065.62	1,782.70	2,904.23	2,810.16	2,612.53
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	345.18	415.88	1,014.06	1,608.38	1,556.28	1,446.84
5	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	540.21	214.40	361.27	873.15	844.87	785.45
6	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่นๆ	540.21	824.95	629.79	690.42	668.06	621.08
7	มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฯ	329.17	490.82	349.04	545.38	527.71	490.60
8	สัตว์น้ำ	329.17	84.35	199.34	529.82	512.66	476.61
9	ธัญพืช (ข้าวโพด)	329.17	85.21	126.11	407.76	394.55	366.81
10	ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ	523.21	416.73	319.00	308.21	298.23	277.25
	รวม 10 อันดับ	8,444.44	12,538.21	17,644.48	21,204.54	20,517.68	19,074.77
	อื่นๆ	9,789.06	7,847.92	2,031.82	2,337.68	2,261.96	2,102.89
	มูลค่ารวม	18,233.50	20,386.13	19,676.30	23,542.22	22,779.65	21,177.67

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563c และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ทั้งนี้เพื่อให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงอันเกิดจากวิกฤต COVID-19 และความเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจในระยะเวลาที่ใกล้เคียงจึงได้นำเสนอมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งสามประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ในปี พ.ศ. 2560-2562 ได้แสดงใน**ตารางที่ 3.1-9** และได้แสดงการค้าชายแดนไปยังประเทศที่สามด้วยในตารางดังกล่าว ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในช่วงสถานการณ์ COVID-19 การค้าชายแดนลดลงร้อยละ 10 จากปี พ.ศ. 2562

ตารางที่ 3.1-9 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2560-2563

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)			
	2560	2561	2562	2563 (ม.ค.-ส.ค.)
กัมพูชา	101,822	122,603	140,034	91,167
สปป.ลาว	127,872	128,858	117,891	68,795
เมียนมา	107,681	105,214	99,392	59,172
สินค้าส่งออกรวม	337,375	356,674	357,317	219,134
กัมพูชา	23,542	22,780	21,178	16,333
สปป.ลาว	75,459	84,760	79,555	54,172
เมียนมา	75,357	88,115	93,871	55,270
สินค้านำเข้ารวม	174,358	195,655	194,604	125,775
ดุลการค้าชายแดนรวม	163,017	161,019	162,714	93,359
ดุลการค้าผ่านแดนรวม	27,925	- 16,875	29,269	47,620
สินค้าส่งออกรวม	129,343	123,704	101,906	201,491
สินค้านำเข้ารวม	101,418	140,580	72,637	153,871

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

จากการวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องในช่วงปี พ.ศ. 2548-2562 รวมระยะเวลา 15 ปี ได้แก่ อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศเพื่อนบ้าน มูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน มูลค่าและปริมาณการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน จำนวนประชากรของประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นต้น และนำมาคาดการณ์ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ การค้าชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้านในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 โดยแสดงผลการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ฉากทัศน์ (Scenario) ดังนี้

- **การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1)**

จากการคาดการณ์จำนวนประชากรของกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา โดยธนาคารโลก และการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน จากสำนักงานเลขาธิการอาเซียน ซึ่งมีผลต่ออัตราขยายตัวทางการค้าโดยตรงจากการบริโภคที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.62 และ 1.69 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.65 และ 1.68 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.58 และ 1.65 ตามลำดับและเมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.64 และ 1.72 ตามลำดับ (**ตารางที่ 3.1-10**)

ตารางที่ 3.1-10 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	1.57	1.60
สปป.ลาว	117,891	-12.0	1.51	1.53
เมียนมา	99,392	-10.0	1.69	1.77
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	1.59	1.63
กัมพูชา	21,178	-10.0	1.68	1.87
สปป.ลาว	79,555	-3.0	1.66	1.72
เมียนมา	93,871	-15.0	1.60	1.66
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	1.65	1.75
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	1.65	1.68
สปป.ลาว	38,336	-9.0	1.58	1.65
เมียนมา	5,522	-10.0	1.64	1.72
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	1.62	1.69

*หมายเหตุ : *เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา จึงใช้ปี พ.ศ. 2562 เป็นปีฐานในการคำนวณ*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

- **การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2)**

จากการวิเคราะห์ยังคงฉากทัศน์ที่ 1 โดยมีตัวแปรวิเคราะห์เพิ่มเติมจากฉากทัศน์ที่ 1 คือ ตัวแปรอัตราแลกเปลี่ยนเมื่อค่าเงินบาทอ่อนค่าลง (เมื่อเปรียบเทียบกับดอลลาร์) ทำให้มูลค่าส่งออกสินค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.99 และ 2.06 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.96 และ 1.99 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.14 และ 2.16 ตามลำดับและ เมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.02 และ 2.11 ตามลำดับ (**ตารางที่ 3.1-11**)

ตารางที่ 3.1-11 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	1.80	1.83
สปป.ลาว	117,891	-12.0	1.76	1.78
เมียนมา	99,392	-10.0	2.00	2.08
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	2.04	2.08
กัมพูชา	21,178	-10.0	2.09	2.19
สปป.ลาว	79,555	-3.0	2.20	2.26
เมียนมา	93,871	-15.0	2.04	2.10
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	1.96	2.04
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	1.96	1.99
สปป.ลาว	38,336	-9.0	2.14	2.16
เมียนมา	5,522	-10.0	2.02	2.11
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	1.99	2.06

*หมายเหตุ : *เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา จึงใช้ปี พ.ศ. 2562 เป็นปีฐานในการคำนวณ*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

- **การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 3 (Scenario 3)**

จากการวิเคราะห์ยังคงฉากทัศน์ที่ 2 โดยมีตัวแปรวิเคราะห์เพิ่มเติมจากฉากทัศน์ที่ 2 คือ ตัวแปรการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน ที่ได้จากการคาดการณ์ของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางการค้าในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.10 และ 3.30 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.95 และ 2.97 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.93 และ 2.94 ตามลำดับและเมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.24 และ 3.35 ตามลำดับ (**ตารางที่ 3.1-12**)

ตารางที่ 3.1-12 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 3 (Scenario 3)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	2.85	3.06
สปป.ลาว	117,891	-12.0	2.82	3.29
เมียนมา	99,392	-10.0	3.07	3.40
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	3.60	3.45
กัมพูชา	21,178	-10.0	3.11	3.41
สปป.ลาว	79,555	-3.0	3.23	3.80
เมียนมา	93,871	-15.0	3.09	3.35
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	2.99	3.38
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	2.95	2.97
สปป.ลาว	38,336	-9.0	2.93	2.94
เมียนมา	5,522	-10.0	3.24	3.35
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	3.10	3.30

*หมายเหตุ : *เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา จึงใช้ปี พ.ศ. 2562 เป็นปีฐานในการคำนวณ*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

- **การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 4 (Scenario 4)**

จากการวิเคราะห์ยังคงฉากทัศน์ที่ 3 โดยมีตัวแปรวิเคราะห์เพิ่มเติมจากฉากทัศน์ที่ 3 คือ ตัวแปรปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศของไทยดีขึ้น (ความหมายคือ เศรษฐกิจของโลกดีขึ้น) จากการคาดการณ์ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ส่งผลให้อัตราการขยายตัวทางการค้าในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.25 และ 5.15 เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.12 และ 5.01 ตามลำดับ ซึ่งเป็นสมมติฐานการเติบโตของทางด้านเศรษฐกิจการค้าชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้านในกรณีที่ดีที่สุด (Best Case) สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.11 และ 5.13 ตามลำดับและเมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.21 และ 5.17 ตามลำดับ (**ตารางที่ 3.1-13**)

ตารางที่ 3.1-13 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 4 (Scenario 4)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	3.86	5.13
สปป.ลาว	117,891	-12.0	4.03	5.24
เมียนมา	99,392	-10.0	4.30	5.29
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	4.75	5.20
กัมพูชา	21,178	-10.0	4.46	5.03
สปป.ลาว	79,555	-3.0	4.34	5.27
เมียนมา	93,871	-15.0	4.21	5.11
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	4.08	5.14
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	4.12	5.01
สปป.ลาว	38,336	-9.0	4.11	5.13
เมียนมา	5,522	-10.0	4.21	5.17
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	4.25	5.15
สินค้าส่งออกรวม	101,906	4.0	6.00	8.00
สินค้านำเข้ารวม	72,637	3.0	4.00	5.00
ดุลการค้าผ่านแดนรวม	29,269	2.0	4.00	7.00

*หมายเหตุ : *เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดต่อเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมา จึงใช้ปี พ.ศ. 2562 เป็นปีฐานในการคำนวณ*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

จากผลการวิเคราะห์ตัวแปรสำคัญที่จะทำให้อัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นมากเมื่อเปรียบเทียบทั้ง 4 ฉากทัศน์ สรุปได้ว่าเมื่อ GMS เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจโลกดีขึ้น (Global Value Chain: GVC) จะมีผลต่อการค้าชายแดน และส่งผลต่อมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน และอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านสูงที่สุด ตามผลการวิเคราะห์ของฉากทัศน์ที่ 4

3.2 การศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านความมั่นคง

การศึกษาปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมีความแตกต่างกันไปตามสภาพพื้นที่ และมีความเกี่ยวโยงกับมิติด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคม การจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการกำหนดรูปแบบจุดผ่านแดนที่เหมาะสมโดยรวมมากขึ้น ทั้งยังส่งผลให้ปัญหาด้านความมั่นคงมีความซับซ้อนและเป็นพลวัต ซึ่งทำให้ไม่สามารถแก้ไขด้วยกระบวนทัศน์แบบแยกส่วน

ด้วยเหตุนี้ การดำเนินการศึกษาปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนและปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน สามารถอธิบายรายละเอียดได้ ดังนี้

1) ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบเก่า

ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบเก่า หมายถึงปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้น ดำรงอยู่ในปัจจุบันและยังส่งผลกระทบต่อไปในอนาคต ได้แก่

- การสู้รบตามแนวชายแดน ซึ่งมีทั้งการสู้รบด้วยกองกำลังติดอาวุธบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชาและไทย-เมียนมา ทำให้เกิดปัญหาและส่งผลกระทบต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนที่เหมาะสม เช่น ปัญหาผู้หนีภัยจากการสู้รบในเมียนมาที่อพยพเข้ามาอยู่อาศัยในเขตไทยที่ศูนย์พักพิงชั่วคราวบริเวณจังหวัดชายแดนไทย-เมียนมา และปัญหาการเคลื่อนไหวของชนกลุ่มน้อยบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา
- การลักลอบหลบหนีเข้าเมืองซึ่งมีทั้งสาเหตุจากความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ เช่น ปัญหาผู้หลบหนีเข้าเมืองกลุ่มชาวเกาหลีเหนือ ที่อพยพลักลอบเข้าเมืองไทยผ่านทางชายแดนไทย-เมียนมา และชายแดนไทย-สปป.ลาว
- ปัญหาแนวเขตแดนซึ่งแบ่งออกเป็นปัญหาเขตแดนทางบกและเขตทางน้ำ ปัจจุบันเขตแดนทางบกที่ยังมีปัญหาความไม่ชัดเจนของแนวเขตแดนยังอีกมาก ทั้งชายแดนด้านไทย-กัมพูชา, ไทย-สปป.ลาวและไทย-เมียนมา ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรที่สามารถพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยมีจุดผ่อนปรนการค้า และจุดผ่านแดนชั่วคราวอีกหลายจุดที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวร และเขตแดนทางน้ำ ซึ่งยังมีความไม่ชัดเจนทั้งในส่วนที่เป็นเกาะแก่งตามลำน้ำที่เป็นเส้นเขตแดน เช่น ลำน้ำโขง สาละวิน และลำน้ำกระบุรี และส่วนที่เป็นเขตทะเล ซึ่งกลายเป็นข้อพิพาทเรื่องเขตแดนไทยกับประเทศรอบบ้าน
- ปัญหาอาวุธสงครามปัจจุบันแม้ว่าการเคลื่อนย้ายอาวุธสงครามตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชา และลำเลียงไปยังชายแดนไทย-เมียนมา เพื่อส่งจำหน่ายให้กับชนกลุ่มน้อยจะมีแนวโน้มลดลง แต่ก็พบว่ากลุ่มผู้ค้ายาเสพติดในพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความต้องการอาวุธสงครามมากขึ้น ซึ่งอาจนำไปใช้ในการคุ้มกันการลักลอบลำเลียงยาเสพติด รวมทั้งนำไปจำหน่ายต่อให้กับชนกลุ่มน้อยตามแนวชายแดนไทย-เมียนมา
- ปัญหาสถานะบุคคล ปัญหานี้เกิดกับกลุ่มคนที่ยังไม่มีสถานะบุคคลที่ชัดเจน ส่วนใหญ่ปรากฏอยู่ในพื้นที่ภาคเหนือ และบางส่วนอยู่ในพื้นที่ภาคกลางในบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา ถึงแม้จะมีกฎหมายและระเบียบดำเนินการตามขั้นตอนที่ชัดเจนแล้วก็ตาม ก็ยังคงมีปัญหาในการดำเนินงานในบางพื้นที่ โดยมีเจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องบางกลุ่มอาศัยช่องว่างของกฎและระเบียบนำไปสู่การทุจริตในหน้าที่ ช่วยให้บุคคลที่ไม่มีสถานะบุคคลได้รับสัญชาติไทย

2) ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่

ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่ หมายถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากผลของการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาของประเทศในอดีตที่ผ่านมา โดยเฉพาะความไม่เท่าเทียมกันด้านโอกาสจึงส่งผลให้ยังคงมี

กลุ่มคนยากจน กลุ่มคนด้อยโอกาส กลุ่มคนที่ยังไม่มีสถานะที่ชัดเจน กลุ่มผู้มีอิทธิพล กลุ่มนายทุนผูกขาด และชุมชนในพื้นที่ห่างไกลทุรกันดาร ปัญหาและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร ประกอบด้วย

- ปัญหายาเสพติด เป็นปัญหาที่มีความซับซ้อนเพิ่มขึ้นเป็นลักษณะขบวนการ หรือองค์กรอาชญากรรมที่มีเครือข่ายดำเนินการทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งตรวจพบผู้กระทำผิดในทุกระดับวัยตั้งแต่เด็กเยาวชนไปจนถึงผู้สูงวัยจากหลากหลายอาชีพและกลุ่มองค์กร รวมทั้งมีการเคลื่อนไหวทั้งในพื้นที่เขตเมืองและชนบทป่าเขา เพื่อลักลอบผลิต นำเข้าสิ่งเสพติดลำเลียงขนย้ายข้ามแดน และกระจายส่งไปขายยังกลุ่มเป้าหมายในทุกพื้นที่จนนำไปสู่การแพร่ระบาด
- ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย เป็นปัญหาหนึ่งที่มีความซับซ้อนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและก่อผลกระทบเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ โดยยังคงมีแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายได้รับการผ่อนผันให้ทำงานในพื้นที่หลายจังหวัด ขณะที่ยังมีแรงงานอีกจำนวนมากที่ลักลอบทำงานกระจายอยู่ในจังหวัดต่างๆ แต่ยังไม่มีระบบบริหารและการจัดการที่สามารถควบคุมปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นตามมาได้ โดยเฉพาะปัญหาการปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบชุมชน สังคม ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาสิทธิมนุษยชน
- ปัญหาความขัดแย้งในสังคม หมายถึงปัญหาจากการเคลื่อนไหวทางการเมืองที่นำไปสู่การแบ่งออกเป็นฝ่ายต่างๆ โดยมีช่องทางหลากหลายในการเผยแพร่ข่าวสารของกลุ่มที่ตอกย้ำความขัดแย้ง และนำมาซึ่งความเกลียดชังระหว่างกลุ่มคน รวมทั้งมีความเสี่ยงที่จะนำไปสู่การเผชิญหน้าและอาจใช้ความรุนแรงตามมา นอกจากนี้ยังรวมถึงความขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างประชาชนด้วยกันจากกรณีใช้ประโยชน์หรือแย่งชิงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งยังไม่สามารถหาข้อยุติได้ และความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับหน่วยงานของรัฐหรือรัฐบาลจากกรณีการคัดค้านโครงการของรัฐ หรือการดำเนินนโยบายของรัฐบาล
- ปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปัญหานี้ส่งผลกระทบในมิติความมั่นคงเรื่องเขตแดนและมิติการพัฒนาเรื่องระบบนิเวศน์ โดยยังคงมีสถานการณ์เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในประเด็นการลักลอบตัดไม้และการบุกรุกพื้นที่ต้นน้ำ ซึ่งเกิดจากประชาชนทั่วไปและกลุ่มนายทุน จนทำให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งระบบนิเวศน์ถูกทำลายขยายพื้นที่เพิ่มวงกว้างมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาหลากหลายมิติ เช่น ฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลงไป พื้นที่ประสบภัยธรรมชาติบ่อยครั้งและมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น การเกษตรได้ผลผลิตไม่ยั่งยืน รายได้ไม่แน่นอน ชีวิตไม่มั่นคง
- ปัญหาสาธารณภัยขนาดใหญ่ เป็นประเด็นปัญหาที่ให้ความสำคัญทั้งสาธารณภัยที่เกิดจากภัยธรรมชาติและภัยที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยเฉพาะภัยที่เกิดจากการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดอุทกภัย และวาตภัยขนาดใหญ่ หรือภัยแล้งและภัยหนาวที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในหลายพื้นที่ และไม่อาจคาดการณ์สภาพที่จะเกิดขึ้นและผลที่ตามมา
- ปัญหาโรคระบาด จากรายงานขององค์การอนามัยโลกพบว่าในศตวรรษที่ 21 ทั่วโลกจะเผชิญกับโรคติดต่อเพิ่มขึ้น ทั้งโรคที่อุบัติใหม่และโรคติดต่อจากเชื้อเก่า โดยเฉพาะโรคติดเชื้อที่มาจากสัตว์สู่คนซึ่งถือเป็นโรคที่อันตรายร้ายแรง เช่น โรคซาร์ส หรือโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ปัญหาโรคระบาดนี้เป็นภัยคุกคามต่อความมั่นคงทางสาธารณสุขของประเทศ

- ปัญหาการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ แม้ว่าไทยจะมิได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับปัญหาและความขัดแย้งที่เป็นสาเหตุของการก่อการร้ายระหว่างประเทศ แต่ก็ได้รับผลจากความขัดแย้งที่เกิดขึ้นเนื่องจากการมีความสัมพันธ์ทางการทูตกับประเทศที่เป็นเป้าหมายการก่อการร้าย รวมทั้งมีชุมชนและมีผลประโยชน์ของประเทศเป้าหมายอยู่ในประเทศไทย ซึ่งเป็นสิ่งจูงใจสำคัญที่เชื่อมโยงให้กลุ่มก่อการร้ายระหว่างประเทศเข้ามาปฏิบัติการในประเทศไทย สำหรับเรื่องอาชญากรรมข้ามชาติ นอกเหนือจากการค้ามนุษย์ การค้ายาเสพติด การพนันผิดกฎหมาย การโจรกรรม การปลอมแปลงเอกสารเดินทาง การละเมิดลิขสิทธิ์ ตลอดจนอาชญากรรมทางธุรกิจผิดกฎหมายอื่นๆ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับอาชญากรรมข้ามชาติทางเศรษฐกิจและคอมพิวเตอร์ ที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาศัยปัจจัยเกื้อหนุนจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ตรวจจับได้ยากขึ้น

3) สถานภาพปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนในปัจจุบัน

สถานภาพปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนในพื้นที่ศึกษาปัจจุบันแบ่งออกตามพื้นที่ชายแดน ได้แก่

- ชายแดนไทย-กัมพูชา ครอบคลุมพื้นที่ 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด
- ชายแดนไทย-สปป.ลาว ครอบคลุมพื้นที่ 12 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี
- ชายแดนไทย-เมียนมา ครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง

ภาพรวมของสถานภาพปัญหาความมั่นคงในปัจจุบัน พบว่าปัญหาที่มีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนทั้งรูปแบบเก่าและรูปแบบใหม่สามารถสรุปได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.2-1**

ตารางที่ 3.2-1 สถานภาพปัญหาความมั่นคงในพื้นที่ชายแดน

รูปแบบ	ปัญหาที่พบ
ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบเก่า	การสู้รบตามแนวชายแดน แนวเขตแดน การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง อาวุธสงคราม สถานะบุคคล
ปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่	ยาเสพติด แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความขัดแย้งในสังคม สาธารณภัยขนาดใหญ่ โรคระบาดตามแนวชายแดน การก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ

ที่มา : สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

จากการทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อเสริมความมั่นคงของชาติ (พ.ศ. 2556 - 2560) *(สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ, 2556)* และแผนการพัฒนาพื้นที่เพื่อเสริมความมั่นคงของชาติ (พ.ศ. 2561 - 2564) *(สภาความมั่นคงแห่งชาติ, 2561)* สามารถสรุปสถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนตามภูมิภาค โดยอ้างอิงตามปัญหาที่มีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนทั้งรูปแบบเก่าและรูปแบบใหม่ได้ ดังนี้

- สถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนในภาคเหนือ

พื้นที่ภาคเหนือที่มีเขตแดนติดต่อกับ สปป.ลาว และเมียนมา (จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน พะเยา น่าน ตาก พิษณุโลก และอุตรดิตถ์) พบว่า ปัญหาด้านความมั่นคงชายแดนที่สำคัญ ได้แก่

- ปัญหาการลักลอบหลบหนีเข้าเมือง โดยเฉพาะชนกลุ่มน้อยในพื้นที่ตะเข็บแนวชายแดน ลักลอบสวมทะเบียนราษฎร์ทำบัตรประจำตัวประชาชนไทย และกลุ่มชาวเกาหลีเหนือที่ลักลอบเข้ามาทางชายแดนด้าน สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งมีทั้งกลุ่มที่ถูกเจ้าหน้าที่ของไทยจับได้ และกลุ่มที่เดินมาแสดงตนให้เจ้าหน้าที่ไทยจับกุม เพื่อขอลี้ภัยไปประเทศเกาหลีใต้
- ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ประกอบด้วยชนกลุ่มน้อยในเขตพื้นที่เมียนมา และชาวเมียนมาที่ลักลอบเข้าเมืองผ่านทางชายแดนมาขายแรงงานในประเทศไทย โดยเฉพาะกลุ่มที่เดินทางเข้าสู่พื้นที่จังหวัดชั้นใน
- ปัญหายาเสพติด โดยมีแหล่งผลิตตามแนวชายแดนด้านเมียนมาและลักลอบข้ามแดนเข้ามาทั้งทางแนวชายแดนด้าน สปป.ลาว และเมียนมา รวมทั้งการแพร่ระบาดที่ทำลายครอบครัวชุมชนและสังคมอย่างรุนแรง
- ปัญหาความขัดแย้งในสังคม ซึ่งเกิดจากความไม่เข้าใจในความแตกต่างทางความคิด ความเชื่อศาสนา วัฒนธรรม ที่อาจนำไปใช้เป็นเงื่อนไขในการสร้างความชอบธรรมในการใช้ความรุนแรง รวมทั้งมีความเคลื่อนไหวที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสถาบันหลักของชาติในระดับและขอบเขตที่กว้างขวาง ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวเป็นประเด็นที่มีความอ่อนไหว ในขณะที่สังคมไทยกำลังอยู่ในกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง โดยที่ยังคงมีปัญหาเชิงโครงสร้างจากความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ สังคม และการเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงโลกทัศน์ที่แตกต่างกันของกลุ่มคนในสังคม เป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดความแตกแยกทางความคิดระหว่างคนกลุ่มต่างๆ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการรักษาเอกภาพของชาติและการสร้างภูมิคุ้มกันของสังคมไทย
- ปัญหาผู้หนีภัยการสู้รบ โดยมีการหนีภัยการสู้รบจากบริเวณชายแดนด้านเมียนมาเข้าสู่ประเทศไทย ซึ่งศูนย์พักพิงชั่วคราวยังคงเปิดดำเนินการอยู่ โดยอยู่ในความดูแลของสำนักงานศูนย์ดำเนินการเกี่ยวกับผู้อพยพ กระทรวงมหาดไทย รวม 7 แห่ง (แม่ฮ่องสอน 4 แห่ง และตาก 3แห่ง)
- ปัญหาการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อเขตแดน โดยมีพื้นที่ซึ่งเกิดปัญหาดังกล่าวแล้วในปัจจุบันมี 2 แห่ง คือด้านเมียนมา บริเวณจุดผ่อนปรนบ้านสบรวก จังหวัดเชียงราย ที่แม่น้ำเปลี่ยนเส้นทางจนกลายเป็นแผ่นดิน และกรณีแม่น้ำเมยเปลี่ยนทิศในพื้นที่จังหวัดตาก

- ปัญหาสาธารณภัยขนาดใหญ่ โดยเฉพาะความเสี่ยงที่เกิดจากภัยธรรมชาติตามฤดูกาลซึ่งทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น อุทกภัย วาตภัย ภัยแล้ง และภัยหนาว เป็นต้น และอุบัติภัยที่เกิดจากมนุษย์

■ สถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนในภาคตะวันออกและภาคตะวันตก

พื้นที่ภาคตะวันออกและตะวันตกที่มีเขตแดนติดต่อกับกัมพูชาและเมียนมา (จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด) พบว่าปัญหาด้านความมั่นคงชายแดนที่สำคัญ ได้แก่

- ปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ประกอบด้วย แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายชาวกัมพูชา ชาวเมียนมา ที่ลักลอบเดินทางข้ามชายแดนเข้ามาขายแรงงานยังพื้นที่จังหวัดชั้นใน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาละเมิดกฎหมายไทย และการกระทบกระทั่งกับชุมชนคนไทย
- ปัญหายาเสพติด ลักษณะปัญหาที่ปรากฏเป็นพื้นที่แพร่ระบาดในกลุ่มเป้าหมายทุกระดับและขยายไปยังกลุ่มเสี่ยงที่เป็นเด็กและเยาวชนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลกระทบต่อครอบครัว ชุมชนและสังคมอย่างรุนแรง ขณะที่กลุ่มผู้ค้าบางส่วนแอบลักลอบผลิตยาเสพติดกระจายไปสู่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย
- ปัญหาความขัดแย้งในสังคม โดยมีการเคลื่อนไหวทางการเมืองที่นำไปส่การแบ่งฝ่าย คือความขัดแย้งทางสังคม การเมือง และสถาบันหลักของชาติ ซึ่งเกิดจากความไม่เข้าใจในความแตกต่างทางความคิด ความเชื่อ ศาสนา วัฒนธรรม ที่อาจนำไปใช้เป็นเงื่อนไขในการสร้างความชอบธรรมในการใช้ความรุนแรง เช่นเดียวกับสถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนในภาคเหนือ
- ปัญหาบ่อนการพนันชายแดน โดยมีบ่อนการพนันเปิดบริการในพื้นที่ชายแดนด้านกัมพูชารวม 45 แห่ง (ขนาดใหญ่ 10 แห่ง ขนาดกลางและขนาดย่อม 35 แห่ง) ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเฝ้าระวังพื้นที่ชายแดนและสร้างปัญหาสังคมตามมาอีกจำนวนมาก

■ สถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีเขตแดนติดต่อกับกัมพูชา และ สปป.ลาว (จังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์) พบว่าปัญหาด้านความมั่นคงชายแดนที่สำคัญ ได้แก่

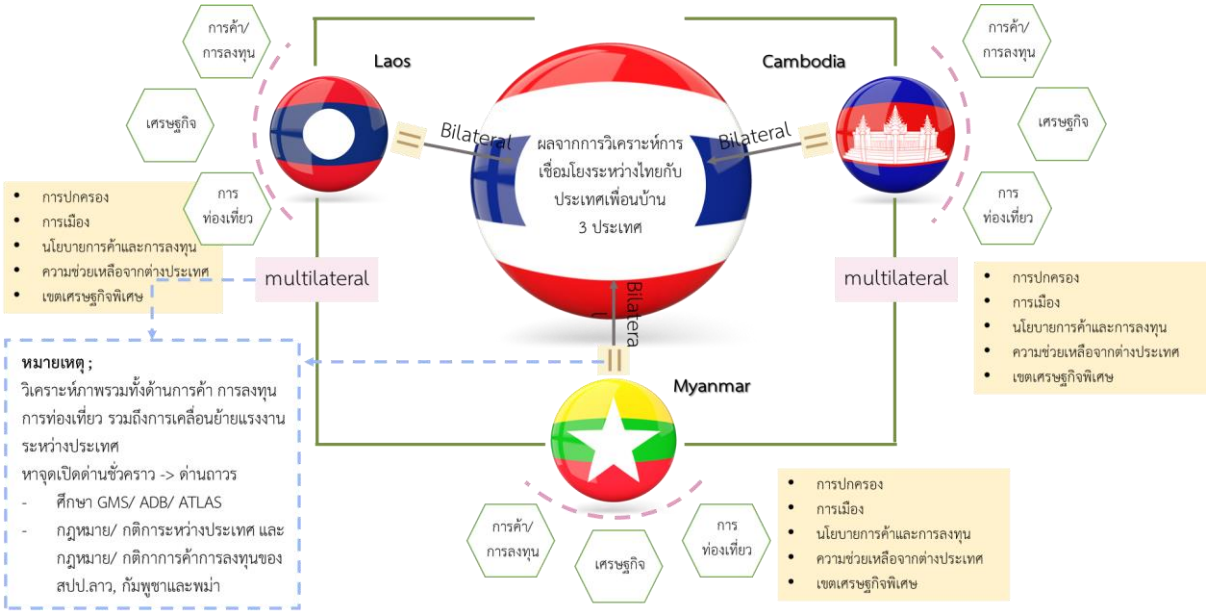
- ปัญหายาเสพติด โดยปรากฏการลักลอบนำยาเสพติดที่ผลิตนอกประเทศข้ามแดนมาทางกัมพูชา และ สปป.ลาว ซึ่งการแพร่ระบาดทั้งในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท ทำให้เกิดปัญหาทำลายครอบครัว ชุมชนและสังคมเพิ่มมากขึ้น
- ปัญหาแนวเขตแดน โดยมีเงื่อนไขจากความไม่ชัดเจนของเส้นเขตแดนที่นำไปสู่การใช้กำลังทหารระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กรณีพื้นที่บริเวณปราสาทเขาพระวิหารชายแดนไทย-กัมพูชา และการสูญเสียดินแดนจากภัยธรรมชาติ เช่น ทิศทางการไหลของแม่น้ำโขง รวมทั้งเงื่อนไขจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การดูดทรายลำน้ำโขง
- ปัญหาความขัดแย้งในสังคม โดยมีเงื่อนไขจากการเคลื่อนไหวทางการเมืองที่นำไปสู่การแบ่งฝ่าย เช่นเดียวกับสถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนในภาคเหนือ ภาคตะวันออกและภาคตะวันตก

สถานการณ์ปัญหาความมั่นคงชายแดนแยกเป็นรายภาค (ที่มีเขตติดต่อกับพื้นที่ศึกษา) พบว่าภาคเหนือมีปัญหาความมั่นคงชายแดนมากที่สุด ได้แก่ การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ยาเสพติด แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ความขัดแย้งในสังคม การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สาธารณภัยขนาดใหญ่ รองลงมาได้แก่ภาคกลาง ได้แก่ ยาเสพติด แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย ความขัดแย้งในสังคม และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ ปัญหาแนวเขตแดน ยาเสพติด ความขัดแย้งในสังคม ทั้งนี้ปัญหาความมั่นคงชายแดนที่พบทั้งสามภาค ได้แก่ ปัญหายาเสพติด และความขัดแย้งในสังคม

ทั้งนี้จากการศึกษาพบว่า ปัญหาที่ไม่สามารถจัดเข้ากลุ่มปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบเก่า และปัญหาและภัยคุกคามความมั่นคงรูปแบบใหม่ได้ ประกอบด้วย ปัญหาบ่อนการพนันชายแดน (ในภาคกลาง)

3.3 สรุปผลการศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้าและความมั่นคง

สำหรับการศึกษาผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในด้านการค้าและการลงทุนนั้น ที่ปรึกษาฯได้ดำเนินการศึกษาภายใต้กรอบการศึกษาศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่ โดยการศึกษาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ผ่านกรอบความร่วมมืออาเซียน (ASEAN) และกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และเป็นกรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ (ERTC), 2563) เป็นหลัก ดังแสดงใน**รูปที่ 3.3-1** ซึ่งส่งผลให้เกิดการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ และเป็นเครื่องมือสร้างรายได้ให้กับประชาชน เพื่อยกระดับคุณภาพความเป็นอยู่และอำนาจซื้อของประชาชน รวมทั้งลดความยากจนของประเทศ ทำให้เกิดการดำเนินนโยบายของประเทศต่างๆ ที่มุ่งเน้นการเปิดเสรีทางการค้าและการลงทุนต่างประเทศ



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 3.3-1 กรอบการศึกษาศักยภาพในการพัฒนาของพื้นที่

ดังนั้นแนวทางการดำเนินนโยบายทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยเฉพาะ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา จึงถือเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญระหว่างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ส่งผลต่อพัฒนาการทางเศรษฐกิจในมิติการพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังต่อไปนี้

- การค้าระหว่างประเทศจะทำให้เกิดการก้าวกระโดดในการพัฒนาทางเศรษฐกิจและช่วยลดปัญหาความยากจน (Boost Development and Reduce Poverty)
- การค้าระหว่างประเทศเป็นหนึ่งปัจจัยในการสร้างความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ (Enhance Competitiveness)
- นโยบายการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศที่ดีจะทำให้โครงสร้างการผลิตสินค้าและบริการของแต่ละประเทศมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น ซึ่งเท่ากับเป็นการลดภาวะพึ่งพิงของระบบเศรษฐกิจที่ขึ้นอยู่กับสินค้าและบริการเพียงไม่กี่ประเภท (Facilitate Export Diversification)
- ทำให้เกิดการพัฒนานวัตกรรม (Encourage Innovation)
- เกิดการขยายโอกาสทางธุรกิจ (Expand Business Opportunities)
- การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้บริโภค และทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงสินค้าได้อย่างหลากหลายมากยิ่งขึ้นในระดับราคาที่ลดลง (Expand Choice and Lower Prices for Consumers)
- เกิดการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพสินค้าและบริการ ปรับปรุงคุณภาพและมาตรฐานแรงงานรวมทั้งคุณภาพและมาตรฐานทางสิ่งแวดล้อม (Improve Quality, Labour and Environment)
- เกิดการลดรายจ่ายของงบประมาณของภาครัฐ (Cut Government Spending)
- การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศจะเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศทั้งในระดับรัฐต่อรัฐ และระดับบุคคลต่อบุคคล (Strengthen Ties Between Nations and People)

นโยบายการค้าระหว่างประเทศที่ดีจะเพิ่มโอกาสการทำงานให้กับคนในประเทศ (Create Employment Opportunities)

ในการศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านความมั่นคงภาพรวมของสถานภาพปัญหาความมั่นคงในปัจจุบัน พบว่าปัญหาที่มีแนวโน้มส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนทั้งรูปแบบเก่าและรูปแบบใหม่ ประกอบด้วย ปัญหาการสู้รบตามแนวชายแดน การปักปันเขตแดน การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง การค้าอาวุธสงคราม สถานะบุคคล ยาเสพติด แรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความขัดแย้งในสังคม โรคระบาดตามแนวชายแดน การก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ

บทที่ 4

การศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน

บทที่ 4
การศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน

การศึกษาในบทนี้ดำเนินการศึกษารูปแบบจุดผ่านแดนตาม TOR 4.5 โดยจุดผ่านแดนเป็นช่องทางเข้า-ออกประเทศที่ตั้งอยู่ตามพรมแดนเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ (International Boundary Line) ซึ่งประเทศทั้ง 2 ที่ตั้งอยู่บนแนวเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศร่วมกันกำหนดขึ้น เพื่อเป็นช่องทางที่อนุญาตให้ประชาชนของประเทศทั้ง 2 ของประเทศรวมถึงประชาชนของประเทศอื่นผ่านเข้า-ออก ในขณะเดียวกันยังมีความสำคัญด้านเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับท้องถิ่น เนื่องจากช่องทางเหล่านี้ยังเป็นช่องทางในการนำเข้า–ส่งออกสินค้าของประเทศ 5รวมถึงเป็นช่องทางในการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ทางสังคมของผู้คนทั้งสองฝั่งชายแดน โดยมีรายละเอียดในการศึกษาดังนี้

4.1 ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ในการศึกษานี้ หมายถึง เส้นแบ่งเขตแดนทางบก (Land Boundary Line) ซึ่งกำหนดหรือปักปันไปตามภูมิประเทศที่เป็นพื้นแผ่นดิน รวมไปถึงลักษณะภูมิประเทศที่เป็นแม่น้ำ ลำห้วย หนอง บึง ทะเลสาบ และอื่นๆ ซึ่งถือได้ว่า เป็นส่วนหนึ่งของแผ่นดินด้วย (ประสงค์ ชิงชัย, 2551) โดยชายแดนไทย–กัมพูชา มีความยาว 798 กิโลเมตร ชายแดนไทย–สปป.ลาว มีความยาว 1,810 กิโลเมตร และชายแดนไทย–เมียนมา มีความยาว 2,401 กิโลเมตร รายละเอียดเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.1-1**

ตารางที่ 4.1-1 ความยาวและลักษณะเส้นแบ่งเขตแดนไทยกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับ	พื้นที่	ชื่อแม่น้ำ/คลอง/ห้วย/ภูเขา	ประเภทเส้นแบ่งเขตแดน (หน่วย : กิโลเมตร)				
			สันปันน้ำ	เส้นตรง	ร่องน้ำลึก	สองฝั่งแม่น้ำ	รวม
	ชายแดนไทย–กัมพูชา		**524**	**58**	**216**	**-**	**798**
1	อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์	ทิวเขาพนมดงรัก	364	-	-	-	364
2	สระแก้ว จันทบุรี	ลำน้ำ	-	-	216	-	216
3	สระแก้ว จันทบุรี	แนวเส้นตรง	-	57	-	-	57
4	ตราด	ทิวเขาบรรทัด	160	-	-	-	160
5	ตราด	แนวเส้นตรง	-	1	-	-	1
	ชายแดนไทย-สปป.ลาว		**702**	**-**	**1,108**	**-**	**1,810**
1	เชียงราย	แม่น้ำโขง	-	-	97	-	97
2	เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก	ทิวเขาหลวงพระบาง	505	-	-	-	505
3	พิษณุโลก	แม่น้ำเหืองงา*	-	-	19	-	19
4	เลย	แม่น้ำเหือง**	-	-	134	-	134
5	เลย หนองคาย*** นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	แม่น้ำโขง	-	-	858	-	858
6	อุบลราชธานี	ทิวเขาพนมดงรัก	197	-	-		197
	ชายแดนไทย–เมียนมา		**1,624**	**63**	**198**	**516**	**2,401**
1	เชียงราย	แม่น้ำสาย/แม่น้ำรวก	-	-	59	-	59
2	เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน	ทิวเขาแดนลาว/ถนนธงชัยเหนือ /ถนนธงชัยตะวันตก	632	-	-	-	632
3	แม่ฮ่องสอน	แม่น้ำสาละวิน	-	-	-	127	127
4	ตาก	แม่น้ำเมย	-	-	-	345	345
5	ตาก	ห้วยวาเลย์	-	-	-	44	44
6	ตาก กาญจนบุรี	ทิวเขาถนนธงชัยกลาง/เส้นตรง	127	63	-	-	190
7	กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง	ทิวเขาตะนาวศรี	865	-	-	-	865
8	ระนอง	คลองกระ/แม่น้ำกระบุรี	-	-	139	-	139
		รวมทุกชายแดน	**2,850**	**121**	**1,522**	**516**	**5,009**

*หมายเหตุ : * แม่น้ำเหืองงา มีต้นกำเนิดที่ภูเมี่ยง บ้านร่มเกล้า ตำบลบ่อภาค อำเภอชาติตระการ (มติชนสุดสัปดาห์ออนไลน์, 2564)*

*** แม่น้ำเหือง มีต้นกำเนิดใน สปป.ลาว ไหลมาเป็นแนวแบ่งเขตแดนไทย–สปป.ลาว ที่จังหวัดเลย ผ่านอำเภอนาแห้ว อำเภอด่านซ้าย และอำเภอท่าลี่ ก่อนจะไหลลงสู่แม่น้ำโขงที่บ้านท่าดีหมี อำเภอเชียงคาน (ที่ปรึกษา, 2564)*

**** จังหวัดบึงกาฬแยกจากจังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดเมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2554 (พระราชบัญญัติตั้งจังหวัดบึงกาฬ, 2554) ข้อมูลจังหวัดบึงกาฬในตารางนี้จึงยังรวมอยู่กับจังหวัดหนองคาย*

ที่มา : ประสงค์ ชิงชัย, 2551 และประมวลผลโดยที่ปรึกษา, 2564

4.1.1 ประเภทจุดผ่านแดนของประเทศไทย

ประเทศไทยมีจังหวัดที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ 28 จังหวัด โดยมีจังหวัดที่มีจุดผ่านแดน 23 จังหวัด ในจำนวนนี้มี 2 จังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ จังหวัดเชียงราย มีพรมแดนติดต่อกับสปป.ลาว และเมียนมา จังหวัดอุบลราชธานีมีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา และ สปป.ลาว ตามข้อมูลของกองการต่างประเทศ กระทรวงมหาดไทย ตลอดแนวเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 มีจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ ตั้งอยู่ 88 จุด ชายแดนไทย–กัมพูชา 18 จุดชายแดนไทย– สปป.ลาว 49 จุด และชายแดนไทย–เมียนมา 21 จุด (กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562)

จุดผ่านแดนเหล่านี้แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรน จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งแต่ละประเภทมีวัตถุประสงค์ และความสำคัญแตกต่างกันไป

1) <u>จุดผ่านแดนถาวร</u> เป็นช่องทางที่มีความสำคัญในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า จึงมีความสำคัญต่อการค้า การขนส่งชายแดนและเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมีความสำคัญต่อการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นช่องทางที่อนุญาตให้บุคคลจากประเทศที่ 3 เดินทางเข้า–ออกได้ ปัจจุบันชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 มีจุดผ่านแดนถาวรรวม 33 จุด โดยชายแดนไทย–สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวรมากที่สุด คือ 20 จุด ชายแดนไทย-กัมพูชามี 7 จุด และชายแดนไทย–เมียนมา มี 6 จุด

2) <u>จุดผ่อนปรนการค้า</u> เป็นช่องทางที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น สังคม ชีวิตความเป็นอยู่ และเสริมสร้างและสืบสานความสัมพันธ์ของประชาชนตามแนวทางแดนซึ่งมีมาช้านาน ปัจจุบันชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 มีจุดผ่อนปรนการค้ารวม 51 จุด ชายแดนไทย–สปป.ลาว มีจำนวนมากที่สุด คือ 29 จุด ชายแดนไทย-กัมพูชา 9 จุด และชายแดนไทย-เมียนมา 13 จุด

3) <u>จุดผ่อนปรนพิเศษ</u> เป็นช่องทางที่มีศักยภาพในด้านการค้าการขนส่งชายแดน แต่ยังไม่สามารถเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ จึงเปิดเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ ปัจจุบันมีจุดผ่อนปรนพิเศษเพียง 1 จุด ที่ชายแดนไทย–เมียนมา ได้แก่ จุดผ่อนปรนพิเศษช่องสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

4) <u>จุดผ่านแดนชั่วคราว</u> เป็นช่องทางที่ผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนด เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ในอดีตเคยเป็นช่องทางในการส่งกลับผู้อพยพ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง เป็นต้น ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนชั่วคราว 3 จุด แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่
   - จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี และจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร จังหวัดศรีสะเกษ
   - จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานหนองเอียน–สตึงบท จังหวัดสระแก้ว

ตารางที่ 4.1-2 จำนวนจุดผ่านแดนชายแดนไทย–ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

ลำดับ	ชายแดน/จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน				รวม
		จุดผ่านแดน		จุดผ่อนปรน		
		ถาวร	ชั่วคราว	การค้า	พิเศษ	
ไทย–กัมพูชา		*7*	*2*	*9*	-	*18*
1	อุบลราชธานี	-	-	1	-	1
2	ศรีสะเกษ	1	1	-	-	2
3	สุรินทร์	1		-	-	1
4	บุรีรัมย์	-	-	1	-	1
4	สระแก้ว	2	1	2	-	5
5	จันทบุรี	2	-	3	-	5
6	ตราด	1	-	2	-	3
ไทย–สปป.ลาว		*20*	-	*29*	-	*49*
7	เชียงราย	4	-	5	-	9
8	พะเยา	1	-	-	-	1
9	น่าน	1	-	2	-	3
10	อุตรดิตถ์	1	-	1	-	2
11	พิษณุโลก	-	-	-	-	-
12	เลย	4	-	5	-	9
13	หนองคาย	2	-	4	-	6
14	บึงกาฬ	1	-	2	-	3
15	นครพนม	2	-	4	-	6
16	มุกดาหาร	2	-	-	-	2
17	อำนาจเจริญ	-	-	1	-	1
18	อุบลราชธานี	2	-	5	-	7
ไทย–เมียนมา		*6*	*1*	*13*	*1*	*21*
19	เชียงราย	2	-	5	-	7
20	เชียงใหม่	-	-	2	-	2
21	แม่ฮ่องสอน	-	-	5	-	5
22	ตาก	2	-	-	-	2
23	กาญจนบุรี	1	1	-	-	2
24	ราชบุรี	-	-	-	-	-
25	เพชรบุรี	-	-	-	-	-
26	ประจวบคีรีขันธ์	-	-	-	1	1

ลำดับ	ชายแดน/จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน				รวม
		จุดผ่านแดน		จุดผ่อนปรน		
		ถาวร	ชั่วคราว	การค้า	พิเศษ	
27	ขุมพร	-	-	-	-	-
28	ระนอง	1	-	1	-	2
รวมทุกชายแดน		**33**	**3**	**51**	**1**	**88**

หมายเหตุ : จังหวัดที่มีจุดผ่านแดนตั้งอยู่มี 23 จังหวัด และมี 2 จังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ ได้แก่ เชียงรายมีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาว และเมียนมา และอุบลราชธานีมีพรมแดนติดต่อกับกัมพูชา และ สปป.ลาว

ที่มา : กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562

4.1.2 แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย

การเปิดจุดผ่านแดนของประเทศไทยอยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงมหาดไทย โดยความเห็นชอบคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ แนวทาง วิธีการ และการปฏิบัติในการเปิดช่องทางผ่านแดนประเภทต่างๆ รวมทั้งพิจารณาความพร้อมและความเหมาะสมในการเปิดจุดผ่านแดน

ในการเปิดจุดผ่านแดนทุกประเภทมีข้อควรระวังเกี่ยวกับผลกระทบด้านเขตแดนที่กำหนดไว้ คือ “การก่อสร้างหรือดำเนินการใดๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระวังมิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน และให้ส่วนราชการที่รับผิดชอบปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2542 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2548 อย่างเคร่งครัด” นอกจากนี้ยังมีสาระบางส่วนที่แตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ในการของจุดผ่านแดน ดังนี้

1) จุดผ่านแดนถาวร

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 และมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร ตามความเห็นชอบ/หลักการของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน โดยจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา หลักเกณฑ์ในการเปิดจุดผ่านแดนถาวรมีดังนี้

- มีปริมาณการค้าและการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลมากและสม่ำเสมอ หรือเป็นพื้นที่ที่ทั้งสองประเทศมีโครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า หรืออื่นๆ ที่สำคัญ
- มีความพร้อมหรือศักยภาพด้านการคมนาคม โดยเฉพาะการเป็นจุดหรือช่องทางเชื่อมโยงด้านการคมนาคมกับเมืองหลักของแต่ละประเทศหรือเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมในระดับภูมิภาคหรืออนุภูมิภาค
- มีความพร้อมของส่วนราชการ หน่วยงาน และเจ้าหน้าที่ที่จะเข้าไปกำกับดูแล อำนวยความสะดวกและปฏิบัติงาน รวมทั้งสถานที่ปฏิบัติงาน ระเบียบ กฎเกณฑ์ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งของไทยและของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การบริหารจัดการ ณ บริเวณดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- ควรพิจารณาประกอบกับการพิจารณาในจุดอื่นๆ ที่ใกล้เคียงหรือความเกี่ยวพันพร้อมกันในภาพรวม เพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด หรือการลงทุนเป็นไปอย่างประสิทธิภาพสูงสุด
- เป็นจุดที่ไม่มีปัญหาที่กระทบต่อความมั่นคงทั้งก่อนและหลังเปิดจุดผ่านแดน หรือหากมีต้องได้รับการแก้ไข

2) จุดผ่อนปรนการค้า

ผู้ว่าราชการจังหวัด มีอำนาจในการเปิดจุดผ่อนปรน โดยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยและนำเสนอต่อคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนเพื่อพิจารณา หลักเกณฑ์ในการเปิดจุดผ่อนปรนมีดังนี้

- เป็นการเปิดเพื่อการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าเครื่องอุปโภค-บริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ โดยนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมอบอำนาจให้ผู้ว่าราชการจังหวัดไปดำเนินการ โดยมีการระบุเงื่อนไขที่ชัดเจนของจุดผ่อนปรนการค้าในแต่ละแหล่งให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่
- ให้ถือเป็นนโยบายสำคัญในการส่งเสริมให้มีจุดผ่อนปรนการค้า เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ

3) จุดผ่อนปรนพิเศษ

การเปิดจุดผ่อนปรนประเภทนี้เป็นการตกลงใจในระดับนโยบายของรัฐบาลที่จะเปิดจุดผ่านแดนในจุดที่ยังไม่สามารถเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ จึงได้กำหนดเงื่อนไข และวิธีปฏิบัติในการใช้ช่องทางเป็นกรณีพิเศษภายใต้กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เมื่อมีการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ให้ปิดจุดผ่อนปรนพิเศษทันที เช่นเดียวกับจุดผ่านแดนถาวร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจในการเปิดจุดผ่อนปรนพิเศษ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 และมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร ตามความเห็นชอบ/หลักการของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน โดยจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา การเปิดจุดผ่อนปรนพิเศษมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับการเปิดจุดผ่านแดนถาวร

4) จุดผ่านแดนชั่วคราว

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 11 และมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร และจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบ/หลักการของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน โดยมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หลักเกณฑ์ในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว การเปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้นไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่นหรือมีแต่ไม่สามารถใช้หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่างๆ

ตารางที่ 4.1-3 สรุปแนวทางและหลักเกณฑ์ในการเปิดจุดผ่านแดนของไทย

ประเภทจุดผ่านแดน	หลักเกณฑ์การพิจารณา		ผู้อำนาจลงนามเปิดจุดผ่านแดน	เอกสารในการประกาศเปิดจุดผ่านแดน
	หลักเกณฑ์เฉพาะ	หลักเกณฑ์ทั่วไป		
จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนพิเศษ	- มีปริมาณการค้าและการเดินทางเข้า–ออกของบุคคลมากและสม่ำเสมอ หรือทั้งสองประเทศมีโครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ การค้า หรืออื่นๆ ร่วมกัน - มีความพร้อมหรือศักยภาพด้านการคมนาคมในการเชื่อมต่อการขนส่งทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค หรืออนุภูมิภาค - ส่วนราชการ/หน่วยงานมีความพร้อมด้านบุคคลการและสถานที่ปฏิบัติงาน - ควรพิจารณาประกอบกับการพิจารณาจุดอื่นๆ ที่ใกล้เคียงหรือความเกี่ยวพันพร้อมกันในภาพรวม เพื่อประโยชน์ในการใช้ทรัพยากร หรือการลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด - เป็นจุดที่ไม่มีปัญหาต่างๆ ที่กระทบต่อความมั่นคงทั้งก่อนและหลังการเปิด หรือหากมีต้องได้รับการแก้ไข	การก่อสร้างหรือดำเนินการใดๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระวังมิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน และให้ส่วนราชการที่รับผิดชอบปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2542 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2548 อย่างเคร่งครัด	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	ประกาศกระทรวงมหาดไทย และผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา
จุดผ่านแดนชั่วคราว	- การเปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้นไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่นหรือมีแต่ไม่สามารถใช้หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่างๆ			
จุดผ่อนปรน	- เปิดเพื่อการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าเครื่องอุปโภค-บริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ โดยระบุเงื่อนไขที่ชัดเจนของจุดผ่อนปรนการค้าในแต่ละแหล่งให้เกิดความเหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ - เพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ		ผู้ว่าราชการจังหวัด	ประกาศจังหวัด

ที่มา : กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

4.2 ประเภท และแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ของประเทศไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา นอกจากมีเขตแดนทางบกติดต่อกับประเทศไทยแล้ว ยังมีพรมแดนกันเอง รวมถึงมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นในเอเชีย ได้แก่ จีน เวียดนาม อินเดีย และบังคลาเทศ ซึ่งตามแนวชายแดนเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนเพื่อใช้เป็นช่องทางเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะทั้งเพื่อโดยสารและขนส่งสินค้า

4.2.1 ประเภทจุดผ่านแดนในประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 เผยแพร่เฉพาะข้อมูลของจุดผ่านแดนสากล/ด่านสากล หรือที่ประเทศไทยเรียกว่า จุดผ่านแดนถาวร แต่ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลจุดผ่านแดนประเภทอื่นๆ ได้แก่ จุดผ่อนปรนการค้า จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่านแดนชั่วคราว จึงทำให้มีจำนวนจุดผ่านแดนน้อยกว่าของประเทศไทย ทั้งนี้อาจเป็นผลมาจากระบบการปกครองที่แตกต่างจากประเทศไทย กล่าวคือ ประเทศไทยมีระบบการบริหารราชการแผ่นดินแบบรวมศูนย์ ในการเปิดจุดผ่านแดนทุกประเภทต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ในขณะที่ประเทศกัมพูชา และ สปป.ลาว ให้อำนาจแก่ท้องถิ่นเป็นผู้พิจารณา สำหรับเมียนมาพื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ การเปิดจุดผ่านแดนประเภทอื่นนอกจากจุดผ่านแดนสากล ไม่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลกลางเมียนมา ทั้งหมดที่กล่าวมานี้ทำให้ข้อมูลจุดผ่านแดนประเภทอื่นๆ ไม่ปรากฏในข้อมูลของหน่วยงานส่วนกลาง

4.2.1.1 ชายแดนประเทศกัมพูชากับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศกัมพูชามีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศซึ่งทั้งหมดเป็นประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ทิศเหนือมีพรมแดนติดกับประเทศไทย และ สปป.ลาว ทิศตะวันออกและทิศใต้มีพรมแดนติดกับประเทศเวียดนาม มีเส้นแบ่งเขตแดนทางบกมีความยาว 2,530 กิโลเมตร โดยมีเขตแดนติดต่อกับเวียดนามยาวที่สุด คือ 1,158 กิโลเมตร รองลงมาได้แก่ชายแดนไทย 798 กิโลเมตร และชายแดน สปป.ลาว 555 กิโลเมตร ตลอดแนวชายแดนมีจุดผ่านแดนทั้งสิ้น 15 จุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ชายแดนกัมพูชา-ไทย**

  ประเทศกัมพูชามีชายแดนด้านทิศเหนือมีพรมแดนติดกับประเทศไทยโดยมีทิวเขาพนมดงรัก และทิวเขาบรรทัดเป็นเส้นกั้นเขตแดน โดยมี 7 จังหวัดที่ติดต่อกับจังหวัดของไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 4 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ และภาคตะวันออก 3 จังหวัด ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี และตราด รายละเอียดดัง**รูปที่ 4.2-1**

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2559ก

รูปที่ 4.2-1 แผนที่ประเทศกัมพูชา แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 4.2-1 จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย

ลำดับ	จังหวัดของกัมพูชา	จังหวัดของไทย	เส้นแบ่งเขตแดน
1.	พระวิหาร	อุบลราชธานี ศรีสะเกษ	ทิวเขาพนมดงรัก
2.	โอดดาร์เมียนเจย	ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์	
3.	บันเตียเมียนเจย	สระแก้ว	ลำน้ำ เส้นตรง
4.	ไพลิน	จันทบุรี	
5.	พระตระบอง	สระแก้ว จันทบุรี	
		ตราด	ทิวเขาบรรทัด เส้นตรง
6.	โพธิสัต	ตราด	
7.	เกาะกง	ตราด	

ที่มา : ประสงค์ ชิงชัย, 2551

ชายแดนกัมพูชา–ไทยที่ประกาศโดยกัมพูชามีเฉพาะจุดผ่านแดนระดับจุดผ่านแดนสากล และไม่มีข้อมูลของจุดผ่อนปรนการค้า และจุดผ่านแดนชั่วคราว โดยจุดผ่านแดนสากลมีทั้งสิ้น 6 จุดดังนี้

(1) จุดผ่านแดนอัลลองเวง ตั้งอยู่ที่บ้านช่องจวม เมืองอัลลองเวง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย อยู่ตรงข้ามกับบ้านแซร์ไปร์ อำเภอช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

(2) จุดผ่านแดนโอร์เสม็ด ตั้งอยู่ที่บ้านโอร์เสม็ด เมืองสำโรง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย อยู่ตรงข้ามกับบ้านด่านพัฒนา อำเภอช่องจอม จังหวัดสุรินทร์

(3) จุดผ่านแดนปอยเปต ตั้งอยู่ที่บ้านปอยเปต เมืองอูชร็อฟ จังหวัดบันเตียเมียนเจย อยู่ตรงข้ามกับบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

(4) จุดผ่านแดนปรม ตั้งอยู่ที่เขตเทศบาลนครไพลิน อยู่ตรงข้ามกับบ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี

(5) จุดผ่านแดนน้ำตวง ตั้งอยู่ที่เมืองกุมเรียง จังหวัดพระตะบอง อยู่ตรงข้ามกับบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี

(6) จุดผ่านแดนจามเยียม ตั้งอยู่ที่บ้านจามเยียม เมืองมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง อยู่ตรงข้ามกับบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด

- **ชายแดนกัมพูชา–สปป.ลาว**

ประเทศกัมพูชามีชายแดนด้านทิศเหนือติดต่อกับ สปป.ลาว โดยมี 3 จังหวัด มีอาณาเขตติดต่อกับ สปป.ลาว คือ จังหวัดสถึงแตรง จังหวัดรัตนคีรีมีอาณาเขตติดต่อกับแขวงอัตตะปือ จังหวัดสถึงแตรง และจังหวัดพระวิหาร มีอาณาเขตติดต่อกับแขวงจำปาสัก ชายแดนกัมพูชา-สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนสากลเพียง 1 จุด ได้แก่ จุดผ่านแดนดงกอลา ตั้งอยู่ที่ตำบลโอสวาย อำเภอธาราบริวัตร จังหวัดสถึงแตรง อยู่ตรงข้ามกับด่านเวินคาม เมืองโขง แขวงจำปาสัก

- **ชายแดนกัมพูชา–เวียดนาม**

ประเทศกัมพูชามีชายแดนด้านทิศตะวันออกและทิศใต้ติดต่อกับประเทศเวียดนาม ประเทศกัมพูชามี 9 จังหวัด มีอาณาเขตติดต่อกับ 10 จังหวัดของประเทศเวียดนาม รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2-2**

ตารางที่ 4.2-2 จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศเวียดนาม

ลำดับ	จังหวัดของกัมพูชา	จังหวัดของเวียดนาม
1.	รัตนคีรี	คนตุม ซาลาย
2.	มณฑลคีรี	ดักหลัก ดักโนง
3.	กระแจะ	บิ่ญฟวก
4.	ตโยงฆมุม	บิ่ญฟวก เตยนิญ
5.	สวายเรียง	เตยนิน ลองอัน
6.	เปรยแวง	ลองอัน ด่งท้าป
7.	กันดาล	ด่งท้าป อันซาง
8.	ตาแก้ว	อันซาง
9.	กำปอต	เกียนซาง

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตลอดแนวชายแดนกัมพูชา–เวียดนาม มีจุดผ่านแดนสากลทั้งสิ้น 8 จุดดังนี้

(1) จุดผ่านแดนโอยาดาว ตั้งอยู่ที่อำเภอโอยาดาว จังหวัดรัตนคีรี อยู่ตรงข้ามกับด่านเลตานห์ อำเภอเด็ิกก่อ จังหวัดซาลาย

(2) จุดผ่านแดนโตรเพ็งสรี ตั้งอยู่ที่อำเภอสนูล จังหวัดกระแจะ อยู่ตรงข้ามกับด่านฮอลื้อ อำเภอหลกนิ่น จังหวัดบิ่ญเฟื้อก

(3) จุดผ่านแดนตระเพ็งพล็อง ตั้งอยู่ที่อำเภอปวญเญียกแกรก จังหวัดตโยงฆมุม อยู่ตรงข้ามกับด่านซามัด อำเภอตั่นเบิ่ยน จังหวัดเตยนิญ

(4) จุดผ่านแดนบาเวต ตั้งอยู่อำเภอเว็ต จังหวัดสวายเรียง อยู่ตรงข้ามกับด่านหม็อกบ่าย อำเภอเบ็กเกา จังหวัดเตยนิญ

(5) จุดผ่านแดนบันทายจักรไกร ตั้งอยู่ที่อำเภอกำปงตระแบก จังหวัดเปรยแวง อยู่ตรงข้ามกับด่านดิ่งบ่า อำเภอเติ้นฮอง จังหวัดด่งท้าป

(6) จุดผ่านแดนคาออมซัมนอ ตั้งอยู่ที่อำเภอวินซัม จังหวัดกันดาล อยู่ตรงข้ามกับด่านเจิวด๊ก อำเภอตันโจว จังหวัดอานซาง

(7) จุดผ่านแดนพนมเดน ตั้งอยู่ที่อำเภอคีรีวง จังหวัดตาแก้ว อยู่ตรงข้ามกับด่านติณห์เบียน อำเภอติณห์เบียน จังหวัดอานซาง

(8) จุดผ่านแดนเปรคชาค ตั้งอยู่ที่อำเภอกำปงทราช จังหวัดกำปอต อยู่ตรงข้ามกับด่านส่าเสีย อำเภอห่าเตียน จังหวัดเคียนเกียง

ตารางที่ 4.2-3 ข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศกัมพูชา

ลำดับ	ชายแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ประเภทจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อ	
				ชายแดนกัมพูชา	ชายแดนเพื่อนบ้าน
1	กัมพูชา-ไทย	อัลลองเวง	สากล	บ้านช่องจวม เมืองอัลลองเวง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย	บ้านแซร์ไปร์ อำเภอช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ
2	กัมพูชา-ไทย	โอร์เสม็ด	สากล	บ้านโอร์เสม็ด เมืองสำโรง จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย	บ้านด่านพัฒนา อำเภอช่องจอม จังหวัดสุรินทร์
3	กัมพูชา-ไทย	ปอยเปต	สากล	บ้านปอยเปต เมืองอูชร็อฟ จังหวัดบันเตียเมียนเจย	บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
4	กัมพูชา-ไทย	ปรม	สากล	เขตเทศบาลนครไพลิน	บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
5	กัมพูชา-ไทย	ตวง	สากล	เมืองกุมเรียง จังหวัดพระตะบอง	บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
6	กัมพูชา-ไทย	จามเยียม	สากล	บ้านจามเยียม เมืองมณฑลสีมา จังหวัดเกาะกง	บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
7	กัมพูชา-สปป.ลาว	ดงกอลา	สากล	ตำบลโอสวาย อำเภอธาราบริวัตร จังหวัดสถึงแตรง	เมืองเวินคำ แขวงจำปาสัก
8	กัมพูชา-เวียดนาม	โอยาดาว	สากล	อำเภอโอยาดาว จังหวัดรัตนคีรี	ด่านเลตานห์ อำเภอเด็ิกก๋อ จังหวัดซาลาย
9	กัมพูชา-เวียดนาม	โตรเพ็งสรี	สากล	อำเภอสนูล จังหวัดกระแจะ	ด่านฮอลื้อ อำเภอหลกนิ่น จังหวัดบิ่ญเฟื้อก
10	กัมพูชา-เวียดนาม	ตระเพ็งพล็อง	สากล	อำเภอปวญเญียกแกรก จังหวัดตโยงฆมุม	ด่านซามัด อำเภอตั่นเบี๋ยน จังหวัดเตยนิญ
11	กัมพูชา-เวียดนาม	บาเวต	สากล	เทศบาลนครบาเวต จังหวัดสวายเรียง	ด่านหม็อกบ่าย อำเภอเบ็กเกา จังหวัดเต๋ยนิญ
12	กัมพูชา-เวียดนาม	บันทายจักรไกร	สากล	อำเภอกำปงตระแบก จังหวัดเปรยแวง	ด่านดิ่งบ๋า อำเภอเติ้นฮอง จังหวัดด่งท้าป
13	กัมพูชา-เวียดนาม	คาออมซัมนอ	สากล	อำเภอวินซัม จังหวัดกันดาล	ด่านเจิวด๊ก อำเภอตันโจว จังหวัดอานซาง
14	กัมพูชา-เวียดนาม	พนมเดน	สากล	อำเภอคีรีวง จังหวัดตาแก้ว	ด่านติณห์เบียน อำเภอติณห์เบียน จังหวัดอานซาง
15	กัมพูชา-เวียดนาม	เปรคชาค	สากล	อำเภอกำปงทราช จังหวัดกำปอต	ด่านส่าเสีย อำเภอห่าเตียน จังหวัดเคียนเกียง

ที่มา : .Tourism of Cambodia, 2019 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

4.2.1.2 ชายแดน สปป.ลาว กับประเทศเพื่อนบ้าน

สปป.ลาว มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศซึ่งทั้งหมดเป็นประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ทิศเหนือมีพรมแดนติดกับประเทศจีน ทิศตะวันออกมีพรมแดนติดกับประเทศเวียดนาม ทิศตะวันตกมีพรมแดนติดกับประเทศไทยและเมียนมา และทิศใต้มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทยและกัมพูชา **(ดังแสดงในรูปที่ 4.2-2)** เส้นแบ่งเขตแดนทางบกมีความยาว 5,274 กิโลเมตร โดยมีเขตแดนติดต่อกับเวียดนามยาวมากสุด คือ 2,161 กิโลเมตร รองลงมาได้แก่ชายแดนไทย 1,810 กิโลเมตร ชายแดนกัมพูชา 555 กิโลเมตร ชายแดนจีน 475 กิโลเมตร และชายแดนเมียนมา 238 กิโลเมตร ตลอดแนวชายแดนมีจุดผ่านแดนทั้งสิ้น 24 จุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2559b

รูปที่ 4.2-2 แผนที่ประเทศ สปป.ลาว แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

- **ชายแดนสปป.ลาว–จีน**

สปป.ลาว มีชายแดนด้านติดต่อกับมณฑลยูนนานของประเทศจีนด้านทิศเหนือ โดยแขวงหลวงน้ำทาทิศเหนือมีเมืองหลวงน้ำทามีอาณาเขตติดต่อกับเมืองล่า ในจังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา แขวงพงสาลี ด้านทิศเหนือมีเมืองยอดอูมีอาณาเขตติดต่อกับเทศมณฑลปกครองตนเองชนชาติฮาหนีและอี๋เจียงเฉิง นครผูเอ่อร์ และทิศตะวันตกมีเมืองบุนเหนือและเมืองบุนใต้ มีอาณาเขตติดกับเมืองล่าเขตปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา ชายแดน สปป.ลาว–จีน มีจุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนสากล 2 จุดดังนี้

(1) จุดผ่านแดนบ่อเต็น ตั้งอยู่ที่เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทาอยู่ตรงข้าม เมืองบ่อหาน เทศมณฑลเมืองล่า จังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน

(2) จุดผ่านแดนลานตุ่ย ตั้งอยู่ที่เมืองยอดอู แขวงพงสาลี อยู่ตรงข้าม เทศมณฑลปกครองตนเองชนชาติฮาหนีและอี๋ เจียงเฉิง นครผูเอ่อร์ มณฑลยูนนาน

- **ชายแดนสปป.ลาว–เมียนมา**

สปป.ลาว มีชายแดนด้านติดต่อกับประเทศเมียนมาด้านทิศตะวันตกแขวงหลวงน้ำทามีเมืองสิงห์และเมืองลองติดต่อกับจังหวัดเมืองพยากหรือเมืองแพรกรัฐฉาน และแขวงบ่อแก้วมีเมืองต้นผึ้งติดต่อกับจังหวัดท่าขี้เหล็กโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน มีจุดผ่านแดนซึ่งเป็นจุดผ่านแดนสากล 1 จุดคือ จุดผ่านแดนเมืองมอม ตั้งอยู่ที่ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว อยู่ตรงข้ามบ้านสามภู เมืองพง จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน

- **ชายแดนสปป.ลาว–ไทย**

สปป.ลาว มีชายแดนด้านติดต่อกับประเทศไทยทางทิศเหนือลงมาจนถึงทิศตะวันตกโดยมีทิวเขาหลวงพระบาง และแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขาเป็นเส้นกั้นเขตแดน สปป.ลาว มี 9 แขวงที่มีอาณาเขตติดต่อกับ 12 จังหวัดในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2-4**

ตารางที่ 4.2-4 แขวงของ สปป.ลาว ที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย

ลำดับ	แขวงของ สปป.ลาว	จังหวัดของไทย	เส้นแบ่งเขตแดน
1.	บ่อแก้ว	เชียงราย	แม่น้ำโขง
2.	ไชยะบุรี	เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย	ทิวเขาหลวงพระบาง แม่น้ำเหือง
3.	เวียงจันทน์	เลย	แม่น้ำโขง
4.	นครหลวงเวียงจันทน์	หนองคาย	แม่น้ำโขง
5.	บอลิคำไซ	หนองคาย บึงกาฬ	แม่น้ำโขง
6.	คำม่วน	นครพนม	แม่น้ำโขง
7.	สะหวันนะเขต	นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี	แม่น้ำโขง
8.	สาละวัน	อุบลราชธานี	แม่น้ำโขง
9.	จำปาสัก	อุบลราชธานี	แม่น้ำโขง

ที่มา : ประสงค์ ชิงชัย, 2551

เส้นแบ่งเขตแดน สปป.ลาว และประเทศไทย มีความยาวชายแดนกว่า 1,800 กิโลเมตร จากข้อมูลของประเทศไทยตลอดแนวชายแดนมีจุดผ่านแดนทุกประเภทรวมกัน 49 จุด แต่ตามข้อมูลของ สปป.ลาว มีข้อมูลเฉพาะด่านสากลทั้งสิ้นเพียง 12 จุด ในขณะที่ข้อมูลของประเทศไทยระบุมีจุดผ่านแดนในระดับเดียวกัน คือ จุดผ่านแดนถาวรทั้งสิ้น 20 จุด ทั้งนี้เป็นเพราะจุดผ่านแดนถาวรบางแห่งด้าน สปป.ลาว ยังไม่ได้รับการยกระดับให้เป็นด่านสากล ด่านสากลทั้ง 12 จุด ได้แก่

(1) จุดผ่านแดนสามเหลี่ยมทองคำ ตั้งอยู่ที่เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
(2) จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 4 ตั้งอยู่ที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
(3) จุดผ่านแดนปางมอน ตั้งอยู่ที่เมืองคอบ แขวงไชยะบุรี อยู่ตรงข้ามกับอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
(4) จุดผ่านแดนน้ำเงิน ตั้งอยู่ที่เมืองเงิน แขวงไชยะบุรี อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน
(5) จุดผ่านแดนภูดู่ ตั้งอยู่ที่เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี อยู่ตรงข้ามกับอำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์
(6) จุดผ่านแดนน้ำเหือง ตั้งอยู่ที่เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี อยู่ตรงข้ามกับอำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย
(7) จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 1 ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหาดทรายฟอง อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
(8) จุดผ่านแดนท่านาแล้ง ตั้งอยู่ที่นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหาดทรายฟอง อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
(9) จุดผ่านแดนปากซัน ตั้งอยู่ที่เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ
(10) จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 3 ตั้งอยู่ที่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม
(11) จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 2 ตั้งอยู่ที่เมืองไกรสรพรหมวิหาร แขวงสะหวันนะเขต อยู่ตรงข้ามกับอำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร
(12) จุดผ่านแดนวังเต่า ตั้งอยู่ที่เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก อยู่ตรงข้ามกับอำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี

- **ชายแดน สปป.ลาว–เวียดนาม**

สปป.ลาว มีชายแดนติดต่อกับประเทศเวียดนามตลอดแนวพรมแดนด้านทิศตะออกโดยมีทิวเขาภูหลวงหรือทิวเขาอันนัม เป็นเส้นกั้นเขตแดน สปป.ลาว มี 10 แขวงที่มีอาณาเขตติดต่อกับ 10 จังหวัดของประเทศเวียดนาม รายละเอียดดัง**ตารางที่ 4.2-5**

ตารางที่ 4.2-5 แขวงของ สปป.ลาว ที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศเวียดนาม

ลำดับ	แขวงของ สปป.ลาว	จังหวัดของเวียดนาม
1.	พงสาลี	เดียนเบียน
2.	หลวงพระบาง	เดียนเบียน เซินลา
3.	หัวพัน	เซินลา ทัญฮว้า
4.	เชียงขวาง	เหงะอาน

ลำดับ	แขวงของ สปป.ลาว	จังหวัดของเวียดนาม
5.	บอลิคำไซ	เหงะอาน ห่าติ๋ญ
6.	คำม่วน	กว่างบิญ
7.	สะหวันนะเขต	กว่างจิ เถือเทียน-เว้
8.	สาละวัน	กว่างนาม
9.	เซกอง	กว่างนาม คนตุม
10.	อัตตะบือ	คนตูม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตลอดแนวชายแดนลาว–เวียดนามกว่า 2,000 กิโลเมตร มีจุดผ่านแดนซึ่งเป็นจุดผ่านแดนสากลทั้งสิ้น 8 จุดดังนี้

(1) จุดผ่านแดนปางหก ตั้งอยู่ที่เมืองใหม่ แขวงพงสาลี อยู่ตรงข้ามกับด่านเต่ยจาง จังหวัดเดียนเบียน
(2) จุดผ่านแดนน้ำโซย ตั้งอยู่ที่เมืองเวียงชัย แขวงหัวพัน อยู่ตรงข้ามกับด่านนาเมว จังหวัดทัญฮว้า
(3) จุดผ่านแดนหนองแฮด ตั้งอยู่ที่เมืองหนองแฮด แขวงเชียงขวาง อยู่ตรงข้ามกับด่านนั่มก่าน จังหวัดเหงะอาน
(4) จุดผ่านแดนน้ำพ้าว ตั้งอยู่ที่เมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซ อยู่ตรงข้ามกับด่านโก่วแชว จังหวัดห่าติ๋ญ
(5) จุดผ่านแดนนาเพ้า ตั้งอยู่ที่เมืองบัวละภา แขวงคำม่วน อยู่ตรงข้ามกับด่านจาลอ จังหวัดกว่างบิญ
(6) จุดผ่านแดนแดนสะหวัน ตั้งอยู่ที่เมืองเซโพน แขวงสะหวันนะเขต อยู่ตรงข้ามกับด่านลาวบ่าว จังหวัดกวางจิ
(7) จุดผ่านแดนเลไล ตั้งอยู่ที่เมืองสะม้วย แขวงสาละวัน อยู่ตรงข้ามกับด่านน่ามจาง จังหวัดกว่างนาม
(8) จุดผ่านแดนภูเกลือ ตั้งอยู่ที่เมืองภูวง แขวงอัตตะปือ อยู่ตรงข้ามกับด่านเบอะอี จังหวัดคนทุม

- **ชายแดน สปป.ลาว–กัมพูชา**

สปป.ลาว มีชายแดนด้านทิศใต้ติดต่อกับประเทศกัมพูชา โดยมีแขวงที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศกัมพูชา คือ แขวงอัตตะปือ มีเมืองภูวง และสนามชัย ติดต่อกับจังหวัดสถึงแตรง และจังหวัดรัตนคีรี และแขวงจำปาสัก มีเมืองมูลป่าโมกข์ และเมืองโขง ติดต่อกับจังหวัดสถึงแตรง และจังหวัดพระวิหาร ชายแดน สปป.ลาว –กัมพูชา มีจุดผ่านแดนสากล 1 จุด ได้แก่ จุดผ่านแดนเวินคาม ตั้งอยู่ที่เมืองโขง แขวงจำปาสัก อยู่ตรงข้ามกับด่านโอสวาย จังหวัดสถึงแตรง

ตารางที่ 4.2-6 ข้อมูลจุดผ่านแดนของ สปป.ลาว

ลำดับ	ชายแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ประเภทจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อ	
				ชายแดนลาว	ชายแดนเพื่อนบ้าน
1.	สปป.ลาว–จีน	บ่อเต็น	สากล	เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา	เมืองบ่อหาน เทศมณฑลเมืองล่า จังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา มณฑลยูนนาน
2.	สปป.ลาว–จีน	ลานตุ่ย	สากล	เมืองยอดอู แขวงพงสาลี	เทศมณฑลปกครองตนเองชนชาติฮาหนีและอี๋เจียงเฉิง นครผูเอ่อร์ มณฑลยูนนาน
3.	สปป.ลาว–เมียนมา	เมืองมอม	สากล	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว	บ้านสามภู เมืองพง จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน
4.	สปป.ลาว–ไทย	สามเหลี่ยมทองคำ	สากล	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว	อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย
5.	สปป.ลาว–ไทย	สะพานมิตรภาพ 4	สากล	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย
6.	สปป.ลาว–ไทย	ปางมอน	สากล	เมืองคอบ แขวงไชยะบุรี	อำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา
7.	สปป.ลาว–ไทย	น้ำเงิน	สากล	เมืองเงิน แขวงไชยะบุรี	อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน
8.	สปป.ลาว–ไทย	ภูดู่	สากล	เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี	อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์
9.	สปป.ลาว–ไทย	น้ำเหือง	สากล	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี	อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย
10.	สปป.ลาว–ไทย	สะพานมิตรภาพ 1	สากล	นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหาดทรายฟอง	อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
11.	สปป.ลาว–ไทย	ท่านาแล้ง	สากล	นครหลวงเวียงจันทน์ แขวงหาดทรายฟอง	อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
12.	สปป.ลาว–ไทย	ปากซัน	สากล	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ	อำเภอเมือง จังหวัดบึงกาฬ
13.	สปป.ลาว–ไทย	สะพานมิตรภาพ 3	สากล	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน	อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม
14.	สปป.ลาว–ไทย	สะพานมิตรภาพ 2	สากล	เมืองไกรสรพรหมวิหาร แขวงสะหวันนะเขต	อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร
15.	สปป.ลาว–ไทย	วังเต่า	สากล	เมืองโพนทอง แขวงจำปาสัก	อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี

ลำดับ	ชายแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ประเภทจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อ	
				ชายแดนลาว	ชายแดนเพื่อนบ้าน
16.	สปป.ลาว–เวียดนาม	ปางหก	สากล	เมืองใหม่ แขวงพงสาลี	ด่านเต่ยจาง จังหวัดเดียนเบียน
17.	สปป.ลาว–เวียดนาม	น้ำโซย	สากล	เมืองเวียงชัย แขวงหัวพัน	ด่านนาเมว จังหวดัทัญฮว้า
18.	สปป.ลาว–เวียดนาม	หนองแฮด	สากล	เมืองหนองแฮด แขวงเชียงขวาง	ด่านนั่มก่าน จังหวัดเหงะอาน
19.	สปป.ลาว–เวียดนาม	น้ำพ้าว	สากล	เมืองคำเกิด แขวงบอลิคำไซ	ด่านโก่วแชว จังหวัดห่าติ๋ญ
20.	สปป.ลาว–เวียดนาม	นาเพ้า	สากล	เมืองบัวละภา แขวงคำม่วน	ด่านจาลอ จังหวัดกว่างบิญ
21.	สปป.ลาว–เวียดนาม	แดนสะหวัน	สากล	เมืองเซโพน แขวงสะหวันนะเขต	ด่านลาวบ่าว จังหวัดกวางจิ
22.	สปป.ลาว–เวียดนาม	เลไล	สากล	เมืองสะม้วย แขวงสาละวัน	ด่านน่ามจาง จังหวัดกว่างนาม
23.	สปป.ลาว–เวียดนาม	ภูเกลือ	สากล	เมืองภูวง แขวงอัตตะปือ	ด่านเบอะอี จังหวัดคนทุม
24.	สปป.ลาว–กัมพูชา	เวินคาม	สากล	เมืองโขง แขวงจำปาสัก	ด่านโอสวาย จังหวัดสถึงแตรง

ที่มา : 1) Visalaos.com, 2019

2) หนังสือพิมพ์ MGR Online, 2559 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

4.2.1.3 ชายแดนเมียนมากับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเมียนมามีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 5 ประเทศ ได้แก่ ทิศเหนือมีพรมแดนติดกับประเทศจีน ทิศใต้มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ทิศตะวันออกมีพรมแดนติดกับประเทศไทยและ สปป.ลาว ทิศตะวันตกมีพรมแดนติดกับประเทศอินเดียและบังคลาเทศ เส้นแบ่งเขตแดนทางบกมีความยาว 6,522 กิโลเมตร โดยมีเขตแดนติดต่อกับไทยยาวที่สุด คือ 2,401 กิโลเมตร รองลงมาได้แก่ ชายแดนจีน 2,129 กิโลเมตร ชายแดนอินเดีย 1,468 กิโลเมตร ชายแดนบังคลาเทศ 271 กิโลเมตร และชายแดนลาว 238 กิโลเมตร ตลอดแนวชายแดนมีจุดผ่านแดนทั้งสิ้น 8 จุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ชายแดนเมียนมา–จีน**

ประเทศเมียนมามีชายแดนติดต่อกับประเทศจีนด้านทิศเหนือ มีรัฐที่ติดต่อกับเขตปกครองตนเองธิเบตและมณฑลยูนนานของจีน 2 รัฐ ได้แก่

- รัฐคะฉิ่น ทิศเหนือมีอาณาเขตติดต่อกับเขตปกครองตนเองธิเบต และทิศตะวันออกจังหวัดปกครองตนเองชนชาติลีซอ นู่เจียง และจังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท และเจิงผ่อ เต๋อหง
- รัฐฉาน ทิศเหนือมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท และเจิงผ่อ เต๋อหง จังหวัดเป่าซาน จังหวัดหลินชาง จังหวัดซือเหมา จังหวัดปกครองตนเองชนชาติไท สิบสองปันนา

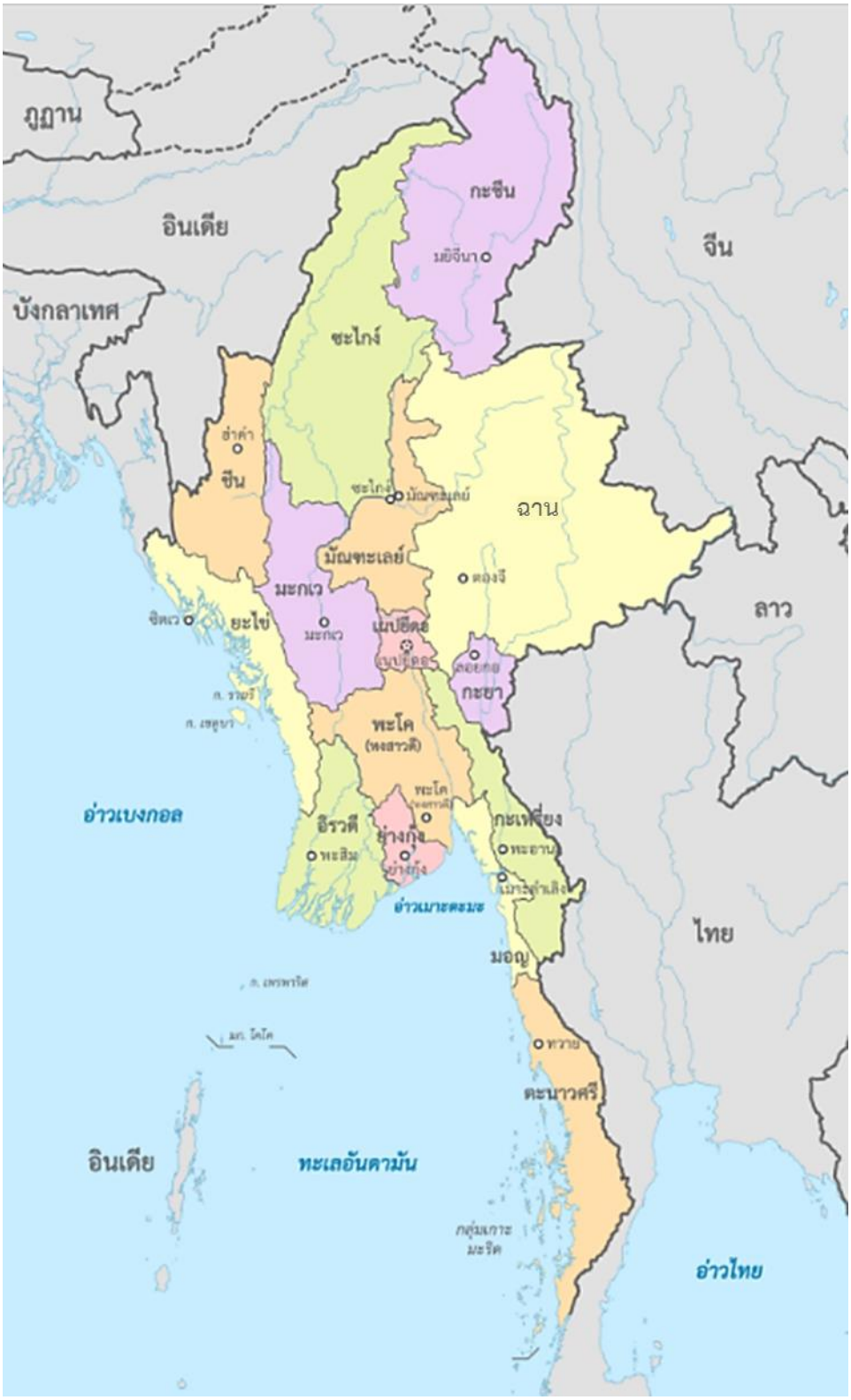
ชายแดนเมียนมา–จีน มีจุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนสากล 1 จุดที่ มูเซ อยู่ตรงข้ามกับเมืองรุ่ยลี่ในจังหวัดปกครองตนเองชนชาติไทและจิ่งพัว เต๋อหง

- **ชายแดนเมียนมา–อินเดีย**

ประเทศเมียนมามีพรมแดนด้านตะวันตกติดต่อกับประเทศอินเดีย มีรัฐ/เขตที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศอินเดีย คือ รัฐคะฉิ่น ทิศตะวันตกติดต่อกับรัฐอรุณาจัลประเทศ เขตซะไกง์ ทิศเหนือติดต่อกับรัฐนาคาแลนด์ และรัฐอรุณาจุลประเทศ และทิศตะวันตกติดต่อกับรัฐมณีปุระ รัฐชิน ทิศเหนือติดต่อกับรัฐมณีปุระ และทิศตะวันตกติดต่อกับรัฐมิโซรัม ชายแดนเมียนมา–อินเดีย มีจุดผ่านแดนสากล 2 จุด ดังนี้

(1) จุดผ่านแดนตะมู่–มอเรห์ ตั้งอยู่ที่จังหวัดตะมู่ เขตสะกาย อยู่ตรงข้ามกับเมืองเตงเนาปัล รัฐมณีปุระ

(2) จุดผ่านแดนริฮ์คาว์ดาร์–โซวคาธาร์ ตั้งอยู่ที่จังหวัดฟะลัม รัฐชิน อยู่ตรงข้ามกับเมืองโซวคาธาร์ รัฐมิโซรัม



ที่มา : วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2559c

รูปที่ 4.2-3 แผนที่ประเทศเมียนมา แสดงอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

- **ชายแดนเมียนมา–ไทย**

ประเทศเมียนมามีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทยยาวที่สุด โดยมีพรมแดนติดต่อกันทั้งทิศเหนือและทิศตะวันตก มี 5 เขต/รัฐติดต่อกับประเทศไทยดัง**ตารางที่ 4.2-7**

ตารางที่ 4.2-7 รัฐ/เขตของประเทศเมียนมาที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดของประเทศไทย

ลำดับ	รัฐ/เขตในเมียนมา	จังหวัดในประเทศไทย	เส้นแบ่งเขตแดน
1.	รัฐฉาน	เชียงราย	ทิวเขาแดนลาว แม่น้ำสาย/แม่น้ำรวก
		เชียงใหม่	ทิวเขาแดนลาว
		แม่ฮ่องสอน	ทิวเขาถนนธงชัยเหนือ
2.	รัฐคะยา	แม่ฮ่องสอน	ทิวเขาถนนธงชัยเหนือ
3.	รัฐกะเหรี่ยง	แม่ฮ่องสอน	แม่น้ำสาละวิน
		ตาก	แม้น้ำเมย ห้วยวาเลย์ ทิวเขาถนนธงชัยกลาง
		กาญจนบุรี	ทิวเขาถนนธงชัยกลาง
4.	รัฐมอญ	กาญจนบุรี	ทิวเขาถนนธงชัยกลาง
5.	เขตตะนาวศรี	กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร	ทิวเขาตะนาวศรี
		ระนอง	ทิวเขาตะนาวศรี คลองกระ/แม่น้ำกระบุรี

ที่มา : ประสงค์ ชิงชัย, 2551 และประมวลผลโดยที่ปรึกษา, 2564.

ในขณะที่ข้อมูลของประเทศไทยระบุว่า ตามแนวชายแดนไทย-เมียนมา มีจุดผ่านแดนทุกประเภทรวมกัน 21 จุด โดยมีจุดผ่านแดนถาวร 6 จุด แต่ตามข้อมูลของกระทรวง Labour Immigration and Population ของเมียนมาระบุว่าตลอดแนวชายแดนเมียนมา–ไทย มีจุดผ่านแดนสากลเพียง 4 จุด ทั้งนี้เพราะข้อมูลของประเทศเมียนมาได้รวมจุดผ่านแดนสากลในจังหวัดเชียงรายและจังหวัดตากที่มีจังหวัดละ 2 จุด รวมกันเป็นจังหวัดละ 1 จุด จุดผ่านแดนสากลเพียง 4 จุด ได้แก่

(1) จุดผ่านแดนท่าขี้เหล็ก–แม่สาย อยู่ตรงข้าม อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
(2) จุดผ่านแดนเมียวดี–แม่สอด อยู่ตรงข้าม อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
(3) จุดผ่านแดนทิกิ–พุน้ำร้อน อยู่ตรงข้าม อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
(4) จุดผ่านแดนเกาะสอง–ระนอง อยู่ตรงข้าม อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

- **ชายแดนเมียนมา–สปป.ลาว**

รัฐฉานของประเทศเมียนมามีอาณาเขตด้านตะวันออกติดต่อกับ 2 แขวงของ สปป.ลาว ได้แก่ แขวงหลวงน้ำทา เมืองลอง และเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว อยู่ตรงข้ามจังหวัดท่าขี้เหล็ก ตามข้อมูลของกระทรวง Labour Immigration and Population ของเมียนมาระบุว่า ชายแดนเมียนมา–สปป.ลาว มีจุดผ่านแดน 1 จุด คือ จุดผ่านแดนหว้านพง ตั้งอยู่ที่เมืองเชียงลาบ จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน อยู่ตรงข้ามบ้านเชียงกก เมืองลอง แขวงหลวงน้ำทา

ตารางที่ 4.2-8 ข้อมูลจุดผ่านแดนประเทศเมียนมา

ลำดับ	แนวชายแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	ประเภทจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อ	
				ชายแดนเมียนมา	ชายแดนเพื่อนบ้าน
1	เมียนมา–จีน	มูเซ–รุ่ยลี่	สากล	จังหวัดมูเซ รัฐฉาน	เมืองรุ่ยลี่ จังหวัดปกครองตนเองชนชาติไทและจิ่งพัว เต๋อหง
2	เมียนมา–อินเดีย	ตะมู่–มอเรห์	สากล	จังหวัดตะมู่ เขตสะกาย	เมืองเตงเนาปัล รัฐมณีปุระ
3	เมียนมา–อินเดีย	ริฮ์คาว์ดาร์–โซวคาธาร์	สากล	จังหวัดฟะลัม รัฐชิน	เมืองโซวคาธาร์ รัฐมิโซรัม
4	เมียนมา–สปป.ลาว	หว้านพง	สากล	เมืองเชียงลาบ จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	บ้านเชียงกก เมืองลอง แขวงหลวงน้ำทา
5	เมียนมา–ไทย	ท่าขี้เหล็ก–แม่สาย	สากล	จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
6	เมียนมา–ไทย	เมียวดี–แม่สอด	สากล	จังหวัดเมียวดี รัฐกระเหรี่ยง	อำเภอแม่สอด จังหวัดเชียงตาก
7	เมียนมา–ไทย	ทิกิ–พุน้ำร้อน	สากล	เมืองทวาย เขตตะนาวศรี	อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี
8	เมียนมา–ไทย	เกาะสอง–ระนอง	สากล	เมืองเกาะสอง เขตตะนาวศรี	อำเภอเมือง จังหวัดระนอง

ที่มา : 1) Myanmore, 2018

2) Myanmar Times, 2018

3) Ministry of Immigration and Population, 2020 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

4.2.2 แนวทางในการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

จากศึกษาข้อมูลการเปิดจุดผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลแนวทางในการเปิดจุดผ่านแดน ทั้งนี้เพราะขั้นตอนและกระบวนการเปิดจุดผ่านแดนเป็นเรื่องบริหารภายในประเทศ อีกทั้งยังมีความเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศ ดังนั้นจึงไม่มีความจำเป็นต้องเผยแพร่ข้อมูลเหล่านี้

4.3 การดำเนินงานของจุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนเป็นช่องทางที่อนุญาตให้ประชาชนของ 2 ประเทศที่มีชายแดนติดต่อกันเดินทางข้ามเขตแดนระหว่างประเทศได้ จุดผ่านแดนบางประเภทยังอนุญาตให้ประชาชนของประเทศอื่นผ่านเข้า–ออก ในขณะที่จุดผ่านแดนบางประเภทอนุญาตให้เฉพาะประชาชนของทั้ง 2 ประเทศเข้า–ออกเท่านั้น ในขณะเดียวกันจุดผ่านแดนยังเป็นช่องทางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้ง 2 รวมถึงขนส่งต่อไปยังประเทศที่สาม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างประเทศทั้งสอง โดยทั่วไปอาจแบ่งจุดผ่านแดนออกเป็น 2 ระดับ ได้แก่ ระดับสากล และระดับท้องถิ่น เนื่องจากวัตถุประสงค์การเปิดจุดผ่านแดนทั้ง 2 ระดับแตกต่างกัน จึงทำให้การดำเนินงานในการเปิดจุดผ่านแดนที่แตกต่างกัน ได้แก่

- **จุดผ่านแดนระดับสากล** การเปิดจุดผ่านแดนประเภทนี้เป็นการตกลงในระดับรัฐบาล มีการจัดทำข้อตกลงอย่างเป็นทางการ การบริหารและดำเนินงานของจุดผ่านแดนประเภทนี้เป็นหลักปฏิบัติสากล กล่าวคือ ดำเนินงานภายใต้ระบบ C I Q (Customs Immigration Quarantine) โดยนัยจุดผ่านแดนสากลประกอบด้วยด่าน 3 ประเภท ดังนี้
  - C (Customs) หมายถึง ด่านศุลกากร ทำหน้าที่ควบคุมดูแลการนำเข้า–ส่งออกสินค้า เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายศุลกากรของประเทศ
  - I (Immigration) หมายถึง ด่านตรวจคนเข้าเมือง ทำหน้าที่ควบคุมการเข้า–ออก ของบุคคลและยานพาหนะ เพื่อให้เป็นกฎหมายเข้าเมืองของประเทศ ซึ่งเอกสารที่บุคคลใช้ในการผ่านแดน คือ หนังสือเดินทาง
  - Q (Quarantine) หมายถึง ด่านตรวจพืช ด่านกักกันสัตว์ ทำหน้าที่ควบคุมการนำเข้าพืชหรือสัตว์ที่อาจเป็นอันตรายรวมถึงก่อให้เกิดโรคระบาด นอกจากนี้จุดผ่านแดนที่มีบุคคลผ่านเข้า–ออกเป็นจำนวนมาก เช่น ท่าอากาศยาน จะให้ความสำคัญกับการควบคุมโรคติดต่อที่มาจากบุคคล
- **จุดผ่านแดนระดับท้องถิ่น** การเปิดจุดผ่านแดนแม้จะเป็นนโยบายจากภาครัฐแต่อยู่ในความตกลงระดับท้องถิ่น ถึงแม้ว่าการดำเนินงานของจุดผ่านแดนท้องถิ่นจะควบคุมดูแลโดยหน่วยงานท้องถิ่นซึ่งจุดผ่านแดนนั้นๆ ตั้งอยู่ แต่สภาพภูมิศาสตร์ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ พื้นฐานด้านสังคมวัฒนธรรมและการเมือง ทำให้วัตถุประสงค์ของจุดผ่านแดนแต่ละจุดแตกต่างกัน ส่งผลให้การดำเนินงานของจุดผ่านแดนท้องถิ่นในแต่ละชายแดนมีความแตกต่างกันไปด้วย มีรายละเอียดดังนี้

(1) ชายแดนกัมพูชา

ประเทศกัมพูชามีความสัมพันธ์กับ สปป.ลาว และเวียดนามในฐานะเป็นหนึ่งในสามประเทศในอาณานิคมอินโดจีนของประเทศฝรั่งเศส อย่างไรก็ตามก่อนประวัติศาสตร์ช่วงนี้ ดินแดนบางส่วนในประเทศกัมพูชา ได้แก่ ศรีโสภณ (ปัจจุบัน คือ จังหวัดบันเตียเมียนเจย) พระตะบอง เสียมเรียบ อยู่ในอาณัติของ

ราชอาณาจักรสยาม ผลพวงจากวิกฤติ ร.ศ.112 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทำให้พื้นที่ทั้ง 3 ถูกผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของอาณานิคมอินโดจีน ปัจจุบันทั้งสองประเทศมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ชายแดนกัมพูชา–ไทยมีจุดผ่านแดนทั้งสิ้น 18 จุด เป็นจุดผ่อนปรน 10 จุด

ชายแดนกัมพูชามีลักษณะแตกต่างจากชายแดนอื่น กล่าวคือ ชายแดนในฝั่งกัมพูชา ส่วนใหญ่มีบ่อนการพนันตั้งอยู่ ดังนั้นคนที่เข้าไปยังฝั่งกัมพูชาจึงมีจำนวนมากเพื่อไปเล่นการพนัน ในขณะที่ชาวกัมพูชาที่ข้ามฝั่งชายแดนมีทั้งซื้อหาสินค้า ขายสินค้า รักษาในโรงพยาบาล และมารับจ้างทำงานในฝั่งไทย การดำเนินงานของจุดผ่อนปรนมีทั้งอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง ทหารพราน และตำรวจตระเวนชายแดน การค้าขายชายแดนมีลักษณะคล้ายกับชายแดน สปป.ลาว–ไทย คือ จัดเป็นตลาดนัด หรือมีตลาดอยู่บริเวณชายแดน ยกเว้นจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยาซึ่งเป็นพื้นที่ทับซ้อนไม่สามารถก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างได้ (สุมาลี สุขดานนท์ และคณะ, 2553)

นอกจากจุดผ่อนปรนแล้ว ตามแนวชายแดนไทย–กัมพูชา ยังมีด่านท้องถิ่นที่เป็นช่องทางธรรมชาติซึ่งชาวบ้านใช้เป็นช่องทางในการค้าขายระดับชาวบ้าน ช่องทางเหล่านี้เป็นช่องทางที่ประชาชนชนสองฝั่งชายแดนใช้ในการติดต่อไปมาหาสู่กันมาช้านาน ก่อนที่จะมีการแบ่งเส้นแดนกันอย่างชัดเจน ปัจจุบันมีช่องทางธรรมชาติที่มีศักยภาพในด้านการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวซึ่งอยู่ในระหว่างการหารือเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่อนปรน ได้แก่

- ช่องทางธรรมชาติบ้านท่าเส้น ตำบลแหลมกลัด อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด อยู่ตรงข้ามกับบ้านทมอดา อำเภอเวียงเวล จังหวัดโพธิสัต ปัจจุบันเปิดให้มีการค้าขายทุกวันเสาร์ สำนักงานจังหวัดตราด.
- ช่องทางธรรมชาติช่องพระพะลัย อำเภอขุนหาญ จังหวัดศรีสะเกษ อยู่ตรงข้าง อำเภอตรอเปียงปราสาท จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย ชายแดนบริเวณนี้มีเทือกเขาพนมดงรักเป็นเส้นกั้นเขตแดน ลักษณะเป็นช่องเขาขาดระยะทางประมาณ 300–400 เมตร ช่องพระพะลัยในฝั่งไทยตั้งอยู่ ส่วนที่อยู่ในกัมพูชาเป็นหน้าผา ปัจจุบันเป็นช่องทางที่ชาวบ้านทั้ง 2 ฝั่งชายแดนใช้มาการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า (สถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2559)

(2) ชายแดน สปป.ลาว

สภาพภูมิศาสตร์และภูมิหลังทางประวัติศาสตร์เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อรูปแบบการดำเนินงานของจุดผ่อนปรนตามแนวชายแดน สปป.ลาว กับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งชายแดนไทยซึ่งมีจุดผ่านแดนสากลและจุดผ่อนปรนมากถึง 49 จุด ทั้งนี้เป็นผลมาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เป็นที่ราบลุ่มซึ่งมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน อีกทั้งในอดีตทั้งพื้นที่ทั้งสองฝั่งโขงเคยเป็นดินแดนเดียวกัน จึงมีความใกล้ชิดทั้งด้านสังคมและวัฒนธรรม ดังจะเห็นได้จากหลายหมู่บ้านในสองฝั่งชายแดนใช้ชื่อหมู่เหมือนกันเนื่องจากเคยเป็นหมู่บ้านเดียวกัน เช่น บ้านเหมืองแพร่ ตำบลนาแห้ว อำเภอนาแห้ว จังหวัดเลย ตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านเหมืองแพร่ เมืองบ่อแตน แขวงไชยะบุรี การเปิดจุดผ่านแดนท้องถิ่นแม้จะเป็นข้อตกลงระหว่างหน่วยงานท้องถิ่น แต่ก็ด้วยความเห็นพ้องต้องกันของประชาชนทั้งสองฝั่งชายแดน เช่น จุดผ่อนปรนบางแห่งเปิดเฉพาะทุกวันธรรมสวนะ เพราะเป็นวันที่ชาวบ้านทั้งสองฝั่งชายแดนต่างหยุดงานเพื่อไปวัด

จึงสะดวกเพื่อมาหาซื้อสินค้า หรือเปิดเฉพาะวัน 1 ค่ำ และ 9 ค่ำ เพราะเป็นประเพณีตั้งแต่อดีตสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้จุดผ่อนปรนตามแนวชายแดนไม่ได้เปิดทุกวัน เป็นข้อตกลงร่วมกันของชาวบ้านทั้งสองฝั่งชายแดนที่จะให้เปิดสลับกันเพื่อให้พ่อค้าแม่ค้าทั้งสองฝั่งชายแดนสามารถนำสินค้าไปเวียนขายตามจุดผ่อนปรนต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง ทั้งนี้เนื่องจากการค้าชายแดนตามจุดผ่อนปรนมักอยู่ในรูปแบบการจัดตลาดนัดเพื่อให้ทั้งผู้ซื้อและผู้ขายทั้งสองฝั่งชายแดนได้มาพบเพื่อซื้อขายรวมถึงแลกเปลี่ยนสินค้ากัน อีกทั้งในการขนส่งสินค้าตลอดแนวแม่น้ำโขงมีข้อตกลงที่จะใช้เรือในการขนส่งร่วมกัน โดยเรือของแต่ละฝั่งโขงจะส่งสินค้าและผู้โดยสารโดยไม่รับกลับ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งสองฝั่งมีรายได้ที่เท่าเทียมกัน และป้องกันความบาดหมางอันเกิดจากการแย่งชิงผู้โดยสาร (สุมาลี สุขดานนท์, 2553)

การดำเนินการของจุดผ่านแดนท้องถิ่นอยู่ในความดูแลของหน่วยงานด้านปกครองและความมั่นคงของท้องถิ่นในฝั่งไทยได้แก่อำเภอที่จุดผ่อนปรนตั้งอยู่ โดยมีอาสารักษาดินแดนเป็นหน่วยงานปฏิบัติการซึ่งควบคุมทั้งการค้าและการเข้า–ออกของบุคคลและพาหนะ บางจุดอยู่ในความดูแลของทหารพราน หรือตำรวจตระเวนชายแดน ในขณะที่ฝั่งลาวอยู่ในความดูแลของเมืองที่ด่านท้องถิ่นตั้งอยู่ ซึ่งประกอบด้วยด่านตรวจคนเข้าเมือง และตำรวจ สำหรับสินค้าอยู่ในความดูแลของศุลกากรท้องถิ่น มีการเรียกเก็บภาษีเนื่องจากสินค้าที่ชาวบ้านซื้อหากลับไปถือว่าเป็นการนำเข้าจากไทย

นอกจากด่านท้องถิ่นแล้วยังมีด่านประเพณีซึ่งเป็นด่านดั้งเดิมที่มีมาช้านาน ด่านประเพณีเป็นช่องทางธรรมชาติของการข้ามฝั่งไปมาหาสู่กันระหว่างพี่น้องฝั่งไทย–สปป.ลาว เป็นระบบความสัมพันธ์ทางเครือญาติมี การเดินทางไปมาหาสู่กันเป็นประจำ นับตั้งแต่การจัดตั้ง สปป.ลาวใน พ.ศ. 2518 ด้วยระบบการปกครองที่แตกต่างกันทำให้รัฐทั้งสองหวาดระแวงซึ่งกันและกันทำให้ปิดประเทศส่งผลกระทบให้การไปมาหาสู่กันของประชาชนทั้งชายแดนต้องหยุดชะงักลง ต่อมาในปี พ.ศ. 2530 ประเทศไทยมีนโยบายเปลี่ยนสนามรบเป็นสนามการค้า ได้เอื้อให้เกิดการพัฒนา ระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดนนำมาสู่การสร้างความสัมพันธ์อันดีขึ้น ปัจจุบันยังมีด่านประเพณีอยู่ตามแนวแม่น้ำโขงซึ่งได้พัฒนาเป็นจุดรวมเรือ เช่น จุดรวมเรือในอำเภอหว้านใหญ่ และอำเภอดอนตาล จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเมืองไซยะบุรี และเมืองไซพูทอง แขวงสะหวันนะเขต ตามลำดับ ด่านประเพณีอยู่ในการจัดการของชุมชนในท้องถิ่น (Community Control) เพื่อสร้างระบบการจัดการ (Regulation) บนฐานของมิติทางวัฒนธรรมในการจัดการพื้นที่ชายแดน (Border Control) (กนกพร รัตนสุธีระกุล, 2562) นอกจากนี้ยังมีด่านประเพณีในจังหวัดอุตรดิตถ์ซึ่งมีเขตแดนติดต่อกับแขวงไซยะบุรีทางบก ได้แก่ ช่องมหาราช ในอำเภอบ้านโคก และช่องห้วยพร้าว ในอำเภอน้ำปาด ด่านประเพณีจำนวนมากได้ปรับเปลี่ยนมาเป็นด่านท้องถิ่น ซึ่งหลายด่านยังสืบสานวัฒนธรรมปละประเพณีที่มีมาช้านานดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

(3) ชายแดนเมียนมา

สืบเนื่องจากปัญหาความขัดแย้งระหว่างรัฐเมียนมาและกลุ่มชาติพันธุ์ซึ่งครอบครองพื้นที่เกือบทั้งหมดตามแนวชายแดนเมียนมากับประเทศเพื่อนบ้านทั้งอินเดีย จีน และไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายแดนไทยซึ่งมีความยาวถึง 2,401 กิโลเมตร มีกลุ่มชาติพันธุ์ที่อยู่ตามแนวชายแดนสำคัญ ได้แก่ ไทใหญ่และว้าในรัฐฉาน คะยาหรือเคนเรนนี่หรือกะเหรี่ยงดาวแดงในรัฐคะยา กะเหรี่ยงในรัฐกะเหรี่ยง และมอญในรัฐมอญ ส่งผลอย่างมากต่อความมั่นคงตามแนวชายแดน รวมถึงการสำรวจเพื่อการปักปันเขตแดนระหว่างประเทศไทย

และเมียนมา ทั้งที่เกิดจากการสู้รบระหว่างเมียนมาและกลุ่มชาติพันธุ์ติดอาวุธที่ต้องการแยกตัวเป็นรัฐอิสระ ปัญหาการค้ายาเสพติดโดยกลุ่มว้าที่กระจายตัวอยู่รัฐฉานตลอดแนวชายแดนจีนจนถึงประเทศไทย ทั้งหมดนี้เป็นผลให้การเปิดจุดผ่านแดนสากลกระทำได้ยากมาก ในขณะที่ชายแดนทั้งสองฝั่งยังมีความต้องการสินค้า กล่าวคือ เมียนมามีความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยทั้งประชาชนเมียนมาที่อาศัยอยู่ใจกลางประเทศ และกลุ่มชาติพันธุ์ที่อาศัยอยู่ตามแนวชายแดน ประเทศไทยเองมีความต้องการทรัพยากรธรรมชาติที่อยู่ในพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์ที่สำคัญได้แก่ ป่าไม้ เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวจึงเปิดจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่านแดนท้องถิ่นแทน การดำเนินงานด้านการนำเข้า–ส่งออกสินค้าผ่านจุดผ่อนปรนในฝั่งไทยอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากร ส่วนดำเนินงานด้านการควบคุมการเข้า–ออกของบุคคลและพาหนะส่วนใหญ่อยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง ในจุดที่มีปัญหาเรื่องยาเสพติด หรือยังมีการสู้รบกันอยู่จะอยู่ในความดูแลของหน่วยความมั่นคงทางการทหาร และสำหรับจุดที่มีการเข้า–ออกน้อยอยู่ในความดูแลของหน่วยความมั่นคงระดับท้องถิ่น

ด้านชายแดนฝั่งเมียนมา เนื่องจากรัฐบาลกลางไม่สามารถควบคุมพื้นที่ชายแดนได้อย่างเบ็ดเสร็จ การดำเนินงานของจุดผ่านแดนระดับท้องถิ่นรวมถึงจุดผ่านแดนสากลจึงอยู่ในความดูแลทั้งของรัฐเมียนมาและกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีอิทธิพลในท้องถิ่นซึ่งได้บรรลุข้อตกลงหยุดยิงเพื่อแลกกับความเป็นอิสระในการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (สุมาลี สุขดานนท์, 2558) และกองกำลังติดอาวุธได้ปรับเปลี่ยนเป็นกองกำลังพิทักษ์ชายแดน (Border Guard Force/BGF) ซึ่งกองทัพเมียนมาสามารถร่วมปฏิบัติการทางการทหาร ปัจจุบัน BGF มีจำนวน 326 นาย และมีทหารกองทัพเมียนมาอยู่ร้อยละ 3 (Myanmar Peace Monitor, 2012) รวมถึงกลุ่มชาติพันธุ์ที่ยังไม่บรรลุข้อตกลงกับรัฐเมียนมา ตามตลอดเส้นทางการค้าจากจุดผ่านแดนไปยังปลายทางต้องขนส่งผ่านเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์กลุ่มต่างๆ มีการเรียกเก็บภาษีหรือค่าผ่านทางหรือที่ผู้ประกอบการเรียกว่า “ค่าก๊อก” (สุมาลี สุขดานนท์, 2558)

4.4 สรุปผลการศึกษารูปแบบจุดผ่านแดน

จุดผ่านแดนชายแดนไทยและชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งเป็น 2 ระดับที่สำคัญ คือ จุดผ่านแดนระดับสากลและจุดผ่านแดนระดับท้องถิ่น ปัจจัยที่มีผลต่อการเปิดจุดผ่านแดนระดับสากลที่สำคัญ คือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การค้าชายแดน จุดผ่านแดนประเภทนี้จึงทำหน้าที่เป็นประตูการค้าของประเทศ สำหรับจุดผ่านแดนระดับท้องถิ่น ปัจจัยสำคัญในการจุดผ่านแดนระดับท้องถิ่นเน้นเรื่องการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของผู้คนของทั้งสองฝั่งชายแดน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาติพันธุ์เดียวกัน ตลอดจนพื้นที่เหล่านี้เคยเป็นดินแดนเดียวกัน หากพิจารณามิติด้านเศรษฐกิจ จุดผ่านแดนประเภทนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อเศรษฐกิจท้องถิ่นของทั้งสองฝั่งชายแดน การเปิดจุดผ่านแดนประเภทนี้จึงมีความยืดหยุ่นเพื่อให้สอดคล้องกับภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรม และการเมืองของทั้งสองฝั่งชายแดน ในขณะเดียวกันเปิดจุดผ่านแดนระดับท้องถิ่นมีความซับซ้อนกว่าจุดผ่านแดนระดับสากล จุดผ่านแดนระดับท้องถิ่นแบ่งออกเป็นหลายระดับ กล่าวคือ มีทั้งระดับที่ดูแลโดยหน่วยงานระดับจังหวัด ได้แก่ จุดผ่อนปรน ระดับที่ดูแลโดยองค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ได้แก่ ด่านประเพณี อีกประเภทหนึ่งเป็นเพียงช่องทางธรรมชาติที่ใช้กันมาแต่โบราณด้วยความคุ้นเคยและเคยชิน การค้าเกิดขึ้นจากการนัดหมายของชาวบ้านที่มีมาแต่โบราณ

เมื่อเปรียบเทียบประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ประเทศไทยมีการรวบรวมข้อมูลจุดผ่านแดนชายแดนไทยมากที่สุด ทั้งจำนวนและประเภท ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านรวบรวมไว้แต่จุดผ่านแดนระดับสากลเท่านั้น หากพิจารณาเฉพาะจุดผ่านแดนระดับสากลที่ประเทศไทยเรียกว่าจุดผ่านแดนถาวร ประเทศเพื่อนบ้านเรียกว่าจุดผ่านแดนสากลหรือด่านสากลแล้ว ประเทศไทยมีจุดผ่านแดนระดับสากลมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อเปรียบเทียบกับความยาวของเส้นแบ่งเขตแดน

ตารางที่ 4.4-1 ความยาวชายแดนและจำนวนจุดผ่านแดนสากล/ด่านสากลของประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา

แนวชายแดน	ความยาว (กิโลเมตร)	จำนวนจุดผ่านแดนสากล/ด่านสากล
กัมพูชา-สปป.ลาว	555	1
กัมพูชา-ไทย	798	6
กัมพูชา-เวียดนาม	1,158	9
รวมชายแดนกัมพูชา	**2,511**	**16**
สปป.ลาว-จีน	475	2
สปป.ลาว-เวียดนาม	2,161	8
สปป.ลาว-ไทย	1,810	11
สปป.ลาว-เมียนมา	238	1
สปป.ลาว-กัมพูชา	555	1
รวมชายแดน สปป.ลาว	**5,239**	**23**
เมียนมา-จีน	2,129	1
เมียนมา-อินเดีย	1,468	2
เมียนมา-สปป.ลาว	238	1
เมียนมา-ไทย	2,401	4
เมียนมา-บังคลาเทศ	271	-
รวมชายแดนเมียนมา	**6,507**	**8**

ที่มา : 1) ประสงค์ ชิงชัย, 2551

2) Tourism of Cambodia, 2019

3) Visalaos.com, 2019

4) Ministry of Immigration and Population, 2020

5) วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

บทที่ 5

พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง

บทที่ 5
พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง

การศึกษาในบทนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินศักยภาพจุดผ่อนปรนการค้าเพื่อจัดลำดับความสำคัญในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร และศึกษาศักยภาพพื้นที่เป้าหมายเพื่อจัดลำดับของการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื้อหาประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่วนที่ 2 การคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณจราจรพื้นที่ที่มีศักยภาพ ส่วนที่ 3 การจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน และส่วนที่ 4 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1 การจัดลำดับความสำคัญจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

5.1.1 การทบทวนการศึกษาศักยภาพพื้นที่ชายแดนที่ผ่านมา

การศึกษาการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ชายแดนซึ่งครอบคลุมปัจจัยด้าน การค้า การขนส่ง และความมั่นคง เป็นการศึกษาที่จะต้องเผชิญกับความหลากหลายของปัจจัยที่มีลักษณะเฉพาะตัว แบบจำลองที่จะสามารถอธิบายผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ไม่สามารถอธิบายได้โดยใช้แบบจำลองใดแบบจำลองหนึ่ง *(Payan, 2014)* โดยผลการศึกษาชี้ว่าการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างสหรัฐอเมริกา–แคนนาดา และสหรัฐอเมริกา–เม็กซิโก ไม่สามารถใช้กฎหมายหรือแนวทางการพัฒนาที่เหมือนกันได้ เนื่องจากชายแดนทั้งสองแห่งมีปัจจัยแวดล้อมข้างที่แตกต่างกันมาก เช่น รูปแบบของสังคมและวัฒนธรรม ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ สภาพภูมิศาสตร์ ความสัมพันธ์ระหว่างคนสองฝั่งชายแดน ตลอดจนเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ

ในทำนองเดียวกัน จากการศึกษาเพิ่มเติมชี้ว่า ด้านการพัฒนาชายแดนที่มีเสถียรภาพ การดำเนินแนวทางนโยบายต่างๆ มีทิศทางตรงกันข้ามกับการพัฒนาชายแดนที่ระบบการค้ายังไม่มีมาตรฐาน เช่น การส่งเสริมให้ผู้ประกอบธุรกิจในส่วนกลางเข้าไปประกอบธุรกิจในพื้นที่ชายแดน เนื่องจากมีความชำนาญที่มากกว่าและเครือข่ายการค้าที่ใหญ่กว่า *(Walther, 2012)* และการให้สถาบันในระดับประเทศ หรือภาครัฐเป็นตัวหลักในการดำเนินโยบายการพัฒนาความร่วมมือระหว่างสองฝั่งชายแดนย่อมมีประสิทธิภาพมากกว่า เนื่องจาก สามารถวางกฎระเบียบและข้อปฏิบัติที่ตกลงร่วมกัน ตลอดจนนโยบายการส่งเสริมการค้าซึ่งกันและกัน *(Peck and Mulvey, 2016; Deconville et al., 2013)*

นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่ชายแดนจะต้องคำนึงถึงสถานะทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และข้อจำกัดด้านการพัฒนาพื้นที่ ของฝั่งประเทศตรงข้ามด้วย สาเหตุที่นโยบายของจีนในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกับเมียนมาในการสร้างเขื่อนมิตโสน (Myitsone) เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากเกิดปัญหาต่อต้านจากกลุ่มชาติพันธุ์ในรัฐฉาน ซึ่งเป็นสถานที่สร้างเขื่อน จึงทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างยากลำบาก *(Kiik, 2016)* เช่นเดียวกัน การดำเนินนโยบายของจีนตามแนวชายแดนเมียนมา ต้องพิจารณาความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์กับรัฐบาลกลางเมียนมา ซึ่งเป็นปัญหาที่มีมาอย่างยาวนาน และเป็นประเด็นสำคัญที่รัฐบาลจีนจะต้องให้ความสำคัญประกอบการวางนโยบายการพัฒนาร่วมกันระหว่างจีน–เมียนมา *(Mahadevan, 2013; Jones, 2014; Han, 2017)*

ขณะที่การพัฒนาชายแดนไทย–ประเทศเพื่อนบ้าน งานศึกษาส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะไปในทิศทางเดียวกัน คือ ต้องมีนโยบายเฉพาะทางสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกับกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ปัญหาเรื่องกลุ่มชาติพันธุ์ตามแนวชายแดนเมียนมานั้นมีผลอย่างมากต่อการพัฒนาพื้นที่ชายแดน โดยเฉพาะชายแดนในรัฐฉาน ซึ่งเป็นแหล่งที่มีการปลูกฝิ่นมากที่สุดของประเทศ *(Meehan, 2015)* โดยการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของประเทศไทยนั้นควรมีหลักการหรือการวางแนวทางของแต่ละชายแดนโดยเฉพาะ เนื่องจากเพื่อนบ้านของประเทศไทยนั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งรูปแบบการค้า ที่ได้รับอิทธิพลจากสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ของบริบทพื้นที่ชายแดนนั้น *(Krainara and Routray, 2015)*

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนงานศึกษาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนในต่างประเทศและพื้นที่ชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำมาประยุกต์กับการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ชายแดนในครั้งนี้ รายละเอียดสรุปใน**ตารางที่ 5.1-1** โดยมีข้อสรุปสำคัญที่ได้จากการทบทวนและสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับการวิเคราะห์ดังนี้

(1) การศึกษาชายแดนควรประกอบด้วยมิติด้านมิติเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เนื่องจากบริบทของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความแตกต่างกัน

(2) ชายแดนแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ควรเลือกใช้แนวทางการวิเคราะห์ที่สอดคล้องกับชายแดนนั้นๆ

(3) ข้อจำกัดของการศึกษาการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ คือ งานศึกษาส่วนใหญ่มุ่งเฉพาะจุดผ่านแดนถาวร ส่งผลให้ไม่มีการเก็บข้อมูลสถิติการค้าและการขนส่งตามจุดผ่านแดน ส่งผลให้การวิเคราะห์จุดผ่อนปรนต้องใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพมากกว่าเชิงปริมาณ

ตารางที่ 5.1-1 สรุปงานศึกษาที่เกี่ยวข้อง และแนวทางในการนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพ

งานศึกษา	ชื่องานศึกษา	ชายแดนที่ศึกษา	วัตถุประสงค์	ระเบียบวิธีการศึกษา	ผลการศึกษาที่สำคัญ	แนวทางการประยุกต์
Keesing, 1971	The Political Economy of Myanmar's Transition. Journal of Contemporary Asia	ชายแดนทั่วไป	เพื่อวิเคราะห์ความหนาแน่นของประชากรต่อการค้าชายแดน	● ข้อมูลทุติยภูมิเพื่อสร้างแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์	● การเชื่อมพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น เป็นปัจจัยหนึ่งในการผลักดันให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกัน	การวิเคราะห์เมืองคู่ค้าควรรวมปัจจัยที่ด้านความหนาแน่นของประชากรเข้าด้วย
Mahadevan, 2013	The Changing Politics and Geopolitics of Burma. Strategic Analysis	เมียนมา–ประเทศเพื่อนบ้าน	เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาชายแดนเมียนมา	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ และทบทวนวรรณกรรม	● การเมืองระหว่างรัฐบาลกลางเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ มีผลในทุกระดับต่อการพัฒนพื้นที่ชายแดน ทั้งในโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือระหว่างประเทศ	การวิเคราะห์ด้านความมั่นคงชายแดนไทย-เมียนมา ต้องรวมปัจจัยด้านการเมืองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์
Payan, 2014	Theory-building in Border Studies: The View from North America. Eurasia Border Review	สหรัฐอเมริกา–แคนาดา และสหรัฐอเมริกา–เม็กซิโก	เพื่อหาแนวทางการพัฒนาชายแดนในมิติต่างๆ และบทบาทของหน่วยงาน	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ และทบทวนวรรณกรรม	● การพัฒนาชายแดนเป็นสิ่งที่มีความซับซ้อน เนื่องจากจะต้องเผชิญกับความหลากหลายของปัจจัยซึ่งมีลักษณะเฉพาะตัว ● แบบจำลองที่นำมาอธิบายผลผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ไม่สามารถอธิบายได้โดยใช้แบบจำลองใดแบบจำลองหนึ่ง	การวิเคราะห์ชายแดนที่มีความแตกต่างกันทั้งด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ ไม่สามารถใช้หลักเกณฑ์การวิเคราะห์ที่เหมือนกันได้

งานศึกษา	ชื่องานศึกษา	ชายแดนที่ศึกษา	วัตถุประสงค์	ระเบียบวิธีการศึกษา	ผลการศึกษาที่สำคัญ	แนวทางการประยุกต์
Peck and Mulvey, 2016	Cross-Border Collaboration in Economic Development: Institutional Change on the Anglo-Scottish Border. Journal of Borderlands Studies	Anglo-Scottish	เพื่อหาแนวทางความร่วมมือระหว่างชายแดน	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม	● บทบาทของสถาบันในพื้นที่ชายแดนมีความผลต่อความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน	การเตรียมความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ชายแดน มีผลต่อความสำเร็จต่อการพัฒนาจุดผ่านแดน
Kiik, 2016	Nationalism and anti-ethno-politics: why 'Chinese Development' failed at Myanmar's Myitsone Dam. Eurasian Geography and Economics	เมียนมา–จีน	หาแนวทางนโยบายร่วมกันเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม	● แม้จะมีความร่วมมือระดับประเทศ แต่หากได้รับการต่อต้านจากการเมืองท้องถิ่น ย่อมส่งผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาโครงการ	การวิเคราะห์ศักยภาพชายแดนควรรวมบทบาทของการเมืองระดับพื้นที่เข้าด้วย
สำนักงานภาค และสายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548	การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 5 ประเทศ (มาเลเซีย พม่า จีนตอนใต้ ลาว และกัมพูชา)	ไทย–มาเลเซีย, เมียนมา, สปป.ลาว, กัมพูชา และจีน	เพื่อพิจารณาการศักยภาพการค้าระหว่างชายแดนไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● ประเทศที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงจะส่งต่อความต้องการสินค้าจากไทย (ผ่านแดน) เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย	เส้นทางการค้าเพื่อเชื่อมต่อเมืองเศรษฐกิจมีผลต่อมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนนั้น

งานศึกษา	ชื่องานศึกษา	ชายแดนที่ศึกษา	วัตถุประสงค์	ระเบียบวิธีการศึกษา	ผลการศึกษาที่สำคัญ	แนวทางการประยุกต์
สุมาลี สุขดานนท์, 2551	รายงานโครงการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน.	ไทย–สปป.ลาว , จีน	เพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าชายแดน	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สำรวจภาคสนาม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● การค้าชายแดนในระดับชาวบ้านเป็นการค้ารายย่อยระหว่างชาวบ้านที่อยู่สองฝั่งชายแดน ส่วนการค้าระหว่างประเทศจะเป็นการค้าโดยผ่านนายหน้า บริษัทของรัฐบาล สปป.ลาว หรือบริษัทตัวแทนจัดจำหน่ายในไทยเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สาม ได้แก่ จีน และเวียดนาม	แนวทางการวิเคราะห์การค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว พิจารณาระดับท้องถิ่น และการเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สาม
สุมาลี สุขดานนท์, 2553	รายงานโครงการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง	ไทย–สปป.ลาว , กัมพูชา	เพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าชายแดนไทย–สปป.ลาว, กัมพูชา	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สำรวจภาคสนาม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● สปป.ลาว และกัมพูชา เป็นประเทศที่มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง ขณะเดียวกันมีจุดผ่านแดนถาวรในสัดส่วนที่สูง ส่งผลให้ในบางจุดผ่านแดนถาวรมีมูลค่าการเติบโตเพียงเล็กน้อย	แนวทางการวิเคราะห์ควรรวมปัจจัยการแข่งขันระหว่างจุดผ่านแดนถาวรร่วมด้วย
สุมาลี สุขดานนท์, 2557	รายงานโครงการวิจัยการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย–เมียนมา	ไทย–เมียนมา	เพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าชายแดนไทย–เมียนมา	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สำรวจภาคสนาม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● การศึกษาการค้าชายการขนส่งชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่มุ่งเน้นที่จุดผ่านแดนถาวร ยังให้ความสำคัญต่อจุดผ่อนปรนน้อยมาก	จุดผ่านแดนไทย–เมียนมาทุกระดับล้วนได้รับผลกระทบจากปัญหาการเมืองในประเทศเมียนมา และส่งผลต่อความมั่นคงตามแนวชายแดน

งานศึกษา	ชื่องานศึกษา	ชายแดนที่ศึกษา	วัตถุประสงค์	ระเบียบวิธีการศึกษา	ผลการศึกษาที่สำคัญ	แนวทางการประยุกต์
สุมาลี สุขดานนท์, 2558	รายงานการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า	ไทย–เมียนมา	เพื่อประเมินศักยภาพช่องทางการค้าชายแดนไทย–เมียนมา	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สำรวจภาคสนาม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● จุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพในชายแดนไทย–เมียนมา ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบจากการเมืองระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์กับรัฐเมียนมา	ใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนตามแนวชายแดนไทย-เมียนมา และชายแดนอื่น
ส่วนบริหารงานทวิภาคี สำนักอาเซียน กรมเจรจาทางการค้า, 2560	ข้อมูลการค้าไทย-กัมพูชา	ไทย–กัมพูชา	เพื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อการค้าไทย–กัมพูชา	● วิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติและทบทวนวรรณกรรม ● สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	● การค้าชายแดนในฝั่งกัมพูชายังไม่มีความเป็นระบบทั้งการค้าระดับชาวบ้านและการค้าระหว่างประเทศโดยแท้ ● มีการเก็บภาษีที่ผิดกฎหมาย และการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศยังไม่สะดวก	การวิเคราะห์ศักยภาพชายแดนไทย–กัมพูชาจะต้องวิเคราะห์ปัจจัยด้านความมั่นคงทางด้านชายแดนร่วมด้วย

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.1.2 ขอบเขตการประเมิน

ตามข้อมูลจุดผ่านแดนซึ่งจัดทำโดยกองการต่างประเทศ กระทรวงมหาดไทยได้จุดผ่านแดนออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนการค้า และจุดผ่อนปรนพิเศษ รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.1-2**

ตารางที่ 5.1-2 จำนวนจุดผ่านแดนของประเทศไทย จำแนกตามชายแดนและประเภทจุดผ่านแดน

ชายแดน	จำนวนจังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน				รวม
		จุดผ่านแดน		จุดผ่อนปรน		
		ถาวร	ชั่วคราว	การค้า	พิเศษ	
ไทย–กัมพูชา	7	7	2	9	-	18
ไทย–สปป.ลาว	11	20	-	29	-	49
ไทย–เมียนมา	7	6	1	13	1	21
รวมทั้งสิ้น	**25**	**33**	**3**	**51**	**1**	**88**

หมายเหตุ : จุดผ่านแดนชั่วคราว หมายรวมถึง จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว
ที่มา : กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562

การศึกษาเพื่อยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านจะทำการประเมินจุดผ่านแดนทั้งหมด 52 จุด ประกอบด้วย จุดผ่านแดน 3 ประเภท ดังนี้ จุดผ่อนปรนการค้า จำนวน 50 แห่ง จุดผ่อนปรนพิเศษ 1 แห่ง และจุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง ประกอบด้วย ชายแดนไทย–กัมพูชา 9 แห่ง ชายแดนไทย–สปป.ลาว 29 แห่ง และชายแดนไทย–เมียนมา 14 แห่ง

แม้จุดผ่านแดนชั่วคราวจะมี 3 แห่ง แต่การศึกษาในครั้งนี้ จะประเมินเพียง 1 แห่ง ได้แก่ จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ เนื่องจากเป็นจุดผ่านแดนที่มี 4 สถานะในจุดเดียวกัน (สุมาลี สุขดานนท์, 2557) ซึ่งมีศักยภาพในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่

- ด่านพรมแดนศุลกากร สำหรับการนำเข้า–ส่งออก ตั้งแต่ วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2532 อยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสังขละบุรี
- จุดผ่อนปรนทางการค้า ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2536 ทั้งนี้เป็นผลมาจากในวันที่ 17 กรกฎาคม 2533 ทางฝ่ายเมียนมามีความต้องการขอเปิดการค้าบริเวณชายแดนอย่างเป็นทางการกับไทย
- ช่องทางให้บุคคลเข้า–ออก ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2537 โดยอยู่ในความรับผิดชอบของด่านตรวจคนเข้าเมืองสังขละบุรี
- จุดผ่านแดนชั่วคราวให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้า–ออก บริเวณดังกล่าวได้เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น ตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2541

ขณะที่จุดผ่านแดนชั่วคราวอีก 2 จุด ซึ่งอยู่ในชายแดนด่านกัมพูชา จะไม่ประเมิน ได้แก่

- จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยวช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร เนื่องจากจุดผ่านแดนนี้ตั้งอยู่บนยอดเขา เปิดขึ้นเพื่อการท่องเที่ยวและเยี่ยมชมเขาพระวิหารเท่านั้น
- จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานหนองเอี่ยน–สตึงบท เนื่องจากเปิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนส่งสินค้าเพื่อการก่อสร้างสะพานหนองเอี่ยน–สตึงบท จะถูกปิดเมื่อการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ

5.1.3 วิธีการการประเมินศักยภาพ

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ชายแดน พบว่าข้อมูลที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์ส่วนใหญ่เป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ ซึ่งได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งชายแดน การสังเกตการณ์ การสำรวจภาคสนาม ร่วมกับการวิเคราะห์เชิงสถิติที่ได้จากแหล่งทุติยภูมิ เช่น ข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก เป็นต้น ดังนั้น แนวทางการประเมินส่วนใหญ่จึงอยู่บนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

การวิเคราะห์กลยุทธ์เชิงพื้นที่ มีข้อจำกัดหลายอย่าง เนื่องจากศักยภาพของพื้นที่มีหลายองค์ประกอบ และไม่ได้แสดงออกหรือถูกบันทึกข้อมูลเป็นตัวเลขอย่างชัดเจน การรับรู้ถึงศักยภาพในเชิงพื้นที่ จึงได้จากการสังเกตการณ์การสำรวจแบบมีส่วนร่วม (exploratory) *(Glatte, 2015)* ดังนั้น จึงทำให้การวิเคราะห์ศักยภาพส่วนใหญ่เป็นการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ โดยมีเครื่องมือสำคัญ ได้แก่ การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกรณีศึกษา (Paired Comparison) การวิเคราะห์แบบแผนภาพเชื่อมโยง (Classification Tree) และการวิเคราะห์ SWOT *(Sharma et. al., 2012)*

อย่างไรก็ตาม แนวทางหนึ่งที่นิยมนำมาวิเคราะห์ในเชิงปริมาณได้แก่ การวิเคราะห์แบบการให้คะแนน (Rating Method) ซึ่งเป็นการแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้หลักเกณฑ์ ทั้งนี้ การศึกษาในลักษณะดังกล่าวมักจะมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ลำดับความสำคัญเป็นหลัก *(Glatte, 2015; Sharma et. al., 2012)*

ดังนั้น วิธีการประเมินศักยภาพในครั้งนี้ จะใช้รูปแบบวิธีการให้คะแนน (Point Rating Method) ซึ่งเป็นวิธีการที่เหมาะสมกับข้อมูลที่มีลักษณะเชิงคุณภาพ และเป็นแนวทางปฏิบัติหนึ่งในการวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่ การประเมินเริ่มต้นจากการกำหนดปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน และนำปัจจัยเหล่านั้นมาเทียบกับหลักเกณฑ์การให้คะแนน และทำการให้คะแนนของปัจจัยนั้น ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้อ้างอิงประยุกต์จากงานศึกษาอันเป็นที่ยอมรับ และมีความเหมาะสมกับลักษณะจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งที่ปรึกษาเห็นแล้วว่าสามารถใช้ประเมินให้สอดคล้องกับสภาพการค้าจริงที่เกิดขึ้นและสามารถวิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความสำคัญศักยภาพของจุดผ่านแดนแต่ละช่องทางได้

การพิจารณาศักยภาพตามวิธีการ Point Rating Method สามารถพิจารณาได้จากการเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักเพื่อหาค่ากลางของข้อมูล (หรือศักยภาพโดยรวม) โดยใช้สมการที่ 1 ดังนี้

$$\mu_j = \sum_i w_i I_{ij} \qquad (1)$$

μ_j คือ คะแนนเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของจุดผ่านแดนที่ j

I_{ij} คือ คะแนนของปัจจัยสนับสนุนที่ i ของจุดผ่านแดน j

w_i คือ ค่าถ่วงน้ำหนักประเด็นที่ i

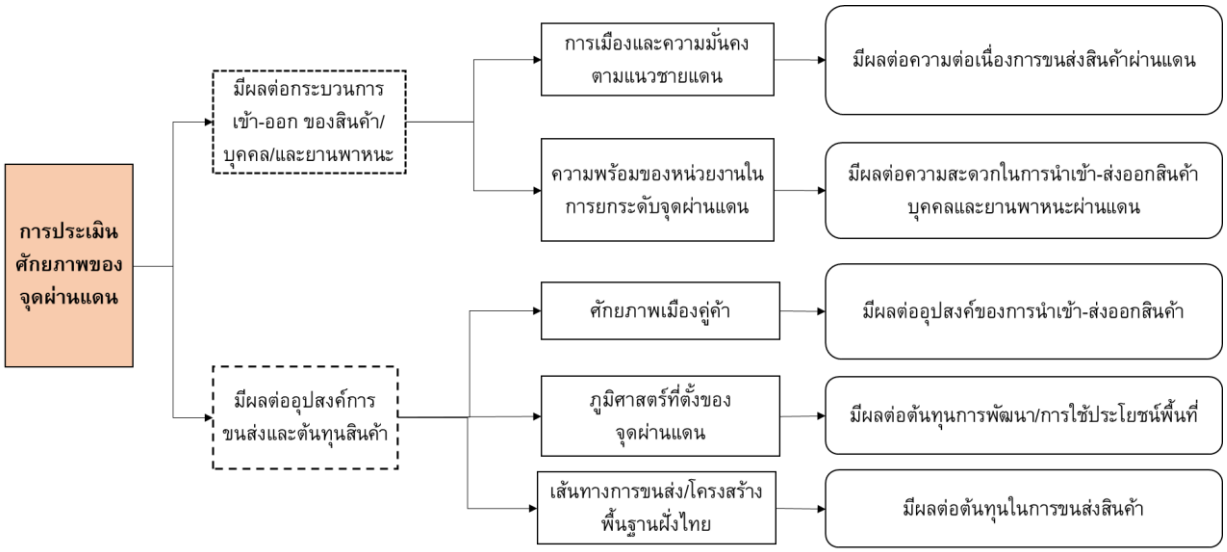
เหตุผลที่ต้องมีการถ่วงน้ำหนักความสำคัญแต่ละปัจจัย เนื่องจากจุดผ่านแดนแต่ละจุดได้รับผลกระทบจากปัจจัยสนับสนุนไม่เหมือนกัน ดังนั้น การคิดคะแนนเฉลี่ยของจุดผ่านแดน จึงต้องมีการถ่วงน้ำหนักตามระดับความหนักเบาของผลกระทบตามสภาพการค้าที่เกิดขึ้นจริง

เหตุที่ต้องมีการถ่วงน้ำหนักความสำคัญแต่ละปัจจัย เนื่องจากปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์แต่ละปัจจัยส่งผลต่อจุดผ่านแดนไม่เท่ากัน ดังนั้น การคิดคะแนนเฉลี่ยของจุดผ่านแดนซึ่งสะท้อนศักยภาพของจุดผ่านแดนจึงต้องมีการถ่วงน้ำหนักตามระดับความหนักเบาของผลกระทบตามสภาพที่เกิดขึ้นจริง (รายละเอียดจะกล่าวเพิ่มเติมในหัวข้อ 5.1.3.)

ดังนั้น ขั้นตอนสำคัญของการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดน จึงประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ กำหนดปัจจัยที่ใช้ในการประเมิน เกณฑ์การให้คะแนน และการกำหนดค่าถ่วงน้ำหนัก

5.1.3.1 ปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์

การกำหนดปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนในการศึกษาครั้งนี้ จะพิจารณาจากการทบทวนเอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนถาวร ของกองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย โดยครอบคลุมปัจจัยที่เกี่ยวข้องต้นทุนการขนส่งสินค้า ความสะดวกและความต่อเนื่องในการขนส่งผ่านแดน ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1-1**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 5.1-1 แนวทางการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดน

ปัจจัยกลุ่มแรกเป็นปัจจัยที่มีผลต่อกระบวนการหรือพิธีการ ในการนำเข้า–ส่งออกสินค้า การเข้า–ออกของบุคคลหรือยานพาหานะ โดยจุดผ่านแดนใดที่มีปัจจัยในกลุ่มนี้ดี ย่อมเอื้ออำนวยให้การค้าการขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยปัจจัยที่สำคัญประกอบด้วยปัจจัยดังต่อไปนี้

- <u>การเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน</u> : ปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคง ในที่นี้ครอบคลุมถึงเสถียรภาพทางด้านการเมืองในพื้นที่ชายแดน สถานะของการปักปันเขตแดน ตลอดจนผลกระทบต่างๆ ที่ส่งผลต่อความมั่นคงของประเทศ เช่น ปัญหาเรื่องยาเสพติด ปัจจัยนี้เป็นปัจจัยที่มักจะถูกยกขึ้นเป็นประเด็นในการปิดจุดผ่านแดน หรือการระงับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชั่วคราวอยู่บ่อยครั้ง เป็นผลทำให้การนำเข้า–ส่งออกชะงัก หรือต้องทำการนำเข้า-ส่งออกในช่วงเวลาที่จำกัด หรือขนส่งผ่านช่องทางอื่นส่งผลให้ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า–ส่งออกเพิ่มขึ้น
- <u>ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน :</u> พิจารณาจากความพร้อมด้านศุลกากร กฎระเบียบด้านศุลกากร กฎระเบียบด้านการเข้า–ออกบุคคลและยานพาหนะ และกฎระเบียบด้านความมั่นคงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีผลอย่างมากต่อความต่อเนื่องและระยะเวลาในการขนส่งผ่านแดน

ปัจจัยกลุ่มถัดมา คือ ปัจจัยที่มีผลต่ออุปสงค์และต้นทุนของสินค้า ทั้งนี้ปัจจัยดังกล่าวส่งผลต่อมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้นในแต่ละจุดผ่านแดน กล่าวคือ จุดผ่านแดนใดมีปัจจัยที่ทำให้อุปสงค์ในการนำเข้าสินค้าจากไทยมาก หรือมีต้นทุนใน

การขนส่งสินค้าต่ำ ผู้ประกอบการย่อมเลือกจุดผ่านแดนนั้นในการขนส่งสินค้าหรือติดต่อค้าขาย ปัจจัยสนับสนุนในกลุ่มนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่

- ศักยภาพเมืองคู่ค้า : โดยพิจารณาเมืองคู่ค้าที่คาดว่าจะเป็นผู้นำเข้าสินค้าจากจุดผ่านแดน ศักยภาพเมืองคู่ค้า เป็นปัจจัยที่แสดงถึงอำนาจการซื้อสินค้า โดยอำนาจการซื้อจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเศรษฐกิจของพื้นที่นั้นๆ เมืองคู่ค้าใดที่มีเศรษฐกิจดีย่อมหมายถึงมีอำนาจการซื้อสินค้าที่สูงด้วย และส่งผลให้จุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้ก็มีเศรษฐกิจที่ดีตามไปด้วย
- ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง : ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง เป็นปัจจัยที่แสดงลักษณะพื้นที่ที่จุดผ่านแดนตั้งอยู่ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาพื้นที่ เช่น การพัฒนาเส้นทางขนส่ง การปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ เพื่อรองรับการขนส่งชายแดน อีกทั้งภูมิศาสตร์ที่ดียังส่งผลให้การพัฒนาสามารถเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ทั้งการจัดสรรงบประมาณ หรือการดำเนินการด้านกฎระเบียบเกี่ยวกับการปลูกสร้างอาคาร เป็นต้น
- เส้นทางการขนส่ง: เส้นทางการขนส่ง ในที่นี้หมายถึงเส้นทางการขนส่งฝั่งไทยที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นมักจะคิดรวมไว้ในต้นทุนสินค้าเสมอ ดังนั้นยิ่งต้นทุนค่าขนส่งสูง ราคาสินค้าย่อมสูงตามไปด้วย ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนค่าขนส่ง ได้แก่ ประเภทและคุณภาพของถนน จำนวนช่องทางการจราจร ขนาดรถบรรทุก และระยะทาง ยกตัวอย่างเช่น เส้นทางใดมีลักษณะลาดชัน แคบ และไม่มีไหล่ทาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่สามารถเข้าถึงได้ จำเป็นต้องใช้รถขนาดเล็กลงมาในการขนส่ง ซึ่งปริมาณการขนส่งในแต่ละคราวที่น้อยจะส่งผลให้ต้นทุนเฉลี่ยของสินค้าสูงขึ้น

ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ที่ปรึกษาได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับบริบทการค้าชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ โดยพิจารณาร่วมกับหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน เพื่อเป็นจุดผ่านแดนถาวร ของกองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย รายละเอียดสรุปดัง**ตารางที่ 5.1-3** ดังนี้

ตารางที่ 5.1-3 ความสอดคล้องของปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์กับหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนถาวร

ลำดับ	ปัจจัยที่นำมาใช้วิเคราะห์		ความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และแนวทางการปฏิบัติในการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนถาวร ของกระทรวงมหาดไทย
	ชื่อปัจจัย	องค์ประกอบ	
1	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	- ความหนาแน่นของประชากรในเมืองคู่ค้าหลัก - ระยะทางใกล้สุดที่จะถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษ/ระเบียงเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน	ข้อ 1.1 จุดดังกล่าวมีปริมาณการค้าและการเดินทางเข้า–ออกของบุคคลมากและสม่ำเสมอ หรือเป็นพื้นที่ที่ทั้งสองประเทศมีโครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจการค้าหรืออื่นๆ ที่สำคัญ
2	เส้นทางการขนส่ง	- ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางการขนส่ง - ความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่ง	ข้อ 1.2 มีความพร้อมหรือมีศักยภาพด้านการคมนาคม โดยเฉพาะการเป็นจุดหรือช่องทางเชื่อมโยง ด้านการคมนาคมกับเมืองหลักของแต่ละประเทศหรือเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมในระดับภูมิภาคหรืออนุภูมิภาค
3	ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน	- ความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อ 1.3 มีความพร้อมของส่วนราชการ หน่วยงาน และเจ้าหน้าที่ที่จะเข้าไปกำกับดูแล อำนวยความสะดวกและปฏิบัติงาน รวมทั้งสถานที่ปฏิบัติงาน ระเบียบ กฎเกณฑ์ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้การบริหารจัดการ ณ บริเวณดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
4	ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	- ลักษณะทางกายภาพพื้นที่จุดผ่านแดน - ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการพัฒนาจุดผ่านแดน - ระยะห่างจากจุดผ่านแดนถาวรของไทย	ข้อ 1.4 ควรพิจารณาประกอบกับการพิจารณาในจุดอื่นๆ ที่ใกล้เคียงหรือมีความเกี่ยวพันพร้อมกันในภาพรวมเพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดหรือการลงทุนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
5	การเมืองและความมั่นคง	- ปัญหาเรื่องกลุ่มชาติพันธุ์/ยาเสพติด - สถานะการสำรวจและปักปันเขตแดน	ข้อ 1.5 เป็นจุดที่ไม่มีปัญหาต่างๆ ที่กระทบต่อความมั่นคงทั้งก่อนและหลังเปิดจุดผ่านแดนถาวรแล้วหรือหากมีก็ต้องได้รับการแก้ไข ข้อ 1.6 การก่อสร้างหรือดำเนินการใดๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระมัดระวังมิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน และให้ส่วนราชการที่รับผิดชอบปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2542 และมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2548 อย่างเคร่งครัด

ที่มา : กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2561 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

5.1.3.2 เกณฑ์การให้คะแนน

การกำหนดหลักเกณฑ์ในขั้นตอนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินสถานะปัจจุบันหรือขีดความสามารถของปัจจัยในขั้นตอนที่ 1 ต่อการสนับสนุนหรือการพัฒนาศักยภาพของจุดผ่านแดน โดยคะแนนของแต่ละปัจจัยมีคะแนนเต็มเท่ากับ 10 ซึ่งหมายความว่าจุดผ่านแดนที่มีปัจจัยที่ได้คะแนนเข้าใกล้ 10 แสดงว่าจุดผ่านแดนนั้นมีศักยภาพที่เอื้อต่อการพัฒนาและยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

การกำหนดหลักเกณฑ์การให้คะแนนประยุกต์จากรายงานการศึกษาการประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย–เมียนมา (สุมาลี สุขดานนท์, 2558) เนื่องจากปัจจัยที่ใช้ในการประเมินจุดผ่านแดนในการศึกษาดังกล่าว ได้สร้างขึ้นจากข้อมูลจริงที่ได้จากการเก็บข้อมูลภาคสนามตามแนวชายแดน และสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ได้แก่ ด่านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ฝ่ายปกครองท้องถิ่น หน่วยงานด้านความมั่นคง และภาคเอกชน ได้แก่ หอการค้าจังหวัด และผู้ประกอบการค้าการขนส่งชายแดน อีกทั้งผ่านการพิจารณาคุณภาพงานจากหน่วยงานให้ทุนวิจัย ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ โดยนักวิชาการที่มีความเชี่ยวชาญด้านการค้าการขนส่งชายแดน แม้ว่าการศึกษาข้างต้นจะเป็นการศึกษาเฉพาะชายแดนไทย-เมียนมา แต่ด้วยวัตถุประสงค์ คือ การประเมินจุดผ่อนปรนการค้า ซึ่งมีปัจจัยที่ส่งผลต่อศักยภาพการค้าการขนส่งที่ใกล้เคียงกัน จึงมีความเหมาะสมใน การนำมาประยุกต์ในการศึกษาครั้งนี้

อย่างไรก็ดี เนื่องจากชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 มีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงตามแนวชายแดน ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์ด้านความมั่นคงตามแนวชายแดนให้สอดคล้องกับแต่ละชายแดน องค์ประกอบของหลักเกณฑ์การให้คะแนนปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ รายละเอียดหลักเกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละปัจจัย มีดังนี้

1) เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน

ความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีความแตกต่างกันไปตามระบบการปกครองของประเทศนั้นๆ การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงจึงกำหนดเกณฑ์ไปตามบริบทของระบบการเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน อีกปัจจัยหนึ่งที่นำมาพิจารณาในทุกชายแดน คือ สถานะในการสำรวจและปักปันเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

(1) **กัมพูชา และ สปป.ลาว**

ในการพิจารณาหลักเกณฑ์ด้านการเมืองและความมั่นคงชายแดนชายแดนไทย-กัมพูชา และไทย-สปป.ลาว ไม่มีปัญหาเรื่องความขัดแย้งภายในประเทศอันนำไปสู่การสู้รบตามแนวชายแดน ประเด็นที่นำมาพิจารณาจะให้ความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเขตแดน และการลักลอบขนส่งยาเสพติด ซึ่งอาจส่งผลต่อความต่อเนื่อง และปัญหาต่อความมั่นคงของไทย รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1-4**

ตารางที่ 5.1-4 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน สำหรับกัมพูชา และ สปป.ลาว

เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมือง	มีปัญหาเขตแดนน้อยหรือไม่มี	อยู่ในระหว่างการปักปันเขตแดน
- ไม่มีการปิดจุดผ่านแดน เนื่องด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงในช่วง 0-5 ปี **และ** - มีการจับกุมการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงน้อยกว่า 5 ครั้งต่อปี	10	4
- มีการปิดจุดผ่านแดน เนื่องด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงในช่วง 0-5 ปี แต่ได้รับการแก้ไขแล้ว **หรือ** - มีปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียง 5- 10 ครั้งต่อปี	8	2
- มีการปิดจุดผ่านแดน เนื่องด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงในช่วง 0-5 ปี แต่ยังไม่ได้รับการแก้ไข **หรือ** - มีปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงมากกว่า 10 ครั้งต่อปี	6	1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

(2) **เมียนมา**

ปัญหาระหว่างรัฐเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ซึ่งมีฐานที่ตั้งอยู่ตามแนวชายแดนและส่วนใหญ่ยังไม่สามารถบรรลุข้อตกลงหยุดยิง ดังนั้น ปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงที่นำมาพิจารณา หมายถึงสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างรัฐเมียนมาและกลุ่มชาติพันธุ์ที่อยู่ตามแนวชายแดนไทย –เมียนมา โดยพิจารณาจากรูปแบบการปกครอง ความถี่ในการปะทะกันและผลกระทบต่อจุดผ่านแดน และสถานะของการปักปันเขตแดน โดยคะแนนที่เข้าใกล้ 10 แสดงว่าจุดผ่านแดนนั้นมีความมั่นคงด้านการเมือง กล่าวคือ ไม่มีการสู้รบระหว่างรัฐเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ การค้าการขนส่งสามารถดำเนินได้โดยราบรื่น ในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 แสดงถึงจุดผ่านแดนยังไม่มีความสงบตามแนวชายแดน ยังคงมีการปะทะกันอยู่ระหว่างรัฐบาลกลางเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ แม้จะมีการทำสัญญาหยุดยิงแล้วก็ตาม ซึ่งในบางช่องทางนั้นผลกระทบจากการปะทะกันยังไม่ได้รับการแก้ไข ยิ่งส่งผลเสียต่อการค้าชายแดน โดยคะแนนจะลดหลั่นกันไป แสดงรายละเอียดได้ดัง**ตารางที่ 5.1-5**

ตารางที่ 5.1-5 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน สำหรับเมียนมา

เกณฑ์การประเมิน ปัจจัยด้านการเมือง	มีปัญหาเขตแดนน้อยหรือไม่มี	อยู่ในระหว่างการปักปันเขตแดน
- พื้นที่ชายแดนเป็นเขตการปกครอง (Division) โดยรัฐบาลกลางเมียนมา ไม่มีการสู้รบกันในช่วง 0-5 ปี และไม่มีผลกระทบต่อชายแดนไทย **และ** - ไม่มีปัญหาการจับกุมการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียง	10	6
- พื้นที่ชายแดนเป็นรัฐ (State) ที่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ ไม่มีการสู้รบกันในช่วง 0-5 ปี และไม่มีผลกระทบต่อชายแดนไทย **และ** - ไม่มีปัญหาการจับกุมการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียง		
- พื้นที่ชายแดนเป็นรัฐ (State) ที่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ มีการสู้รบกันในรอบในช่วง 0-5 ปี มีผลกระทบต่อชายแดนไทย แต่ได้รับการแก้ไขแล้ว **หรือ** - มีปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงน้อยกว่า 5 ครั้งต่อปี	8	4
- พื้นที่ชายแดนเป็นรัฐ (State) ที่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ มีการสู้รบกันในรอบในช่วง 5 ปี ผลกระทบยังไม่ได้รับการแก้ไข **หรือ** - มีปัญหาการลักลอบขนยาเสพติดในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงมากกว่า 5 ครั้งต่อปี	2	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2) เกณฑ์การประเมินความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน

ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน ในที่นี้กล่าวถึงความพร้อมของฝั่งไทย โดยครอบคลุมถึงความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากการดำเนินงานของจุดผ่านแดนถาวรมีลักษณะเป็นสากล ซึ่งระบบที่ใช้กัน คือ C I Q ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง กักกันพืชและสัตว์ ในการพิจารณาความพร้อมของหน่วยงานจึงพิจารณาจากความพร้อมของหน่วยงานทั้งสามดังกล่าวเป็นหลัก เนื่องจากหน่วยงานทั้งสามดำเนินงานภายใต้กฎระเบียบเฉพาะของหน่วยงาน การพิจารณาปัจจัยนี้จะพิจารณาจาก กฎระเบียบด้านศุลกากร กฎระเบียบด้านการเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะ และกฎระเบียบด้านความมั่นคง โดยกฎระเบียบด้านศุลกากรพิจารณาจาก จุดผ่านแดนนั้นได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และมีเส้นทางอนุมัติที่ใช้ในการขนส่งที่ชัดเจน ส่วนกฎระเบียบด้านการเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะพิจารณาจากหน่วยงานที่ควบคุมดูแลจุดผ่านแดนนั้น ได้แก่ หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานด้านความมั่นคง

คะแนนที่เข้าใกล้ 10 แสดงว่ากฎระเบียบดังกล่าว สามารถช่วยผลักดันให้จุดผ่อนปรนพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้อย่างราบรื่น ในทางกลับกันคะแนนที่เข้าใกล้ 1 แสดงว่าเกิดอุปสรรคในกระบวนการนำเข้า–ส่งออกสินค้าอย่างมาก การนำเข้าหรือส่งออกสินค้าเป็นไปด้วยความยากลำบาก ปัจจัยหลักมักจะมาจากหน่วยงานความมั่นคง โดยเฉพาะจุดผ่อนปรนการค้า เนื่องจากเป็นหน่วยงานควบคุมจุดผ่านแดน มีการตรวจตราสินค้าอย่างเข้มงวด อีกทั้งแนวทางปฏิบัติไม่เป็นมาตรฐานระดับสากล และหน่วยงานดังกล่าวมักมีการหมุนเวียนเปลี่ยนเวรกันบ่อยครั้ง ซึ่งมักจะเกิดปัญหาการส่งต่องานระหว่างกันตามมา รายละเอียดคะแนนแสดงใน**ตารางที่ 5.1-6**

ตารางที่ 5.1-6 เกณฑ์การประเมินปัจจัยกฎระเบียบ/ข้อบังคับในการยกระดับจุดผ่านแดน

คะแนน	เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านกฎระเบียบและข้อบังคับ
10.0	จุดผ่านแดนซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และกำหนดเส้นทางอนุมัติชัดเจน สามารถนำเข้า–ส่งออกสินค้าได้ทุกประเภท และส่งออกของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน การเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง
7.5	จุดผ่านแดนซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศให้เป็นด่านพรมแดน และกำหนดเส้นทางอนุมัติชัดเจน สามารถนำเข้า–ส่งออกสินค้าได้ทุกประเภท และส่งออกของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บน การเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานด้านความมั่นคง
5.0	จุดผ่านแดนซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศไม่ได้เป็นด่านพรมแดน การนำเข้า–ส่งออกต้องขออนุมัติจากอธิบดีเป็นคราวๆ การเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคง
2.5	จุดผ่านแดนซึ่งจังหวัดประกาศให้เป็นจุดผ่อนปรน ศุลกากรประกาศไม่ได้เป็นด่านพรมแดน การนำเข้า–ส่งออกสินค้าและการเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะ ไม่สามารถกระทำได้ เนื่องจากการประกาศที่เกี่ยวเนื่องกับความมั่นคง

ที่มา : สุมาลี สุขดานนท์, 2560 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

3) เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า

เกณฑ์การประเมินศักยภาพเมืองคู่ค้าที่นำมาพิจารณาได้แก่ ความหนาแน่นของประชากรของเมืองคู่ค้าและระยะทางจากจุดผ่านแดนจนถึงเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรม เกณฑ์ดังกล่าวเป็นการประยุกต์แนวคิดแบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) ที่อธิบายถึงศักยภาพทางการค้าที่แปรผกผันกับระยะทาง โดยหากจุดผ่านแดนกับเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรม มีระยะทางที่ห่างกันมาก การค้ามีโอกาสเกิดขึ้นได้น้อย ในทางกลับกันระยะทางที่ห่างกันน้อย การค้าก็มีโอกาสเกิดขึ้นได้มาก

สำหรับความหนาแน่นของประชากร พบว่า ศักยภาพทางการค้ามีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกันกับการเติบโตของประชากร โดยพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นย่อมก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน (Keesing and Sherk, 1971) เช่นเดียวกัน จากการศึกษาเกี่ยวกับแนวโน้มเศรษฐกิจชายแดน พบว่าปัจจัยที่มีผลปัจจัยหนึ่งต่อเศรษฐกิจชายแดน คือ จำนวนประชากร เนื่องจากเป็นตัวแปรหลักในการกำหนดการบริโภคสินค้าและบริการ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าเมืองคู่ค้าที่มีศักยภาพสูง คือ เมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่มาก (Fullerton, 2003)

การวิเคราะห์ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองค้า หากคะแนนเข้าใกล้ 10 แสดงว่าเมืองคู่ค้านั้นมีอำนาจการซื้อมากและอยู่ใกล้กับจุดผ่านแดนชายแดน โดยคะแนนจะลดหลั่นกันไปจนต่ำสุดที่ 1 คะแนน ซึ่งแสดงว่าเมืองคู่ค้านั้นอยู่ห่างจากจุดผ่านแดนมากและมีประชากรอาศัยอยู่อย่างเบาบาง เกณฑ์สำหรับคะแนนในแต่ละช่วง แสดงได้ดัง**ตารางที่ 5.1-7**

ตารางที่ 5.1-7 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า

เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า	ห่างจากเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรม <80 กม.	ห่างจากเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรม >80 แต่ <150 กม.	ห่างจากเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรม >150 แต่ <250 กม.	ไม่มีเขตเศรษฐกิจ/นิคมอุตสาหกรรมในระยะ 250 กม.
ความหนาแน่นของประชากรมากกว่า 200 คน/กม^2	10.0	9.5	9.0	8.5
ความหนาแน่นของประชากรระหว่าง 100–200 คน/กม^2	8.0	7.5	7.0	6.5
ความหนาแน่นของประชากรระหว่าง 50–100 คน/กม^2	6.0	5.5	5.0	4.5
ความหนาแน่นของประชากร 20–50 คน/กม^2	4.0	3.5	3.0	2.5
ความหนาแน่นของประชากรน้อยกว่า 20 คน/กม^2	2.0		1.0	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

4) เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านเส้นทางการขนส่ง

เกณฑ์ที่นำมาประเมินเส้นทางขนส่งสินค้า ได้แก่ ประเภทและคุณภาพของถนน และรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ ซึ่งในที่นี้จะใช้รถบรรทุกสิบล้อ เป็นตัวแทนของการขนส่ง เนื่องจากเป็นยานพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน ขณะที่ประเภทและคุณภาพของถนนจะประยุกต์จากการแบ่งระดับของทางหลวง (Asian Highway Classification) และการออกแบบระดับความเร็วตามระดับทางหลวง *(The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), 2016) หาก*คะแนนเข้าใกล้ 10 แสดงว่าเส้นทางนั้นรถบรรทุกขนาดสิบล้อสามารถขนส่งสินค้าและสามารถทำความเร็วได้มากกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นั่นหมายความว่าเส้นทางดังกล่าวรถขนาดใหญ่สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวก การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ ในทางกลับกันหากคะแนนเข้าใกล้ 1 แสดงว่าเส้นทางนั้นรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือแม้แต่รถบรรทุกขนาดเล็กไม่สามารถขนส่งสินค้าได้โดยสะดวก การขนส่งเป็นไปด้วยความความยากลำบากและขนส่งสินค้าได้ครั้งละไม่มาก หรือแทบจะไม่สามารถขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกได้เลย รายละเอียดการกำหนดเกณฑ์คะแนนต่างๆ แสดงได้ดัง**ตารางที่ 5.1-8**

ตารางที่ 5.1-8 เกณฑ์การประเมินปัจจัยเส้นทางการขนส่ง

เกณฑ์การประเมิน ปัจจัยเส้นทางการขนส่ง	รถสิบล้อสามารถวิ่งสวนกันได้	รถสิบล้อไม่สามารถวิ่งสวนกันได้
4 ช่องทางจราจรขึ้นไป พื้นผิวลาดยาง มีไหล่ทาง	10	
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลาดยาง มีไหล่ทาง	9	6
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลาดยาง ไม่มีไหล่ทาง	8	5
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวเป็นคอนกรีต ไม่มีไหล่ทาง	7	4
2 ช่องทางจราจร พื้นผิวลูกรัง ไม่มีไหล่ทาง		3
น้อยกว่า 2 ช่องทางจราจร รถสามารถขนส่งสินค้าได้		2
น้อยกว่า 2 ช่องทางจราจร รถไม่สามารถขนส่งสินค้าได้/ เส้นทางธรรมชาติ		1

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5) เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่นำมาพิจารณา ได้แก่ ลักษณะภูมิประเทศ ศักยภาพของพื้นที่ในการขยายเพื่อการพัฒนา และระยะทางถึงจุดผ่านแดนถาวรที่อยู่ใกล้ที่สุด

การแบ่งลักษณะพื้นที่ตั้งออกเป็นแต่ละประเภทจะสามารถเปรียบเทียบให้เห็นว่าพื้นที่ตั้งของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์มากน้อยเพียงใด ซึ่งจะมีผลโดยตรงกับต้นทุนในการพัฒนาพื้นที่ ส่วนระยะห่างจากจุดผ่านแดนถาวร เป็นปัจจัยที่แสดงถึงความจำเป็นในการก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ ถ้าคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 10 แสดงว่าภูมิศาสตร์ของจุดผ่านแดนนั้นมีลักษณะเป็นพื้นที่ราบลุ่ม หรือพื้นที่ราบลุ่มดอนเชิงเขา สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนา เช่น การคมนาคมขนส่งและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ที่อาจจะตามมาในอนาคต หรือในทางกลับกันหากคะแนนยิ่งเข้าใกล้ 1 แสดงว่าลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ตั้งจุดผ่านแดนนั้นมีลักษณะเป็นภูเขาสูง หรืออยู่ในหุบเขาซึ่งเข้าถึงสามารถเข้าถึงได้ยาก รายละเอียดเกณฑ์การประเมินแต่ละช่วงคะแนน ดัง**ตารางที่ 5.1-9**

ตารางที่ 5.1-9 เกณฑ์การประเมินปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง

เกณฑ์การประเมิน	ระยะทางที่ใกล้จุดผ่านแดนถาวรมากที่สุด		
	มากกว่า 100 กม.	100-50 กม.	น้อยกว่า 50 กม.
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบลุ่ม ที่ราบเนินเขา ที่ราบริมแม่น้ำหรือริมทะเล สามารถขยายพื้นที่เพื่อพัฒนาได้	10.0	7.0	4.0
พื้นที่ตั้งเป็นที่ราบบนทิวเขา หรือที่ราบในหุบเขา มีลักษณะเป็นแอ่งกระทะ สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	9.0	6.0	3.0
พื้นที่ตั้งเป็นสันเขา ไม่มีพื้นที่ราบ แต่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	8.0	5.0	2.0
พื้นที่ตั้งอยู่ในเขตชุมชนหนาแน่น/อยู่ในเขตป่าสงวน ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อการพัฒนาได้	1.0		

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.1.3.3 การกำหนดค่าถ่วงน้ำหนัก

ค่าน้ำหนักของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์เป็นค่าที่แสดงน้ำหนักของปัจจัยที่มีผลกระทบต่อศักยภาพของจุดผ่านแดน ในการศึกษานี้ค่าน้ำหนักได้มาจากการนำปัจจัยที่ได้กำหนดในองค์ประกอบที่ 2 ไปสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์ (รายละเอียดผู้เชี่ยวชาญ แสดงใน**ภาคผนวก จ**) และนำค่าน้ำหนักแต่ละปัจจัยที่ผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านมาหาค่าเฉลี่ย และนำค่าเฉลี่ยไปใช้ในการประเมิน รายละเอียดดัง**ตารางที่ 5.1-10**

ตารางที่ 5.1-10 ค่าน้ำหนักของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดน

ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์	ค่าน้ำหนักปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ (หน่วย ร้อยละ)					เฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
การเมืองและความมั่นคง	30	15	50	30	25	27
ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน	25	10	30	20	25	20
ศักยภาพเมืองคู่ค้า	15	30	5	25	20	20
ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	20	25	5	15	15	18
เส้นทางการขนส่ง	10	20	10	10	15	15
รวม	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ที่ปรึกษาสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ ด้านการค้า ขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อขอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับค่าถ่วงน้ำหนักและข้อเสนอแนะอื่นๆ จำนวนทั้งหมด 9 ท่าน (รายชื่อผู้เชี่ยวชาญดังภาคผนวก จ) ในจำนวนนี้มีเพียง 5 ท่านที่ให้ข้อคิดเห็นครบทั้งสองส่วน โดยค่าถ่วงน้ำหนัก มีรายละเอียดแสดงใน ตารางที่ 5.1-3 ส่วน 4 ท่าน ไม่ได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับค่าถ่วงน้ำหนักให้เฉพาะข้อเสนอแนะ

ผลการให้น้ำหนักของผู้เชี่ยวชาญ พบว่า ให้น้ำหนักกับปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน ทั้งนี้เพราะทั้งสองปัจจัยมีความสำคัญต่อความเป็นไปได้ในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยเฉพาะชายแดนไทย-เมียนมา ที่ความไม่สงบตามแนวชายแดนเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ไม่สามารถยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ อย่างไรก็ดี ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า รวมถึงปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้ง และปัจจัยเส้นทางขนส่ง ส่งผลต่อความสำเร็จที่ยั่งยืนในอนาคตของจุดผ่านแดนที่ได้รับการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว เนื่องจากส่งผลโดยตรงกับอุปสงค์การนำเข้า-ส่งออกสินค้า เพราะฉะนั้น ในการพิจารณาเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรต้องพิจารณาทุกปัจจัยให้ถี่ถ้วนและรอบคอบ

5.1.3.4 ผลการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดนการขนส่งชายแดน ไทย-กัมพูชา

จุดผ่านแดนชายแดนไทย-กัมพูชาที่ทำการศึกษาเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เป็นจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนการค้า ศักยภาพของจุดผ่อนปรนเหล่านี้มีลักษณะที่ใกล้เคียงกันกับชายแดนไทย–สปป.ลาว แตกต่างเพียงเล็กน้อยในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน เนื่องมาจากปัญหาเรื่องการสำรวจเพื่อปักปันเขตแดนส่งผลให้เส้นแบ่งเขตแดนในบางพื้นที่ยังไม่ชัดเจน

ปัจจุบันการค้าผ่านจุดผ่อนปรนทั้งหมดเป็นการค้าระดับชาวบ้านชายแดน จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพสูงที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเป็นจุดผ่อนปรนที่อยู่ใกล้กับเมืองเศรษฐกิจ มีความมั่นคงทางด้านชายแดน และอยู่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรที่เปิดอยู่แล้ว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ทั้ง 5 ปัจจัยรวมกัน พบว่า จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 อันดับแรก ได้แก่

อันดับ 1 จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จังหวัดสระแก้ว

อันดับ 2 จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง จังหวัดตราด

อันดับ 3 จุดผ่อนปรนช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์

อันดับ 4 จุดผ่อนปรนช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี

รายละเอียดอันดับของการประเมินแสดงใน**ตารางที่ 5.1-11** และ**ตารางที่ 5.1-12** ดังนี้

ตารางที่ 5.1-11 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–กัมพูชา

ลำดับ	จุดผ่านแดน			คะแนนของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์				
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง (10)	ความพร้อมของหน่วยงานฯ (10)	ศักยภาพเมืองคู่ค้า (10)	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ (10)	เส้นทางการขนส่ง (10)
1	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	ช่องอานม้า	4.00	5.00	3.00	8.00	5.00
2	สระแก้ว	จุดผ่อนปรน	บ้านตาพระยา	4.00	5.00	8.00	7.00	5.00
3	สระแก้ว	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองปรือ	4.00	5.00	8.00	1.00	5.00
4	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านซับตารี	4.00	5.00	6.00	1.00	5.00
5	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านสวนส้ม	4.00	5.00	6.00	1.00	5.00
6	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านบึงชนังล่าง	4.00	5.00	6.00	1.00	4.00
7	ตราด	จุดผ่อนปรน	บ้านหมื่นด่าน	4.00	5.00	5.50	1.00	1.00
8	ตราด	จุดผ่อนปรน	บ้านมะม่วง	4.00	5.00	5.50	9.00	5.00
9	บุรีรัมย์	จุดผ่อนปรน	ช่องสายตะกู	4.00	5.00	3.50	9.00	5.00
ค่าเฉลี่ย				4.00	5.00	5.72	4.22	4.44

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.1-12 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–กัมพูชา

ลำดับ	จุดผ่านแดน			ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และค่าถ่วงน้ำหนัก					คะแนนรวม (10)	อันดับ
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง	ความพร้อมของหน่วยงานฯ	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ	เส้นทางการขนส่ง		
				2.70	2.00	2.00	1.80	1.50		
1	**อุบลราชธานี**	**จุดผ่อนปรน**	**ช่องอานม้า**	**1.08**	**1.00**	**0.60**	**1.44**	**0.75**	**4.87**	**4**
2	**สระแก้ว**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านตาพระยา**	**1.08**	**1.00**	**1.60**	**1.26**	**0.75**	**5.69**	**1**
3	สระแก้ว	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองปรือ	1.08	1.00	1.60	0.18	0.75	4.61	5
4	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านซับตารี	1.08	1.00	1.20	0.18	0.75	4.21	6
5	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านสวนส้ม	1.08	1.00	1.20	0.18	0.75	4.21	6
6	จันทบุรี	จุดผ่อนปรน	บ้านบึงชนังล่าง	1.08	1.00	1.20	0.18	0.60	4.06	7
7	ตราด	จุดผ่อนปรน	บ้านหมื่นด่าน	1.08	1.00	1.10	0.18	0.15	3.51	8
8	**ตราด**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านมะม่วง**	**1.08**	**1.00**	**1.10**	**1.62**	**0.75**	**5.55**	**2**
9	**บุรีรัมย์**	**จุดผ่อนปรน**	**ช่องสายตะกู**	**1.08**	**1.00**	**0.70**	**1.62**	**0.75**	**5.15**	**3**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.1.3.5 ผลการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดนการขนส่งชายแดน ไทย-สปป.ลาว

เช่นเดียวกับชายแดนด้านกัมพูชา จุดผ่านแดนที่ทำการศึกษาเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เป็นจุดผ่านแดนประเภทจุดผ่อนปรนการค้าชายแดนไทย–สปป.ลาว นับว่าเป็นชายแดนที่มีเสถียรภาพด้านการเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดนค่อนข้างสูง อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง กิจกรรมเศรษฐกิจส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในบริเวณภาคกลางของประเทศ การค้าผ่านจุดผ่อนปรนเป็นการค้าระดับชาวบ้าน ส่วนใหญ่เป็นการข้ามฝั่งมาของชาวลาวเพื่อมาซื้อหาสินค้าอุปโภค-บริโภคโดยเฉพาะในวันที่มีการจัดตลาดนัดชุมชน ส่วนการค้าที่มีมูลค่ามากจะขนส่งผ่านจุดผ่านแดนถาวรเป็นหลัก โดยเฉพาะผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงเนื่องจากการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้านจึงไม่มีหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก และการเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะ ได้แก่ ศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองเข้ามากำกับดูแลโดยตรง การกำกับดูแลส่วนใหญ่อยู่ภายใต้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นหลัก

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาตำแหน่งของจุดผ่านแดนถาวรที่เปิดดำเนินการแล้ว พบว่าใน สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวรมากถึง 20 จุดเมื่อเทียบกับเขตแดนที่มีความยาว 1,810 กิโลเมตร อาจนำไปสู่การแย่งชิงปริมาณการค้า ทำให้จุดผ่านแดนแต่ละแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ ดังนั้น จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพเหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร จึงเป็นจุดผ่านแดนที่ต้องอยู่ใกล้กับเมืองเศรษฐกิจ และอยู่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรที่เปิดดำเนินการแล้วในระยะทางที่เหมาะสม ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ พบว่า จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 อันดับแรก ได้แก่

อันดับ 1 จุดผ่อนปรนบ้านม่วง จังหวัดหนองคาย และจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน จังหวัดหนองคาย

อันดับ 3 จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ จังหวัดอำนาจเจริญ

อันดับ 4 จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ

รายละเอียดอันดับของการประเมินแสดงใน**ตารางที่ 5.1-13** และ**ตารางที่ 5.1-14** ดังนี้

ตารางที่ 5.1-13 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–สปป.ลาว

ลำดับ	จุดผ่านแดน			คะแนนของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์				
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง (10)	ความพร้อมของหน่วยงานฯ (10)	ศักยภาพเมืองคู่ค้า (10)	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ (10)	เส้นทางการขนส่ง (10)
1	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านสวนดอก	8.00	5.00	2.50	1.00	2.00
2	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านแจมป๋อง	8.00	5.00	3.00	4.00	2.00
3	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านหาดบ้าย	8.00	5.00	2.50	4.00	2.00
4	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านร่มโพธิ์ทอง	8.00	5.00	3.00	7.00	5.00
5	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยลึก	8.00	5.00	3.00	4.00	2.00
6	น่าน	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยสะเตง	8.00	5.00	3.50	2.00	1.00
7	น่าน	จุดผ่อนปรน	บ้านใหม่ชายแดน	8.00	5.00	3.00	5.00	1.00
8	อุตรดิตถ์	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยต่าง	8.00	5.00	3.00	3.50	5.00
9	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านเหมืองแพร่	10.00	5.00	3.00	7.00	2.00
10	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านนาข่า	10.00	5.00	3.00	1.00	2.00
11	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านนากระเซ็ง	10.00	7.50	3.50	4.00	5.00
12	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองผือ	10.00	7.50	3.50	1.00	2.00
13	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านอาฮี	10.00	5.00	3.50	1.00	2.00
14	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านเปงจาน	10.00	5.00	4.00	7.00	10.00
15	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านจุมพล	10.00	5.00	8.50	4.00	2.00

ลำดับ	จุดผ่านแดน			คะแนนของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์				
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง (10)	ความพร้อมของหน่วยงานฯ (10)	ศักยภาพเมืองคู่ค้า (10)	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ (10)	เส้นทางการขนส่ง (10)
16	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านหม้อ	10.00	5.00	8.50	2.00	5.00
17	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านม่วง	10.00	5.00	8.50	7.00	4.00
18	บึงกาฬ	จุดผ่อนปรน	บ้านบุ่งคล้า	10.00	5.00	4.00	7.00	6.00
19	บึงกาฬ	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยคาด	10.00	5.00	4.00	4.00	4.00
20	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านดอนแพง	10.00	5.00	3.00	7.00	4.00
21	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านหนาดท่า	10.00	5.00	4.00	1.00	4.00
22	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านธาตุพนมสามัคคี	10.00	5.00	4.00	7.00	4.00
23	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านท่าอุเทน	10.00	5.00	4.00	4.00	2.00
24	อำนาจเจริญ	จุดผ่อนปรน	บ้านยักษ์คุ	10.00	5.00	6.00	8.00	3.00
25	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	หน้าที่ว่าการอำเภอเขมราฐ (หลังเก่า)	10.00	5.00	4.00	4.00	4.00
26	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านสองคอน	10.00	5.00	4.00	4.00	4.00
27	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านคันท่าเกวียน	10.00	5.00	4.00	5.00	4.00
28	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านด่านเก่า	10.00	5.00	4.00	4.00	2.00
29	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองแสง	10.00	5.00	4.00	5.00	1.00
ค่าเฉลี่ย				9.56	5.19	4.19	4.43	3.41

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.1-14 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–สปป.ลาว

ลำดับ	จุดผ่านแดน			ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และค่าถ่วงน้ำหนัก					คะแนนรวม (10.00)	อันดับ
	จังหวัด	ประเภทด่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง	ความพร้อมของหน่วยงานฯ	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ	เส้นทางการขนส่ง		
				2.70	2.00	2.00	1.80	1.50		
1	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านสวนดอก	2.16	1.00	0.50	0.18	0.30	4.14	29
2	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านแจมป๋อง	2.16	1.00	0.60	0.72	0.30	4.78	24
3	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านหาดบ้าย	2.16	1.00	0.50	0.72	0.30	4.68	27
4	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านร่มโพธิ์ทอง	2.16	1.00	0.60	1.26	0.75	5.77	15
5	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยลึก	2.16	1.00	0.60	0.72	0.30	4.78	24
6	น่าน	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยสะเตง	2.16	1.00	0.70	0.36	0.15	4.37	28
7	น่าน	จุดผ่อนปรน	บ้านใหม่ชายแดน	2.16	1.00	0.60	0.90	0.15	4.81	23
8	อุตรดิตถ์	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยต่าง	2.16	1.00	0.60	0.63	0.75	5.14	21
9	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านเหมืองแพร่	2.70	1.00	0.60	1.26	0.30	5.86	11
10	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านนาข่า	2.70	1.00	0.60	0.18	0.30	4.78	24
11	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านนากระเซ็ง	2.70	1.50	0.70	0.72	0.75	6.37	7
12	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองผือ	2.70	1.50	0.70	0.18	0.30	5.38	19
13	เลย	จุดผ่อนปรน	บ้านอาฮี	2.70	1.00	0.70	0.18	0.30	4.88	22
14	**หนองคาย**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านเปงจาน**	**2.70**	**1.00**	**0.80**	**1.26**	**1.50**	**7.26**	**1**
15	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านจุมพล	2.70	1.00	1.70	0.72	0.30	6.42	6
16	หนองคาย	จุดผ่อนปรน	บ้านหม้อ	2.70	1.00	1.70	0.36	0.75	6.51	5

ลำดับ	จุดผ่านแดน			ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และค่าถ่วงน้ำหนัก					คะแนนรวม (10.00)	อันดับ
	จังหวัด	ประเภทด่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง	ความพร้อมของหน่วยงานฯ	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ	เส้นทางการขนส่ง		
				2.70	2.00	2.00	1.80	1.50		
17	**หนองคาย**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านม่วง**	**2.70**	**1.00**	**1.70**	**1.26**	**0.60**	**7.26**	**1**
18	**บึงกาฬ**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านบุ่งคล้า**	**2.70**	**1.00**	**0.80**	**1.26**	**0.90**	**6.66**	**4**
19	บึงกาฬ	จุดผ่อนปรน	บ้านห้วยคาด	2.70	1.00	0.80	0.72	0.60	5.82	12
20	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านดอนแพง	2.70	1.00	0.60	1.26	0.60	6.16	9
21	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านหนาดท่า	2.70	1.00	0.80	0.18	0.60	5.28	20
22	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านธาตุพนมสามัคคี	2.70	1.00	0.80	1.26	0.60	6.36	8
23	นครพนม	จุดผ่อนปรน	บ้านท่าอุเทน	2.70	1.00	0.80	0.72	0.30	5.52	17
24	**อำนาจเจริญ**	**จุดผ่อนปรน**	**บ้านยักษ์คุ**	**2.70**	**1.00**	**1.20**	**1.44**	**0.45**	**6.79**	**3**
25	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	หน้าที่ว่าการอำเภอเขมราฐ (หลังเก่า)	2.70	1.00	0.80	0.72	0.60	5.82	12
26	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านสองคอน	2.70	1.00	0.80	0.72	0.60	5.82	12
27	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านคันท่าเกวียน	2.70	1.00	0.80	0.90	0.60	6.00	10
28	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านด่านเก่า	2.70	1.00	0.80	0.72	0.30	5.52	17
29	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรน	บ้านหนองแสง	2.70	1.00	0.80	0.90	0.15	5.55	16

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.1.3.6 ผลการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดนการขนส่งชายแดน ไทย-เมียนมา

เมียนมา เป็นประเทศที่มีศักยภาพการค้าชายแดนค่อนข้างสูง เนื่องจากชาวเมียนมานิยมสินค้าอุปโภค-บริโภคของไทยและในประเทศมีกำลังการผลิตสินค้าเหล่านี้อยู่ในระดับต่ำ อีกทั้งประเทศไทยมีชายแดนติดต่อกับเมียนมาตั้งแต่เหนือจรดใต้เป็นระยะทางถึง 2,401 กิโลเมตร แต่ปัจจุบันมีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 6 จุด ซึ่งยังไม่สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญของรัฐ/เขตต่างๆ ซึ่งเป็นเมืองที่มีอำนาจการซื้อสูงได้อย่างทั่วถึง ประกอบกับจุดผ่านแดนตามแนวชายแดนไทย-เมียนมา ทั้งจุดผ่อนปรนและจุดผ่านแดนชั่วคราวมีศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองกำกับดูแลโดยตรง ทำให้จุดผ่านแดนเหล่านี้มีความพร้อมด้านหน่วยงานในกรณีที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ภูมิศาสตร์ที่ตั้งจุดผ่านแดน เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการพัฒนาและยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากจุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่สันเขาและอยู่ในเขตอุทยานซึ่งบางแห่งเป็นพื้นที่ป่าต้นน้ำ ทำให้การเดินทางไปยังจุดผ่านแดนถาวรมีความลำบาก อีกทั้งมีพื้นที่ไม่เพียงพอที่จะรองรับการพัฒนาและยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ขณะเดียวกันจุดผ่านแดนเหล่านี้ประสบปัญหาสำคัญด้านการเมืองและความมั่นคง ทั้งนี้เพราะพื้นที่ชายแดนเกือบทั้งหมดในฝั่งเมียนมาตั้งอยู่ในพื้นที่ “รัฐ” (State) ซึ่งเป็นเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ที่มีกองกำลังติดอาวุธส่วนใหญ่ยังไม่บรรลุข้อตกลงสันติภาพกับรัฐเมียนมา จึงมักมีการปะทะกันระหว่างรัฐเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ รวมถึงระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์ด้วยกันเอง ส่งผลให้เกิดอุปสรรคต่อการขนส่งชายแดนอยู่บ่อยครั้ง

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์พบว่า จุดผ่านแดนที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 4 อันดับแรก ได้แก่

อันดับ 1 จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
อันดับ 2 จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี
อันดับ 3 จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน
อันดับ 4 จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก จังหวัดเชียงใหม่

รายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 5.1-15** และ**ตารางที่ 5.1-16**

ตารางที่ 5.1-15 ผลการประเมินปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์จุดผ่านแดนชายแดนไทย–เมียนมา

ลำดับ	จุดผ่านแดน			คะแนนของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์				
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง (10)	ความพร้อมของหน่วยงานฯ (10)	ศักยภาพเมืองคู่ค้า (10)	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ (10)	เส้นทางการขนส่ง (10)
1	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	4.00	5.00	2.50	1.00	4.00
2	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	4.00	5.00	2.50	1.00	1.00
3	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	4.00	5.00	2.50	1.00	5.00
4	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	4.00	5.00	2.50	1.00	5.00
5	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านสบรวก	4.00	5.00	2.50	1.00	5.00
6	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรน	ช่องทางกิ่วผาวอก	2.00	2.50	4.50	9.00	5.00
7	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	2.00	2.50	4.50	9.00	4.00
8	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	6.00	7.50	6.50	1.00	1.00
9	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	6.00	7.50	2.50	1.00	2.00
10	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	6.00	7.50	2.50	1.00	1.00
11	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	6.00	5.00	1.00	1.00	2.00
12	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	6.00	7.50	1.00	1.00	5.00
13	กาญจนบุรี	จุดผ่านแดนชั่วคราวฯ	ด่านพระเจดีย์สามองค์	6.00	7.50	8.50	9.00	10.00
14	ประจวบคีรีขันธ์	จุดผ่อนปรนพิเศษ	ด่านสิงขร	6.00	7.50	9.00	9.00	10.00
15	ระนอง	จุดผ่อนปรน	บ้านเขาฝาชี	4.00	5.00	4.50	4.00	4.00
ค่าเฉลี่ย				4.67	5.67	3.80	3.33	4.27

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.1-16 ผลการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่านแดนชายแดนไทย–เมียนมา

ลำดับ	จุดผ่านแดน			ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และค่าถ่วงน้ำหนัก					คะแนนรวม (10.00)	อันดับ
	จังหวัด	ประเภทจุดผ่านแดน	ชื่อจุดผ่านแดน	การเมืองและความมั่นคง	ความพร้อมของหน่วยงานฯ	ศักยภาพเมืองคู่ค้า	ภูมิศาสตร์ที่ตั้งฯ	เส้นทางการขนส่ง		
				2.70	2.00	2.00	1.80	1.50		
1	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านปางห้า	1.08	1.00	0.50	0.18	0.60	3.36	13
2	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านสายลมจอย	1.08	1.00	0.50	0.18	0.15	2.91	15
3	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าบ้านเกาะทราย	1.08	1.00	0.50	0.18	0.75	3.51	10
4	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	ท่าดินดำ	1.08	1.00	0.50	0.18	0.75	3.51	10
5	เชียงราย	จุดผ่อนปรน	บ้านสบรวก	1.08	1.00	0.50	0.18	0.75	3.51	10
6	**เชียงใหม่**	**จุดผ่อนปรน**	**ช่องทางกิ่วผาวอก**	0.54	0.50	0.90	1.62	0.75	4.31	4
7	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรน	ช่องทางหลักแต่ง	0.54	0.50	0.90	1.62	0.60	4.16	7
8	**แม่ฮ่องสอน**	**จุดผ่อนปรน**	**ช่องทางห้วยต้นนุ่น**	**1.62**	**1.50**	**1.30**	**0.18**	**0.15**	**4.75**	**3**
9	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านห้วยผึ้ง	1.62	1.50	0.50	0.18	0.30	4.10	8
10	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านเสาหิน	1.62	1.50	0.50	0.18	0.15	3.95	9
11	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	ช่องทางบ้านแม่สามแลบ	1.62	1.00	0.20	0.18	0.30	3.30	14
12	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรน	บ้านน้ำเพียงดิน	1.62	1.50	0.20	0.18	0.75	4.25	6
13	**กาญจนบุรี**	**จุดผ่านแดนชั่วคราว ฯ**	**ด่านพระเจดีย์สามองค์**	1.62	1.50	1.70	1.62	1.50	7.94	**2**
14	**ประจวบคีรีขันธ์**	**จุดผ่อนปรนพิเศษ**	**ด่านสิงขร**	1.62	1.50	1.80	1.62	1.50	8.04	**1**
15	ระนอง	จุดผ่อนปรน	บ้านเขาฝาชี	1.08	1.00	0.90	0.72	0.60	4.30	**5**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.1.4 สรุปผลการประเมินจุดผ่านแดน

ผลการประเมินจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 แห่ง ได้แก่ ไทย–กัมพูชา, ไทย-สปป.ลาว และไทย-เมียนมา โดยสรุปผลการประเมินการจัดอันดับศักยภาพจุดผ่อนปรน แสดงดัง**ตารางที่ 5.1-17**

ตารางที่ 5.1-17 สรุปข้อดีและข้อด้อย จุดผ่านแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

จุดผ่านแดน	ข้อดี	ข้อด้อย
กัมพูชา		
กัมพูชา	- **ไม่มีปัญหาเรื่องความมั่นคงทางการเมืองและยาเสพติด** - **จุดผ่านแดนสามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งท่องเที่ยวอารยธรรมขอม ซึ่งต่อเนื่องถึงจังหวัดชายแดนในฝั่งไทย** - **จุดผ่านแดนตั้งอยู่บนที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้**	- **จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทับซ้อน และอุทยาน**
บ้านตาพระยา	- สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญของกัมพูชา ได้แก่ จังหวัดบันเตียเมียนเจย และสามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ นครวัด นครธม ประมาณ 125 กม. - ห่างจากเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต 40 กม.	- พื้นที่ตั้งอยู่บนเนินเขา และพื้นที่ทับซ้อน - ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก ประมาณ 60 กม.
บ้านมะม่วง	- ห่างจากเมืองพระตะบอง เมืองหลักของจังหวัดพระตะบอง และโตนเลสาบ 100 กม.	- ตั้งอยู่บนพื้นที่ทับซ้อน - อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2
ช่องสายตะกู	- อยู่ตรงข้ามกับเขตเศรษฐกิจพิเศษโอดดาร์เมียนเจย - สามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่ ปราสาทบันทายฉะมาร์ (40 กม.) ปราสาทบันทายศรี (110 กม.) - ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนเป็นลาดยาง 2 ช่องทางจราจร	- ตั้งอยู่พื้นที่ทับซ้อน - ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา ซึ่งเป็นมรดกโลก
ช่องอานม้า	- ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนสะดวกลาดยาง 2 ช่องทางจราจร	- ตั้งอยู่บนพื้นที่ทับซ้อน - ประชากรเมืองคู่ค้าเบาบาง (จังหวัดพระวิหาร) - อยู่ห่างเขตเศรษฐกิจ และแหล่งท่องเที่ยวในฝั่งกัมพูชา - ตั้งอยู่บนอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร

จุดผ่านแดน	ข้อดี	ข้อด้อย
สปป.ลาว		
สปป.ลาว	- **ไม่มีปัญหาเรื่องความมั่นคงทางการเมืองและยาเสพติด** - **ไม่มีปัญหาเรื่องการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน** - **มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่สามารถเชื่อมโยงได้** - **จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่อยู่ในที่ราบลุ่มแม่น้ำโขง** - **สองฝั่งไทย-สปป.ลาว เป็นชนชาติเดียวกัน ความใกล้ชิดกันทั้งด้านภาษาและวัฒนธรรม มีสายสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน** - **จุดผ่านแดนส่วนใหญ่ตั้งอยู่บนที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนได้ ถนนเข้าถึงพื้นที่สะดวก**	- **มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวนมาก** - **ประชากรเบาบาง** - **จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่ไม่มีศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองดูแลการนำเข้า–ออกสินค้าและบุคคลอยู่ในความดูแลของท้องถิ่น**
บ้านม่วง	- อยู่ตรงข้ามกับนครหลวงเวียงจันทน์ และห่างจากเขตเศรษฐกิจพิเศษนครหลวงเวียงจันทน์เพียง 70 กม.	- ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนเป็นถนนคอนกรีต 2 ช่องทางจราจร ควรปรับปรุงเพื่อให้รถบรรทุกสิบล้อสามารถขนส่งได้สะดวก
บ้านเปงจาน	- ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนเป็นถนนลาดยาง 6 ช่องทางจราจร สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้	- เมืองคู่ค้าหลัก คือ เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ มีประชากรเบาบาง
บ้านยักษ์คุ	- จังหวัดอำนาจเจริญยังไม่มีจุดผ่านแดนถาวร - ห่างจากเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน 57 กม.	- ถนนฝั่งไทย เป็นถนนคอนกรีต 2 ช่องทางการจราจร รถบรรทุกสิบล้อสวนกันลำบาก
บ้านบุ่งคล้า	- ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนเป็นถนนลาดยาง 3 ช่องทางจราจร สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ - สามารถเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของ สปป.ลาว เช่น ถ้ำกองลอ แขวงคำม่วน	- อยู่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรบึงกาฬ 51 กม.

จุดผ่านแดน	ข้อดี	ข้อด้อย
เมียนมา		
เมียนมา	- **มีจุดผ่านแดนถาวรน้อย สามารถพัฒนาจุดผ่อนปรนเพื่อเชื่อมต่อกับเมืองคู่ค้าสำคัญได้อีกมาก** - **จุดผ่อนปรนมีศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองดูแล** - **ชาวเมียนมานิยมบริโภคสินค้าไทย**	- **ปัญหาเรื่องความมั่นคงด้านการเมือง เนื่องจากพื้นที่ชายแดนเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์** - **พื้นที่ชายแดนโดยเฉพาะอย่ายิ่งภาคเหนือ ประสบปัญหาเรื่องยาเสพติด เนื่องจากอยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ที่พัวพันกับการค้ายาเสพติด** - **เส้นแบ่งเขตแดน 2,401 กม. มีการสำรวจเพื่อการปักปันหลักเขตแดนเพียง 59 กม.** - **พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ภูเขาและอยู่ในเขตพื้นที่อุทยาน/ป่าต้นน้ำ การเข้าถึงและพัฒนามีข้อจำกัด**
ด่านสิงขร	- สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองประมงที่ใหญ่ที่สุดของเมียนมา มีเอกชนไทยไปลงทุนด้านอาหารแปรรูปในพื้นที่นี้หลายราย - ถนนเข้าสู่จุดผ่านแดนมีความสะดวก - มีเสถียรภาพทางด้านการเมืองในฝั่งเมียนมา เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นปกครองของรัฐบาลกลางเมียนมา - จุดผ่านแดนตั้งอยู่บนพื้นที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนได้ - ห่างจากรุงเทพฯ 305 กม. - ได้รับการยกระดับให้เพื่อจุดผ่อนปรนพิเศษเพื่อเตรียมยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร	- ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน - มีคู่แข่งที่สำคัญคือ จุดผ่านแดนถาวรระนอง ซึ่งการค้าชายแดนอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลักซึ่งมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่า อีกทั้งสามารถแวะทุกเมืองท่าขายทะเลของเมียนมา ได้แก่ มะริด ทวาย มะละแหม่ง ย่างกุ้ง เลยไปจนถึงเจาะพยูในรัฐยะไข่
ด่านพระเจดีย์สามองค์	- สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญหลายเมืองในรัฐมอญ เช่น ตาบูไชยัส มะละแหม่ง - บริเวณจุดผ่านแดนเป็นพื้นที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนได้ - ห่างกรุงเทพฯ 355 กม.	- ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน - อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์มอญ - มีการปิดจุดผ่านแดนหลายครั้ง

จุดผ่านแดน	ข้อดี	ข้อด้อย
ช่องทางห้วยต้นนุ่น	- สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญในรัฐคะยา ได้แก่ เมืองลอยก่อ (Loikaw) เนปิดอว์ (Nay Pyi Taw) เมืองหลวงของเมียนมา หรือเมืองมัณฑะเลย์ (Mandalay) ซึ่งเป็นเมืองการค้าสำคัญของเมียนมาตอนบน	- ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน - อยู่เขตอิทธิพลของกลุ่มชาติ - ปัจจุบันจุดผ่านแดนถูกปิดเนื่องมาจากปัญหายาเสพติด - ไม่มีความพร้อมด้านไฟฟ้า และระบบน้ำประปา - อยู่ในพื้นที่ป่าสงวน
ช่องทางกิ่วผาวอก	- สามารถกระจายสินค้าไปยังเมียนมาตอนบนโดยเฉพาะอย่างยิ่งรัฐฉาน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีกำลังซื้อสูง เนื่องจากเป็นรัฐที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุด และมีประชากรมากเป็นอันดับ 2 ของเมียนมา สามารถเชื่อมไปยังเมืองตองยีซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน - จังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองเศรษฐกิจที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 ของประเทศ และยังไม่มีจุดผ่านแดนถาวร - บริเวณจุดผ่านแดนเป็นพื้นที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนได้ ถนนเข้าถึงพื้นที่สะดวก	- ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน - อยู่เขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ว้า ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับยาเสพติด - ปัจจุบันจุดผ่านแดนถูกปิดเนื่องมาจากปัญหายาเสพติด - ไม่มีความพร้อมด้านไฟฟ้า และระบบน้ำประปา - อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.2 การคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณจราจรพื้นที่ที่มีศักยภาพ

5.2.1 แนวทางการศึกษา

จากการวิเคราะห์จุดผ่านแดนที่มีศักยภาพการค้าการขนส่งเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในหัวข้อ 5.1 ที่ปรึกษาได้นำผลการวิเคราะห์ดังกล่าวมาคาดการณ์มูลค่าการค้าในอนาคตสำหรับจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทั้ง 12 อย่างไรก็ตามการคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรดังกล่าวมีข้อจำกัดสำคัญ 2 ประการ ได้แก่

1) ข้อจำกัดด้านสถิติการนำเข้า–ส่งออก เนื่องจากการค้าผ่านจุดผ่านแดนที่จะยกระดับส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้าน กล่าวคือ เป็นการจับจ่ายใช้สอยและซื้อสินค้าเพื่อนำกลับไปบริโภคในครัวเรือนของชาวบ้านที่อยู่ในหมู่บ้านตามแนวชายแดน จึงได้รับการผ่อนผันในด้านพิธีศุลกากร ทำให้ไม่มีการเก็บสถิติอย่างเป็นทางการ
2) จุดผ่านแดนถูกระงับการเข้า–ออก ด้วยเหตุผลด้านความมั่นคง โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายแดนไทย-เมียนมา ได้แก่ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก แม้จะอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงดาว แต่ไม่มีการนำเข้า–ส่งออก จึงไม่ข้อมูลปรากฏ

ด้วยข้อจำกัดข้างต้น แนวทางการคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรของจุดผ่านแดนที่จะยกระดับจึงอาศัยการเทียบเคียงสัดส่วนกับสถิติมูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรของด่านศุลกากรที่รับผิดชอบการนำเข้า-ส่งออกของจุดผ่านแดนถาวรที่อยู่ใกล้กับจุดผ่านแดนที่จะยกระดับมากที่สุด หรือจุดผ่านแดนถาวรที่มีเมืองคู่ค้าร่วมกัน เนื่องจากมีการจัดเก็บอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง สรุปได้ดัง**ตารางที่ 5.2-1**

ตารางที่ 5.2-1 จุดรายชื่อด่านศุลกากรที่รับผิดชอบจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง เพื่อคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรจุดผ่านแดนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ประเทศ	จุดผ่านแดนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร	ด่านศุลกากร	จุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียงที่อยู่ในความรับผิดชอบ
กัมพูชา	บ้านตาพระยา	อรัญประเทศ	บ้านคลองลึก
กัมพูชา	บ้านมะม่วง	จันทบุรี	บ้านผักกาด
กัมพูชา	ช่องสายตะกู	ช่องจอม	ช่องจอม
กัมพูชา	ช่องอานม้า	ช่องสะงำ	ช่องสะงำ
สปป.ลาว	บ้านม่วง	หนองคาย	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว
สปป.ลาว	บ้านเปงจาน		
สปป.ลาว	บ้านยักษ์คุ	มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)
สปป.ลาว	บ้านบุ่งคล้า	บึงกาฬ	บึงกาฬ
เมียนมา	ด่านสิงขร	ระนอง	ระนอง
เมียนมา	ด่านพระเจดีย์สามองค์*	แม่สอด	บ้านริมเมย
เมียนมา	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	แม่สาย	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และ สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2
เมียนมา	ช่องทางกิ่วผาวอก		

*หมายเหตุ : *ด่านพระเจดีย์สามองค์ ใช้ข้อมูลจากด่านศุลกากรแม่สอด เนื่องจากมีเมืองคู่ค้าเดียวกันกับจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งแตกต่างจากจุดผ่านแดนถาวรที่ใกล้ที่สุด ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านพุน้ำร้อน มีเมืองคู่ค้า คือ เมืองทวาย*

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ดังนั้น ขั้นแรกของการคาดการณ์มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรของจุดผ่อนปรนที่จะยกระดับ จึงเป็นการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนถาวรที่ระบุไว้ใน**ตารางที่ 5.2-1** หลังจากนั้นจึงทำการเทียบสัดส่วนมายังจุดผ่อนปรนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ดังนี้

มูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนที่จะยกระดับ = สัดส่วนคาดการณ์ x มูลค่าการค้าของด่านศุลกากรรับผิดชอบจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง

ปริมาณการจราจร ณ จุดผ่านแดนที่จะยกระดับ = สัดส่วนคาดการณ์ x ปริมาณการจราจรของด่านศุลกากรที่รับผิดชอบจุดผ่านแดนถาวร ที่ใช้เทียบเคียง

อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สามารถพิจารณาความเป็นไปได้ของมูลค่าการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การศึกษาครั้งนี้สัดส่วนคาดการณ์ ที่นำมาใช้จะทำการวิเคราะห์ในลักษณะความเป็นได้ (Sensitivity Analysis) ซึ่งแนวทางการวิเคราะห์จะกล่าวในหัวข้อ **5.2.4**

5.2.2 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

1) ข้อมูลการค้าผ่านแดน: รวบรวมจาก รายงานสถิติการค้าชายแดน/ผ่านแดน (กรมการค้าต่างประเทศ, 2563)
2) ข้อมูลปริมาณการจราจร: รวบรวมจาก รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร, 2560)

5.2.3 แบบจำลองที่ใช้ในการศึกษา

(3) การคาดการณ์มูลค่าการค้า

ตามทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์แล้ว ความต้องการบริโภคสินค้าปกติ (Normal Goods) จะแปรผันตรงกับรายได้ โดยหากรายได้สูงขึ้นความต้องการบริโภคก็จะสูงขึ้นตาม ในทางกลับกันหากรายได้ลดลงความต้องการบริโภคก็จะลดลงตามไปด้วย ปัจจัยที่กำหนดรายได้ของแต่ละพื้นที่มีหลายปัจจัย เช่น งานศึกษา Population Density in Pattern Trade and Development *(Keesing and Shrek, 1971)* ชี้ให้เห็นว่าพื้นที่ที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นย่อมก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการแลกเปลี่ยนสินค้าซึ่งกันและกัน เช่นเดียวกันกับงานของศึกษา Recent Trends in Border Economics *(Fullerton, 2003)* ซึ่งเกี่ยวกับแนวโน้มเศรษฐกิจชายแดน พบว่าปัจจัยที่มีผล ได้แก่ ประชากร การส่งต่อวัฏจักรเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน การพัฒนาอุตสาหกรรมและตลาดแรงงาน และทรัพยากรธรรมชาติ โดยปัจจัยดังกล่าวจะเป็นตัวกำหนดการขยายตัวทางเศรษฐกิจชายแดน

ดังนั้น ข้อมูลมูลค่าการค้าที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนแต่ละแห่งจึงเป็นข้อมูลอนุกรมเวลา (Time Series) ที่มีความสัมพันธ์กันในแต่ละช่วงเวลา และสัมพันธ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น จะแสดงออกผ่านอุปสงค์ต่อเนื่อง (Derived Demand) มายังมูลค่าการค้าที่ผ่านจุดผ่านแดนนั้นๆ ความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถเขียนให้อยู่ในรูปของสมการได้ ดังนี้

$$ln(GRP_{i,t}) = \beta + \chi\, ln(GRP_{i,t-1}) + T_{i,t} + \varepsilon_{i,t} \qquad (1)$$

เมื่อ GRP_{it} คือ มูลค่าการค้าที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวร i ณ เวลา t

$T_{i,t}$ คือ แนวโน้มอนุกรมเวลา

χ, β คือ ค่าสัมประสิทธิ์ (Parameter)

สมการที่ (1) ตัวแปรถูกประมาณค่าด้วย**วิธีกำลังสองน้อยสุด (Least Square)** โดยค่าสัมประสิทธิ์ χ จะแสดงความสัมพันธ์ระหว่างมูลค่าการค้าต่อ GRP ในแต่ละช่วงเวลา โดยกำหนดให้ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเป็นรูปแบบฟังก์ชัน Trans–slog โดยสัมประสิทธิ์ที่ได้จากการประมาณค่าแสดงถึงค่าความยืดหยุ่น (Elasticity) ระหว่าง

ตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามในหน่วยร้อยละของการเปลี่ยนแปลง โดยหากค่า χ มีค่าเป็นบวก นั่นหมายความว่า แนวโน้มของมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนนั้น จะเพิ่มขึ้นในปีถัดไป นัยดังกล่าว แสดงถึงทิศทางการเติบโตทางด้านการค้าชายแดนที่จะเกิดขึ้น ณ บริเวณนั้น และเพื่อให้แบบจำลองสามารถอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรได้แม่นยำขึ้น ก่อนที่จะนำแบบจำลองไปใช้ ทำการทดสอบแบบจำลองก่อนถึงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ได้แก่ การทดสอบ Autocorrelation, Heteroscedasticity และ Sample Selection ซึ่งเมื่อทำการแก้ไขแบบจำลองให้มีความเหมาะสมได้แล้ว นำไปประมาณค่าต้นทุนขนส่ง และทำการหารต่อหน่วย เพื่อนำไปเปรียบเทียบต่อไป

(4) **การคาดการณ์ปริมาณการจราจร**

การคาดการณ์ปริมาณการจราจร ใช้วิธีการคำนวณแบบอัตราการเติบโต (Growth Method) ซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการคำนวณแบบเส้นแนวโน้ม (Trendline) โดยการคาดการณ์วิธีนี้จะสามารถอธิบายการเติบโตตามปัจจัยพื้นฐานของข้อมูลซึ่งแสดงออกมาผ่านอัตราการเติบโต (Growth Rate) การคำนวณจะพิจารณาจากอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่ง ณ จุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง โดยแนวทางการวิเคราะห์การคาดการณ์จราจรด้วยวิธีนี้ มีการประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์การจราจรในหลากหลายงานวิจัย เช่น ในปีแรกของการเปิดใช้งาน หรือ ยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร การจราจรจะมีปริมาณไม่มาก แต่เมื่อระยะเวลาผ่านไป ปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้นโดยอัตราทวีคูน *(Ntakiyemungu and Zhang, 2015, Šliupas,T, 2006)* ความสัมพันธ์ดังกล่าว แสดงด้วยสมการ ดังนี้

$$Traffic_{i,t} = \chi^{T_{i,t}} + \varepsilon_{i,t} \qquad (2)$$

เมื่อ $Traffic_{it}$ คือ ปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะผ่านจุดผ่านแดนถาวร i (ตารางที่ 5.2-1) ณ ปีที่ t

$T_{i,t}$ คือ แนวโน้มอนุกรมเวลา

χ คือ สัมประสิทธิอัตราการเติบโต

5.2.4 การจำลองสถานการณ์

การจำลองสถานการณ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ (Sensitivity Analysis) ของมูลค่าการค้าที่จะเกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนแต่ละจุด เมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร โดยการวิเคราะห์ประกอบด้วย 3 สถานการณ์ ดังนี้

(1) สถานการณ์ 1 (Sim1) คือ กำหนดให้มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจร ณ จุดผ่านแดนแต่ละจุดเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 10 ของจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง

(2) สถานการณ์ 2 (Sim 2) คือ กำหนดให้มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจร ณ จุดผ่านแดนแต่ละจุดเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 30 ของจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง

(3) สถานการณ์ 3 (Sim 3) คือ กำหนดให้มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจร ณ จุดผ่านแดนแต่ละจุดเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรแล้ว มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 50 ของจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เทียบเคียง

ทั้งนี้ สัดส่วนการคาดการณ์ข้างต้น เป็นเพียงการจำลองสถานการณ์เพื่อแสดงทิศทางการค้าและปริมาณการจราจรที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เมื่อยกระดับจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเป็นจุดผ่านแดนถาวร ในเบื้องต้นการคาดการณ์

จะพิจารณาระหว่างปี 2566–2575 (10 ปี) โดยกำหนดปี 2564–2565 (2 ปี) เป็นช่วงที่ความเตรียมพร้อมเพื่อการยกระดับและพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร

5.2.5 ผลการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์การคาดการณ์มูลค่าการค้า ที่คาดว่าจะผ่านแดน โดยใช้สมการที่ (1) และปริมาณคาดการณ์จราจรโดยสมการที่ 2 เมื่อมีการยกระดับจุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพ เป็นจุดผ่านแดนถาวร แสดงใน**ตารางที่ 5.2-2** ถึง **ตารางที่ 5.2-10** ดังนี้

ตารางที่ 5.2-2 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมกัมพูชา

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	บ้านตาพระยา			บ้านมะม่วง			ช่องสายตะกู			ช่องอานม้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	30,878	92,635	154,391	3,867	11,601	19,335	1,839	5,518	9,197	105	315	526
2567	38,307	114,921	191,536	4,688	14,063	23,438	2,336	7,009	11,681	110	330	550
2568	47,523	142,570	237,617	5,682	17,047	28,412	2,967	8,902	14,836	115	346	576
2569	58,957	176,870	294,784	6,888	20,665	34,442	3,769	11,306	18,843	121	362	604
2570	73,141	219,423	365,705	8,350	25,050	41,751	4,786	14,359	23,932	126	379	632
2571	90,738	272,214	453,690	10,122	30,367	50,611	6,079	18,237	30,396	132	397	662
2572	112,568	337,705	562,842	12,270	36,811	61,352	7,721	23,163	38,605	139	416	693
2573	139,651	418,953	698,254	14,875	44,624	74,373	9,806	29,419	49,031	145	436	726
2574	173,249	519,747	866,245	18,031	54,094	90,156	12,455	37,364	62,273	152	456	760
2575	214,931	644,792	1,074,653	21,858	65,574	109,289	15,818	47,455	79,091	159	478	796

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1
Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2
Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-3 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งกัมพูชา

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	บ้านตาพระยา			บ้านมะม่วง			ช่องสายตะกู			ช่องอานม้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	9,397	28,190	46,984	553	1,658	2,764	2,648	7,945	13,242	478	1,433	2,388
2567	11,846	35,539	59,231	723	2,169	3,615	2,898	8,695	14,492	521	1,562	2,603
2568	14,934	44,803	74,671	946	2,837	4,728	3,148	9,444	15,741	563	1,690	2,817
2569	18,827	56,481	94,136	1,237	3,711	6,185	3,398	10,194	16,990	606	1,818	3,031
2570	23,735	71,204	118,674	1,618	4,854	8,090	3,648	10,943	18,239	649	1,947	3,245
2571	29,922	89,765	149,608	2,117	6,350	10,583	3,898	11,693	19,488	692	2,075	3,459
2572	37,721	113,164	188,607	2,769	8,306	13,843	4,147	12,442	20,737	735	2,204	3,673
2573	47,554	142,662	237,771	3,621	10,864	18,107	4,397	13,192	21,986	777	2,332	3,887
2574	59,950	179,850	299,750	4,737	14,211	23,686	4,647	13,941	23,235	820	2,461	4,101
2575	75,577	226,731	377,886	6,196	18,589	30,982	4,897	14,691	24,484	863	2,589	4,315

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1
Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2
Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-4 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งกัมพูชา

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	บ้านตาพระยา			บ้านมะม่วง			ช่องสายตะกู			ช่องอานม้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	8,578	25,735	42,892	571	1,714	2,856	1,161	3,482	5,804	561	1,683	2,804
2567	10,670	32,010	53,350	750	2,249	3,748	1,253	3,760	6,267	598	1,794	2,990
2568	13,272	39,815	66,358	984	2,951	4,918	1,346	4,038	6,730	635	1,905	3,175
2569	16,507	49,522	82,537	1,291	3,872	6,454	1,438	4,315	7,192	672	2,016	3,361
2570	20,532	61,597	102,661	1,694	5,081	8,468	1,531	4,593	7,655	709	2,128	3,546
2571	25,538	76,615	127,691	2,222	6,667	11,112	1,624	4,871	8,118	746	2,239	3,732
2572	31,765	95,295	158,824	2,916	8,749	14,581	1,716	5,149	8,581	783	2,350	3,917
2573	39,510	118,529	197,548	3,827	11,480	19,134	1,809	5,426	9,044	821	2,462	4,103
2574	49,143	147,428	245,714	5,021	15,064	25,107	1,901	5,704	9,507	858	2,573	4,288
2575	61,125	183,374	305,623	6,589	19,767	32,945	1,994	5,982	9,970	895	2,684	4,474

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1

Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2

Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-5 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อม สปป.ลาว

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	บ้านม่วง			บ้านเปงจาน			บ้านยักษ์คุ			บ้านบุ่งคล้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	6,136	18,409	24,545	6,136	18,409	24,545	7,650	22,951	38,251	270	810	1,349
2567	6,144	18,431	24,575	6,144	18,431	24,575	8,073	24,220	40,366	272	815	1,358
2568	6,151	18,453	24,604	6,151	18,453	24,604	8,520	25,559	42,598	273	820	1,367
2569	6,158	18,475	24,634	6,158	18,475	24,634	8,991	26,972	44,953	275	826	1,376
2570	6,166	18,498	24,663	6,166	18,498	24,663	9,488	28,463	47,439	277	831	1,385
2571	6,173	18,520	24,693	6,173	18,520	24,693	10,012	30,037	50,062	279	837	1,394
2572	6,181	18,542	24,723	6,181	18,542	24,723	10,566	31,698	52,830	281	842	1,403
2573	6,188	18,564	24,752	6,188	18,564	24,752	11,150	33,451	55,751	283	848	1,413
2574	6,196	18,587	24,782	6,196	18,587	24,782	11,767	35,300	58,834	284	853	1,422
2575	6,203	18,609	24,812	6,203	18,609	24,812	12,417	37,252	62,087	286	859	1,431

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1
Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2
Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-6 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งสปป.ลาว

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	บ้านม่วง			บ้านเปงจาน			บ้านยักษ์คุ			บ้านบุ่งคล้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	11,253	33,758	45,011	11,253	33,758	45,011	6,690	20,071	33,451	214	641	1,068
2567	11,456	34,369	45,826	11,456	34,369	45,826	7,099	21,297	35,495	191	574	957
2568	11,664	34,992	46,656	11,664	34,992	46,656	7,533	22,598	37,663	171	514	857
2569	11,875	35,625	47,500	11,875	35,625	47,500	7,993	23,978	39,964	154	461	768
2570	12,090	36,270	48,361	12,090	36,270	48,361	8,481	25,443	42,405	138	413	688
2571	12,309	36,927	49,236	12,309	36,927	49,236	8,999	26,997	44,995	123	370	616
2572	12,532	37,596	50,128	12,532	37,596	50,128	9,549	28,646	47,744	110	331	552
2573	12,759	38,277	51,036	12,759	38,277	51,036	10,132	30,396	50,660	99	297	494
2574	12,990	38,970	51,960	12,990	38,970	51,960	10,751	32,253	53,755	89	266	443
2575	13,225	39,676	52,901	13,225	39,676	52,901	11,408	34,223	57,039	79	238	397

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1

Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2

Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-7 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งสปป.ลาว

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	บ้านม่วง			บ้านเปงจาน			บ้านยักษ์คุ			บ้านบุ่งคล้า		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	10,751	32,254	43,005	10,751	32,254	43,005	5,876	17,629	29,381	190	571	952
2567	10,752	32,257	43,010	10,752	32,257	43,010	6,142	18,427	30,712	169	508	847
2568	10,754	32,261	43,015	10,754	32,261	43,015	6,421	19,262	32,104	151	452	754
2569	10,755	32,265	43,020	10,755	32,265	43,020	6,712	20,135	33,558	134	402	671
2570	10,756	32,269	43,025	10,756	32,269	43,025	7,016	21,047	35,078	119	358	597
2571	10,757	32,272	43,030	10,757	32,272	43,030	7,334	22,001	36,668	106	318	531
2572	10,759	32,276	43,035	10,759	32,276	43,035	7,666	22,997	38,329	94	283	472
2573	10,760	32,280	43,040	10,760	32,280	43,040	8,013	24,039	40,065	84	252	420
2574	10,761	32,283	43,045	10,761	32,283	43,045	8,376	25,128	41,880	75	224	374
2575	10,762	32,287	43,050	10,762	32,287	43,050	8,756	26,267	43,778	66	199	332

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1

Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2

Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-8 ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมเมียนมา

หน่วย : ล้านบาท

ปี พ.ศ.	ด่านสิงขร			พระเจดีย์สามองค์			ช่องทางห้วยต้นนุ่น			กิ่วผาวอก		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	3,614	10,843	18,071	8,588	25,763	42,938	1,061	3,182	5,304	1,061	3,182	5,304
2567	3,925	11,775	19,625	8,638	25,915	43,191	1,066	3,197	5,329	1,066	3,197	5,329
2568	4,262	12,787	21,312	8,684	26,053	43,422	1,071	3,212	5,353	1,071	3,212	5,353
2569	4,629	13,886	23,144	8,728	26,183	43,639	1,076	3,227	5,378	1,076	3,227	5,378
2570	5,027	15,080	25,133	8,770	26,309	43,848	1,081	3,242	5,403	1,081	3,242	5,403
2571	5,459	16,376	27,294	8,811	26,432	44,053	1,086	3,257	5,428	1,086	3,257	5,428
2572	5,928	17,784	29,640	8,851	26,553	44,255	1,091	3,272	5,454	1,091	3,272	5,454
2573	6,438	19,313	32,188	8,891	26,673	44,456	1,096	3,287	5,479	1,096	3,287	5,479
2574	6,991	20,973	34,954	8,931	26,794	44,656	1,101	3,303	5,504	1,101	3,303	5,504
2575	7,592	22,775	37,959	8,971	26,914	44,857	1,106	3,318	5,530	1,106	3,318	5,530

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1
Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2
Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-9 ผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาเข้าประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งเมียนมา

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	ด่านสิงขร*			พระเจดีย์สามองค์			ช่องทางห้วยต้นนุ่น			กิ่วผาวอก		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	2,336	7,007	11,678	1,014	3,041	5,068	2,497	7,492	12,487	2,497	7,492	12,487
2567	2,458	7,375	12,292	1,253	3,760	6,267	2,499	7,496	12,494	2,499	7,496	12,494
2568	2,588	7,764	12,939	1,550	4,650	7,750	2,500	7,501	12,501	2,500	7,501	12,501
2569	2,724	8,172	13,620	1,917	5,750	9,584	2,502	7,505	12,508	2,502	7,505	12,508
2570	2,867	8,602	14,337	2,370	7,111	11,852	2,503	7,509	12,515	2,503	7,509	12,515
2571	3,018	9,055	15,092	2,931	8,794	14,656	2,504	7,513	12,522	2,504	7,513	12,522
2572	3,177	9,532	15,886	3,625	10,875	18,124	2,506	7,518	12,529	2,506	7,518	12,529
2573	3,344	10,033	16,722	4,483	13,448	22,413	2,507	7,522	12,536	2,507	7,522	12,536
2574	3,520	10,561	17,602	5,543	16,630	27,717	2,509	7,526	12,544	2,509	7,526	12,544
2575	3,706	11,117	18,529	6,855	20,565	34,276	2,510	7,530	12,551	2,510	7,530	12,551

*หมายเหตุ : *การคาดการณ์จราจรจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรในเบื้องต้น จะคาดการณ์ให้เท่ากับปริมาณการจราจรขาออก เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งไปยังเมืองมะริด (เมืองคู่ค้าของด่านสิงขร) ใช้เส้นทางจากจุดผ่านแดนถาวรระนอง ซึ่งเป็นการขนส่งทางทะเล จึงไม่สามารถคาดการณ์จราจรขาเข้าโดยตรงได้ ดังนั้น การคาดการณ์จึงตั้งอยู่บนสมมติฐานให้เท่ากับปริมาณการจราจรขาออก ที่สามารถคาดการณ์ได้จากปริมาณรถบรรทุกที่เข้าสู่ระนอง*

*** Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1*

Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2

Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.2-10 ผลการคาดการณ์ ปริมาณการจราจรด้วยรถบรรทุก ขาออกประเทศไทย ของจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพเมื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรฝั่งเมียนมา

หน่วย: เที่ยว

ปี พ.ศ.	ด่านสิงขร			พระเจดีย์สามองค์			ช่องทางห้วยต้นนุ่น			กิ่วผาวอก		
	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3	Sim1	Sim2	Sim3
2566	2,019	6,056	10,093	22,584	67,752	112,920	1,986	5,958	9,929	1,986	5,958	9,929
2567	2,081	6,243	10,405	24,221	72,664	121,106	1,929	5,787	9,645	1,929	5,787	9,645
2568	2,145	6,436	10,727	25,859	77,576	129,293	1,874	5,622	9,370	1,874	5,622	9,370
2569	2,212	6,635	11,059	27,496	82,487	137,479	1,820	5,461	9,102	1,820	5,461	9,102
2570	2,280	6,840	11,401	29,133	87,399	145,666	1,768	5,305	8,841	1,768	5,305	8,841
2571	2,351	7,052	11,753	30,770	92,311	153,852	1,718	5,153	8,589	1,718	5,153	8,589
2572	2,423	7,270	12,117	32,408	97,223	162,039	1,669	5,006	8,343	1,669	5,006	8,343
2573	2,498	7,495	12,492	34,045	102,135	170,225	1,621	4,863	8,104	1,621	4,863	8,104
2574	2,576	7,727	12,878	35,682	107,047	178,412	1,575	4,724	7,873	1,575	4,724	7,873
2575	2,655	7,966	13,276	37,320	111,959	186,598	1,530	4,589	7,648	1,530	4,589	7,648

หมายเหตุ : Sim 1 หมายถึง สถานการณ์ที่ 1
Sim 2 หมายถึง สถานการณ์ที่ 2
Sim 3 หมายถึง สถานการณ์ที่ 3

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

จากตารางข้างต้น แม้มูลค่าการค้าและปริมาณการจราจรที่คาดการณ์ในบางจุดผ่านแดนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรจะมีตัวเลขที่สูง แต่การพิจารณาความจำเป็นในการยกระดับจุดผ่านแดนต้องพิจารณาร่วมกับศักยภาพของจุดผ่านแดนถาวรที่เปิดดำเนินการแล้วที่มีเส้นทาง/หรืออยู่ใกล้เคียงร่วมด้วย เนื่องจากจุดผ่านแดนถาวรเหล่านี้อาจมีขีดความสามารถรองรับปริมาณการค้าและขนส่งสินค้าได้อีก ซึ่งจะต้องพิจารณาให้รอบคอบควบคู่กับผลการประเมินศักยภาพจุดผ่านแดนที่ได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อที่ 5.1 เพื่อวางกรอบในการพัฒนาพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนให้เกิดประสิทธิภาพมากที่สุด และครอบคลุมต่อความต้องการใช้งานในอนาคต

5.3 การจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา)

การก่อสร้างสะพานเพื่อรองรับการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ นับว่ามีผลกระทบต่อการค้าชายแดนซึ่งเป็นการค้าระดับชาวบ้านที่มีมายาวนาน บทเรียนที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว กล่าว คือ คน สปป.ลาว ที่เดินทางข้ามมายังฝั่งไทยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภค-บริโภคและขนส่งกลับไปด้วยเรือข้ามฟาก หรือเรือบั๊ค หรือแพขนานยนต์ที่ใช้ขนส่งรถบรรทุกสินค้าข้ามฟาก และใช้รถรับจ้างเพื่อเดินทางและขนส่งสินค้า แต่เมื่อมีสะพานฯ สามารถขับรถยนต์ส่วนตัวหรือรถบรรทุกเพื่อซื้อสินค้ากลับไปจากซุปเปอร์สโตร์ที่อยู่ใกล้กับชายแดน ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย–ลาว ทุกแห่งตั้งแต่แห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร แห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม และแห่งที่ 4 ที่จังหวัดเชียงราย

ดังนั้น ในการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพาน ไม่ว่าจะเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาว หรือสะพานเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากสถานการณ์การใช้สะพานที่มีอยู่ถึงประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ เพื่อลดการซ้ำซ้อนหรือแข่งขันกันของสะพาน ซึ่งการก่อสร้างสะพานที่เกินความจำเป็นอาจนำไปสู่การสร้างผลกระทบต่อรูปแบบการค้าชาวบ้านที่ส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น

5.3.1 เส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทยและการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน

เส้นแบ่งเขตแดนทางน้ำนับเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งตามแนวชายแดน กล่าวคือ ภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่เป็นที่ราบลุ่มจะสนับสนุนให้มีการก่อสร้างสะพานมากกว่าภูมิประเทศที่เป็นหุบเขา เนื่องจากเข้าถึงได้ง่ายและใช้งบประมาณในการก่อสร้างน้อย ความมั่นคงด้านการเมืองเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการก่อสร้างสะพาน

- ชายแดนไทย–กัมพูชา

มีเส้นแบ่งเขตแดนที่เป็นลำน้ำระยะทาง 216 กิโลเมตร ประกอบด้วยลำน้ำสายเล็กๆ จำนวนมาก ลำน้ำเหล่านี้ที่มีต้นกำเนิดจากเนินเขาในจังหวัดสระแก้วและจันทบุรีฝั่งไทยและไหลเข้าสู่กัมพูชา ส่วนใหญ่เป็นลำน้ำสายสั้นๆ ลำน้ำที่เป็นเส้นกั้นเขตแดนที่สำคัญ ได้แก่ คลองพรมโหด ซึ่งมีต้นกำเนิดจากเขาห้วยชันในอำเภอตาพระยา ไหลผ่านอำเภออรัญประเทศ เข้าสู่กัมพูชาที่บ้านท่าข้ามหลักเขตแดนที่ 49 *(สถาบันสารสนเทศทรัพยากรน้ำและการเกษตร กรมทรัพยากรทางน้ำ, 2555)* บนเขตแดนระหว่างจังหวัดสระแก้วและจันทบุรีกับจังหวัดบันเตียเมียนเจยและพระตะบอง เป็นที่ตั้งสะพาน 1 แห่ง คือ สะพานมิตรภาพไทย–กัมพูชา ที่บ้านหนองเอียน อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เชื่อมต่อกับ บ้านสตึงบท อำเภอโอจเริว จังหวัดบันเตียเมียนเจย

ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งสะพานจะเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ เพื่อแบ่งเบาความคับคั่งของจุดผ่านแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ซึ่งเป็นด่านการค้าชายแดนไทย–กัมพูชาที่ใหญ่ที่สุด

- ชายแดนไทย-สปป.ลาว

ประเทศไทยและ สปป.ลาว มีเส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำ 1,108 กิโลเมตร ประกอบด้วยแม่น้ำโขง 955 กิโลเมตร แม่น้ำเหือง 134 กิโลเมตร และแม่น้ำเหืองงา 19 กิโลเมตร ปัจจุบันมีสะพานที่สร้างเสร็จแล้ว 5 แห่ง ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1–4 และสะพานข้ามแม่น้ำเหือง 1 แห่ง โดยแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขานับเป็นเส้นแบ่งเขตแดนหลักระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ครอบคลุมพื้นที่ 8 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี แม่น้ำโขงมีจุดกำเนิดที่จีนตอนใต้ เริ่มแบ่งเขตแดนไทย–สปป.ลาว ที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ก่อนจะวกเข้า สปป.ลาว ที่แก่งผาได อำเภอเวียงแก่น เชียงราย และเริ่มแบ่งเขตแดนไทย-สปป.ลาว อีกครั้งที่จังหวัดเลย จนถึงอำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี แม่น้ำโขงไหลกลับเข้าไปยังแผ่นดิน สปป.ลาว อีกครั้ง

- ชายแดนไทย–เมียนมา

ชายแดนไทย–เมียนมามีเส้นแบ่งเขตแดนทางลำน้ำ 714 กิโลเมตร ได้แก่ แม่น้ำรวกและแม่น้ำสาย ความยาว 59 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของสะพาน 2 แห่ง เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างในจังหวัดเชียงรายและจังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน เป็นที่ตั้งของสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1–2 แม่น้ำเมยความยาว 345 กิโลเมตร เป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างในจังหวัดตากและรัฐกระเหรี่ยง เป็นที่ตั้งของสะพาน 2 แห่ง สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1–2 ส่วนแม่น้ำสาละวิน ซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่างจังหวัดแม่ฮ่องสอนและรัฐกระเหรี่ยงและรัฐคะยาของเมียนมา มีระยะทาง 127 กิโลเมตร โดยในพื้นที่นี้ ภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นเทือกเขาสูง คดเคี้ยว ซึ่งมีแนวต่อเนื่องมาจากเทือกเขาหิมาลัย *(สถาบันสารสนเทศทรัพยากรน้ำและการเกษตร กรมทรัพยากรทางน้ำ, 2555)*

สำหรับภาคใต้ซึ่งมีแม่น้ำกระบุรีเป็นเส้นแบ่งเขตแดนระหว่างจังหวัดระนองกับจังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี มีระยะทาง 139 กิโลเมตร *(ประสงค์ ชิงชัย, 2551)* แม่น้ำสายนี้มีลักษณะพิเศษทางภูมิประเทศเรียกว่า ชวากทะเล หมายถึงบริเวณปากแม่น้ำมีระยะห่างระหว่างฝั่งทั้งสองค่อยๆ ขยายกว้างออกไปจนเป็นอ่าว อันเกิดจากแผ่นดินมีการยุบตัวลง น้ำเค็มจากทะเลเข้าไปได้ สองฝั่งแม่น้ำจึงมีสภาพนิเวศแบบป่าชายเลนไปตลอดจนถึงเขตอำเภอละอุ่นบริเวณปากคลองละอุ่นจึงเริ่มเป็นบริเวณที่แม่น้ำมีความกว้างเป็นปกติ พื้นที่ทั้งหมดอยู่ในความดูแลของอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี

รายละเอียดสรุปเส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทยและจำนวนสะพานที่เปิดใช้งาน/กำลังก่อสร้าง แสดงใน**ตารางที่ 5.3-1** และ**ตารางที่ 5.3-2** ดังนี้

ตารางที่ 5.3-1 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำประเทศไทย และจำนวนสะพานเชื่อมกับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา

ลำดับ	พื้นที่	ชื่อแม่น้ำ/ คลอง/ห้วย	ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนลำน้ำ			จำนวนสะพาน	
			ร่องน้ำลึก	2 ฝั่งแม่น้ำ	รวม	เปิดใช้งาน	กำลังก่อสร้าง
ชายแดนไทย-กัมพูชา			216	-	216	1	-
1	สระแก้ว	ลำน้ำสายต่างๆ	216	-	216	1	
2	จันทบุรี					-	
ชายแดนไทย-สปป.ลาว			1,108	-	1,108	5	1
1	เชียงราย	แม่น้ำโขง	97	-	97	1	
2	พิษณุโลก	แม่น้ำเหืองงา	19	-	19	-	
3	เลย	แม่น้ำเหือง	134	-	134	1	
4	เลย	แม่น้ำโขง	858	-	858	-	
5	หนองคาย					1	
6	บึงกาฬ					-	1
7	นครพนม					1	
8	มุกดาหาร					1	
9	อำนาจเจริญ					-	-
10	อุบลราชธานี					-	
รวมชายแดนไทย-เมียนมา			198	516	714	4	-
1	เชียงราย	แม่น้ำสาย/ แม่น้ำรวก	59	-	59	2	-
2	แม่ฮ่องสอน	แม่น้ำสาละวิน	-	127	127	-	-
3	ตาก	แม่น้ำเมย	-	345	345	2	-
4	ตาก	ห้วยวาเลย์	-	44	44	-	-
5	ระนอง	คลองกระ/ แม่น้ำกระบุรี	139	-	139	-	-
รวมทุกชายแดน			**1,522**	**516**	**2,038**	**10**	**1**

ที่มา : ประสงค์ ชิงชัย, 2551 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 5.3-2 รายชื่อสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและอยู่ในระหว่างก่อสร้าง เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ลำดับ	ชื่อสะพาน	ที่ตั้งฝั่งไทย		ที่ตั้งฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน			สถานะภาพปัจจุบัน
		อำเภอ	จังหวัด	ประเทศ	เมือง/อำเภอ	รัฐ/แขวง/รัฐ	
1	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1	แม่สาย	เชียงราย	เมียนมา	ท่าขี้เหล็ก	ฉาน	เปิดใช้งาน
2	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	แม่สาย	เชียงราย	เมียนมา	ท่าขี้เหล็ก	ฉาน	เปิดใช้งาน
3	สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1	แม่สอด	ตาก	เมียนมา	เมียวดี	กระเหรี่ยง	เปิดใช้งาน
4	สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2	แม่สอด	ตาก	เมียนมา	เมียวดี	กระเหรี่ยง	เปิดใช้งาน
5	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4	เชียงของ	เชียงราย	สปป.ลาว	ห้วยทราย	บ่อแก้ว	เปิดใช้งาน
6	สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหืองไทย–ลาว	ท่าลี่	เลย	สปป.ลาว	แก่นท้าว	ไซยะบุรี	เปิดใช้งาน
7	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1	เมืองหนองคาย	หนองคาย	สปป.ลาว	หาดทรายฟอง	นครหลวงเวียงจันทน์	เปิดใช้งาน
8	**สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5**	**เมืองบึงกาฬ**	**บึงกาฬ**	**สปป.ลาว**	**ปากซัน**	**บอลิคำไซ**	**กำลังก่อสร้าง**
9	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3	เมืองนครพนม	นครพนม	สปป.ลาว	ท่าแขก	คำม่วน	เปิดใช้งาน
10	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	สปป.ลาว	ไกรสรพรหมวิหาร	สะหวันนะเขต	เปิดใช้งาน
11	สะพานมิตรภาพไทย–กัมพูชา	อรัญประเทศ	สระแก้ว	กัมพูชา	โอจเริว	บันเตียเมียนเจย	เปิดใช้งาน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.3.2 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการก่อสร้างสะพาน

การศึกษาในส่วนนี้ เป็นการวิเคราะห์เบื้องต้นของพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพเพื่อการก่อสร้างสะพานเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยวัตถุประสงค์จะแตกต่างจากการวิเคราะห์ศักยภาพของจุดผ่านแดนในหัวข้อที่ 5.1 กล่าวคือ ในหัวข้อ 5.1 เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพของจุดผ่อนปรนเพื่อยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งจุดผ่อนปรนทั้งหมดได้มีการประกาศอย่างเป็นทางการโดยกระทรวงมหาดไทย ดังนั้น การวิเคราะห์จึงมุ่งเน้นศักยภาพของจุดผ่อนปรนที่มีอยู่ ขณะที่การวิเคราะห์ศักยภาพการก่อสร้างสะพานในส่วนนี้ เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ เพื่อเพิ่มช่องทางการเชื่อมต่อ (Connectivity) ของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งพื้นที่เป้าหมายในการก่อสร้างสะพานยังไม่ได้มีการประกาศอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น การวิเคราะห์จึงต้องวิเคราะห์ถึงศักยภาพเชิงพื้นที่ของพื้นที่เป้าหมาย ควบคู่ไปกับความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างสะพานด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้วัตถุประสงค์จะแตกต่างกัน แต่การพัฒนาศักยภาพทั้งสองส่วนต่างมีเป้าหมายเดียวกัน นั่นคือ การเพิ่มมูลค่าการค้าและการขนส่งชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น แนวทางการวิเคราะห์ศักยภาพเชิงพื้นที่จึงสามารถประยุกต์จากหัวข้อ 5.1 ได้ สำหรับการวิเคราะห์ในส่วนนี้ ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ (1) 5.3.1 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สำหรับการก่อสร้างสะพาน เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งในเชิงพื้นที่ สังคม และเศรษฐกิจ โดยรอบของพื้นที่ตามแม่น้ำกั้นเขตแดนของประเทศไทย และ (2) การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการค้า เป็นการวิเคราะห์มูลค่าและทิศทางการค้าการขนส่งบนสะพานที่สร้างแล้วเสร็จ เพื่อวิเคราะห์ถึงความจำเป็นในการก่อสร้างสะพาน เมื่อนำทั้ง 2 ส่วน มาวิเคราะห์ร่วมกัน จะทำให้เห็นภาพศักยภาพของพื้นที่เป้าหมายในการก่อสร้างสะพานชัดเจนมากขึ้น

5.3.2.1 การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่สำหรับการก่อสร้างสะพาน

1) แนวทางการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ด้านปัจจัยศักยภาพเชิงพื้นที่สำหรับการก่อสร้างสะพาน เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพาน โดยสังเคราะห์จากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากประยุกต์ตามแนวทางการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ชายแดน ดังที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 5.1 ปัจจัยที่มีผลต่อศักยภาพเชิงพื้นที่ในการก่อสร้างสะพาน จะประกอบด้วย 5 ปัจจัย แสดงใน**ตารางที่ 5.3-3** ดังนี้

ตารางที่ 5.3-3 ความสอดคล้องกันระหว่างปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพาน และศักยภาพจุดผ่านแดน

ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์		ความสอดคล้องกับการวิเคราะห์ศักยภาพจุดผ่านแดน (ภายใต้การศึกษาการจัดลำดับความสำคัญจุดผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านฯ หัวข้อ 5.1)
ชื่อปัจจัย (Factor)	**รายละเอียด**	
● ศักยภาพของเมืองคู่ค้าหลัก (F1)	ความหนาแน่นของประชากรของเมืองที่จะสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อ ตลอดจนแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ที่อยู่ใกล้เคียงกับสะพานที่สร้างเสร็จ/กำลังจะสร้าง	● ศักยภาพเมืองคู่ค้า
● ความใกล้ระหว่างสะพานที่สร้างเสร็จ (F2)	ระยะห่างระหว่างสะพานที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	● ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง
● ภูมิศาสตร์ของแม่น้ำ (F3)	พื้นที่ที่แม่น้ำไหลผ่าน ความกว้างของแม่น้ำ และการเข้าถึงแม่น้ำ หมายถึง การเดินทางเข้าสู่บริเวณแม่น้ำ จากตัวอำเภอ หรือ จากเส้นทางหลัก	
● รูปแบบการขนส่ง (F4)	ลักษณะของการขนส่งที่ผ่านจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้กับแม่น้ำ เช่น ในจังหวัดระนองซึ่งตั้งอยู่บนปากแม่น้ำที่ออกสู่ทะเล สินค้าจึงขนส่งโดยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก การสร้างสะพานอาจมีผลน้อยมากต่อการเพิ่มมูลค่าการค้า	● เส้นทางการขนส่ง
● เสถียรภาพทางด้านการเมืองในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านและการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ (F5)	การเมือง ความมั่นคง และเขตแดน ตลอดจนปัจจัยเชิงพื้นที่ต่างๆ ในประเทศเพื่อนบ้านที่มีผลต่อการสร้างสะพาน ยกตัวอย่างเช่น ความไม่สงบตามแนวชายแดนไทยเมียนมาบริเวณแม่น้ำสาละวิน การสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยังพื้นที่นั้น อาจกระทบกับความมั่นคงตามแนวชายแดนของไทยได้	● การเมืองและความมั่นคงตามแนวชายแดน ● ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาได้นำปัจจัยดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกับแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสะพาน *(กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, 2557)* โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การวิเคราะห์มีความสอดคล้องกับแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้ สามารถก่อสร้างได้จริง และเกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่าต่อการลงทุน ทั้งนี้ พบว่ามีความสอดคล้องกัน สรุปได้ใน**ตารางที่ 5.3-4** ดังนี้

ตารางที่ 5.3-4 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ และแนวทางการศึกษาความเป็นไปได้

ปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ในการก่อสร้างสะพาน*	แนวทางของการศึกษาความเป็นไปได้
ศักยภาพของเมืองคู่ค้าหลัก (F1) ความใกล้ระหว่างสะพานที่สร้างเสร็จ (F2)	● งานศึกษาด้านการวิเคราะห์โครงการและเศรษฐกิจ: ศึกษาเกี่ยวกับผลประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์ทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการก่อสร้างสะพาน
ภูมิศาสตร์ของแม่น้ำ (F3)	● งานออกแบบรายละเอียด : ศึกษาการออกแบบทางรายละเอียด งานทาง งานโครงสร้างชั้นทาง งานโครงสร้างสะพาน ● งานศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม : ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมทั้งทางตรงและทางอ้อม ● งานด้านการประมาณราคาค่าก่อสร้าง : การประมาณปริมาณการก่อสร้าง และการประเมินมูลค่าโครงการ
รูปแบบการขนส่ง (F4)	● งานศึกษาด้านจราจรและขนส่ง : การสำรวจปริมาณจราจรและพฤติกรรมการเดินทางในพื้นที่ศึกษา
เสถียรภาพทางด้านการเมืองในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ (F5)	● งานศึกษาด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน : การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ทั้งฝั่งไทยและฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน

*หมายเหตุ ; * ประยุกต์จากแนวทางการศึกษาศักยภาพช่องทางการค้าในหัวข้อ 5.1*
ที่มา : กรมทางหลวง, 2557. และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

2) ผลการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์แยกตามชายแดน สรุปได้ใน**ตารางที่ 5.3-5** โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ชายแดนไทย–กัมพูชา

ชายแดนไทย–กัมพูชา มีเส้นแบ่งเขตแดนที่เป็นแม่น้ำเพียง 216 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันมีสะพานที่สร้างเสร็จแล้วหนึ่งแห่ง ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย–กัมพูชา ที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว แต่ยังไม่เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ อย่างไรก็ตาม สะพานแห่งใหม่ที่ก่อสร้างนี้มีขีดความสามารถรองรับปริมาณการค้าการขนส่งชายแดนได้อีกมากในอนาคต ดังนั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่จะก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ในระยะเวลาอันใกล้นี้

- ชายแดนไทย–สปป.ลาว

การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงนับว่ามีอุปสรรคน้อยที่สุด เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ตามแนวเส้นแบ่งเขตแดนตามลำน้ำเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำซึ่งเข้าถึงง่าย กอปรกับ สปป.ลาว มีเสถียรภาพทางด้านการเมืองค่อนข้างสูง และสองฝั่งโขงมีสายสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม ดังนั้น อุปสรรคทางด้านการเมืองและความมั่นคงจึงมีน้อยมาก ดังจะเห็นได้จาก ปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขาซึ่งเปิดใช้งานแล้ว 5 แห่ง อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง 1 แห่ง และอยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ 3 แห่ง อย่างไรก็ตาม อุปสรรคที่สำคัญของการก่อสร้างสะพานเชื่อม สปป.ลาว คือ ระยะห่างระหว่างสะพานที่เปิดใช้งานแล้วกับสะพานที่จะก่อสร้างใหม่ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจังหวัดชายแดนที่ตั้งอยู่บนเส้นแบ่งเขตแดนทางน้ำ 10 จังหวัดพบว่ามีเพียง 3 จังหวัดที่ยังไม่มีสะพานเชื่อมต่อ สปป.ลาว ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี

เมื่อพิจารณาทั้ง 3 จังหวัด พบว่า มีเพียงจังหวัดอุบลราชธานีและอำนาจเจริญ เท่านั้นที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสะพานสะพาน แม้ว่าจังหวัดพิษณุโลกจะไม่มีอุปสรรคด้านความใกล้ของสะพานที่สร้างเสร็จ แต่เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านอื่นๆ พบว่า มีอุปสรรคที่สำคัญได้แก่ ศักยภาพเมืองคู่ค้า (F1) ดังจะเห็นได้จากจังหวัดพิษณุโลกไม่มีจุดผ่านแดน เนื่องจากไม่มีเมืองคู่ค้าที่มีอำนาจการซื้อสูง และปัจจัยภูมิศาสตร์ของแม่น้ำ (F3) กล่าวคือ แม่น้ำเหืองงาซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนมีความยาวเพียง 19 กิโลเมตร อีกทั้งพื้นที่ชายแดนในจังหวัดเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตอุทยาน ได้แก่ อุทยานแห่งชาติภูสอยดาว ดังนั้น การก่อสร้างสะพานไม่สามารถทำได้เนื่องจากปัญหาด้านกฎหมาย

ตารางที่ 5.3-5 ผลการวิเคราะห์พื้นที่ศักยภาพที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างสะพาน

ลำดับ	พื้นที่	ชื่อแม่น้ำ/คลอง/ห้วย*	สะพานที่เปิดใช้/สะพานที่กำลังก่อสร้าง	ปัจจัยที่ทำมาวิเคราะห์ (F1-F5)				
				F1	F2	F3	F4	F5
ชายแดนไทย-กัมพูชา								
1	สระแก้ว	ลำน้ำสายต่างๆ	สะพานมิตรภาพไทย–กัมพูชา	✓	✗	✓	✓	✓
2	จันทบุรี		-	✓	✗	✓	✓	✓
ชายแดนไทย-สปป.ลาว								
1	เชียงราย	แม่น้ำโขง	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4	✓	✗	✓	✓	✓
2	พิษณุโลก	แม่น้ำเหืองงา	-	✗	✓	✗	✓	✓
3	เลย	แม่น้ำเหือง	สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหืองไทย–ลาว	✓	✗	✓	✓	✓
4	เลย	แม่น้ำโขง	-	✓	✗	✓	✓	✓
5	หนองคาย		สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1	✓	✗	✓	✓	✓
6	บึงกาฬ		สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง)	✓	✗	✓	✓	✓
7	นครพนม		สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3	✓	✗	✓	✓	✓
8	มุกดาหาร		สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2	✓	✗	✓	✓	✓
9	อำนาจเจริญ		-	✓	✓	✓	✓	✓
10	อุบลราชธานี		-	✓	✓	✓	✓	✓
รวมชายแดนไทย-เมียนมา								
1	เชียงราย	แม่น้ำสาย/แม่น้ำรวก	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1	✓	✗	✓	✓	✓
			สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2	✓	✗	✓	✓	✓
2	แม่ฮ่องสอน	แม่น้ำสาละวิน	-	✗	✓	✗	✓	✗
3	ตาก	แม่น้ำเมย	สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1	✓	✗	✓	✓	✗
			สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2	✓	✗	✓	✓	✗
4	ตาก	ห้วยวาเลย์	-	✓	✗	✗	✓	✗
5	ระนอง	คลองกระ/แม่น้ำกระบุรี	-	✗	✓	✗	✓	✓

หมายเหตุ : ✓ คือ ส่งเสริม/สนับสนุน ✗ คือ ขัดขวาง/เป็นอุปสรรค

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

- **ชายแดนไทย–เมียนมา**

ตามแนวชายแดนไทย–เมียนมา มีจังหวัดที่มีเส้นแบ่งเขตแดนทางน้ำทั้งหมด 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก และจังหวัดระนอง การก่อสร้างสะพานในเมียนมามีอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่

- จังหวัดเชียงรายและจังหวัดตาก: มีปัญหาที่สำคัญ คือ ความใกล้กับสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ (F2) ซึ่งปัจจุบันมีสะพานที่เสร็จแล้ว 4 แห่ง ได้แก่ จังหวัดเชียงราย 2 แห่ง ประกอบด้วย สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 และ แห่งที่ 2 และจังหวัดตาก 2 แห่ง ประกอบด้วย สะพานมิตรภาพ ไทย–เมียนมา แห่งที่ 1 และ แห่งที่ 2 ซึ่งสะพานในทั้งสองจังหวัดสามารถรองรับการขยายตัวการค้าและการขนส่งในพื้นที่ตอนบนและตอนกลางของประเทศเมียนมา ดังนั้นจึงไม่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องก่อสร้างสะพานตามแนวชายแดนใน 2 จังหวัดเพิ่มอีก

- จังหวัดแม่ฮ่องสอน: จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีแม่น้ำสาละวินเป็นเส้นแบ่งเขตแดน มีอุปสรรคที่สำคัญ 2 ประการ คือ ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง (F3) และปัจจัยด้านการเมือง (F5) กล่าวคือ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบซึ่งตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำสาละวินอยู่ห่างไกลจากอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน ถนนเพื่อเข้าสู่จุดผ่านแดนอยู่ในสภาพคดเคี้ยวและทรุดโทรม ในขณะที่ฝั่งเมียนมายังไม่มีถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ติดอาวุธหลายกลุ่มที่ยังไม่บรรลุข้อตกลงหยุดยิงกับรัฐเมียนมา เช่น กองทัพรัฐฉานใต้ (Shan State Army-South) และกองทัพกะเหรี่ยงแดง (Kayan National Army/Kareni New Land Party) กองทัพปลดปล่อยแห่งชาติกะเหรี่ยง (Karen National Liberation Army) ส่งผลให้ปริมาณการค้าผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านแม่สามแลบมีปริมาณน้อยมาก

- จังหวัดระนอง: มีอุปสรรคด้านศักยภาพเมืองคู่ค้า (F1) และลักษณะทางภูมิศาสตร์ (F3) เนื่องจากจังหวัดเกาะสองในฝั่งเมียนมาเป็นจังหวัดเล็กๆ การค้าชายแดนเป็นการค้าระดับชาวบ้าน การนำเข้า–ส่งออกอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นหลัก สินค้าขาออกซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค-บริโภคและน้ำมันเชื้อเพลิงขนส่งทางเรือต่อไปยังเมืองท่าตามชายฝั่งเมียนมา ได้แก่ มะริด ทวาย ไปจนถึงย่างกุ้ง สินค้าขาเข้าที่สำคัญ คือ อาหารทะเลนำเข้าทางเรือมายังท่าเทียบเรือสะพานปลาในจังหวัดระนอง การก่อสร้างสะพานจึงมีความจำเป็นน้อยมาก และเนื่องจากจังหวัดระนองตั้งอยู่บนปากแม่น้ำกระบุรี มีลักษณะเป็นชะวากทะเล กล่าวคือ ส่วนล่างของปากแม่น้ำมีขนาดกว้างมากจนมีลักษณะคล้ายอ่าว ดังนั้น การก่อสร้างสะพานจะต้องใช้งบประมาณสูงมาก อีกทั้ง พื้นที่ปากแม่น้ำสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้ จึงไม่มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมกับฝั่งเมียนมา

5.3.3 การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการค้า

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 5.2.1 กัมพูชามีเส้นแบ่งเขตแดนทางเป็นลำน้ำสายเล็กๆ สะพานที่เพิ่งก่อสร้างแล้วจำนวน 1 แห่งนับว่าเพียงพอกับปริมาณการขนส่งชายแดน ขณะที่ประเทศเมียนมาในภาคเหนือมีสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วถึง 4 แห่ง ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับปริมาณการค้าและการขนส่งได้ สำหรับตอนกลางของประเทศมีปัญหาด้านภูมิประเทศและความมั่นคงทางการเมืองอันเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการก่อสร้างสะพาน ส่วนภาคใต้พื้นที่เป็นชายฝั่งทะเล การขนส่งอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก จึงไม่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพาน

ในการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมต่อเฉพาะกับ สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีประชากรเบาบาง อุตสาหกรรมมีน้อย จำนวนสะพานที่มีอยู่ตลอดแนวแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขาทั้งที่เปิดใช้งานอยู่ กำลังก่อสร้าง และกำลังศึกษามีอยู่จำนวนไม่น้อย จาก**ตารางที่ 5.3-6** แสดงถึงแนวโน้มของการค้าชายแดนของจังหวัดที่มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย–ลาว ระหว่างปีพ.ศ. 2556–2563 พบว่า แนวโน้มของมูลค่าการค้าชายแดนทุกจังหวัดปรับตัวสูงขึ้น แต่เป็นไปในอัตราที่ลดลง นัยดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการค้าและการขนส่งได้กระจายออกไปยังสะพานมิตรภาพอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง ดังนั้น ในระยะสั้น การก่อสร้างสะพานในพื้นที่ใกล้เคียงกัน หรือ ในพื้นที่จังหวัดเดียวกัน อาจเกิดความซ้ำซ้อนทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์สะพานแต่ละแห่งเพื่อการค้าและการขนส่งได้เต็มขีดความสามารถ

ตารางที่ 5.3-6 มูลค่าการค้าชายแดนของจังหวัด
ที่มีการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ/อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง เพื่อเชื่อมไทย-สปป.ลาว ระหว่างปีพ.ศ. 2556-2563

จังหวัด	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)							
		2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563
หนองคาย	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์)	57,243.36	60,128.36	61,620.68	64,046.71	60,081.13	62,109.64	59,302.69	60,653.69
มุกดาหาร	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)	30,441.50	39,325.78	53,942.50	62,074.62	63,555.19	62,315.74	56,391.60	40,408.01
นครพนม	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)	2,900.56	4,425.56	7,998.35	12,398.38	15,057.16	14,822.32	15,221.47	15,625.39
เชียงราย	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)	11,300.88	13,058.71	17,237.73	17,927.31	15,804.93	16,596.23	10,676.33	6,627.32
บึงกาฬ*	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)	1,472.61	1,989.27	2,404.86	2,414.29	3,463.42	4,052.66	2,297.35	2,267.86
เลย	สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองไทย–ลาว	9,924.95	8,939.84	6,414.88	5,665.69	6,081.72	6,234.87	9,440.13	16,606.69

*หมายเหตุ: * สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง สถิติที่นำมาวิเคราะห์ เป็นมูลค่าการค้าผ่านด่านศุลกากรบึงกาฬ*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

5.3.4 การจัดลำดับการก่อสร้างสะพาน

จากการวิเคราะห์ปัจจัยในหัวข้อ 5.3.2 และ 5.3.3 พบว่า การคัดเลือกพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว นับว่ามีความท้าทายเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นผลกระทบที่อาจส่งผลต่อรูปแบบการค้าชาวบ้านที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งหากมีการก่อสร้างสะพานขึ้นจะต้องมีการศึกษาแนวทางการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับท้องถิ่นทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจและสังคม และแนวทางการแก้ไขหรือเยียวยาอย่างละเอียดถี่ถ้วน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความเป็นไปได้ตามแนวชายแดนแม่น้ำโขงของประเทศไทยร่วมกับศักยภาพการค้าของจุดผ่านแดนที่มีอยู่ พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสะพานในระยะเวลาอันใกล้ ได้แก่

- จังหวัดอุบลราชธานี
- จังหวัดอำนาจเจริญ

โดยลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานใน 2 จังหวัด เมื่อพิจารณาโดยรวม สรุปได้ใน**ตารางที่ 5.3-7**

ตารางที่ 5.3-7 การจัดลำดับความสำคัญและเหตุผลสนับสนุนการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมไทย–สปป.ลาว

อันดับ	สะพาน	เหตุผลสนับสนุน
1	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี–สาละวัน	● การสร้างสะพานดังกล่าว สามารถเชื่อมการขนส่งเข้าสู่ถนนหมายเลข 13 ของ สปป.ลาว และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองเว้ (Hue) และเมืองดานัง (Danang) ของเวียดนามได้สะดวกยิ่งขึ้น ● จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันยังไม่มีสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว ● การค้าชายแดนส่วนใหญ่ของอุบลราชธานีผ่านจุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก ซึ่งมีปลายทางที่สำคัญ คือ เมืองปากเซ หากการก่อสร้างสะพานนี้แล้วเสร็จจะทำให้จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญอื่นๆ ของ สปป.ลาว ในภาคใต้ได้มากขึ้น
2	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ้านยักษ์คุ จังหวัดอำนาจเจริญ	● จังหวัดอำนาจเจริญ เป็นจังหวัดยังไม่มีการศึกษาเพื่อก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อ สปป.ลาว ● การก่อสร้างสะพาน สามารถเชื่อมจังหวัดอำนาจเจริญยังเมืองคู่ค้าและเขตอุตสาหกรรมใน สปป.ลาว ได้แก่ แขวงสะหวันนะเขต และ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple Complex) ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาแผนการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อกับ สปป.ลาว ที่อยู่ในระหว่างการผลักดัน/การศึกษาความเป็นไปได้ ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เลย–เวียงจันทน์ พบว่า ควรจัดลำดับ ให้อยู่ในขั้นระยะถัดไป เนื่องจากเหตุผลดังต่อไปนี้

- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก

การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก ควรก่อสร้างในระยะถัดไป เนื่องจากเมื่อเทียบขนาดเศรษฐกิจของแขวงจำปาสัก และเมืองคู่ค้าสำคัญตามเส้นทางการค้า พบว่า หากมีการสร้าง

สะพานมิตรภาพ ไทย–ลาว อุบลราชธานี–สาละวัน แล้วเสร็จ จะทำให้จังหวัดอุบลราชธานีมีเส้นทางในการขนส่งที่ครอบคลุมและเพียงพอต่อการค้าชายแดนพื้นที่ของ สปป.ลาว ตอนใต้ ตลอดจนเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม

- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์

การก่อสร้างสะพานเชื่อมจังหวัดเลยและแขวงเวียงจันทน์ นับว่ามีความจำเป็นน้อยที่สุดในช่วงระยะเวลาอันใกล้ เนื่องจากจังหวัดเลยมีสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยังฝั่ง สปป.ลาว แล้ว 1 แห่ง ได้แก่ สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองไทย–ลาว ซึ่งปัจจุบัน พบว่า ยังสามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อีกมาก อีกทั้งการเชื่อมไปยังเมืองเศรษฐกิจสำคัญมีทางเลือกอื่นที่สามารถใช้เพื่อการขนส่งได้ดีกว่า เช่น การเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สามารถใช้สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 ที่ตั้งอยู่อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย หรือ การเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ สามารถใช้สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 ซึ่งตั้งอยู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย

5.4 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งอาศัยเส้นทางถนนเป็นหลัก เส้นทางเหล่านี้เชื่อมโยงระหว่างจุดผ่านแดนไปยังเมืองคู่ค้าที่นำเข้า–ส่งออกสินค้าผ่านจุดผ่านแดนเหล่านั้นซึ่งอาจอยู่ในประเทศเดียวกันหรือไปยังประเทศที่สาม นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

การวิเคราะห์พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงนับว่าเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมให้เกิดปริมาณการค้าการขนส่ง ณ จุดผ่านแดน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ เส้นทางการค้าที่สอดคล้องกับรูปแบบการค้าปัจจุบันของ กล่าวคือ การค้าจะต้องสอดคล้องกับกลุ่มพ่อค้าชายแดน ซึ่งประกอบด้วย 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ 1) กลุ่มพ่อค้าท้องถิ่นทำการค้าขายกับเมืองต่างๆ ที่อยู่ใกล้ชายแดน การค้าขายจะอาศัยความคุ้นเคยและระบบเครือญาติเป็นหลัก และ 2) กลุ่มผู้ประกอบการระดับนายทุน ได้แก่ ผู้ประกอบการที่เป็นบริษัทอุตสาหกรรม หรือบริษัทส่งออก สินค้ามักส่งไปยังเมืองสำคัญๆ ในเมืองคู่ค้า การค้าอาศัยระบบการติดต่อซื้อขายกันอย่างเป็นทางการ มีข้อตกลงและสัญญาที่ชัดเจน โดยทั้งสองกลุ่มจะเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญที่ทำให้กิจกรรมการค้าชายแดนเพิ่มสูงขึ้น โดยพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพ 4 อันดับแรก ของแต่ละประเทศ มีดังนี้

5.4.1 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่างไทย–กัมพูชา

ตามแนวชายแดนไทย–กัมพูชามีจุดผ่านแดนที่ควรได้รับการพิจารณายกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง จุดผ่อนปรนช่องสายตะกู และจุดผ่อนปรนช่องอานม้า การยกระดับจุดผ่อนปรนเหล่านี้นอกจากจะช่วยส่งเสริมด้านการค้าแล้ว ยังมีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวทั้งในประเทศไทยและในประเทศกัมพูชา เนื่องจากชายแดนทั้งสองฝั่งเคยเป็นส่วนหนึ่งของอาณาจักรขอมจึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญด้านอารยธรรมขอม เป้าหมายศักยภาพในการเชื่อมโยงมีดังนี้

1) จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา: ทมอพวก–ศรีโสภณ (บันทายฉมาร์) จังหวัดบันเตียเมียนเจย (Thmar Puok–Serei Saophoan/Banteay Chhmar, Banteay Meanchey Province)

จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยาตั้งอยู่ที่บ้านคลองแผง ตำบลทัพเสด็จ อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ อยู่ตรงข้ามบ้านบึงตะกวน อำเภอทมอพวก จังหวัดบันเตียเมียนเจยโดยมีหน่วยงานดูแลจุดผ่อนปรน คือ หน่วยงานเฉพาะกิจกรมทหารพรานที่ 12 กองกำลังบูรพา และเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ มาประจำการด้วย *(สุมาลี สุขดานนท์, 2553)*

การยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยาเป็นจุดผ่านแดนถาวร สามารถยกระดับการเชื่อมต่อกับตอนเหนือเมืองทมอพวกของจังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการค้าโดยมีประชากรอาศัยอย่างหนาแน่น ประมาณ 100 คนต่อตารางกิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 30 นาที นอกจากนี้สามารถเชื่อมไปยังปราสาทบันทายฉมาร์ หรือ "บันเตียฉมาร์" (Banteay Chhmar) ระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร ซึ่งเป็นปราสาทที่ถูกสร้างขึ้นสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 เป็นปราสาทขอมที่มีอาณาเขตกว้างใหญ่ใกล้เคียงกับนครวัด โดยทางการกัมพูชาได้เปิดปราสาทบันทายฉมาร์ให้นักท่องเที่ยวเข้าไปเที่ยวชมได้ตั้งแต่ พ.ศ. 2548

จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา การค้าชายแดนส่วนใหญ่เป็นการค้าระดับชาวบ้าน พื้นที่บริเวณใกล้ชายแดนเป็นลานโล่ง มีรถบรรทุกเล็กของพ่อค้าไทยที่นำอาหารสด ผลไม้ ไข่ ปลาดุก มาขาย ขณะที่ชาวกัมพูชาจะมาด้วยรถจักรยายนต์เพื่อข้ามมาซื้ออาหารและรับกลับไปยังฝั่งกัมพูชา การซื้อขายจะอยู่ช่วงเวลาไม่เกิน 9.00 น. อย่างไรก็ตามในฝั่งด่านพรมแดนกัมพูชา มีหน่วยงานราชการกัมพูชาตั้งอยู่หลายหน่วยงาน เช่น ตรวจคนเข้าเมืองด่านศุลกากร และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง มีตลาดสดเล็กๆ จำหน่ายสินค้าที่ซื้อมาจากตลาดโรงเกลือของไทย ปัจจุบันเส้นทางการคมนาคมในฝั่งกัมพูชา เป็นดินลูกรัง รถที่ใช้โดยสารส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ *(สุมาลี สุขดานนท์, 2553)* โดยในปีพ.ศ. 2561 มูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนนี้ มีมูลค่ามากถึง 1.4 พันล้านบาท *(กรมการค้าต่างประเทศ, 2562)*

2) จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง : สำลูด จังหวัดพระตะบอง (Sam Lout–Krong Battambang)

จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง ตั้งอยู่บน เนิน 400 บ้านมะม่วง หมู่ที่ 3 ตำบลนนทรีย์ อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด อยู่ตรงข้ามบ้านคลองรถถัง (โอร์รถเกราะ) อำเภอสำลูด จังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา การเข้าออกของบุคคล อยู่ภายใต้การดูแลของทหารพราน อาสาสมัครรักษาดินแดน และตำรวจในพื้นที่ เส้นทางจากจุดผ่านแดนไปยังฝั่งกัมพูชา เป็นถนนลูกรังและทางลาดชัน ในหน้าแล้งใช้รถขับเคลื่อนสี่ล้อในการเดินทาง และในหน้าฝนเส้นทางไม่สะดวกอย่างมาก *(สุมาลี สุขดานนท์, 2553)* จากจุดผ่านแดนถึงอำเภอสำลูด มีระยะทาง 25 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 40 นาที รายละเอียดการเชื่อมต่อ

การยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง เป็นจุดผ่านแดนถาวร จะเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนของไทยกับกัมพูชาอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากจุดผ่านแดนนี้สามารถเชื่อมไปยัง จังหวัดพระตะบอง ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น เป็นอันดับสองของประเทศกัมพูชา ประกอบกับภายในจังหวัดพระตะบองมีผลผลิตทั้งทางการเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งผลให้ประชากรในจังหวัดมีอำนาจการซื้อค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นผลดีต่อการค้าชายแดนกับประเทศไทย เนื่องจากชาวกัมพูชานิยมบริโภคสินค้าไทย ทั้งนี้สามารถพิจารณาได้จาก การขยาย

การเปิดชายแดนจาก 3 วันเป็น 5 วัน/สัปดาห์ ทำให้มีมูลค่าการค้าขายเพิ่มจากเดือนละ 1–2 แสนบาท/เดือน เป็น 3-5 แสนบาท/วัน *(โพสต์ทูเดย์, 9 พฤษภาคม 2558)*

3) จุดผ่อนปรนช่องสายตะกู: อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย(Banteay Ampil, Oddar Meanchey Province)–อำเภอศรีโสภณ (บันทายฉมาร์) จังหวัดบันเตียเมียนเจย (Serei Saophoan/Banteay Chhmar, Banteay Meanchey Province)

จุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกู ตั้งอยู่ที่ ตำบลจันทบเพชร อำเภอบ้านกรวด จังหวัดบุรีรัมย์ อยู่ตรงข้ามบ้านจุ๊บโกกี อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย ราชอาณาจักรกัมพูชา จุดผ่อนปรนช่องทางสายตะกูเปิดขึ้นตามมติคณะอนุกรรมการพิจารณาการเป็นจุดผ่านแดน ครั้งที่ 4/2556 เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2556 เปิดจุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกู อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2557 โดยเปิดทำการทุกวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ เวลา 08.00–15.00 น. ต่อมาได้มีมติที่ประชุมคณะกรรมการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกูฯ ครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2557 จึงได้ออกประกาศขยายวันเปิดทำการค้า จุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกูเป็นระหว่างเวลา 08.00–15.00 น. ของทุกวัน โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2557 เป็นต้นไป *(ด่านศุลกากรช่องจอม, 2559)* โดยจากจุดผ่านแดนสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองคู่ค้าสำคัญที่ใกล้ที่สุด ได้แก่ เมืองบันเตียอาปิล ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางในฝั่งกัมพูชาเป็นดินลูกรัง รถที่ใช้โดยสารส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ โดยใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 30 นาที

การยกระดับจากจุดผ่อนปรนช่องสายตะกูเป็นด่านผ่านแดนถาวรจะส่งผลดีทั้งด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับกัมพูชา โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว หากเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรอย่างเป็นทางการแล้วจะเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการท่องเที่ยวเชิงอารยธรรมขอม ที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างประสาทหินพนมรุ้ง ในจังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอบันเตียอาปิลไปยังปราสาทบันทายฉมาร์ อำเภอศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งระยะทางประมาณ 55 กิโลเมตร รวมถึงประสาทหินขนาดเล็กๆ ไปจนถึงนครธมของกัมพูชา เส้นทางท่องเที่ยวนี้เป็นเส้นทางท่องเที่ยวที่จะได้รับความนิยมทั้งจากนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อไปถึงอำเภอทมอพวกและต่อไปยังอำเภอศรีโสภณระยะทางประมาณ 115 กิโลเมตร จึงคาดว่าในอนาคตการค้าช่องสายตะกูจะมีมูลค่าการค้าขายเดือนละกว่า 25 ล้านบาท *(โพสต์ทูเดย์, 17 พฤศจิกายน 2559)*

4) จุดผ่อนปรนช่องอานม้า : บ้านสะเตียลกวาง–จอมกระสาน (Choam Khsant)–จังหวัดพระวิหาร (Preah Vihear Province)

จุดผ่อนปรนช่องอานม้า ตั้งอยู่ที่บ้านน้ำยืน หมู่ที่ 6 ตำบลโชง อำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี อยู่ตรงข้ามบ้านสะเตียลกวาง อำเภอจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร โดยจากจุดผ่านแดนเข้าสู่ตัวจังหวัดพระวิหารมีระยะทางประมาณ 34 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 30 นาที ปัจจุบันเส้นทางในฝั่งกัมพูชา เป็นดินลูกรังเดินทางลำบากในช่วงฤดูฝน การเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะ อยู่ในความดูแลของกองร้อยทหารพราน 2308 ห้วยจันแดง ร่วมกับหน่วยอนุรักษ์สัตว์ป่ายอดโดม วิธีการข้ามแดนคือ คนไทยจะนำบัตรประชาชนมายื่นที่ศูนย์ตรวจฯ ซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบจำนวนคนไทยที่ข้ามแดน

จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เปิดให้ชาวไทยและกัมพูชาข้ามไปมาเพื่อซื้อขายสินค้ากันทุกวัน โดยทางฝั่งไทยและจัดให้มีตลาดนัดในทุกวันอังคารและพฤหัสบดี สินค้าที่ขายกันส่วนใหญ่จะเป็นพืชผลทางการเกษตร อาหารป่าตามฤดูกาล โดยเฉพาะในช่วงต้นฤดูฝนจะเป็นการซื้อขายเห็ดเผาะ ซึ่งทำให้ปริมาณการค้าขายชายแดนตรงจุดนี้คึกคักเป็นอย่างมาก โดยคาดว่ามีมูลค่าการซื้อขาย วันละไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาท โดยเฉพาะพ่อค้าแม่ค้าชาวไทยแต่ละรายที่ข้ามไปซื้อเห็ดเผาะของชาวกัมพูชากลับเข้ามายังฝั่งไทยคนละตั้งแต่ 100 กิโลกรัม จนถึง 1,000 กิโลกรัม บางรายต้องจ้างแรงงานรถเข็นของชาวกัมพูชาให้เข็นเห็ดเผาะข้ามมาส่งเป็นจำนวนหลายเที่ยว *(ไทยรัฐ, 2559)*

การยกระดับจุดผ่อนปรนช่องอานม้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร ร่วมกับการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อไปยังจังหวัดพระวิหาร จะสามารถช่วยให้ประเทศไทยสามารถเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนกับกัมพูชา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดพระวิหาร ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นและใกล้ชายแดนไทย โดยหากยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรสำเร็จ จุดผ่อนปรนช่องอานม้าจะเป็นจุดผ่านแดนแรกของจังหวัดอุบลราชธานีที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา โดยมีผลที่ตามมา ดังนี้

- **ด้านการค้า** : ปริมาณการค้าชายแดนจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด เนื่องจากจังหวัดอุบลราชธานีเป็นจังหวัดเศรษฐกิจและจุดกระจายสินค้าที่สำคัญของภาคอีสานตอนล่างของไทย
- **ด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ** : เนื่องจากจุดผ่อนปรนช่องอานม้านั้น ประชาชนสามารถขับรถเดินทางไปท่องเที่ยวนครวัด นครธม ซึ่งไทยสามารถเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวร่วมกับกัมพูชาได้

นอกจากนี้ การเดินทางยังสามารถขยายการเชื่อมต่อไปยังเมืองโฮจิมินซิตี้ ประเทศเวียดนาม ซึ่งใช้ระยะเวลาน้อยกว่าการเข้า–ออกที่ด่านช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ

5.4.2 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–สปป.ลาว

จุดผ่านแดนตามแนวชายแดนไทย–สปป.ลาว ที่ได้พิจารณาให้ยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในการศึกษานี้ ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ และจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า สภาพการค้าในปัจจุบันเป็นการค้าระดับชาวบ้าน จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่ไม่ได้เปิดทุกวัน รูปแบบการค้าจัดตลาดเป็นสลับกันไปตามแนวชายแดนแม่น้ำโขงซึ่งเป็นเส้นกั้นเขตแดนระหว่าง 2 ประเทศ จุดผ่อนบางแห่งมีศักยภาพในการเชื่อมโยงไปยังประเทศที่สาม ได้แก่ ประเทศเวียดนาม

1) จุดผ่อนปรนบ้านม่วง: สังข์ทอง–โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์ (Sang Thong-Phonhong, Vientiane Province)

จุดผ่อนปรนบ้านม่วงตั้งอยู่ที่บ้านม่วง หมู่ที่ 2 ตำบลบ้านม่วง อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย ห่างจากอำเภอสังคม ประมาณ 17 กิโลเมตร ตรงกับบ้านโคกแห่ เมืองสังข์ทอง นครหลวงเวียงจันทน์ ปัจจุบันชาวบ้านม่วงเป็นผู้ดูแลการค้าขายบริเวณจุดผ่อนปรนนี้ โดยจัดตั้งคณะกรรมการจุดผ่อนปรนบ้านม่วงขึ้น ภายใต้นโยบายหมู่บ้านเข้มแข็ง เพื่อดูแลการเข้า–ออกของประชาชนทั้งสองฝั่งและการค้าบริเวณนี้ รวมทั้งการเก็บค่าธรรมเนียมการเข้า–ออก และการค้าบริเวณนี้ เมื่อพิจารณาศักยภาพด้านการค้า จุดผ่อนปรนบ้านม่วงเป็นจุดผ่อนปรนที่ประชาชนในฝั่งลาวโดยเฉพาะประชาชนในเมืองสังข์ทอง เดินทางโดยเรือหางยาวเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในฝั่งไทย สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค-บริโภค นอกจากนี้ผู้ค้าลาวสั่งซื้อสินค้าจากผู้ขายในอำเภอใกล้เคียงกับ

จุดผ่อนปรน สินค้าขนส่งมายังริมแม่น้ำโขงโดยรถกระบะ และขนส่งข้ามแม่น้ำโขงไปยังฝั่งลาวโดยเรือขนาด 5–10 ตัน การบรรทุกขนถ่ายสินค้าลงเรือใช้แรงงานเป็นหลักนอกจากนี้ จุดผ่อนปรนบ้านม่วงยังเป็นด่านสำคัญในการส่งออกสินค้าเกษตร ได้แก่ กล้วย ส้มโอ ส้ม ฟักทอง มะม่วง โดยเป็นสินค้าส่วนใหญ่มาจากบ้านม่วงและอำเภอใกล้เคียงในจังหวัดหนองคาย *(สุมาลี สุขดานนท์, 2553)*

เมืองสังข์ทองห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ประมาณ 50 กิโลเมตร จากนั้นสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองโพนโฮง เมืองเอกของแขวงเวียงจันทน์ ด้วยทางหลวงหมายเลข 13 นอกจากเส้นทางที่กล่าวมาข้างต้น ยังมีเส้นทางท้องถิ่นที่เชื่อมต่อไปยังเมืองโพนโฮง แขวงเวียงจันทน์ หากมีการพัฒนาเส้นทางนี้จะช่วยให้จุดผ่อนปรนบ้านม่วงเป็นจุดผ่านแดนที่มีระยะทางสั้นที่สุดในการเข้าสู่แขวงเวียงจันทน์ โดยไม่ต้องผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ นอกจากนี้ หากยกระดับเส้นทางท้องถิ่นที่กล่าว จุดผ่อนปรนบ้านม่วงจะสามารถลดระยะเวลาเดินทางไปยังเมืองวังเวียง และเมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในภาคเหนือของ สปป.ลาว

2) จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน : ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์ (Thaphabath, Bolikhamsai Province-Hom, Xaisomboun)

จุดผ่อนปรนบ้านเปงจานตั้งอยู่ที่บ้านเปงจาน ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปี จังหวัดหนองคาย อยู่ตรงข้ามบ้านทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว โดยจากจุดผ่อนปรนนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญทางการค้าในแขวงบอลิคำไซในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ เมืองท่าพระบาท และพื้นที่ลาวตอนกลาง ได้แก่ เมืองฮอม แขวงไชยสมบูรณ์ ปัจจุบันจุดผ่อนปรนบ้านเปงจานอยู่ในความดูแลของหลายหน่วยงาน ได้แก่ หน่วยงานด้านปกครอง หน่วยงานด้านความมั่นคง เช่น กองร้อยอาสารักษาดินแดน หน่วยเรือรักษาความสงบเรียบร้อยตามลำแม่น้ำโขง (นรข.) ตำรวจตระเวนชายแดน ตำรวจภูธร ด่านกักกันพืชและสัตว์ ศุลกากรบึงกาฬ โดยมีนายอำเภอของไทยและลาวเป็นผู้ร่วมทำข้อตกลงระหว่างกัน และหน่วยงานของอำเภอเป็นผู้เก็บสถิติคนเข้า–ออก รูปแบบการค้าเป็นการค้าระดับชาวบ้าน โดยบริเวณจุดผ่อนปรนมีตลาดนัดทุกวันอาทิตย์ สินค้าที่ชาว สปป.ลาว นำมาขายได้แก่ สมุนไพร ผลไม้ และหนังควาย ตากแห้ง ดังนั้น การค้าส่วนใหญ่มาจากการซื้อของชาว สปป.ลาว โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ *(สุมาลี สุขดานนท์, 2553)*

3) จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ : ไชยภูทอง–สองคอน–แขวงสะหวันนะเขต (Xayphouthong–Song Khone, Savannakhet Province)

จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ ตั้งอยู่ที่บ้านยักษ์คุ ตำบลชานุมาน อำเภอชานุมาน จังหวัดอำนาจเจริญ อยู่ตรงข้ามบ้านเหล่ามะหูด เมืองไชยภูทอง แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว และจากเมืองไชยภูทองสามารถเชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 13 ด้วยระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางที่เชื่อมดังกล่าวมีความทรุดโทรมและเดินทางลำบากในฤดูฝน การค้าที่จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เป็นการค้าระดับชาวบ้าน โดยชาวลาวใช้เรือข้ามมาเพื่อซื้อกลับไปอุปโภค-บริโภคและจำหน่าย สินค้าสำคัญ ได้แก่ ขนมต่างๆ ยารักษาโรค วัสดุก่อสร้าง เสื้อผ้าสำเร็จรูป อุปกรณ์ไฟฟ้าต่างๆ ปัจจัยการผลิตและเครื่องมือการเกษตร เป็นต้น ในวันที่มีตลาดนัดชายแดน ได้แก่ วันพุธ และวันอาทิตย์ มูลค่าเงินหมุนเวียนคาดการณ์ ประมาณ 300,000 บาท ต่อวัน หรือ ประมาณ 2,400,000 บาทต่อเดือน (*ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, 2559)* อย่างไรก็ตาม หากเป็นสินค้าที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากรจะต้องขออนุญาตที่ด่านศุลกากรเขมราฐ

มูลค่าการค้ารวมของจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น พบว่า ในปี 2556 มีมูลค่าการค้ารวม จำนวน 55.37 ล้านบาท ในปีพ.ศ. 2557 มีมูลค่าการค้ารวม จำนวน 72.09 ล้านบาท และในปี 2558 มีมูลค่าการค้ารวม ประมาณการจำนวน 139.38 ล้านบาท สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าเบ็ดเตล็ด ผ้าห่ม ที่นอน ถังพลาสติก นอกจากนี้ มีการส่งออกปลาร้าจากจังหวัดอุบลราชธานี ประมาณ 4 ตันต่อเดือน ซึ่งส่งออกไปขายที่แขวงสาละวัน สปป.ลาว *(ศูนย์ปฏิบัติการร่วมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ, 2559)* นอกจากมีศักยภาพที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ยังเป็นพื้นที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งใหม่ด้วย เนื่องจากจังหวัดอำนาจเจริญ ยังเป็นจังหวัดเดียวที่ติดแม่น้ำโขงที่ยังไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขง การเชื่อมต่อจากจุดผ่อนปรนนี้ สามารถเชื่อมไปยังเมืองไชยภูทอง แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งสามารถเชื่อมไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน ซึ่งอยู่ห่างออกไป 49 กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางที่ออกจากจุดผ่านแดนนี้ในฝั่งลาวเป็นเส้นทางลูกรัง ใช้การขนส่งได้เฉพาะรถจักรยานยนต์ และรถกระบะ

4) จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า: ปากกระดิง–คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ–วิญ จังหวัดเหงะอาน เวียดนาม (Pak Kading–Khamkheuth, Bolikhamsai–Vinh, Nghệ An)

จุดผ่อนปรนการค้าบุ่งคล้า ตั้งอยู่ที่บ้านบุ่งคล้า อำเภอบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ ตรงข้ามบ้านปากกระดิง เมืองปากกระดิง แขวงบอลิคำไซ อยู่ห่างจากด่านศุลกากรบึงกาฬ ประมาณ 39 กิโลเมตร เปิดให้มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าในวันอังคารและวันศุกร์ เวลา 8.30–16.30 น. ตามประกาศจังหวัดหนองคาย ลงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2542 *(ด่านศุลกากรบึงกาฬ, 2561)* การค้า ณ จุดผ่านแดนนี้เกือบทั้งหมดเป็นการค้าในระดับชาวบ้านซึ่งมีมาช้านาน อีกทั้งมูลค่าการซื้อขายที่ไม่เกิน 20,000 บาทต่อครั้งต่อคน จึงได้รับการยกเว้นพิธีการศุลกากร มูลค่าการค้าจึงไม่มีการจดบันทึกเข้าระบบศุลกากร อย่างไรก็ตามมีการประมาณการว่าวันที่มีการจัดตลาดนัดและเปิดด่าน คาดว่ามีการใช้จ่ายมากกว่า 250,000 บาทต่อวัน หรือ ประมาณ 2 ล้านบาทต่อเดือน *(สำนักงานจังหวัดบึงกาฬ, 2555)*

จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้าอยู่ตรงข้ามกับเมืองปากกระดิงซึ่งตั้งบนทางหลวงสาย 13 และแยกเข้าทางหลวงหมายเลข 8 ผ่านหลักซาว เมืองคำเกิดเข้าสู่ผ่านจุดผ่านแดนน้ำพ้าว เข้าสู่ด่านโก่วแซว จังหวัดห่าติ๋ญของเวียดนามและต่อไปยังเมืองวิญ (Vinh) ในจังหวัดเหงะอาน ซึ่งเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง โดยจากจุดผ่านแดนจนถึงท่าเรือมีระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร ทั้งนี้จากเมืองวิญสามารถเชื่อมต่อทั้งในภูมิภาค ได้แก่ จีน ไต้หวัน ฮ่องกง ญี่ปุ่น เป็นต้น

นอกจากนี้ จากจุดผ่านแดนสามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ ถ้ำลอดกองลอ แขวงคำม่วน ซึ่งเป็นถ้ำขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของลาว รองจากถ้ำบั้งไฟ โดยอยู่ห่างออกไปประมาณ 90 กิโลเมตร ปัจจุบันการขนส่งสินค้าจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้าใช้แพขนานยนต์เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันกับ สปป.ลาว ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) แล้วหากการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จจังหวัดบึงกาฬจะอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก–ตะวันตก (East West Corridor)

5.4.3 พื้นที่เป้าหมายในการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย–เมียนมา

ชายแดนไทย–เมียนมา มีจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น และจุดผ่อนปรน

ช่องทางกิ่วผาวอก จุดผ่อนปรนและจุดผ่านแดนชั่วคราวในชายแดนไทย-เมียนมามีความแตกต่างจากชายแดนอื่น คือมีการนำเข้า–ส่งออกที่ผ่านพิธีศุลกากรซึ่งมีด่านศุลกากรดูแล อีกทั้งการเข้า–ออกของบุคคลและยานพาหนะในบางจุดผ่านแดนอยู่ในความดูแลของตรวจคนเข้าเมือง จึงนับว่ามีความพร้อมในระดับหนึ่งในการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนทั้ง 4 แห่ง ล้วนมีความสำคัญในการเชื่อมโยงไปยังเมืองเอกของเขตและรัฐต่างๆ ในประเทศเมียนมา

1) จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร : เส้นทางตะนาวศรี (Tanintharyi)–มะริด เขตตะนาวศรี (Myeik, Tanintharyi Region)

จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร ตั้งอยู่หมู่ที่ 6 บ้านด่านสิงขร ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ อยู่ตรงข้ามกับบ้านมู่ดอง เมืองมะริด เขตตะนาวศรี ได้ประกาศเป็นจุดผ่อนปรนเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2541 *(ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 5 กุมภาพันธ์ 2541; ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 16 มิถุนายน 2541)* และเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2558 ได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทย ยกระดับให้เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษ *(ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการเปิดจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร, 2558)*

สภาพการค้าชายแดนบริเวณจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรมีทั้งการค้าในระบบที่ผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งอยู่ในความดูแลของด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ และการค้าระดับชาวบ้าน สินค้าที่ส่งออกสำคัญได้แก่ อุปกรณ์ก่อสร้างและเครื่องอุปโภค-บริโภค นอกจากนี้จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรยังมีการค้าระดับชาวบ้าน โดยบริเวณชายแดนมีทั้งร้านค้าและมีตลาดนัดในทุกวันเสาร์ โดยในวันปกติมีคนเข้า–ออกประมาณ 200 คนต่อวัน แต่ในวันเสาร์มีคนเข้า–ออกมากถึง 1,000 คน *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)* อยู่ในความดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองสิงขร ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สินค้าที่ส่งออกจากด่านสิงขรมีปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ (1) หมู่บ้านรายทางต่างๆ ในเมืองตะนาวศรี เช่น บ้านมูด่องซึ่งอยู่ห่างจากชายแดน 2 กิโลเมตร บ้านไทยสิงขร ที่อยู่ห่างจากชายแดนประมาณ 30–40 กิโลเมตร และ (2) เมืองมะริด เขตตะนาวศรี ซึ่งเป็นเมืองประมงที่ใหญ่ที่สุดของเมียนมา

เมืองมะริดอยู่ห่างจากชายแดนไทยออกไปประมาณ 150 กิโลเมตร สภาพการขนส่งชายแดน ถนนเข้าสู่จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรเป็นถนนลาดยางเดินทางได้สะดวก ขณะที่จากชายแดนไทยถึงบ้านมู่ดองระยะทาง 2 กิโลเมตร จากมู่ดองถึงเมืองมะริดเส้นทางที่ใช้ขนส่งปัจจุบันเดิมเคยเป็นเส้นทางของบริษัท อิตาเลียนดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) สร้างไว้เมื่อได้สัมปทานเหมืองแร่ในฝั่งเมียนมา เมื่อหมดสัมปทานเส้นทางดังกล่าวไม่ได้รับการบำรุงรักษาสภาพถนนจึงอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม โดยระยะทางประมาณ 30-40 กิโลเมตรแรกเป็นถนนดินลูกรัง จากนั้นเป็นถนนลาดยาง แต่ขาดการบำรุงรักษาและเป็นทางแคบ มีสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรีที่เมืองตะนาวศรี *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)* สำหรับรถที่ใช้ขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็กหรือซึ่งใช้สำหรับขนส่งสินค้าอุปโภค-บริโภคของชาวเมียนมาที่ข้ามมาซื้อของในฝั่งไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในวันที่มีตลาดนัดชายแดน

เมืองมะริดนับว่าเป็นเมืองที่มีศักยภาพทั้งทางด้านการค้าและการท่องเที่ยว โดยในด้านการค้า เมืองมะริดเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้ เนื่องจากเป็นเมืองประมงที่ใหญ่ที่สุดในประเทศเมียนมาและสินค้าประมงส่วนใหญ่ส่งออกมายังตำบลมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาครของประเทศไทย ทั้งนี้ ปัจจุบันมีภาคเอกชนไทยเข้าไปลงทุนในเมืองมะริด เพื่อแปรรูปอาหารทะเลส่งมายังประเทศไทย ปัจจุบันการขนส่งระหว่างเมืองมะริดมายังประเทศไทยจะใช้วิธีการขนส่งทางทะเล โดยออกจากจุดผ่านแดนถาวรระนองเป็นหลัก ดังนั้นหากสามารถเชื่อมโยงระหว่างจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรกับเมืองมะริดได้ จะทำให้เกิดการขนส่งอาหารทะเลมา

จากไทยได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรสามารถใช้ประโยชน์จากบทบาทของเมืองมะริดที่เป็นเมืองท่า เป็นประตูการค้าเพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สามผ่านการขนส่งทางทะเล

นอกจากนี้เมืองมะริดเป็นเมืองที่มีความโดดเด่นอย่างมากในด้านการท่องเที่ยวทางทะเล เนื่องจากเป็นเมืองที่มีเกาะมากกว่า 800 เกาะ จนเป็นที่รู้จักในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ชอบท่องเที่ยวทางทะเล และชื่นชอบการดำน้ำไปทั่วโลกในนาม “Myeik Archipelago” ปัจจุบัน อยู่ในระหว่างการเตรียมขึ้นเป็นมรดกโลกโดยองค์กร United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) *(UNESCO, 2014)*

2) จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ : เส้นทางพญาตองซู–ตาบูไชยัส–มะละแหม่ง รัฐมอญ (Phayathonezu–Thanbyuzayat–Mawlamyine, Mon State)

จุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ตั้งอยู่หมู่ที่ 9 บ้านพระเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ติดกับบ้านพญาตองซู เมืองกอกาเร็ก รัฐกะเหรี่ยง ช่องทางนี้มีสถานะตามกฎหมาย 3 สถานะ คือ

(1) เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรสังขละบุรี ตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2532 *(พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ.2480, 2532)*

(2) เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า ตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2536 *(ประกาศจังหวัดกาญจนบุรี, 22 มกราคม 2536)* ทั้งนี้เป็นผลมาจากในวันที่ 17 กรกฎาคม 2533 ทางฝ่ายเมียนมามีความต้องการขอเปิดการค้าบริเวณชายแดนอย่างเป็นทางการกับไทย *(ประกาศจังหวัดกาญจนบุรี, 30 ธันวาคม 2535)* และ

(3) เป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้า-ออก บริเวณดังกล่าวได้เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น ตั้งแต่วันที่ 27 สิงหาคม 2541 การเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะอยู่ในความดูแลของด่านตรวจคนเข้าเมืองสังขละบุรี ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดกาญจนบุรี *(ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องผ่อนผันเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวบริเวณด่านพระเจดีย์สามองค์, 2541)*

ด่านพระเจดีย์สามองค์สามารถเชื่อมต่อเมืองมะละแหม่งได้เช่นเดียวกันกับเส้นทางที่ออกจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยสินค้าที่ส่งออกจากด่านพระเจดีย์สามองค์จะขนส่งผ่านหมู่บ้านพญาตองซู ไปยังเมืองตาบูไชยัส ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร และต่อไปยังเมืองมะละแหม่ง สภาพปัจจุบันเส้นทางออกจากด่านพระเจดีย์สามองค์ เป็นถนนลูกรังไม่มีการแบ่งช่องทางจราจร แต่ภูมิประเทศเป็นพื้นราบรถบรรทุกขนาดเล็กสามารถวิ่งสวนทางกันได้ ในช่วงฤดูฝนการขนส่งจะเป็นไปได้อย่างยากลำบาก อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาเส้นทางในฝั่งไทย พบว่า เส้นทางขนส่งฝั่งไทยตั้งแต่อำเภอทองผาภูมิถึงสังขละบุรีเป็นถนน 2 ช่องทางจราจรไม่มีไหล่ทาง ตัดอ้อมเขาจึงมีสภาพคดเคี้ยว รถบรรทุกขนาดใหญ่ที่มีความยาวประมาณ 20 ฟุต ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)*

การเชื่อมต่อเมืองมะละแหม่งนับว่ามีความสำคัญต่อการค้าชายแดนไทยเป็นอย่างมาก ทั้งด้านการค้าและการท่องเที่ยว โดยด้านการค้าเมืองมะละแหม่งเป็นเมืองเอกของรัฐมอญ มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นและเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของเมียนมา ปัจจุบันการส่งออกผ่านด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์มีมูลค่าโดยเฉลี่ยเดือนละ 100-200 ล้านบาท สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นเครื่องอุปโภค-บริโภค ส่วนสินค้านำเข้าส่วนใหญ่ (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ) เป็นแร่พลวง ขณะเดียวกันด้านการท่องเที่ยว เมืองมะละแหม่งมีรูปแบบการขนส่งครบทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (สนามบินนานาชาติ) และมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และทาง

วัฒนธรรมเป็นจำนวนมาก ซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี โดยในครึ่งปีแรกของ 2559 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในเมืองมะละแหม่งมากกว่า 1 แสนคน *(Business Information Centre, 2018)* และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นัยดังกล่าวแสดงถึงศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของเมืองมะละแหม่งที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

3) จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น: แม่แซะ–บอลาแคะ–ลอยก่อ รัฐคะยา (Mese–Bawlakhe–Loikaw, Kayah State)

จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น ตั้งอยู่ที่ตำบลแม่เงา อำเภอขุนยวม ติดกับตำบลแม่แจ๊ะ เมืองลอยก่อ รัฐคะยาโดยจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่นเป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ใกล้เมืองมัณฑะเลย์ศูนย์กลางการค้าในตอนกลางของประเทศมากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนอื่นๆ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ ได้แก่ เครื่องดื่มชูกำลัง เบียร์ สินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ โคกระบือมีชีวิต การค้าบริเวณชายแดนจุดผ่อนปรนยังถือว่ามีปริมาณการค้าเบาบาง เนื่องจากปัญหาด้านต้นทุนของสินค้าอันเนื่องมาจากสภาพเส้นทางขนส่งและระยะทางจากแหล่งกระจายสินค้าฝั่งไทย

นอกจากนี้ การค้าชายแดนมีแนวโน้มที่จะปรับตัวสูงขึ้นจากการก่อสร้างเส้นทางมาจนถึงจุดผ่อนปรนซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปลายปีพ.ศ. 2558 ตลอดจน การสร้างสะพานขนาดใหญ่เพื่อข้ามแม่น้ำสาละวินจะช่วยให้การขนส่งทางฝั่งเมียนมาสะดวกขึ้น *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)* ปัจจุบันหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนราชการพยายามผลักดันให้ยกระดับจุดผ่อนปรนนี้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เนื่องจากการเมืองชายแดนบริเวณนี้นับว่ามีความสงบมาก พิจารณาได้จากบริเวณชายแดนอยู่ภายใต้การควบคุมของทหารเมียนมา ซึ่งแตกต่างจากจุดผ่านแดนอื่นๆ ที่ควบคุมโดยกองกำลังของกลุ่มชาติพันธุ์ *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)* ด้านการขนส่งชายแดน อุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่ จุดผ่านแดนตั้งอยู่ในพื้นที่เขตป่าสงวน ส่งผลให้เส้นทางก่อนถึงจุดผ่านแดนไม่สามารถปรับปรุงได้ การขนส่งในช่วงฤดูฝนเป็นไปอย่างยากลำบาก

4) จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก: เส้นทางเมืองตอน–เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน (Mong Ton–Mont Pan–Loilem–Taunggyi, Shan State)

จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก ตั้งอยู่หมู่ที่ 10 บ้านอรุโณทัย ตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ อยู่ตรงข้ามบ้านป่าแขม ตำบลเมืองหาง เมืองสาด รัฐฉาน จุดผ่อนปรนแห่งนี้ได้รับการประกาศให้เป็นด่านพรมแดนของด่านศุลกากรเชียงดาวตั้งแต่ พ.ศ. 2506 *(พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ.2480, 2506)* ช่องทางกิ่วผาวอกระงับการเข้า–ออกตั้งแต่ พ.ศ. 2545 ตามประกาศของกองทัพภาคที่ 3 เนื่องมาจากปัญหาเรื่องความมั่นคง *(สุมาลี สุขดานนท์, 2558)* ต่อมาได้มีการปิดเปิดอยู่หลายครั้งและครั้งสุดท้ายจังหวัดเชียงใหม่ได้มีประกาศลงวันที่ 31 มกราคม 2551 เปิดจุดผ่อนปรนแห่งนี้ *(ประกาศจังหวัดเชียงใหม่, 22 มกราคม 2551)* อย่างไรก็ตามทางการเมียนมาไม่ยอมเปิดจุดผ่านแดน จึงทำให้ไม่สามารถการค้าขายผ่านจุดผ่อนปรนแห่งนี้ได้ *(ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงใหม่, 12 ตุลาคม 2559)*

จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกเป็นจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพที่สามารถเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญในภาคใต้ของรัฐฉาน ได้แก่ เมืองตอน (Mong Ton) เมืองป่าน (Mong Pan) ดอยแหลม หรือลอยแหลม (Loilem) และตองยี (Taunggyi) ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน ทั้งนี้ สภาพการค้าชายแดนก่อนปิดจุดผ่อนปรนสินค้า

ส่งออกเป็นสินค้าอุปโภค-บริโภค ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ พืชไร่ โค กระบือ หินเพื่อใช้ในการก่อสร้าง *(สุมาลี สุขดานนท์, 2557)*

เส้นทางในฝั่งเมียนมาถึงจุดผ่านแดน เป็นถนนลูกรังบนภูเขาสูง เส้นทางบางช่วงมีความลาดชันมาก *(สุมาลี สุขดานนท์, 2560)* อย่างไรก็ตาม จุดผ่านช่องทางกิ่วผาวอก มีข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์และภูมิประเทศ กล่าวคือ อยู่ห่างจากเมืองตองยี 409 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง เนื่องจากภูมิประเทศในฝั่งไทยนั้นเป็นทางราบ และทางฝั่งเมียนมามีความลาดชันที่น้อยกว่าเส้นที่ออกจากจุดผ่านแดนถาวรแม่สาย–ท่าขี้เหล็ก–เชียงตุง–ตองยี ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีระยะทาง 591 กิโลเมตร และเป็นเส้นทางผ่านภูเขาลาดชัน ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 13 ชั่วโมง ทั้งนี้ หากมีการผลักดันให้เกิดการเปิดจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก พร้อมยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร การพัฒนาเส้นทางจากจุดผ่านแดนไปยังตองยี จะทำให้เกิดมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล เนื่องจากเป็นจุดที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถกระจายสินค้าได้ในรัฐฉานซึ่งเป็นรัฐที่มีพื้นที่ใหญ่ที่สุดในเมียนมา กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ สามารถกระจายสินค้าได้ทั่วภาคเหนือของเมียนมา

5.4.4 สรุปผลการศึกษาด้านการเชื่อมโยง

ศักยภาพของจุดผ่านแดนในการเชื่อมต่อด้านคมนาคมแบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ

- **ระดับท้องถิ่น** หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าที่มีขนาดระดับอำเภอหรือต่ำกว่า
- **ระดับเมือง** หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าระดับจังหวัดที่จุดผ่านแดนนั้นตั้งอยู่และ/หรือไกลออกไป
- **ระดับประเทศ** หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าระดับที่อยู่ในประเทศที่จุดผ่านแดนตั้งอยู่ และในประเทศที่สาม

จุดผ่านแดนที่ทำการศึกษาส่วนใหญ่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อระดับเมือง มีเพียง 2 แห่งที่สามารถเชื่อมต่อระดับประเทศ ได้แก่ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร ซึ่งเชื่อมต่อไปยังเมืองมะริดซึ่งเป็นเมืองท่าชายทะเลจึงสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สามด้วยการขนส่งทางทะเล และจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้าซึ่งเชื่อมต่อไปยังเมืองวิญ จังหวัดเหงะอาน ประเทศเวียดนาม สำหรับจุดผ่อนปรนช่องอานม้าเป็นจุดผ่านแดนแห่งเดียวที่เชื่อมต่อเฉพาะระหว่างท้องถิ่น

ศักยภาพด้านเศรษฐกิจซึ่งประกอบด้วย ด้านการค้า และการท่องเที่ยว จุดผ่านแดนทุกแห่งมีศักยภาพด้านการค้าอันเป็นปัจจัยสำคัญอันดับหนึ่งในการพิจารณายกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ในจำนวนนี้มีจุดผ่านแดนเพียง 5 แห่งที่มีศักยภาพเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยวด่านพระเจดีย์สามองค์ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา และจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู รายละเอียดดังสรุปใน**ตารางที่ 5.4-1**

ตารางที่ 5.4-1 สรุปศักยภาพในการเชื่อมโยงด้านคมนาคมและศักยภาพด้านเศรษฐกิจจุดผ่านแดนที่ได้รับพิจารณายกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	เส้นทาง	ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม*			ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ	
				ระหว่างท้องถิ่น	ระหว่างเมือง	ระหว่างประเทศ	การค้า	การท่องเที่ยว
1.	กัมพูชา	บ้านมะม่วง	สำลูด–พระตะบอง**		✓		✓	
2.	กัมพูชา	บ้านตาพระยา	ทมอพวก–ศรีโสภณ**		✓		✓	✓
3.	กัมพูชา	ช่องสายตะกู	บันเตียอาปีล–ศรีโสภณ**		✓		✓	✓
4.	กัมพูชา	ช่องอานม้า	บ้านสะเตียลกวาง–จอมกระสาน	✓			✓	
5.	สปป.ลาว	บ้านม่วง	สังข์ทอง–โพนโฮง**		✓		✓	✓
6.	สปป.ลาว	บ้านเปงจาน	ท่าพระบาท–ฮอม		✓		✓	
7.	สปป.ลาว	บ้านบุ่งคล้า	ปากกระดิง–คำเกิด–วิญ***			✓	✓	
8.	สปป.ลาว	บ้านยักษ์คุ	ไชยภูทอง–สองคอน		✓		✓	
9.	เมียนมา	ด่านสิงขร	ตะนาวศรี–มะริด**			✓****	✓	✓
10.	เมียนมา	ด่านพระเจดีย์สามองค์	พญาตองซู–ตาบูไชยัส–มะละแหม่ง**		✓		✓	✓
11.	เมียนมา	ช่องทางห้วยต้นนุ่น	แม่แซะ–บอลาแคะ–ลอยก่อ รัฐคะยา		✓		✓	
12.	เมียนมา	ช่องทางกิ่วผาวอก	เมืองตอน–เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน**		✓		✓	

*หมายเหตุ : * ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม หมายถึง การเชื่อมโยงกับเมืองปลายทางที่เป็นไปได้หรือใกลสุด บนเส้นทางการค้าที่ออก ณ จุดผ่านแดนนั้น*

(1) ระหว่างท้องถิ่น หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าที่มีขนาดระดับอำเภอ หรือต่ำกว่า

(2) ระหว่างเมือง หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าระดับจังหวัดที่จุดผ่านแดนนั้นตั้งอยู่ และ/หรือไกลออกไป

(3) ระหว่างประเทศ หมายถึง การเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนกับเมืองคู่ค้าที่อยู่ในประเทศที่จุดผ่านแดนตั้งอยู่ และในประเทศที่สาม

*** เมืองเอก/อำเภอเมืองของรัฐ/เขต/แขวง/จังหวัด*

**** เมืองในประเทศที่สาม*

***** เชื่อมต่อไปประเทศที่สามโดยการขนส่งทางทะเล*

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

5.5 สรุปผลการศึกษาพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง

ผลการศึกษาศักยภาพชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ชายแดนไทย-กัมพูชา นอกจากศักยภาพด้านการค้าแล้วยังมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว กล่าวคือ สามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแหล่งท่องเที่ยวอารยธรรมขอม ซึ่งต่อเนื่องถึงจังหวัดชายแดนในฝั่งไทย อีกทั้งไม่มีปัญหาเรื่องความมั่นคงทางการเมืองและยาเสพติด จุดผ่านแดนตั้งอยู่บนที่ราบ สามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ ขณะเดียวกัน อุปสรรคสำคัญคือเรื่องของการสำรวจเพื่อปักปันเขตแดนยังไม่มีความชัดเจน และอยู่ในกระบวนการเจรจาเพื่อหาแนวทางร่วมกันและปัญหารองลงมา คือศักยภาพของเมืองคู่ค้าที่มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง มีผลโดยตรงต่ออุปสงค์ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

ในขณะที่ชายแดนไทย-สปป.ลาว ประชาชนทั้งสองฝั่ง เป็นชนชาติเดียวกัน ความใกล้ชิดกันทั้งด้านภาษาและวัฒนธรรม มีสายสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน ไม่มีปัญหาเรื่องความมั่นคงทางการเมืองและยาเสพติด และไม่มีปัญหาเรื่องการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดนอีกทั้ง จุดผ่อนปรนส่วนใหญ่อยู่ในที่ราบลุ่มแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขาสามารถรองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนได้ ถนนเข้าถึงพื้นที่สะดวก และสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศที่สาม ได้แก่ เวียดนาม อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญที่สุด คือ ปัจจัยด้านเมืองคู่ค้า เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีประชากรน้อย อีกทั้งมีการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร จึงทำให้มีผลต่ออุปสงค์ในนำเข้า-ส่งออกสินค้า

สำหรับชายแดนไทย-เมียนมา จุดแข็งที่สำคัญ คือจุดผ่อนปรนส่วนใหญ่สามารถเชื่อมต่อกับเมืองคู่ค้าสำคัญที่มีอำนาจการซื้อสูง อีกทั้งมีหน่วยงานศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองกำกับดูแล ได้แก่ ปัจจัยการด้านเมืองและความมั่นคง ทั้งนี้เพราะพื้นที่ชายแดนเกือบทั้งหมดอยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ในภาคเหนือยังประสบปัญหาเรื่องยาเสพติด เนื่องจากอยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ที่พัวพันกับการผลิตและการค้ายาเสพติด อีกทั้งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงและอยู่ในเขตพื้นที่อุทยานและป่าต้นน้ำ การเข้าถึงและพัฒนามีข้อจำกัด ส่งผลให้ชายแดนไทย-เมียนมา ที่มีเส้นแบ่งเขตแดนยาวที่สุดถึง 2,401 กิโลเมตร มีสัดส่วนจุดผ่านแดนถาวรเทียบกับเส้นแบ่งเขตแดนน้อยที่สุด เมื่อเทียบเทียบกับชายแดนไทย-กัมพูชา และชายแดนไทย-สปป.ลาว ดังแสดงใน **ตารางที่ 5.5-1**

ตารางที่ 5.5-1 ความยาวเส้นแบ่งเขตแดนและจุดผ่านแดนชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ชายแดน	เส้นแบ่งเขตแดน (หน่วย: กม.) 1)	จำนวน จุดผ่านแดนถาวร 2)	สัดส่วนจำนวน จุดผ่านแดน เทียบกับเส้นแบ่งเขตแดน
ไทย–กัมพูชา	798	7	0.0088
ไทย–สปป.ลาว	1,810	20	0.0111
ไทย–เมียนมา	2,401	6	0.0024
รวมทั้งสิ้น	**5,009**	**33**	

ที่มา : 1) ประสงค์ ชิงชัย, 2551

2) กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย, 2562 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

การก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า ชายแดนไทย-กัมพูชา สะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จมีขีดความสามารถเพียงพอในการรองรับปริมาณการค้าและการขนส่ง ดังนั้น จึงยังไม่มีความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่

ในขณะที่ชายแดนไทย-สปป.ลาว มีสภาพภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้างสะพาน จึงมีสะพานที่เปิดใช้งานแล้ว 5 แห่ง กำลังก่อสร้าง 1 แห่ง และอยู่ระหว่างการศึกษาอีก 3 แห่ง ดังนั้น ประเด็นท้าทายที่สำคัญ ได้แก่ ระยะห่างระหว่างสะพานที่มีอยู่แล้ว สะพานที่กำลังก่อสร้างใหม่ และสะพานที่อยู่ในระหว่างการศึกษา จะมีความถี่มากเกินไปจนทำให้สะพานแต่ละแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มขีดความสามารถ

สำหรับชายแดนไทย-เมียนมา ปัจจุบันมีสะพานที่เปิดใช้งานแล้ว 4 แห่ง มีขีดความสามารถเพียงพอสำหรับการค้าชายแดน หากจะมีการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ ปัญหาที่สำคัญ คือ สภาพภูมิศาสตร์ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการสร้างสะพาน รวมถึงปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ที่ยังไม่บรรลุข้อตกลงสันติภาพกับรัฐเมียนมา

บทที่ 6

แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

บทที่ 6
แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

ในการศึกษาบทนี้ ที่ปรึกษาได้นำผลที่ได้จากการศึกษาและการประเมินศักยภาพด้านการค้าชายแดนและการศึกษาการจัดลำดับเพื่อยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน และการจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา) ในบทที่ 5 ของรายงาน มาใช้ในการกำหนดแนวคิด ในการเชื่อมโยงระหว่างศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกสำหรับพื้นที่เป้าหมายการวิเคราะห์เพื่อจัดทำกลยุทธ์ด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมาย และจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ ซึ่งประกอบไปด้วย กลยุทธ์ที่ 1: การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน กลยุทธ์ที่ 2: การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน และกลยุทธ์ที่ 3: การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) ซึ่งมีรายละเอียดการจัดทำแผนกลยุทธ์ฯ ดังต่อไปนี้

6.1 กรอบแนวคิดในการจัดทำกลยุทธ์

6.1.1 แนวคิดในการเชื่อมโยงระหว่างศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวกับการพัฒนาเชิงพื้นที่

ที่ปรึกษาได้นำผลลัพธ์จากการวิเคราะห์สภาพพื้นที่ในปัจจุบันและศักยภาพการพัฒนาในอนาคต มาบูรณาการร่วมกัน เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงกัน และนำไปสู่การกำหนดแผนงาน/โครงการภายใต้กลยุทธ์ต่างๆ โดยมีแนวคิดในการเชื่อมโยงดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-1**

ตารางที่ 6.1-1 ประเด็นวิเคราะห์และความเชื่อมโยงที่นำไปใช้

ประเด็นวิเคราะห์	ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์	ความเชื่อมโยงที่นำไปใช้
การศึกษาทบทวนนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนงานที่เกี่ยวข้อง	- กรอบยุทธศาสตร์ ทิศทางของนโยบาย ประเด็นการพัฒนาที่เชื่อมโยงกัน	การกำหนดกลยุทธ์ความเชื่อมโยงของแผนงาน/โครงการให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะต้องแสดงให้เห็นความสอดคล้องกับทิศทางของนโยบาย
การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว	- จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค แยกตามพื้นที่	ปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้และปัจจัยภายในที่ควบคุมได้ เพื่อกำหนดเป้าหมายการพัฒนา
สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง	- ปัญหา อุปสรรค ในปัจจุบัน แยกตามพื้นที่ - ศักยภาพการพัฒนาในอนาคตแยกตามพื้นที่	ช่องว่างการพัฒนาเพื่อรองรับการยกระดับการเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งการเสนอแผนงาน/โครงการต่างๆ เพื่อต้องการลดช่องว่างดังกล่าวและสนับสนุนการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร
สภาพโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคการขนส่ง	- ปัญหา อุปสรรค ในปัจจุบัน แยกตามพื้นที่ - ศักยภาพการพัฒนาในอนาคตแยกตามพื้นที่	ช่องว่างการพัฒนาเพื่อรองรับการยกระดับการเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งการเสนอแผนงาน/โครงการต่างๆ เพื่อต้องการลดช่องว่างดังกล่าวและสนับสนุนการยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ประเด็นวิเคราะห์	ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์	ความเชื่อมโยงที่นำไปใช้
โครงการช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานในช่วงที่ผ่านมา	- ประเภทโครงการที่เคยให้ความช่วยเหลือ - ภารกิจของหน่วยงาน - งบประมาณที่ใช้	- ประเภทโครงการที่จะให้ความช่วยเหลือในอนาคต - ใช้ในการประมาณการงบประมาณโดยใช้เงินช่วยเหลือที่เคยได้รับมาคำนวณงบประมาณเฉลี่ยต่อระยะทางหรือต่อพื้นที่ (Unit Cost)
จุดผ่านแดนที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรและสะพานข้ามแม่น้ำที่จะก่อสร้างเพิ่มเติม	- พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ	- ประเภทโครงสร้างพื้นฐานภาคการขนส่งและนอกภาคการขนส่งที่ต้องการ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.1.2 การกำหนดกรอบการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

เพื่อกำหนดกรอบการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน นำไปสู่การกำหนดกิจกรรม หรือแผนงานหรือโครงการที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม ที่ปรึกษาจึงแบ่งกรอบการพัฒนาออกเป็น 2 กรอบ ประกอบด้วยกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Transport Infrastructure Development Framework) และกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคขนส่ง (Non-Transport Infrastructure Development Framework)

1) กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Transport Infrastructure Development Framework)

กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Transport Infrastructure Development Framework) พิจารณาจากปัญหาทางด้านกายภาพ (Physical Problems) โดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่งรองรับการค้าและการท่องเที่ยว ได้แก่ ความปลอดภัย (Safety) การเข้าถึง (Accessibility) ความคล่องตัว (Mobility) ความสะดวก (Convenience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environment-Friendliness) ซึ่งมีแนวทางดังนี้

ตารางที่ 6.1-2 แนวทางในการวางกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

กลุ่มของปัญหา	ลักษณะของปัญหา	ปัจจัยของปัญหา	แนวทางการพัฒนา
ปัญหากายภาพ	ผิวจราจรไม่สามารถใช้งานช่วงฤดูฝน	- ผิวจราจรชำรุด - ถนนเดิมเป็นลูกรัง	ปรับปรุงผิวถนนให้เป็นถนนลาดยาง (Surface Improvement)
	ถนนแคบไม่มีไหล่ทาง	- เขตทางไม่พอ - การออกแบบไม่เหมาะสม	- เวนคืนและขยายช่องจราจร - ออกแบบให้เหมาะสมกับการใช้ที่ดิน
	ขาดพื้นที่จอดรถ	ปริมาณความต้องการในการจอดรถมากเกินกว่าพื้นที่จอดรถ	เพิ่มพื้นที่จอดรถ
	พื้นที่ลาดชัน	- สภาพภูมิประเทศ	เพิ่มช่องจราจรสำหรับรถขนาดใหญ่
	ชุมชนกับด่านขาดถนน/สะพานเชื่อมต่อ	-ด่านเปิดใหม่ -ชุมชนขยายตัว	ก่อสร้างเส้นทางที่ขาดหาย (Missing Link)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2) กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคขนส่ง (Non-Transport Infrastructure Development Framework)

กรอบการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคขนส่ง พิจารณาจากปัญหา ด้านกฎระเบียบ สังคม สิ่งแวดล้อม การค้า การท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยแนวทางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6.1-3 แนวทางกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานนอกภาคขนส่ง

กลุ่มของปัญหา	ลักษณะของปัญหา	ปัจจัยของปัญหา	แนวทางการพัฒนา
ปัญหาด้านกฎระเบียบ	ชุมชนสองฝั่งไม่สามารถไปมาหาสู่กันได้	ด่านชายแดนปิดหรือไม่มีด่าน	เจรจาเรื่องความเป็นไปได้ในการเปิดจุดผ่อนปรน
ปัญหาด้านสังคม	ชุมชนขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น	ขาดแคลนสาธารณูปโภค	จัดให้มีระบบประปา ไฟฟ้า
	ชุมชนขาดแหล่งซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า	ขาดการประชาสัมพันธ์สินค้าและเข้าถึงแหล่งตลาดการค้า	พัฒนาตลาดแลกเปลี่ยนสินค้า
ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม	ขยะล้น ส่งกลิ่น	ชุมชนขยาย	จัดให้มีระบบรวบรวมและกำจัดขยะ
ปัญหาด้านการค้า	ตลาดชายแดนซบเซา	ชุมชนมีขนาดเล็กปริมาณรถและนักท่องเที่ยวน้อย	หาคู่ค้าทางธุรกิจที่ตอบสนองอุปสงค์และอุปทานระหว่างกัน
	ขาดแคลนข้อมูลเกี่ยวกับการค้า	ไม่มีการเก็บรวบรวมสถิติ	ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน
ปัญหาด้านการท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยวไม่ได้รับความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว	- ขาดถนนเข้าแหล่งท่องเที่ยว - ขาดป้ายแนะนำ - ขาดมัคคุเทศก์แนะนำแหล่งท่องเที่ยว	- ปรับปรุงทางเข้าออก - เพิ่มพื้นที่จอดรถ - เพิ่มป้ายแนะนำแหล่งท่องเที่ยว - พัฒนาทักษะบุคลากรด้านการท่องเที่ยว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.1.3 การเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพกับสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาการพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง (บทที่ 2 หัวข้อ 2.4) และสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายสะพานข้ามแม่น้ำโขง สะพานระหว่างประเทศ และจุดผ่านแดนประเภทต่างๆ (บทที่ 2 หัวข้อ 2.5.3) ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ถึงระยะห่างระหว่างจุดผ่อนปรนกับสะพานมิตรภาพ และพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อกำหนดกรอบการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ ดัง**ตารางที่ 6.1-4** โดยจุดผ่อนปรนซึ่งอยู่ใกล้กับสะพานมิตรภาพซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรมากเกินไป อาจทำให้จุดผ่อนปรนนั้นไม่มีความจำเป็นต้องยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคต เพราะจะเกิดความซ้ำซ้อนกันและแข่งขันกันเอง ส่วนการทราบถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้สามารถวิเคราะห์สถานการณ์ในปัจจุบันและแนวโน้มด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของพื้นที่นั้นๆ ในอนาคต เพื่อวิเคราะห์ว่าจุดผ่านแดนถาวรที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นสามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของนักท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอในอนาคตหรือไม่ จำเป็นต้องมีการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้เคียงหรือไม่

ตารางที่ 6.1-4 กรอบพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพกับสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ลำดับที่	สะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	ระยะทางระหว่างจุดผ่อนปรนฝั่งไทยกับสะพาน	พื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน
1	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านหม้อ ระยะทาง 46.2 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านจุมพล ระยะทาง 47.9 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน ระยะทาง 92 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านม่วง ระยะทาง 95.4 กม.	นครหลวงเวียงจันทน์ เมืองหลวง ศูนย์กลางของประเทศ สปป.ลาว มีทรัพยากรป่าไม้ และน้ำเป็นแหล่งเพาะปลูกข้าวสำคัญ อยู่ติดกับชายแดนไทย มีแหล่งท่องเที่ยวซึ่งเป็นมรดกโลก
2	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)	ไม่มีจุดผ่อนปรนใกล้เคียงอื่นๆ ในจังหวัดมุกดาหาร	สะหวันนะเขต เป็นแหล่งเพาะปลูกหลัก เมืองการค้าที่สำคัญ เขตเศรษฐกิจพิเศษ (เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน)
3	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านท่าอุเทน ระยะทาง 19.9 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านหนาดท่า ระยะทาง 42.1 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านธาตุพนมสามัคคี ระยะทาง 66.3 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านโพธิ์ไทร ระยะทาง 94 กม.	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เป็นแหล่งท่องเที่ยว จุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับเวียดนาม ในการเดินทาง และการคมนาคมขนส่งต่างๆ
4	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)	- ห่างจากจุดผ่อนปรน บ้านแจมป๋อง ระยะทาง 21.9 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรน บ้านห้วยลึก ระยะทาง 35.9 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรน บ้านหาดบ้าย ระยะทาง 40.8 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรน บ้านสวนดอก ระยะทาง 53 กม. - ห่างจากจุดปรน บ้านร่มโพธิ์ทอง ระยะทาง 78.6 กม.	แขวงบ่อแก้ว เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ
5	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) (พ.ศ. 2564–2566) (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนการค้าบุ่งคล้า ระยะทาง 39 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนการค้าห้วยคาด ระยะทาง 45 กม.	แขวงบอลิคำไซ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต แหล่งปลูกข้าวและข้าวโพด

ลำดับที่	สะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	ระยะทางระหว่างจุดผ่อนปรนฝั่งไทยกับสะพาน	พื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน
6	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) (พ.ศ. 2566–2568) (อยู่ระหว่างการศึกษาและออกแบบ)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านสองคอน ระยะทาง 17.5 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนหน้าอำเภอเขมราฐ ระยะทาง 21 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านน้ำยืน (ช่องอานม้า) ระยะทาง 70.5 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านด่านเก่า ระยะทาง 93.2 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านหนองแสง (ช่องตาอู) ระยะทาง 179 กม.	เชื่อมภาคใต้ของ สปป.ลาว และภาคกลางของเวียดนาม ทำให้เกิดระเบียงเศรษฐกิจที่เป็นประโยชน์ต่อทั้งภูมิภาค
7	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย-เวียงจันทน์ (อยู่ระหว่างการวางแผน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	แขวงเวียงจันทน์ เป็นพื้นที่การผลิตทางการเกษตรสำคัญในการเพาะปลูกข้าวโพดหวาน และยางพารา ธุรกิจเขื่อนพลังงานน้ำ ธุรกิจธนาคารและการเงิน
8	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก (อยู่ระหว่างการวางแผน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	แขวงจำปาสัก เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนิคมอุตสาหกรรมปากเซ-ญี่ปุ่น SME เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า–โพนทองแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและทางประวัติศาสตร์
9	สะพานมิตรภาพน้ำเหือง ไทย-ลาว (เลย-ไชยะบุรี)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านนากระเซ็ง ระยะทาง 0.85 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านอาฮี ระยะทาง 2.4 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านหนองผือ ระยะทาง 12.6 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านนาข่า ระยะทาง 34.9 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านเหมืองแพร่ ระยะทาง 58.6 กม.	แขวงไชยะบุรี เส้นทางเชื่อมต่อไปหลวงพระบาง พัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต แหล่งปลูกข้าวและข้าวโพด
10	สะพานมิตรภาพ ไทย–เมียนมา แห่งที่ 1 (ตาก-เมียวดี)	ไม่มีจุดผ่อนปรนใกล้เคียงอื่นๆ ในจังหวัดตาก	รัฐกะเหรี่ยง ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำของ กฟผ. (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)

ลำดับที่	สะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	ระยะทางระหว่างจุดผ่อนปรนฝั่งไทยกับสะพาน	พื้นที่ที่มีศักยภาพของประเทศเพื่อนบ้าน
11	สะพานมิตรภาพ ไทย–เมียนมา แห่งที่ 2 (ตาก-เมียวดี)	ไม่มีจุดผ่อนปรนใกล้เคียงอื่นๆ ในจังหวัดตาก	เมืองเมียวดี ธุรกิจ Contract Farming ต้นละหุ่ง ของบริษัทสยามน้ำมันละหุ่ง จำกัด ธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ของบริษัทไทย-เมียนมา ร่วมพัฒนา จำกัด
12	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1 (เชียงราย-ท่าขี้เหล็ก)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ระยะทาง 1.1 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย ระยะทาง 11.5 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าดินดำ ระยะทาง 12 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า ระยะทาง 14.4 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านสบรวก ระยะทาง 29.5 กม.	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ ของบริษัท เอ็ม ดี เอ็กซ์ (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)
13	สะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 (เชียงราย-ท่าขี้เหล็ก)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านเกาะทราย ระยะทาง 2.3 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย ระยะทาง 8.8 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าดินดำ ระยะทาง 9.4 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนท่าบ้านปางห้า ระยะทาง 11.7 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านสบรวก ระยะทาง 27.5 กม.	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ ของบริษัท เอ็ม ดี เอ็กซ์ (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)
14	สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท)	- ห่างจากจุดผ่อนปรนตาพระยา ระยะทาง 69.0 กม. - ห่างจากจุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ ระยะทาง 29.3 กม.	เมืองปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต อยู่ใกล้ชายแดนไทย มีโอกาสในการขยายธุรกิจเจาะตลาดกัมพูชา

ที่มา : 1) เดลินิวส์, 2564

2) ศูนย์ข้อมูลข่าวอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์, 2563 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

6.1.4 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกสำหรับพื้นที่เป้าหมาย

จากผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก สามารถวิเคราะห์เพื่อเสนอแผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมายนั้น โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix ซึ่งเป็นเครื่องมือที่นำผลการทำ SWOT Analysis (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค) มาเชื่อมโยงความสัมพันธ์ ประกอบด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับอุปสรรค จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค ผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในข้อมูลแต่ละคู่ดังกล่าว ทำให้สามารถสรุปแนวทางในการเสนอแผนงาน/โครงการในภาพรวม ดังนี้

1) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

ประกอบด้วย จุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) โดย0

จุดแข็ง หมายถึง ข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในประเทศ ทั้งนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะใช้ประโยชน์จากจุดแข็งเพื่อนำไปกำหนดกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง

จุดอ่อน หมายถึง ปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในประเทศ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหานั้น

โดยผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เป็นดังแสดงใน **ตารางที่ 6.1-5** ถึง **ตารางที่ 6.1-7** ตามลำดับ

ตารางที่ 6.1-5 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในประเทศกัมพูชา

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ด้านการค้า	
S1: อุปสรรคทางการค้าทั้งด้านภาษีศุลกากรและอุปสรรคที่มิใช่ภาษีศุลกากรลดลงไปมากแล้ว	W1: เส้นทางจากจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วงไปยังฝั่งกัมพูชาเป็นถนนลูกรังและทางลาดชัน ในช่วงหน้าฝนเส้นทางไม่สะดวกเป็นอย่างมาก จากจุดผ่านแดนถึงอำเภอสำรูดมีระยะทาง 25 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 40 นาที
S2: มีการปฏิรูประบบการค้าตามที่ผูกพันไว้กับ WTO ผ่านยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม (จตุโกณ) เพื่อสร้างการเจริญเติบโต การจ้างงาน ความเสมอภาค และประสิทธิภาพในกัมพูชา	W2: ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมในฝั่งกัมพูชา ที่เชื่อมโยงกับจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา เป็นดินลูกรัง รถที่ใช้โดยสารส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์
S3: รัฐบาลลดข้อกำหนดที่เกี่ยวกับเอกสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและประกอบธุรกิจ โดยเฉพาะการใช้ระบบ “Single Administrative Document (SAD)” และ “Single Window (SW)”	W3: ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมในฝั่งกัมพูชา ที่เชื่อมโยงกับจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู เป็นดินลูกรัง รถที่ใช้โดยสารส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์ ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 30 นาที
S4: รัฐบาลมีเสถียรภาพทางการเมืองที่มั่นคงส่งผลให้เศรษฐกิจกัมพูชามีอัตราการเจริญเติบโตสูง	W4: ปัจจุบันเส้นทางคมนาคมในฝั่งกัมพูชา ที่เชื่อมโยงกับจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เป็นดินลูกรัง การเดินทางเข้า-ออกของบุคคลและยานพาหนะมีความยากลำบากในช่วงฤดูฝน
S5: รัฐบาลสนับสนุนการสร้างความเข้มแข็งเกี่ยวกับกลไกการระงับข้อพิพาท สำหรับนโยบายการกระจายฐานเศรษฐกิจของประเทศ	
S6: รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม การอำนวยความสะดวกทางการค้า	
S7: รัฐบาลเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศกัมพูชาในภูมิภาคและในเวทีโลก	
S8: รัฐบาลมุ่งพัฒนาศักยภาพทางการเกษตร	
S9: จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง มีศักยภาพสูง เนื่องจากสามารถเชื่อมไปยังจังหวัดพระตะบอง ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น เป็นอันดับสองของประเทศกัมพูชา และเป็นพื้นที่ที่มีผลผลิตทั้งทางการเกษตรและอุตสาหกรรม ส่งผลให้ประชากรในจังหวัดมีอำนาจการซื้อค่อนข้างสูง ปัจจุบันมีมูลค่าการค้าขายสูงถึง 5 แสนบาทต่อวัน	
S10: จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยาอยู่ตรงข้ามกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการค้าโดยมีประชากรอาศัยอย่างหนาแน่น ประมาณ 25 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 30 นาที ปัจจุบันมีมูลค่าการค้าขายสูงถึง 1,400 ล้านบาทต่อปี	
S11: การค้าของจุดผ่อนปรนช่องสายตะกูมีมูลค่าการค้าขายประมาณ 300 ล้านบาทต่อปี	

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S12: จุดผ่อนปรนช่องอานม้า มีศักยภาพด้านการค้า เนื่องจากเชื่อมต่อกับจังหวัดพระวิหาร ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น ปัจจุบันมีมูลค่าการค้าไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อวัน นอกจากนี้ยังสามารถขยายการเชื่อมต่อไปยังนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม ซึ่งใช้ระยะเวลาใกล้กว่าการเข้า-ออก ที่ด่านช่องสะงำ จังหวัดศรีสะเกษ	
ด้านการลงทุน	
S13: รัฐบาลได้อนุมัติการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones: SEZs) ตามชายแดนที่ติดกับประเทศไทยและเวียดนาม ซึ่งรวมเกาะกง (Koh Kong) ปอยเปต (Poipet) พนมเด่น (Phnom Den) บาเว็ต (Bavet) บริเวณรอบกรุงพนมเปญ และเขตสีหนุ (Sihanouk) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดึงดูดการลงทุนเข้าสู่กัมพูชา	W5: ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุนที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ
S14: รัฐบาลได้พัฒนากฎหมายต่างๆ ที่จำเป็น โดยเฉพาะกฎหมายสำหรับการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างมีประสิทธิภาพ	W6: ทักษะของวิสาหกิจในด้านต่างๆ ยังมีอยู่น้อย
S15: กฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนและกฎหมายเกี่ยวกับการเวนคืน รัฐบาลได้ให้ความเห็นชอบมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546 ซึ่งช่วยลดต้นทุนให้แก่ภาคธุรกิจทั้งที่เป็นการลงทุนเพิ่ม และการขยายตลาด โดยกำหนดกระบวนการสำหรับผู้ที่จะยื่นขอโครงการการลงทุนที่ผ่านเกณฑ์ QIP หรือ Qualified Investment Projects	W7: การให้ความสำคัญในการส่งเสริม และสนับสนุนวิสาหกิจของรัฐบาลกัมพูชา ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น ส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจยังอยู่ในระดับที่ต่ำ
S16: รัฐบาลสนับสนุนการร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนโดยพัฒนากรอบกฎหมายสำหรับภาคเอกชน และสร้างความเข้มแข็งให้กับ “เวทีระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน”	
S17: รัฐบาลสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมาย เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของภาคเอกชน โดยเฉพาะการพัฒนากระบวนการจัดการและพัฒนาผลิตผล	
S18: รัฐบาลสนับสนุนให้มีการฝึกอบรมให้แก่ลูกจ้าง ช่างเทคนิค และแรงงานมีฝีมือ	
S19: รัฐบาลได้ผ่อนปรนข้อกำหนดเกี่ยวกับการจดทะเบียนสำหรับบริษัทขนาดกลางและเล็ก (SMEs) และค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนธุรกิจ	
S20: สถาบันการเงินผ่อนปรนการปล่อยเงินกู้ให้กับ SMEs มากขึ้น	
S21: รัฐบาลให้การส่งเสริมโครงการ “หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์” อย่างต่อเนื่อง	
S22: รัฐบาลสนับสนุนการสร้างสิ่งประดิษฐ์ การเป็นเจ้าของกิจการ และความมั่นใจในการประกอบธุรกิจในชนบท	

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S23: รัฐบาลส่งเสริมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อการลงทุนโดยเฉพาะในโครงการสาธารณูปโภค	
ด้านการท่องเที่ยว	
S24: รัฐบาลกัมพูชาให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชน โดยสร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการท่องเที่ยวและสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างการท่องเที่ยวกับภาคการเกษตร โดยการสร้างเขตสีเขียว หรือ เขตพัฒนาการเกษตร (Green Belt Zone or Agricultural Development Zone) ล้อมรอบสถานที่ท่องเที่ยว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงพัฒนา	W8: การจัดการฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ยังไม่ได้มาตรฐานสากล
S25: รัฐบาลได้ระดมเงินทุนเพื่อสร้างระบบสาธารณูปโภคทางการเกษตรและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่นๆ ให้แก่ เขตสีเขียวที่ล้อมรอบแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ	
S26: จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยาสามารถเชื่อมไปยังปราสาทบันเตียเมียนเจย หรือ "บันเตียฉมาร์" (Banteay Chhmar) ระยะทาง 17 กิโลเมตร ซึ่งเป็นปราสาทที่ถูกสร้างขึ้นสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 เป็นปราสาทขอมที่มีอาณาเขตกว้างใหญ่ใกล้เคียงกับนครวัด	
S27: จุดผ่อนปรนช่องสายตะกู มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงระหว่างประสาทหินพนมรุ้ง ในจังหวัดบุรีรัมย์ ผ่านอำเภอบันเตียอาปึลไปยังปราสาทบันเตียเมียนเจย อำเภอศรีโสภณ จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งมีระยะทางประมาณ 55 กิโลเมตร	
S28: จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านอานม้า มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประชาชนสามารถขับรถเดินทางไปท่องเที่ยวนครวัด นครธม เป็นช่องทางให้ไทยสามารถเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าวของกัมพูชาได้	
ด้านการเมืองและความมั่นคง	
S29: การเมืองค่อนข้างมีเสถียรภาพ	W9: ยังมีปัญหาเรื่องข้อพิพาททางด้านเส้นแบ่งเขตแดนในบางพื้นที่ยังไม่ชัดเจน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 6.1-6 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของประเทศ สปป.ลาว

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ด้านการค้า	
S1: สปป.ลาว มีนโยบายที่มุ่งลดปัญหาความยากจนของประชากรภายในประเทศ การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาทรัพยากรบุคคลและการจ้างแรงงาน	W1: ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุนที่อยู่ในเกณฑ์ต่ำ
S2: จุดผ่อนปรนบ้านม่วงเป็นด่านสำคัญในการส่งออกสินค้าเกษตร	W2: ทักษะของวิสาหกิจในด้านต่างๆ ยังมีอยู่น้อย
S3: จุดผ่อนปรนบ้านม่วงอยู่ตรงข้ามกับเมืองสังข์ทอง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองโพนโฮง เมืองเอกของแขวงเวียงจันทน์ มีเส้นทางท้องถิ่นที่มีระยะทางสั้นที่สุดในการเข้าสู่แขวงเวียงจันทน์	W3: การให้ความสำคัญในการส่งเสริม และสนับสนุนวิสาหกิจของรัฐบาล สปป.ลาว ยังอยู่ในระยะเริ่มต้น ส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจยังอยู่ในระดับต่ำ
S4: จุดผ่อนปรนบ้านเปงจานอยู่ในความดูแลของหลายหน่วยงาน มีการจัดเก็บสถิติคนเข้า–ออก เป็นการค้าระดับชาวบ้าน	W4: ปัจจุบันการขนส่งสินค้าจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้าใช้แพขนานยนต์เป็นหลัก
S5: จุดผ่อนปรนการค้าบุ่งคล้า มีศักยภาพด้านการค้า คาดว่ามีกระแสเงินหมุนเวียนไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาทต่อเดือน	W5: จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ อยู่ตรงข้ามบ้านเหล่ามะหูด เมืองไชยภูทอง ปัจจุบันเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังทางหลวงหมายเลข 13 ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร มีความทรุดโทรม และทำให้เดินทางได้อย่างยากลำบากในฤดูฝน
S6: จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า สามารถเชื่อมต่อไปยังจุดผ่านแดนน้ำพ้าว เข้าสู่ด่านเก่าแจว จังหวัดฮาติงห์ของเวียดนามและต่อไปยังเมืองวินห์ (Vinh) ในจังหวัดเหงะอาน ซึ่งเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง โดยจากจุดผ่านแดนจนถึงท่าเรือมีระยะทางประมาณ 360 กิโลเมตร	
S7: ประเทศไทยได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันกับ สปป.ลาว ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) แล้ว	
S8: การค้าที่จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เป็นการค้าระดับชาวบ้าน มูลค่าการค้ารวมของจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ปัจจุบันมีมูลค่ามากกว่า 150 ล้านบาทต่อปีแล้ว	
S9: จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งใหม่ เนื่องจากจังหวัดอำนาจเจริญเป็นจังหวัดที่ติดแม่น้ำโขงแต่ยังไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขง เพื่อเชื่อมไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน ซึ่งอยู่ห่างออกไป 49 กิโลเมตร	
ด้านการลงทุน	
S10: สปป.ลาว มีนโยบายสนับสนุนการลงทุนของนักลงทุนจากต่างประเทศ ในกิจการดังต่อไปนี้ (1) กิจการการผลิตสินค้าเพื่อส่งออก	W6: สปป.ลาว มีการสงวนบางอาชีพไว้สำหรับคนลาวเท่านั้น ซึ่งสามารถแยกเป็นประเภทธุรกิจได้ 6 ประเภท ดังนี้ (1) พลังงานและบ่อแร่ (2) อุตสาหกรรมและการค้า

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
(2) กิจการกสิกรรม-ป่าไม้ แปรรูปผลิตภัณฑ์กสิกรรมป่าไม้ และหัตถกรรม (3) กิจการอุตสาหกรรมแปรรูป อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยกิจการค้นคว้าวิจัยวิทยาศาสตร์และการพัฒนา กิจการปกปักรักษาสิ่งแวดล้อมและชีวนานาพันธุ์ (4) กิจการเกี่ยวกับการพัฒนาทางด้านทรัพยากรมนุษย์ ฝีมือแรงงาน และการรักษาสุขภาพ (5) กิจการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (6) กิจการผลิตวัตถุดิบ อุปกรณ์เพื่อสนองต่อการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญ และ (7) กิจการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบริการ	(3) โยธาธิการ และขนส่ง (4) แถลงข่าว วัฒนธรรมและการท่องเที่ยว (5) ธนาคารแห่ง สปป.ลาว (6) สาธารณสุข
S11: รัฐบาลมีกฎหมายส่งเสริมการลงทุน ที่กำหนดหลักการ กฎเกณฑ์ และมาตรการที่เกี่ยวกับการส่งเสริม การคุ้มครอง และการจัดการการลงทุนจากต่างชาติใน สปป.ลาว	
S12: ระยะเวลาของการลงทุนจากต่างชาติไม่เกิน 50 ปี ยกเว้นบางกิจการ อาจจะขยายเพิ่มได้อีก 25 ปี หากได้รับความยินยอมจากรัฐบาล	
S13: โครงการลงทุนของวิสาหกิจต่างชาติจะได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก สปป.ลาว อาทิ (1) กำไรของวิสาหกิจที่นำไปขยายกิจการที่ได้รับอนุญาต จะได้รับการยกเว้นอากรกำไรในปีบัญชีนั้นๆ (2) วิสาหกิจต่างชาติสามารถส่งผลกำไร ทุน และรายรับอื่นๆ กลับประเทศของตน หรือประเทศที่สาม โดยผ่านธนาคารที่ตั้งอยู่ใน สปป.ลาว ได้ (3) ได้รับยกเว้นภาษีขาออก สำหรับผลิตภัณฑ์เพื่อส่งออก เป็นต้น	
S14: ค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำใน สปป.ลาว อยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาค แต่ยังมากกว่าเมียนมา	
ด้านการท่องเที่ยว	
S15: จุดผ่อนปรนการค้าบุ่งคล้า มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว สามารถเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ได้แก่ ถ้ำลอดกองลอ แขวงคำม่วน ซึ่งเป็นถ้ำขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของลาว	W7: การจัดการฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยว ยังไม่ได้มาตรฐานสากล
ด้านการเมืองและความมั่นคง	
S16: การเมืองและความมั่นคง ค่อนข้างมีเสถียรภาพ	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 6.1-7 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของประเทศเมียนมา

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ด้านการค้า	
S1: รัฐบาลเมียนมาได้ดำเนินนโยบายระบบเศรษฐกิจเสรี โดยให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการผลิต การจัดการ รวมทั้งได้เปิดประเทศให้มีการค้าเพิ่มมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังตระหนักถึงความต้องการเข้ามาลงทุนของชาวต่างชาติเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศและการถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนในอนาคต	W1: นโยบายการค้าของระบบเศรษฐกิจเสรี ยังไม่สามารถดำเนินการได้ผลเต็มที่ เนื่องจากรัฐบาลเมียนมาควบคุมราคาพืชเศรษฐกิจหลัก เช่น ข้าว และ อ้อย เป็นต้น
S2: รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการเงินของประเทศ โดยบรรจุไว้เป็นส่วนของแผนพัฒนาระยะยาว เพื่อแก้ปัญหาภาคบริการทางการเงินให้กับประชาชน	W2: ปัจจุบันเมียนมายกเลิกการห้ามนำเข้าสินค้าจำนวน 14 ชนิด ในการค้ารูปแบบปกติผ่านทางทะเล (Overseas Trade) โดยการนำเข้าสินค้าต้องใช้เงินที่ได้จากการส่งออกเท่านั้น (Export First, Import Later System) ทั้งนี้ ผู้นำเข้าต้องซื้อเงินตราต่างประเทศที่ได้จากการส่งออก (Export Earning) ในอัตราที่สูงกว่าอัตราตลาดเล็กน้อย
S3: รัฐบาลมีทิศทางที่ชัดเจนในการพัฒนาการค้าและการลงทุนของเมียนมาในระยะสั้นและระยะกลาง คือ 1) การเร่งสร้างความเชื่อมโยงทางการขนส่งและคมนาคม ผ่านการพัฒนาและสร้างเส้นทางเชื่อมโยงจุดสำคัญทางเศรษฐกิจต่างๆ 2) การอำนวยความสะดวกด้านความตกลงทางการค้าและระเบียบพิธีทางศุลกากร และ 3) การเร่งเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันและผลิตภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศ ส่วนในระยะยาวจะมุ่งสู่แนวทางการพัฒนาที่มีการเสนอแนะจากภาควิชาการ และองค์กรต่างๆ ซึ่งสนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การคมนาคมขนส่ง และการใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มทางอุตสาหกรรม	W3: เมียนมากำหนดให้ผู้ที่จะส่งออกได้ คือ รัฐบาลเมียนมาและตัวแทนหรือองค์กรของรัฐบาลเมียนมาเท่านั้น
S4: จุดผ่อนปรนบางแห่งมีการค้าระดับชาวบ้านที่หนาแน่นอยู่แล้ว มีมูลค่าการค้าชายแดนในระดับที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับเมือง และขยายไปสู่ระดับภูมิภาคได้ (เช่น จุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับบ้านมุ่ดอง จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกกับบ้านป่าแขม)	W4: การค้าชายแดน (ในช่องทางที่ถูกต้อง) ต้องผ่านระบบธนาคารพาณิชย์ โดยรัฐบาลเมียนมาอนุญาตให้ใช้เงินบาท เงินจ๊าด และเงินเหรียญสหรัฐ สำหรับการค้าชายแดนได้
S5: จุดผ่อนปรนบางแห่งสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองที่ประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น ซึ่งมีกำลังซื้อมากพอในระดับที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับเมือง และขยายไปสู่ระดับภูมิภาคได้ (เช่น ด่านพระเจดีย์สามองค์กับเมืองมะละแหม่ง จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกกับเมืองตองยี ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน)	W5: เมียนมาเก็บค่าธรรมเนียมการส่งออกเพิ่มร้อยละ 7 จากค่าธรรมเนียมปกติ สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านทางชายแดน

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ด้านการลงทุน	
S6: ต้นทุนในด้านค่าจ้างแรงงานปัจจุบันอยู่ในเกณฑ์ต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน	W6: ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งทุนค่อนข้างต่ำ และอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่สูง
S7: ยุทธศาสตร์ทางการค้าการลงทุนของเมียนมานั้นเดินตามแนวทางการเปิดเสรีทางเศรษฐกิจ ซึ่งสอดคล้องกับระบบการค้าของประชาคมโลก	W7: ทักษะของวิสาหกิจในด้านต่างๆ ยังมีอยู่น้อย
S8: เมียนมาได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อการพัฒนาจากประเทศอื่นๆ ซึ่งเป็นแนวทางสำหรับประเทศที่อยู่ในช่วงต้นๆ ของการพัฒนาประเทศ ก่อนจะเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบการระดมทุนจากเอกชนภายนอก และเอกชนภายในประเทศ ตามลำดับ	W8: ปริมาณการผลิตกระแสไฟฟ้าสำหรับใช้ภายในประเทศยังไม่เพียงพอ
S9: จุดผ่อนปรนบางแห่งเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ประมงที่มีศักยภาพ (เช่น ด่านสิงขรเชื่อมโยงกับเมืองมะริด)	W9: ขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในเมียนมาอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ
S10: จุดผ่อนปรนบางแห่งเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่มีการพัฒนาบ้างแล้ว (เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกเชื่อมโยงกับตองยี ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน)	W10: รัฐบาลเมียนมาไม่ได้ให้การสนับสนุนในด้านอุตสาหกรรมการผลิตต่อภาคเอกชน หรือนักลงทุนต่างชาติ
ด้านการท่องเที่ยว	
S11: จุดผ่อนปรนหลายแห่งเชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามและมีศักยภาพสูง (เช่น ด่านสิงขรเชื่อมโยงกับเมืองมะริด ด่านพระเจดีย์สามองค์กับเมืองมะละแหม่ง)	W11: การจัดการฐานทรัพยากรทางการท่องเที่ยวยังไม่ได้มาตรฐานสากล
ด้านภูมิศาสตร์ที่ตั้งจุดผ่านแดน	
S12: จุดผ่อนปรนบางแห่งตั้งอยู่ในสภาพภูมิประเทศที่เป็นที่ราบหรือมีความลาดชันน้อยทั้งในฝั่งประเทศไทยและฝั่งประเทศเมียนมา ทำให้สามารถรองรับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานได้ง่ายกว่า (เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกอยู่ห่างจากเมืองตองยี 409 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง ดีกว่าเส้นทางที่ออกจากจุดผ่านแดนถาวรแม่สาย–ท่าขี้เหล็ก–เชียงตุง–ตองยี ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีระยะทาง 591 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทาง 13 ชั่วโมง)	W12: ชายแดนไทย–เมียนมาส่วนใหญ่มีเทือกเขาสูงเป็นเส้นกั้นเขตแดนจึงทำให้การเดินทางไปยังจุดผ่านแดนถาวรมีความลำบาก
	W13: กลุ่มชาติพันธุ์ที่ยังมีปัญหาความขัดแย้งกับรัฐเมียนมาไม่สามารถเข้า–ออกผ่านจุดผ่านแดนถาวรได้
	W14: จุดผ่อนปรนการค้าบางแห่งตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่สามารถพัฒนาเส้นทางขนส่งได้ (เช่น จุดผ่อนปรนที่ติดกับจังหวัดแม่ฮ่องสอนของไทยที่ตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติหรือเขตอุทยาน)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
	W15: จุดผ่อนปรนการค้าบางแห่งเส้นทางยังเป็นถนนลูกรัง หรือบางเส้นทางมีความชำรุดไม่ได้รับการบำรุงรักษา ดังนั้นจึงไม่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (เช่น จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านเสาหินและจุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น)
	W16: จุดผ่อนปรนการค้าบางแห่ง เส้นทางการขนส่งเป็นเพียงทางเดินเท้าซึ่งรถทุกประเภทไม่สามารถเข้าถึงได้ (เช่น จุดผ่อนปรนท่าบ้านสายลมจอย การขนส่งสินค้าใช้แรงงานคนแบกหามเป็นหลัก)
ด้านการเมืองและความมั่นคง	
S13: จุดผ่อนปรนช่องทางห้วยต้นนุ่น อยู่ภายใต้การควบคุมของทหารเมียนมา ซึ่งแตกต่างจากจุดผ่านแดนอื่นๆ ที่ควบคุมโดยกองกำลังของกลุ่มชาติพันธุ์	W17: ความซับซ้อนของระบบการเมืองเกิดมาจากปัญหาของชนกลุ่มน้อยที่มีจำนวนถึง 1 ใน 3 ของประชากร เมียนมายังคงมีปัญหาชนกลุ่มน้อยติดอาวุธที่ยังคงมีความเปราะบางอยู่ หากมีการกระทบกระทั่งเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงปัญหากลุ่มมุสลิมโรฮีนจา ซึ่งมีความขัดแย้งกับกลุ่มชาวพุทธในรัฐยะไข่ และมีความขัดแย้งกับรัฐบาล ส่งผลให้เกิดการอพยพของชาวโรฮีนจาเป็นจำนวนมาก นำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งในระดับภูมิภาค
S14: จุดผ่อนปรนการค้าส่วนใหญ่อยู่ติดกับพื้นที่ที่อยู่ติดกับ “รัฐ” (State) ซึ่งเป็นพื้นที่เขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อย ปัจจุบันเริ่มมีความสงบทางด้านการเมืองแล้ว	W18: จุดผ่อนปรนการค้าที่ยังได้รับผลกระทบด้านการเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก และจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ โดยเฉพาะจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยที่มักจะปิดด่านเป็นการชั่วคราวอยู่บ่อยครั้ง
	W19: จุดผ่อนปรนอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานด้านความมั่นคงซึ่งควบคุม การเข้า–ออกของสินค้า บุคคล และยานพาหนะอย่างเข้มงวด อีกทั้งอยู่ภายใต้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่เป็นหลัก ทำให้ขาดแบบแผนการปฏิบัติที่ชัดเจน จึงก่อให้เกิดปัญหาในการนำเข้า–ส่งออกอยู่เป็นประจำ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

ประกอบด้วย โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) โดย

โอกาส หมายถึง ปัจจัยภายนอก ซึ่งเป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของประเทศที่เอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการพัฒนาภายในประเทศ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องพยายามแสวงหาโอกาสและใช้ประโยชน์จากโอกาสนั้นๆ

อุปสรรค หมายถึง ข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องและพยายามขจัดอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้ได้จริง หรือพยายามหลีกเลี่ยงการเสนอกลยุทธ์

โดยผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของอนุภูมิภาค (ไทย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) เป็นดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-8**

ตารางที่ 6.1-8 ผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของอนุภูมิภาค (ไทย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O1: การพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่เขตเมืองกับพื้นที่ชนบท ต้องมีการสนับสนุนให้ประชาชนสามารถเข้าถึงแหล่งอาหารมากขึ้น การเข้าถึงบริการด้านสุขภาพ การเข้าถึงระบบการศึกษาที่มีคุณภาพ การมีที่อยู่อาศัย และการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคและสุขาภิบาล	T1: การผลิตสินค้าบริการเพื่อการส่งออกผ่านช่องทางด้านการผลิตจะกระทบไปสู่ความต้องการในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในด้านต่างๆ อาทิ การใช้พลังงาน การปล่อยมลพิษซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
O2: การเปลี่ยนแปลงการผลิตจากเดิมที่ทำลายสิ่งแวดล้อมมาสู่การผลิตที่เป็นมิตรกับกับสิ่งแวดล้อมให้มากยิ่งขึ้น	T2: การเข้ามาของแรงงานข้ามชาติจะส่งผลกระทบต่อการจ้างแรงงานภายในประเทศและส่งผลกระทบต่อค่าจ้างและสวัสดิการการจ้างงานของคนไทย
O3: การผลิตสินค้าบริการเพื่อการส่งออกผ่านช่องทางด้านการผลิตจะส่งผลกระทบไปสู่แรงงานในมิติของการสร้างงานใหม่ (Job Creation) การจ้างงาน (Employment) ที่เหมาะสมสำหรับทุกคนมากขึ้น	T3: แรงงานข้ามชาติที่มีทักษะต่ำอาจส่งผลทำให้ผลิตภาพแรงงานของประเทศลดลง ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศผู้รับแรงงานข้ามชาตินั้นๆ ในระยะยาว
O4: การกระตุ้นให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการได้กำไรและมีผลิตภาพมากขึ้น ทำให้แรงงานได้รับค่าจ้างและสวัสดิการที่เพิ่มสูงขึ้น อันส่งผลกระทบต่อระดับการบริโภคที่เพิ่มสูงขึ้น	T4: การส่งออกปัจจัยการผลิตอาจส่งผลกระทบต่อการ “ลดลงของปัจจัยการผลิต” ในประเทศผู้ส่งออก
O5: การกระตุ้นให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงการนำเข้าสินค้าที่มีราคาถูกลงกว่าการผลิตขึ้นเองภายในประเทศ ซึ่งส่งผลต่อสวัสดิการที่เพิ่ม	T5: การระบาดของ COVID-19 ส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อทั้งการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ซึ่งสามารถเกิดเหตุการณ์ลักษณะนี้ได้อีกในอนาคตข้างหน้า
O6: การกระตุ้นให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ส่งผลต่อการจัดสรรงบประมาณของรัฐในการใช้จ่ายด้านอุปทาน (Supply Side) ในการให้บริการสาธารณะและสาธารณูปโภคต่างๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานต่างๆ ของประชาชน	
O7: การส่งออกปัจจัยการผลิต ผู้ส่งออกอาจได้รับผลตอบแทนกลับมาในลักษณะของกำไรที่โอนกลับเข้าประเทศผู้ส่งออก (Repatriated Profit)	
O8: การเกษตรสมัยใหม่จะมีบทบาทสำคัญต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมากขึ้นในอนาคต	

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O9: สัดส่วนของแรงงานที่ทำงานในภาคการเกษตรของประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยังมีสัดส่วนที่สูงกว่าร้อยละ 50 ยกเว้นประเทศเวียดนามและไทยที่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ถือได้ว่าภูมิภาคนี้ยังเป็นประเทศหลักในการผลิตสินค้าด้านเกษตรกรรม	
O10: การทำเกษตรพันธสัญญาได้มีการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	
O11: ภาคอุตสาหกรรมมีบทบาทในการสร้างโอกาสทางธุรกิจรวมทั้งยังเป็นผู้รับช่วงการผลิตโดยสามารถเชื่อมต่อไปยังบริษัทข้ามชาติในมิติทางการค้าระหว่างประเทศ ช่วยสนับสนุนในเรื่องวัตถุดิบการให้บริการ ด้านข้อมูลและข่าวสารต่างๆ	
O12: รัฐบาลของเมียนมาได้ควบคุมการนำเข้าสินค้าบางประเภท รวมถึงการจัดทำโครงการขยายกำลัง การผลิตกระแสไฟฟ้าให้มากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของเมียนมามีความเข้มแข็งมากขึ้น	
O13: รัฐบาลกัมพูชาได้ปรับปรุงวิธีการทำบัญชีสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้อยู่ในรูปแบบที่ง่ายขึ้นเพื่อให้สถาบันการเงินมีข้อมูลในการวิเคราะห์และอนุมัติการให้สินเชื่อได้มากขึ้น	
O14: ภาคบริการส่งผลต่อขนาดทางเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 40-50 ของเศรษฐกิจในอาเซียน	
O15: ภาคบริการหลัก 5 สาขา ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ e-ASEAN สุขภาพ โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว เปิดโอกาสให้ต่างชาติสามารถถือหุ้นการเป็นเจ้าของในสาขาดังกล่าวได้ถึงร้อยละ 70	
O16: การค้าภาคบริการในอนุภูมิภาคอนุญาตให้แรงงานที่มีทักษะสามารถเคลื่อนย้ายได้โดยเสรีใน 8 สาขาอาชีพ ได้แก่ สถาปนิก นักการบัญชี วิศวกร นักสำรวจ แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล และการท่องเที่ยว	
O17: การท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคมีการบูรณาการเข้าด้วยกันในรูปแบบจุดหมายปลายทางเดียวกัน (Single Tourism Destination) ช่วยดึงดูดใจนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากขึ้น	
O18: แหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งในอนุภูมิภาค เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะ Heritage Site อาหาร มิตรไมตรีจิตของผู้คน และแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่งได้รับการยกย่องจาก UNESCO ให้เป็นมรดกโลก	

โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O19: รัฐบาลของแต่ละประเทศมีการผลักดันการเชื่อมโยงเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเสรี ตลอดจนมีแผนเชิงปฏิบัติการในการขจัดอุปสรรคการท่องเที่ยวในระดับอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	
O20: ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีจุดเด่นเรื่องการมีแรงงานข้ามชาติจำนวนมากและค่าแรงไม่แพง ช่วยให้เกิดการประหยัดต้นทุนการผลิต ซึ่งส่งผลดีต่อการขยายกำลังการผลิตในภาคอุตสาหกรรมนั้นๆ รวมทั้งส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจมหภาคของประเทศด้วยเช่นกัน	
O21: จุดผ่อนปรนการค้าของ สปป.ลาว และกัมพูชาที่อยู่ใกล้เมืองเศรษฐกิจและจุดผ่านแดนถาวรเดิมจะมีศักยภาพสูงในอนาคต	
O22: ถนนลาดยางช่วยลดต้นทุนการสึกหรอของรถบรรทุกและเพิ่มความเร็วในการเดินทาง จากงานวิจัยของ ADB (2013) พบว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถบรรทุกจะประหยัดลงได้ตั้งแต่ 0.26-1.13 เหรียญสหรัฐต่อกิโลเมตร หากมีการเปลี่ยนจากถนนไม่ลาดยางเป็นถนนลาดยาง	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.1.5 ผลการวิเคราะห์เพื่อเสนอแผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมาย

จากผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก สามารถวิเคราะห์เพื่อเสนอแผนงาน/โครงการด้านการเชื่อมโยงสำหรับพื้นที่เป้าหมายนั้น โดยใช้เครื่องมือ TOWS Matrix ซึ่งเป็นเครื่องมือที่นำผลการทำ SWOT Analysis (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค) มาเชื่อมโยงความสัมพันธ์ ประกอบด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับอุปสรรค จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค ตัวอย่างการวิเคราะห์กรณีจุดแข็งกับโอกาสของประเทศกัมพูชา ดัง**ตารางที่ 6.1-9**

ตารางที่ 6.1-9 กรณีจุดแข็งกับโอกาสของประเทศกัมพูชา

จุดแข็ง (S)	โอกาส (O)	แนวทางในการเสนอแผนงาน/โครงการ
S1: อุปสรรคทางการค้าทั้งด้านภาษีศุลกากรและอุปสรรคที่มิใช่ภาษีศุลกากรลดลงไปมากแล้ว S6: รัฐบาลส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม การอำนวยความสะดวกทางการค้า S7: รัฐบาลเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศกัมพูชาในภูมิภาคและในเวทีโลก	O1: การพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่เขตเมืองกับพื้นที่ชนบท ต้องมีการสนับสนุนให้ประชาชนสามารถเข้าถึงแหล่งอาหารมากขึ้น การเข้าถึงบริการด้านสุขภาพ การเข้าถึงระบบการศึกษาที่มีคุณภาพ การมีที่อยู่อาศัย และการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคและสุขาภิบาล O22: ถนนลาดยางช่วยลดต้นทุนการสึกหรอของรถบรรทุกและเพิ่มความเร็วในการเดินทาง จากงานวิจัยของ ADB (2013) พบว่า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถบรรทุกจะประหยัดลงได้ตั้งแต่ 0.26-1.13 เหรียญสหรัฐต่อกิโลเมตร หากมีการเปลี่ยนจากถนนไม่ลาดยางเป็นถนนลาดยาง	**สนับสนุนเส้นทางเชื่อมต่อ** จากจุดผ่อนปรนการค้าไปยังเขตเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน
S4: รัฐบาลมีเสถียรภาพทางการเมืองที่มั่นคงส่งผลให้เศรษฐกิจกัมพูชามีอัตราการเจริญเติบโตสูง S7: รัฐบาลเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศกัมพูชาในภูมิภาคและในเวทีโลก S9: จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง มีศักยภาพสูง เนื่องจากสามารถเชื่อมไปยังจังหวัดพระตะบอง ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น เป็นอันดับสองของประเทศกัมพูชา	O4: การกระตุ้นให้เกิดการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการได้กำไรและมีผลิตภาพมากขึ้น ทำให้แรงงานได้รับค่าจ้างและสวัสดิการที่เพิ่มสูงขึ้นอันส่งผลต่อระดับการบริโภคที่เพิ่มสูงขึ้น O21: จุดผ่อนปรนการค้าของกัมพูชาและ สปป.ลาว ที่อยู่ใกล้เมืองเศรษฐกิจและจุดผ่านแดนถาวรเดิมจะมีศักยภาพสูงในอนาคต	ยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร

จุดแข็ง (S)	โอกาส (O)	แนวทางในการเสนอแผนงาน/โครงการ
S11: การค้าของจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู มีมูลค่าการค้าขายประมาณ 300 ล้านบาทต่อปี S12: จุดผ่อนปรนช่องอานม้า มีศักยภาพด้านการค้า เนื่องจากเชื่อมต่อกับจังหวัดพระวิหาร ซึ่งมีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น ปัจจุบันมีมูลค่าการค้าไม่ต่ำกว่า 1 ล้านบาทต่อวัน		

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ทั้งนี้กลยุทธ์ที่กำหนดจากเทคนิค TOWS Matrix จะประกอบด้วย 4 ลักษณะ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-10**

ตารางที่ 6.1-10 ลักษณะของกลยุทธ์ที่ได้มาจากเทคนิค TOWS Matrix

ประเด็นพิจารณาสำหรับจัดทำกลยุทธ์		ปัจจัยภายใน (Internal Factors)	
		จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)
ปัจจัยภายนอก (External Factors)	โอกาส (O)	**กลยุทธ์เชิงรุก (SO)** ใช้จุดแข็งภายในขององค์กร และใช้ประโยชน์ให้มากที่สุดจากโอกาสภายนอกที่มี	**กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)** ใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีเพื่อลดจุดอ่อนในองค์กร
	อุปสรรค (T)	**กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)** ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งภายในทั้งหมดเพื่อเอาชนะอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้น	**กลยุทธ์เชิงรับ (WT)** ลดจุดอ่อน เพื่อเอาชนะหรือหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่อาจเกิดขึ้น

ที่มา : ปรีดี นุกุลสมปรารถนา, 2563

ผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในข้อมูลแต่ละคู่ดังกล่าว ทำให้สามารถสรุปกลยุทธ์ในภาพรวมของทั้งสามประเทศได้ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.1-11**

ตารางที่ 6.1-11 ประเด็นพิจารณาสำหรับจัดทำกลยุทธ์

ประเด็นพิจารณาสำหรับจัดทำกลยุทธ์		ปัจจัยภายใน (Internal Factors)	
		จุดแข็ง (S)	**จุดอ่อน (W)**
ปัจจัยภายนอก (External Factors)	**โอกาส (O)**	**กลยุทธ์เชิงรุก (SO)** - **สนับสนุนเส้นทางเชื่อมต่อ**จากจุดผ่อนปรนการค้าไปยังแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน - **ยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าให้เป็นจุด ผ่านแดนถาวร** เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกัน	**กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)** - **ยกระดับถนนให้มีมาตรฐานสูงขึ้น** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการขนส่ง - **สนับสนุนเส้นทางเชื่อมต่อ สะพานมิตรภาพเพิ่มเติม เส้นทางที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการขนส่ง - **ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคให้ได้มาตรฐาน** ถูกสุขลักษณะและอนามัย เพื่อให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ได้รับความสะดวก ลดการระบาดของโรคติดต่อ
	อุปสรรค (T)	**กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)** - **การพัฒนาสะพานเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน** จะช่วยยกระดับขนาดเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันจากการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตที่สะดวกขึ้น ส่งเสริมการเคลื่อนย้ายแรงงานที่ถูกกฎหมาย	**กลยุทธ์เชิงรับ (WT)** - **กำหนดให้จุดผ่อนปรนบางแห่งมีลักษณะพิเศษเพื่อจำกัดการพัฒนา** ถือเป็นการจำกัดปริมาณการเดินทางและลดการใช้จ่ายงบประมาณในการปรับปรุงที่เกินความจำเป็น เช่น กำหนดประเภทสินค้าบางรายการที่อนุญาตให้มีการขนส่งผ่านได้ กำหนดประเภทรถบางประเภทที่สามารถผ่านได้ เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากพบว่าจุดผ่อนปรนบางแห่งไม่มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้าแต่อาจมีศักยภาพเฉพาะเรื่องการท่องเที่ยว หรือในทำนองกลับกัน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของพื้นที่กับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ดังแสดงใน**รูปที่ 6.1-1** ถึง **รูปที่ 6.1-3** ตามลำดับ จะช่วยให้มองเห็นภาพรวมของการกำหนดแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องได้

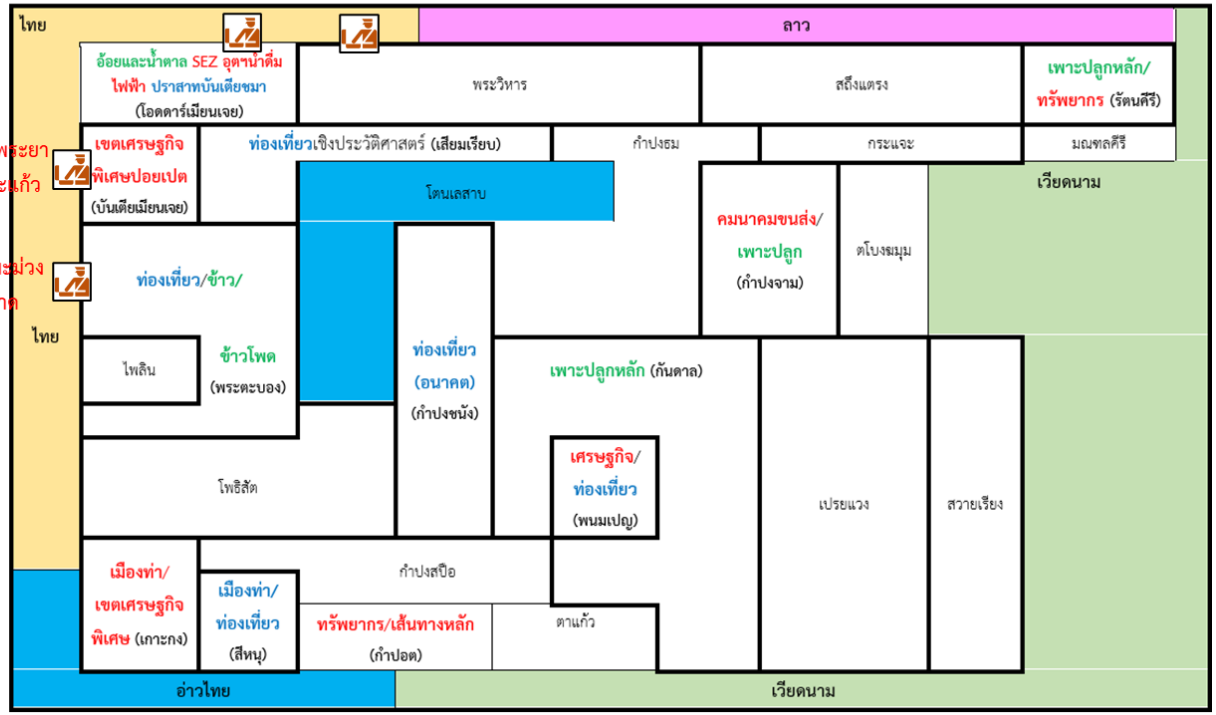
3. จุดผ่อนปรนสายตะกู จ.บุรีรัมย์	
ช่องสายตะกู อ.บ้านกรวด	บ้านจุ๊บโกกี อ.บันเตียอาปิล
พื้นที่ราบ MSL 264 ม.	พื้นที่ราบ MSL 261 ม.
ถนน AC 2 ช่อง	ถนนลูกรัง 1 ช่อง
อุทยานตาพระยา (มรดกโลก)	ศักยภาพเกษตร ลงทุน ท่องเที่ยว
ปราสาทบันทายชะมา (40 กม.) ปราสาทบันทายศรี (120 กม.)	
จ.บุรีรัมย์ ยังไม่มีจุดผ่านแดนถาวร/ มีปัญหาปักปันเขตแดน	

1. จุดผ่อนปรนตาพระยา จ.สระแก้ว	
บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา	บ้านบึงตะกวน บันเตียเมียนเจย
ห่างจุดผ่านแดนถาวร 57 กม.	
พื้นที่เนิน ถนน AC 2 ช่อง	ถนนลูกรัง 1 ช่อง MSL 72 ม.
ห่างนครวัด 125 กม. / ห่าง SEZ ปอยเปต 40 กม.	
มีปัญหาปักปันเขตแดน	

2. จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง จ.ตราด	
บ้านมะม่วง ต.นนทรี อ.บ่อไร่	บ้านฉอระกา อ.สำรูด
ห่างจุดผ่านแดนถาวร 127 กม.	ห่างนิคมฯ 102 กม.
พื้นที่ราบ MSL 74 ม. ถนน AC 2 ช่อง	ทางชัน MSL 256 ม. หน้าฝนเดินทางไม่สะดวก
อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	
เชื่อมพระตะบอง โตนเลสาบ 160 กม. เน้นเกษตร/ท่องเที่ยว	
มีปัญหาปักปันเขตแดน	

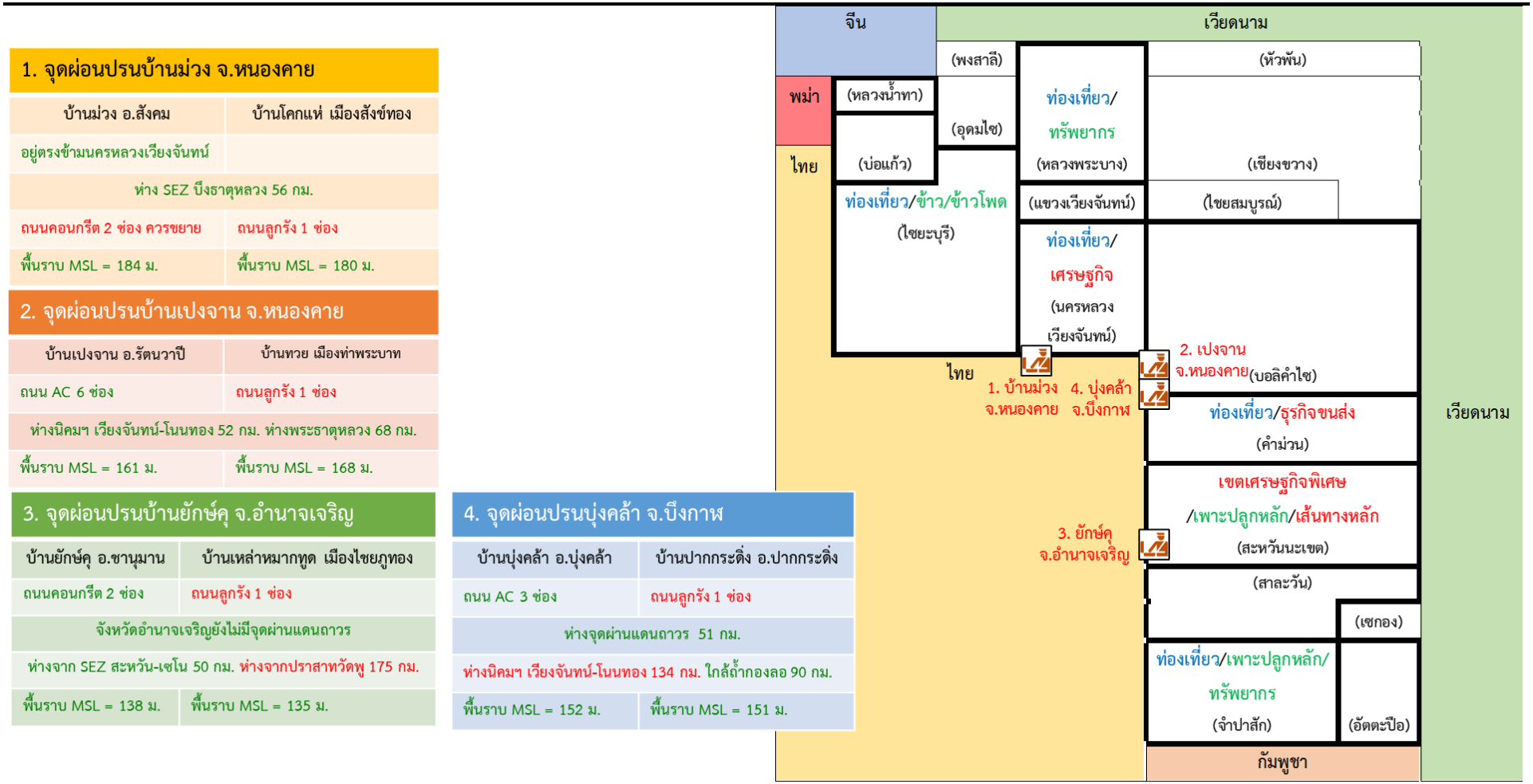
4. จุดผ่อนปรนช่องอานม้า จ.อุบลราชธานี	
ช่องอานม้า อ.น้ำยืน	บ้านสะเตียลกวาง อ.จอมกระสาน
พื้นที่ราบ MSL 378 ม.	พื้นที่ราบ MSL 179 ม.
ถนน AC 2 ช่อง	ถนนลูกรัง 1 ช่อง ประชากรเบาบาง
	อยู่ห่าง SEZ (260 กม.) และแหล่งท่องเที่ยวในฝั่งกัมพูชา (140 กม.)
ตั้งอยู่บนอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร	
มีปัญหาปักปันเขตแดน	

3. สายตะกู จ.บุรีรัมย์ 4. ช่องอานม้า จ.อุบลราชธานี



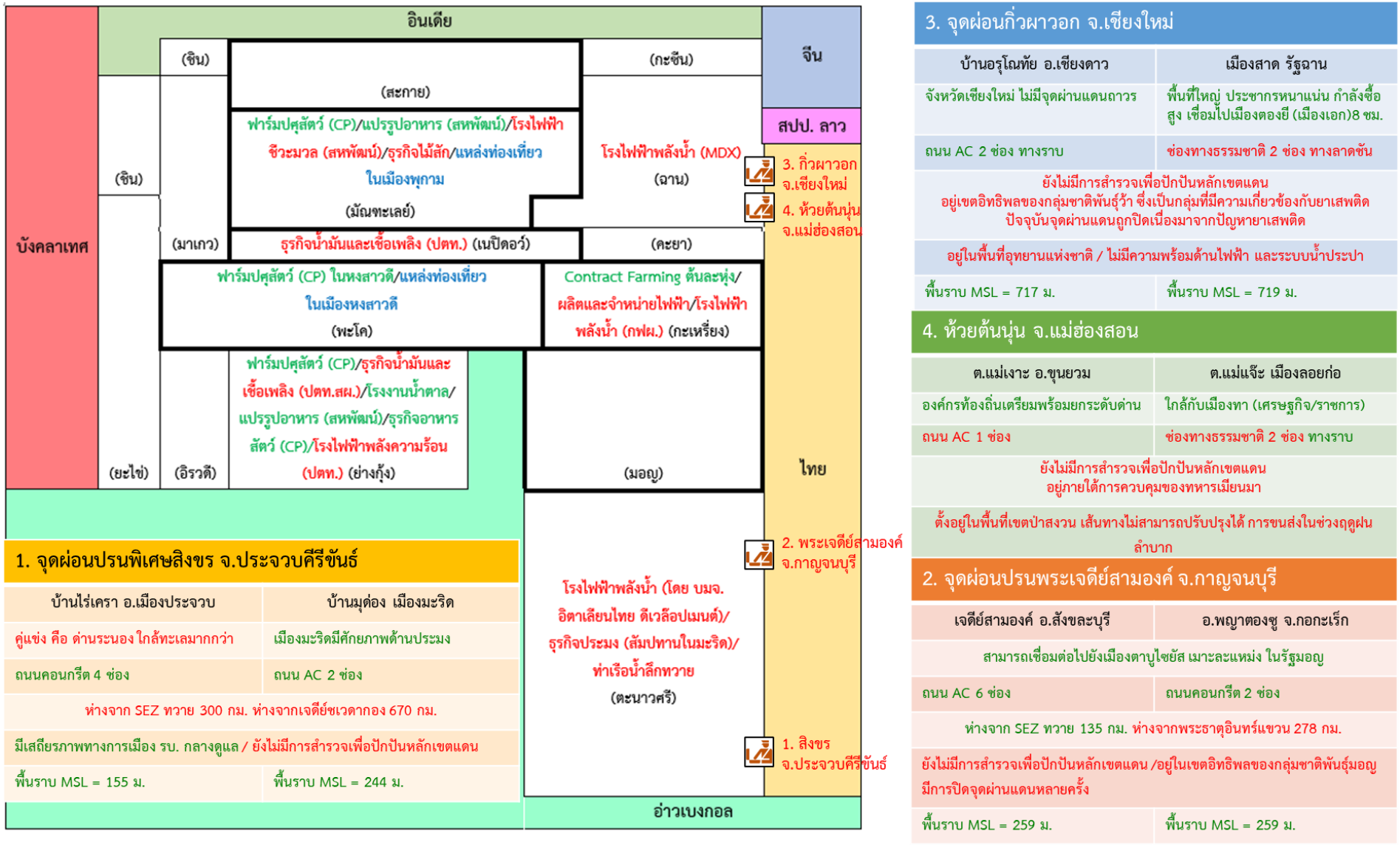
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.1-1 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับกัมพูชา



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.1-2 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับ สปป.ลาว



1. จุดผ่อนปรนพิเศษสิงขร จ.ประจวบคีรีขันธ์

บ้านไร่เครา อ.เมืองประจวบ	บ้านมุด่อง เมืองมะริด
คู่แข่ง คือ ด่านระนอง ใกล้ทะเลมากกว่า	เมืองมะริดมีศักยภาพด้านประมง
ถนนคอนกรีต 4 ช่อง	ถนน AC 2 ช่อง
ห่างจาก SEZ ทวาย 300 กม. ห่างจากเจดีย์ชเวดากอง 670 กม.	
มีเสถียรภาพทางการเมือง รบ. กลางดูแล / ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน	
พื้นราบ MSL = 155 ม.	พื้นราบ MSL = 244 ม.

3. จุดผ่อนกิ่วผาวอก จ.เชียงใหม่

บ้านอรุโณทัย อ.เชียงดาว	เมืองสาด รัฐฉาน
จังหวัดเชียงใหม่ ไม่มีจุดผ่านแดนถาวร	พื้นที่ใหญ่ ประชากรหนาแน่น กำลังซื้อสูง เชื่อมไปเมืองตองยี (เมืองเอก)8 ชม.
ถนน AC 2 ช่อง ทางราบ	ช่องทางธรรมชาติ 2 ช่อง ทางลาดชัน
ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน อยู่เขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ว้า ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเกี่ยวข้องกับยาเสพติด ปัจจุบันจุดผ่านแดนถูกปิดเนื่องมาจากปัญหายาเสพติด	
อยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติ / ไม่มีความพร้อมด้านไฟฟ้า และระบบน้ำประปา	
พื้นราบ MSL = 717 ม.	พื้นราบ MSL = 719 ม.

4. ห้วยต้นนุ่น จ.แม่ฮ่องสอน

ต.แม่เงาะ อ.ขุนยวม	ต.แม่แจ๊ะ เมืองลอยก่อ
องค์กรท้องถิ่นเตรียมพร้อมยกระดับด่าน	ใกล้กับเมืองทา (เศรษฐกิจ/ราชการ)
ถนน AC 1 ช่อง	ช่องทางธรรมชาติ 2 ช่อง ทางราบ
ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน อยู่ภายใต้การควบคุมของทหารเมียนมา	
ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตป่าสงวน เส้นทางไม่สามารถปรับปรุงได้ การขนส่งในช่วงฤดูฝนลำบาก	

2. จุดผ่อนปรนพระเจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี

เจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี	อ.พญาตองซู จ.กอกะเร็ก
สามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองตาบูไซยัส เมาะละแหม่ง ในรัฐมอญ	
ถนน AC 6 ช่อง	ถนนคอนกรีต 2 ช่อง
ห่างจาก SEZ ทวาย 135 กม. ห่างจากพระธาตุอินทร์แขวน 278 กม.	
ยังไม่มีการสำรวจเพื่อปักปันหลักเขตแดน /อยู่ในเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์มอญ มีการปิดจุดผ่านแดนหลายครั้ง	
พื้นราบ MSL = 259 ม.	พื้นราบ MSL = 259 ม.

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.1-3 ปัญหาด้านความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เปรียบเทียบกับศักยภาพของพื้นที่ในด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศไทยกับเมียนมา

ที่ปรึกษาจะดำเนินการกำหนดแผนกลยุทธ์ในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านสำหรับพื้นที่เป้าหมาย ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1: การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (SO)

กลยุทธ์ที่ 2: การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (WT)

กลยุทธ์ที่ 3: การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) (WO)

จากการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของแผนยุทธศาสตร์ระยะ 20 ปีและนโยบายต่างๆ ของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์ด้านการต่างประเทศ 20 ปี ยุทธศาสตร์ 20 ปี ของ สพพ. (พ.ศ. 2563-2582) และนโยบายของรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้อง พบว่ายุทธศาสตร์และนโยบายเหล่านี้มีความเกี่ยวข้องกันในมิติของการสร้างความร่วมมือทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างกัน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ช่วยให้ประชาชนทั้งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ จะต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และนโยบายต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น ดังแสดงใน**รูปที่ 6.1-4**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.1-4 ความเชื่อมโยงของกรอบกลยุทธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านกับยุทธศาสตร์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

6.2 การจัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

การศึกษาศักยภาพจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบไปด้วย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ประเทศละ 4 แห่ง รวม 12 แห่ง ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2-1**

ตารางที่ 6.2-1 การจัดลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร

ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	จังหวัด	ผลคะแนนการจัดอันดับศักยภาพช่องทางการค้า
1	เมียนมา	ด่านสิงขร	ประจวบคีรีขันธ์	8.04
2	เมียนมา	ด่านพระเจดีย์สามองค์	กาญจนบุรี	7.94
3	สปป.ลาว	บ้านเปงจาน	หนองคาย	7.26
4	สปป.ลาว	บ้านม่วง	หนองคาย	7.26
5	สปป.ลาว	บ้านยักษ์คุ	อำนาจเจริญ	6.79
6	สปป.ลาว	บ้านบุ่งคล้า	บึงกาฬ	6.66
7	กัมพูชา	บ้านตาพระยา	สระแก้ว	5.69
8	กัมพูชา	บ้านมะม่วง	ตราด	5.55
9	กัมพูชา	ช่องสายตะกู	บุรีรัมย์	5.15
10	กัมพูชา	ช่องอานม้า	อุบลราชธานี	4.87
11	เมียนมา	ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น	แม่ฮ่องสอน	4.75
12	เมียนมา	ช่องทางกิ่วผาวอก	เชียงใหม่	4.31

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.3 การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

การพิจารณาถึงระดับการพัฒนาของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้า ที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 12 แห่ง ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2-1** ตามเกณฑ์ในการจัดลำดับเพื่อยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในบทที่ 5 ของรายงาน พบว่า จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จุดผ่อนปรนทางการค้าด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน และจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งติดกับชายแดนประเทศเมียนมา และ จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งติดกับชายแดนประเทศ สปป.ลาว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอยู่เดิม แต่จำเป็นต้องได้รับ **การยกระดับถนน** (หรือปรับปรุงถนนให้มีมาตรฐานดีขึ้น) **การปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค** (เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น) **การพัฒนาอาคารด่านพรมแดน** เพื่อให้สามารถรองรับกับการยกระดับ จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และ

จุดผ่อนปรนการค้า เป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคต ตามแผนงานภายใต้กลยุทธ์ยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมจำนวนทั้งสิ้น 10 แผนงาน ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.3-1**

ตารางที่ 6.3-1 สรุปแนวทางการพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน และแผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565–2582

อันดับ	จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และ จุดผ่อนปรนการค้า	ประเทศ	แนวทางการพัฒนาและยกระดับ	หมายเลขโครงการ	แผนงาน
1	จุดผ่อนปรนพิเศษ ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	เมียนมา	- ยกระดับทางหลวงเชื่อมโยงด่านพรมแดน - พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมเชื่อมโยงด่านพรมแดน	A1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด
				A2	พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร
				A3	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด
2	จุดผ่อนปรนทางการค้า ด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี		ยกระดับและปรับปรุงทางหลวงเชื่อมโยงด่านพรมแดน	A4	ยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตาบูไชยัส-มะละแหม่ง
				A5	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ-สังขละบุรี
				A6	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์
3	จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า จังหวัดบึงกาฬ	สปป. ลาว	ยกระดับทางหลวงเชื่อมโยงด่านพรมแดน	A7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ
4	จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน	เมียนมา	- ยกระดับทางหลวงเชื่อมโยงด่านพรมแดน งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคใน - เมืองสำคัญที่เชื่อมโยงด่านพรมแดน	A8	ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ-เมืองลอยก่อ
				A9	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมาบ้านแม่แจ๊ะ
5	จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก จังหวัดเชียงใหม่		งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองสำคัญที่เชื่อมโยงด่านพรมแดน	A10	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.4 การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน

การก่อสร้างสะพานเพื่อรองรับการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ นับว่ามีผลกระทบต่อการค้าชายแดนซึ่งเป็นการค้าระดับชาวบ้านที่มีมายาวนาน บทเรียนที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว กล่าวคือ คนสปป.ลาวที่เดินทางข้ามมายังฝั่งไทยเพื่อซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคและขนส่งกลับไปด้วยเรือข้ามฟาก หรือเรือบั๊คหรือแพขนานยนต์ที่ใช้ขนส่งรถบรรทุกสินค้าข้ามฟาก และใช้รถรับจ้างเพื่อเดินทางและขนส่งสินค้า แต่เมื่อมีสะพานฯ สามารถขับรถยนต์ส่วนตัวหรือรถบรรทุกเพื่อซื้อสินค้ากลับไปจากซุปเปอร์สโตร์ที่อยู่ใกล้กับชายแดน ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย – ลาว ทุกแห่งตั้งแต่แห่งที่ 1 ที่จังหวัดหนองคาย แห่งที่ 2 ที่จังหวัดมุกดาหาร แห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนม และแห่งที่ 4 ที่จังหวัดเชียงราย

ดังนั้น ในการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพาน ไม่ว่าจะเป็นสะพานมิตรภาพไทย - ลาว หรือสะพานเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากสถานการณ์การใช้สะพานที่มีอยู่ถึงประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ เพื่อลดการซ้ำซ้อนหรือแข่งขันกันของสะพาน ซึ่งการก่อสร้างสะพานที่เกินความจำเป็นอาจนำไปสู่การสร้างผลกระทบต่อรูปแบบการค้าชาวบ้านที่ส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น

6.4.1 ภาพรวมการขนส่งสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว

ปัจจุบันประเทศไทยและสปป.ลาว ได้ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ เพื่อเชื่อมการค้าการขนส่งของ 2 ประเทศ ทั้งหมด 5 สะพาน อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง 1 แห่ง และอยู่ในขั้นตอนศึกษาความเป็นไปได้ 3 แห่ง ดังนี้

1) สะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 5 แห่ง ได้แก่

- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทร์)
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)
- สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง (เลย-แขวงไชยะบุรี)

2) อยู่ในระหว่างการก่อสร้าง

- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ)

3) อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด

- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

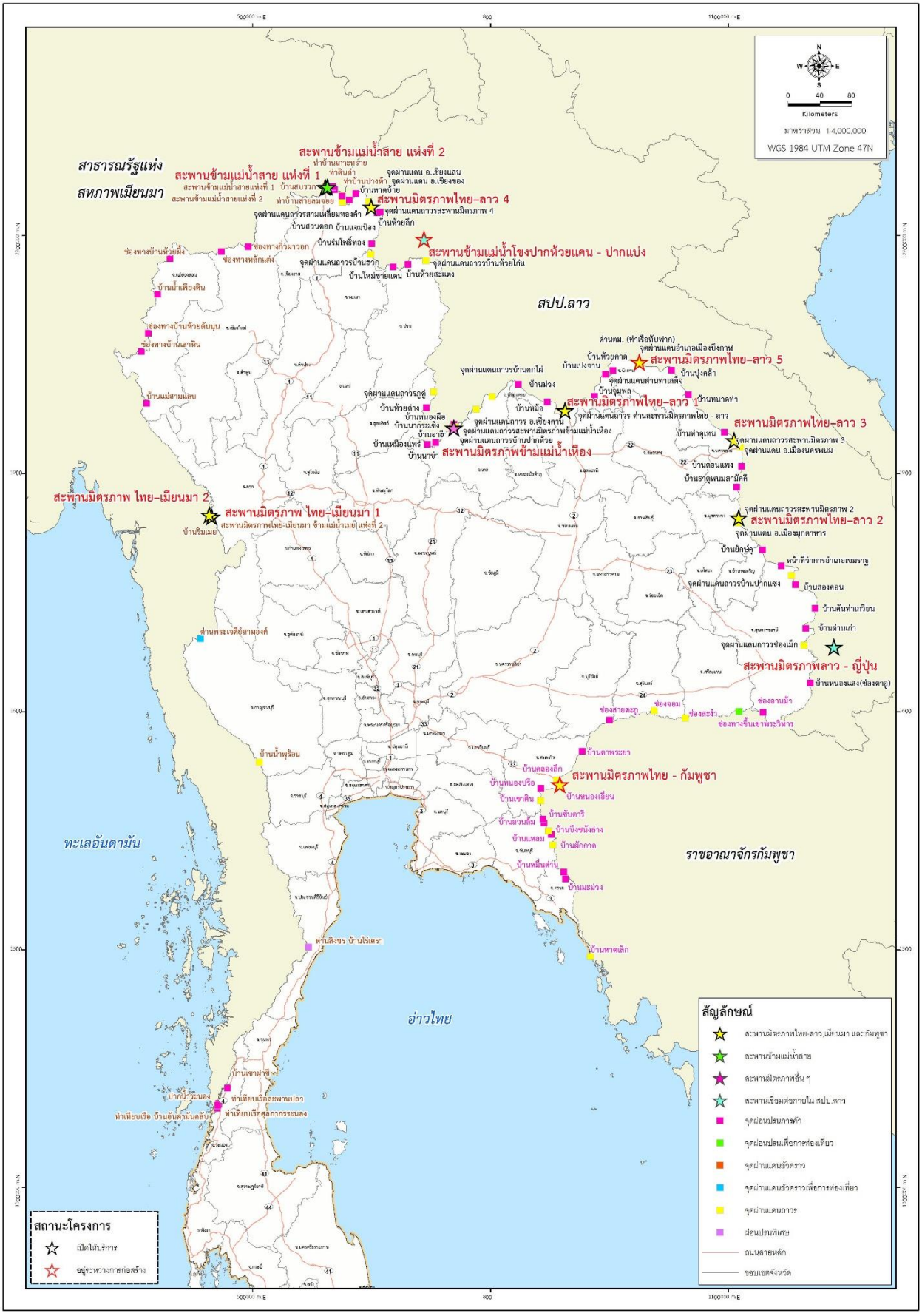
4) อยู่ระหว่างการวางแผน

- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์
- สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก

รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่ 6.4-1**

เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มของการค้าชายแดนของจังหวัดที่มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560 ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.4-1** พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนทุกจังหวัดมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ด้วยอัตราการเติบโตที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการกระจายตัวทางการค้าการขนส่งได้กระจายออกไปยังสะพานมิตรภาพอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง นอกจากนี้ เมื่อเทียบกับคุณสมบัติของสะพานที่ทำการก่อสร้างและอยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้

ระหว่างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แต่ละแห่ง พบว่าสะพานที่อยู่ใกล้เคียงกันหรือมีเมืองคู่ค้าที่ใกล้เคียงกัน ยังสามารถรองรับการขยายตัวทางการค้าการขนส่งได้อีกมาก ยกตัวอย่างเช่น จังหวัดหนองคาย ซึ่งมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 กับจังหวัดเลย ซึ่งมีสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง ทั้งสองสะพานต่างมีเมืองคู่ค้าที่อยู่ใกล้กัน ได้แก่ ตอนกลางของสปป.ลาว เมื่อเทียบศักยภาพที่มีอยู่ของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 สามารถรองรับการขนส่งได้มากถึงประมาณ 6 หมื่นกว่าล้านบาท (มูลค่าการค้าปี พ.ศ. 2560 ของจังหวัดหนองคาย) กับมูลค่าการค้าชายแดนผ่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองพบว่ามีมูลค่าเพียง 6 พันล้านบาทเท่านั้น (มูลค่าการค้าปี พ.ศ. 2560 ของจังหวัดเลย)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.4-1 แผนที่สะพานเชื่อมชายแดนไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 6.4-1 มูลค่าการค้าชายแดนในจังหวัดที่มีการก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ/อยู่ในระหว่างการศึกษา เพื่อเชื่อมไทย-สปป.ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2556-2560

จังหวัด	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)					อัตราการเติบโต (Y-O-Y)					สะพานมิตรภาพในปัจจุบัน/อนาคต
	2556	2557	2558	2559	2560	2557	2558	2559	2560	2561	
หนองคาย	57,243.36	60,128.36	61,620.68	64,046.71	60,081.13	5.0%	2.5%	3.9%	-6.2%	3.3%	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
มุกดาหาร	30,441.50	39,325.78	53,942.50	62,074.62	63,555.19	29.2%	37.2%	15.1%	2.4%	-1.9%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต)
นครพนม	2,900.56	4,425.56	7,998.35	12,398.38	15,057.16	52.6%	80.7%	55.0%	21.4%	-1.6%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม–คำม่วน)
เชียงราย	11,300.88	13,058.71	17,237.73	17,927.31	15,804.93	15.6%	32.0%	4.0%	-11.8%	4.9%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ–ห้วยทราย)
บึงกาฬ	1,472.61	1,989.27	2,404.86	2,414.29	3,463.42	35.1%	20.9%	0.4%	43.5%	17.0%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ) *
อุบลราชธานี	14,459.86	16,830.70	16,993.37	17,522.13	17,375.92	16.4%	1.0%	3.1%	-0.8%	1.7%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน) ** สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก ***
เลย	9,924.95	8,939.84	6,414.88	5,665.69	6,081.72	-9.9%	-28.2%	-11.7%	7.3%	2.5%	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์ *** สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง

*หมายเหตุ : * อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง*

*** อยู่ในระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียด*

**** อยู่ระหว่างการวางแผน*

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d. และวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564.

สถิติดังกล่าว นับว่าเป็นข้อมูลที่สำคัญ ที่แสดงถึงความจำเป็นของการก่อสร้างสะพานในบางจังหวัดดังกล่าว เช่น จังหวัดเลย ว่ายังมีความจำเป็นที่น้อยมาก เนื่องจากสะพานที่ได้ก่อสร้างอยู่นั้น ยังสามารถรองรับการขยายตัวทางการค้าได้อีกมาก ซึ่งการก่อสร้างสะพานนอกพื้นที่ดังกล่าวอาจมีความจำเป็นมากกว่า และยังช่วยลดความซ้ำซ้อนของการใช้ประโยชน์จากสะพานเพื่อการค้าและการขนส่งในจังหวัดดังกล่าวได้

6.4.2 พื้นที่ศักยภาพสำหรับการก่อสร้างสะพาน

การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่ปรึกษาได้พิจารณาตามเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา/สปป.ลาว/เมียนมา) ในบทที่ 5 ของรายงาน ซึ่งประกอบไปด้วยเกณฑ์ปัจจัยที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ ศักยภาพของเมืองคู่ค้าหลัก ความใกล้ระหว่างสะพานที่สร้างเสร็จ ภูมิศาสตร์ของแม่น้ำ รูปแบบการขนส่ง และ เสถียรภาพทางด้านการเมืองในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ โดยผลการวิเคราะห์ พบว่า

ประเทศกัมพูชามีเส้นแบ่งเขตแดนทางเป็นลำน้ำสายเล็กๆ สะพานที่เพิ่งก่อสร้างแล้วจำนวน 1 แห่ง นับว่าเพียงพอกับปริมาณการขนส่งชายแดน

ประเทศเมียนมาในภาคเหนือมีสะพานที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานแล้วถึง 4 แห่ง ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับปริมาณการค้าและการขนส่งได้ สำหรับตอนกลางของประเทศมีปัญหาด้านภูมิประเทศและความมั่นคงทางการเมืองอันเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการก่อสร้างสะพาน ส่วนภาคใต้พื้นที่เป็นชายฝั่งทะเล การขนส่งอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก จึงไม่มีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพาน

ในการก่อสร้างสะพานเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านจึงมีความเป็นไปได้ที่จะเชื่อมต่อเฉพาะกับ สปป.ลาว อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีประชากรเบาบาง อุตสาหกรรมมีน้อย จำนวนสะพานที่มีอยู่ตลอดแนวแม่น้ำโขงและแม่น้ำสาขาทั้งที่เปิดใช้งานอยู่ กำลังก่อสร้าง และกำลังศึกษามีอยู่จำนวนไม่น้อย การพิจารณาแนวโน้มของการค้าชายแดนของจังหวัดที่มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย–ลาว พบว่า แนวโน้มของมูลค่าการค้าชายแดนทุกจังหวัดปรับตัวสูงขึ้น แต่เป็นไปในอัตราที่ลดลง นัยดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการค้าและการขนส่งได้กระจายออกไปยังสะพานมิตรภาพอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง ดังนั้น ในระยะสั้น การก่อสร้างสะพานในพื้นที่ใกล้เคียงกัน หรือ ในพื้นที่จังหวัดเดียวกัน อาจเกิดความซ้ำซ้อนทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์สะพานแต่ละแห่งเพื่อการค้าและการขนส่งได้เต็มขีดความสามารถ

จากการวิเคราะห์ทั้งด้านศักยภาพเชิงพื้นที่และด้านศักยภาพการค้า พบว่า การคัดเลือกพื้นที่เพื่อก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว นับว่ามีความท้าทายเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นผลกระทบที่อาจส่งผลต่อรูปแบบการค้าชาวบ้านที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งหากมีการก่อสร้างสะพานขึ้นจะต้องมีการศึกษาแนวทางการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับท้องถิ่นทั้งในมิติด้านเศรษฐกิจและสังคม และแนวทางการแก้ไขหรือเยียวยาอย่างละเอียดถี่ถ้วน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาความเป็นไปได้ตามแนวชายแดนแม่น้ำโขงของประเทศไทยร่วมกับศักยภาพการค้าของจุดผ่านแดนที่มีอยู่ พบว่า นอกจากสะพานที่กำลังอยู่ในช่วงศึกษา/วางแผนก่อสร้างแล้ว มีตำแหน่งที่มีความเหมาะสมที่จะก่อสร้างสะพานอีก 1 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ จังหวัดอำนาจเจริญ เนื่องจากจังหวัดอำนาจเจริญ เป็นจังหวัดเดียวที่ติดกับแม่น้ำโขงและยังไม่มีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งหากมีการก่อสร้างสะพาน จะสามารถเชื่อมจังหวัดอำนาจเจริญไปยังเมืองคู่ค้าและเขตอุตสาหกรรมใน สปป.ลาว ได้แก่ แขวงสะหวันนะเขต และเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน–เซโน รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวที่

สำคัญ ได้แก่ ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple Complex) อันจะเป็นการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนจากการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุเป็นจุดผ่านแดนถาวร

โดยภาพรวมของการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมประเทศ ไทย-สปป.ลาว สรุปได้ดัง**ตารางที่ 6.4-2**

ตารางที่ 6.4-2 การจัดลำดับความสำคัญและเหตุผลสนับสนุน การก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมประเทศ ไทย-สปป.ลาว

อันดับ	สะพาน	เหตุผลสนับสนุน
1	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)	การสร้างสะพานดังกล่าว สามารถเชื่อมการขนส่งเข้าสู่ถนนหมายเลข 13 ของฝั่งสปป.ลาว และสามารถเชื่อมต่อไปยังเมืองเว้ และดานัง ของเวียดนามได้สะดวกยิ่งขึ้น จังหวัดอุบลราชธานี เป็นจังหวัดเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ปัจจุบันยังไม่มีสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยัง สปป.ลาว การค้าชายแดนส่วนใหญ่ของจังหวัดอุบลราชธานี จะผ่านด่านช่องเม็ก ซึ่งมีปลายทางที่สำคัญ คือ เมืองปากเซ หากการก่อสร้างสะพานนี้แล้วเสร็จ จะทำให้จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมต่อไปยังเมืองสำคัญอื่นๆ ของสปป.ลาว ได้มากขึ้น
2	จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดอำนาจเจริญ (พื้นที่ศักยภาพ)	แม้ว่าปัจจุบันการค้าชายแดน ณ จังหวัดอำนาจเจริญ จะมีมูลค่าการค้าชายแดนไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับจังหวัดชายแดนอื่นๆ ที่อยู่ใกล้เคียง แต่เมื่อพิจารณาความจำเป็นในการสร้างสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยังสปป.ลาว แล้วพบว่าหากสามารถยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุได้จะทำให้จุดผ่อนปรนดังกล่าวกลายเป็นจุดผ่านแดนถาวรแรกของจังหวัด โดยการสร้างสะพานจะช่วยสนับสนุนการขยายตัวทางการค้าที่จะเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการยกระดับการค้าชายแดนของจังหวัดอำนาจเจริญ
3	สะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก	เมื่อเทียบขนาดเศรษฐกิจของแขวงจำปาสัก และเมืองคู่ค้าสำคัญตามเส้นทางการค้า พบว่า การก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อม อุบลราชธานี-แขวงจำปาสัก ควรให้สำคัญรองลงมา เนื่องจากหากมีการสร้างสะพานมิตรภาพ อุบลราชธานี-สาละวัน แล้วเสร็จ จะทำให้จังหวัดอุบลราชธานีมีเส้นทางในการขนส่งครอบคลุมและเพียงพอต่อการค้าพื้นที่ของสปป.ลาวตอนใต้ ตลอดจนเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อไปยังเวียดนาม
4	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว เลย-เวียงจันทน์	การก่อสร้างสะพานเชื่อมเลย-เวียงจันทน์ พบว่า นับว่ามีความจำเป็นน้อยที่สุดในช่วงระยะเวลาอันใกล้ เนื่องจากจังหวัดเลยมีสะพานเพื่อเชื่อมต่อไปยังฝั่งสปป.ลาวแล้วนั่นคือ สะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง ซึ่งปัจจุบัน พบว่า ยังสามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อีกมาก การเชื่อมไปยังตอนเหนือของ สปป.ลาว ตลอดจนจีนตอนใต้มีทางเลือกอื่นที่สามารถใช้เพื่อการขนส่งได้ดีกว่า ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เชื่อมต่อเมืองสิบสองปันนา-มณฑลยูนนานของจีน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

การจัดลำดับความสำคัญและเหตุผลสนับสนุน การก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อม ไทย-สปป.ลาว ข้างต้น นำมาสู่การสรุปแผนงานภายใต้กลยุทธ์ก่อสร้างสะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้จำนวน 4 แผนงาน ดังแสดงใน **ตารางที่ 6.4-3**

ตารางที่ 6.4-3 แผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในประเทศ สปป.ลาว พ.ศ. 2565-2582

อันดับ	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ
1	B1*	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน)	สปป.ลาว
2	B2	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ	สปป.ลาว
3	B3**	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก	สปป.ลาว
4	B4**	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย-เวียงจันทน์	สปป.ลาว

*หมายเหตุ : * เป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด*
*** เป็นโครงการที่อยู่ระหว่างการวางแผน*
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.5 การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)

การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ไม่สมบูรณ์ (Missing Link) เพื่อแก้ไขปัญหาการเข้าถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในอนาคต แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเข้าถึงได้ หรือต้องใช้เส้นทางที่อ้อมกว่า ทำให้ใช้เวลาเดินทางนานขึ้น จะช่วยให้การเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้โดยตรง การพิจารณาถึงระดับการพัฒนาของจุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้า ที่มีศักยภาพที่เหมาะสมจะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวร 12 แห่ง ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.2-1** ตามเกณฑ์ในการจัดลำดับเพื่อการพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) ในบทที่ 5 ของรายงาน พบว่าจุดผ่อนปรนการค้าที่อยู่ภายใต้กลยุทธ์พัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) มีจำนวนทั้งสิ้น 10 แห่ง โดยมีแผนงานที่เสนอแนะทั้งหมด 10 แผนงาน รายละเอียดดังแสดงไว้ใน**ตารางที่ 6.5-1**

ตารางที่ 6.5-1 แผนงานภายใต้กลยุทธ์การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) พ.ศ. 2565-2582

อันดับ	จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และ จุดผ่อนปรนการค้า	ประเทศ	หมายเลขโครงการ	แผนงาน
1	จุดผ่อนปรนพิเศษ ด่านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	เมียนมา	C1	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี
2	จุดผ่อนปรนทางการค้า ด่านพระเจดีย์สามองค์ จังหวัดกาญจนบุรี		C2	ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส
3	จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน จังหวัดหนองคาย	สปป. ลาว	C3	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์
4	จุดผ่อนปรนบ้านม่วง จังหวัดหนองคาย		C4	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13
5	จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ จังหวัดอำนาจเจริญ		C5	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยภูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13

อันดับ	จุดผ่านแดนชั่วคราว จุดผ่อนปรนพิเศษ และ จุดผ่อนปรนการค้า	ประเทศ	หมายเลขโครงการ	แผนงาน
6	จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จังหวัดสระแก้ว	กัมพูชา	C6	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย
7	จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง จังหวัดตราด		C7	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด
8	จุดผ่อนปรนช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์		C8	ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
9	จุดผ่อนปรนช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี		C9	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร
10	จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก จังหวัดเชียงใหม่	เมียนมา	C10	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

6.6 สรุปแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้

- **กลยุทธ์ที่ 1**: การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 10 แผนงาน
- **กลยุทธ์ที่ 2**: การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 4 แผนงาน
- **กลยุทธ์ที่ 3**: การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) จำนวน 10 แผนงาน

รวมทั้งสิ้น 24 แผนงาน โดยประกอบด้วยแผนงานของประเทศเมียนมา จำนวน 12 แผนงาน แผนงานของ สปป.ลาว จำนวน 8 แผนงาน และแผนงานของประเทศกัมพูชา จำนวน 4 แผนงาน รายละเอียดแสดงไว้ใน **ตารางที่ 6.6-1** และ**รูปที่ 6.6-1**

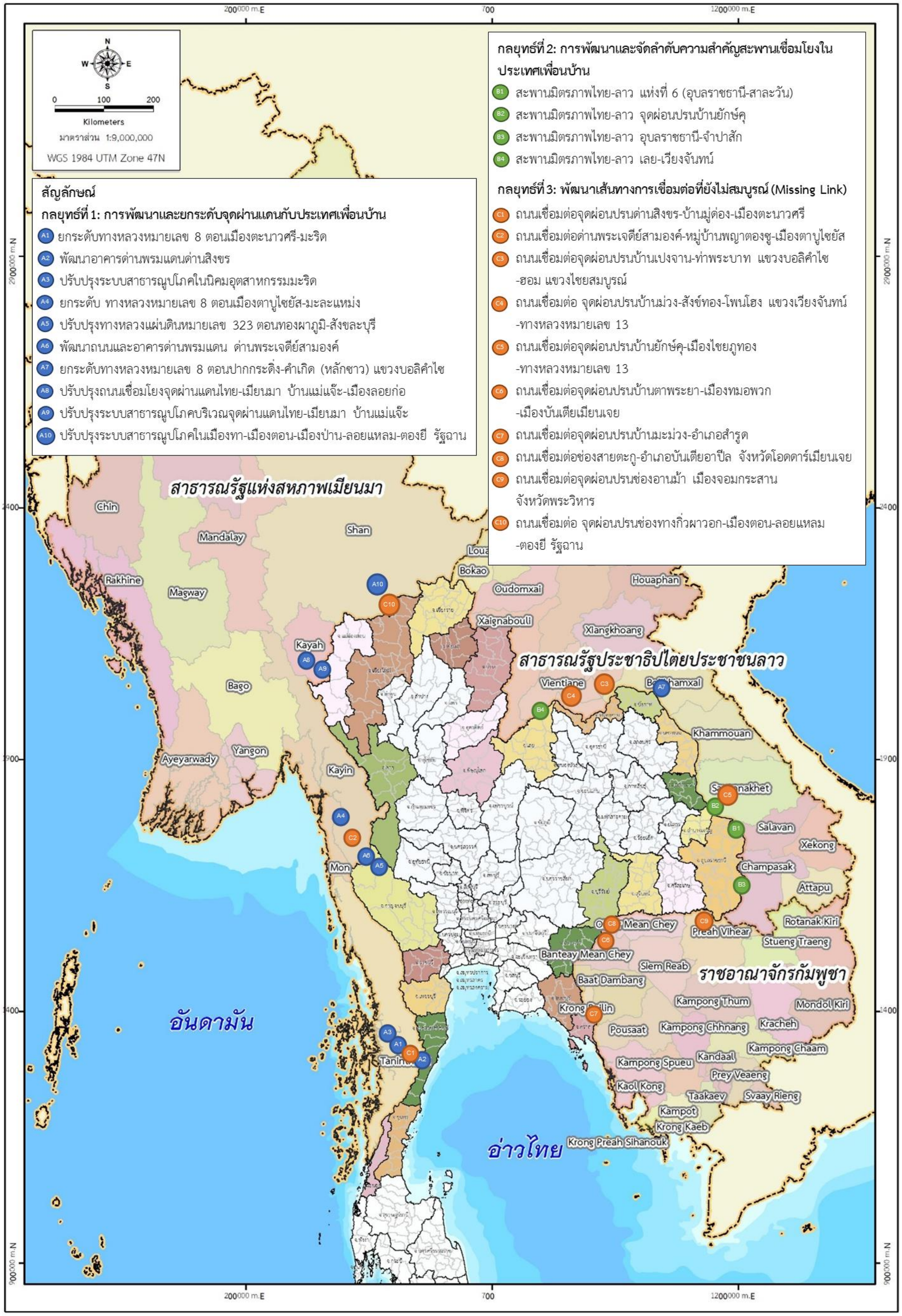
ในบทถัดไป ที่ปรึกษาจะได้อธิบายถึงการกำหนดแผนปฏิบัติการ และการจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงานเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งประกอบด้วย ชื่อโครงการ/มาตรการ กลยุทธ์เป้าประสงค์หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ และหน่วยงานรับผิดชอบ จำแนกตาม กรอบระยะเวลา (ระยะสั้น/ระยะกลาง/ระยะยาว) ในการดำเนินการ

ตารางที่ 6.6-1 สรุปแผนงานภายใต้แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ พ.ศ. 2565–2582

กลยุทธ์	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ
กลยุทธ์ที่ 1: การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	A1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	เมียนมา
	A2	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	
	A3	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด	
	A4	ยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-มะละแหม่ง	
	A5	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ-สังขละบุรี	
	A6	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	

กลยุทธ์	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ
	A7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	สปป. ลาว
	A8	ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมาบ้านแม่แจ๊ะ-เมืองลอยก่อ	เมียนมา
	A9	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมาบ้านแม่แจ๊ะ	
	A10	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน	
กลยุทธ์ที่ 2: การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน	B1	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)	สปป. ลาว
	B2	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ	
	B3	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก	
	B4	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์	
กลยุทธ์ที่ 3: พัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)	C1	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	เมียนมา
	C2	ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	
	C3	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	สปป. ลาว
	C4	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	
	C5	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยภูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	
	C6	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย	กัมพูชา
	C7	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	
	C8	ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย	
	C9	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	
	C10	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน	เมียนมา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 6.6-1 สรุปแผนงานภายใต้แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ พ.ศ. 2565-2582

บทที่ 7

แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

บทที่ 7
แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

ในการศึกษาในบทนี้ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาการกำหนดแผนงานโครงการ พร้อมทั้งการจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นของแผนงานโครงการ โดยที่ปรึกษาได้นำผลจากการจัดลำดับจุดผ่านแดน และสะพานในบทที่ 5 มาวิเคราะห์ร่วมกับการจัดทำแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในบทที่ 6 โดยมีรายละเอียดการดำเนินการดังนี้

7.1 การกำหนดแผนงานโครงการ

การจัดทำแผนปฏิบัติการของโครงการ (Action Plan) มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะใช้เป็นแผนปฏิบัติการในการชี้นำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์เชิงนโยบาย ให้ความเหมาะสมตามแผนในระยะต่างๆ ให้สามารถดำเนินการให้เกิดความสอดคล้องและลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแผนปฏิบัติการจะมีข้อมูลและรายละเอียดที่เหมาะสมในเบื้องต้นเพียงพอที่หน่วยงานจะสามารถนำไปพิจารณาในขั้นตอนต่อได้

ส่วนการคัดเลือกแผนงานเข้าสู่ระยะต่างๆ ของแผนปฏิบัติการ มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. แผนงานที่อยู่ภายใต้จุดผ่านแดนเดียวกัน จะกำหนดให้อยู่ในแผนงานระยะเดียวกัน
2. การกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการจุดผ่านแดนจะพิจารณาจากปัจจัยที่ใช้ในการประเมินศักยภาพของจุดผ่านแดนตามที่เสนอไว้ในบทที่ 5 หัวข้อ 5.1.3 แต่ที่ปรึกษาจะเลือกมาเฉพาะปัจจัย 3 ประการ ได้แก่

    2.1) ศักยภาพเมืองคู่ค้า

    2.2) ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน และ

    2.3) การเมืองและความมั่นคง

เนื่องจากปัจจัยทั้งสามที่นำมาพิจารณาข้างต้น มีความอ่อนไหวและผันแปรไปตามกาลเวลา ส่วนปัจจัยด้านเส้นทางการขนส่งและด้านยุทธศาสตร์ที่ตั้งไม่ได้นำมาประกอบการพิจารณา ส่วนอีกสองประการที่ไม่ได้นำมาพิจารณานั้น ค่อนข้างมีความเสถียรและไม่ผันแปรไปมากนักตามกาลเวลา โดยมีรายละเอียดแสดงใน**ตารางที่ 7.1-1**

ตารางที่ 7.1-1 เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของแผนงานและเหตุผลประกอบเกณฑ์ที่ได้รับเลือกและไม่ได้รับเลือก

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ	เหตุผลสนับสนุนสำหรับแต่ละเกณฑ์
ศักยภาพเมืองคู่ค้า	**ได้รับคัดเลือกเป็นเกณฑ์หนึ่ง**ในการจัดลำดับความสำคัญ เนื่องจากเป็นปัจจัยที่สะท้อนถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจ มีแหล่งผลิต (ใกล้พื้นที่นิคมอุตสาหกรรม) และแหล่งบริโภค (มีความหนาแน่นประชากรสูง) รองรับ หากพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งมีศักยภาพด้านการค้าอยู่แล้ว ถือว่ามีความพร้อมในการขับเคลื่อน จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ	เหตุผลสนับสนุนสำหรับแต่ละเกณฑ์
ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน	**ได้รับคัดเลือกเป็นเกณฑ์หนึ่ง**ในการจัดลำดับความสำคัญ เนื่องจากการสร้างความพร้อมของหน่วยงานเป็นสิ่งที่ใช้ระยะเวลาหลายปีและต้องมีการบูรณาการในหลายๆ ด้าน หากมีความพร้อมสูง จะทำให้ขับเคลื่อนโครงการง่ายขึ้น จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อระยะเวลาในการดำเนินโครงการ
การเมืองและความมั่นคง	**ได้รับคัดเลือกเป็นเกณฑ์หนึ่ง**ในการจัดลำดับความสำคัญ เนื่องจากการเมืองและความมั่นคงที่มีเสถียรภาพเป็นปัจจัยที่สร้างได้ยาก ถือเป็นปัญหาระหว่างรัฐบาลต่อรัฐบาลและใช้ระยะเวลาหลายปี หากมีเสถียรภาพที่ดีอยู่แล้ว จะทำให้ขับเคลื่อนโครงการง่ายขึ้น จึงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อระยะเวลาในการดำเนินโครงการ
เส้นทางการขนส่ง	**ไม่ได้รับเลือกเข้ามาเป็นเกณฑ์**ในการจัดลำดับความสำคัญ เนื่องจากว่าการปรับปรุงเส้นทางขนส่ง**เป็นปัญหาทางกายภาพที่ขึ้นกับงบประมาณที่ได้รับ** หากได้รับงบประมาณที่เพียงพอ สามารถก่อสร้างได้ทั้งหมด **ซึ่งไม่ขึ้นกับระยะเวลาในการดำเนินการ**
ยุทธศาสตร์ที่ตั้ง	**ไม่ได้รับเลือกเข้ามาเป็นเกณฑ์**ในการจัดลำดับความสำคัญ เนื่องจากว่าปัญหาเรื่องความสูงชันของพื้นที่และระยะทางที่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรนั้นทำให้ค่าก่อสร้างแพงขึ้น **ถือเป็นปัญหาทางกายภาพที่ขึ้นกับงบประมาณที่ได้รับ** หากได้รับงบประมาณที่เพียงพอ สามารถก่อสร้างได้ทั้งหมด **ซึ่งไม่ขึ้นกับระยะเวลาในการดำเนินการ**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

3. การกำหนดระยะเวลาของแผนงาน จะพิจารณาจากคะแนนรวมที่ได้จากปัจจัย 3 ด้านในข้อ 2. ซึ่งจุดผ่านแดนที่มีคะแนนรวมสูงกว่าจะมีลำดับความสำคัญมากกว่า เช่น จุดผ่านแดนบ้านม่วง (ลำดับที่ 1 ได้ 5.40 คะแนน) จะมีลำดับความสำคัญมากกว่าจุดผ่านแดนบ้านเปงจาน (ลำดับที่ 5 ได้คะแนน 4.50) และจะพิจารณาจากจำนวนปัจจัยที่ได้คะแนนสูง

การจัดลำดับแผนงานอาศัยการพิจารณาจากเกณฑ์คะแนนปัจจัย ซึ่งจำแนกออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่

1. เกณฑ์คะแนนปัจจัย **ระดับสูง** คือ มีค่าคะแนนปัจจัยมากกว่า 1.50 ขึ้นไป
2. เกณฑ์คะแนนปัจจัย **ระดับกลาง** คือ มีค่าคะแนนปัจจัยมากกว่า 1.00 แต่ไม่เกิน 1.50
3. เกณฑ์คะแนนปัจจัย **ระดับต่ำ** คือ มีค่าคะแนนปัจจัยไม่เกิน 1.00

ในการจัดลำดับแผนงานที่ปรึกษาใช้หลักในการพิจารณาจากเกณฑ์คะแนนปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. **แผนงานระยะสั้น** มีปัจจัยที่มีคะแนนอยู่ใน**ระดับสูง** ตั้งแต่ 2 ปัจจัย ขึ้นไป
2. **แผนงานระยะกลาง** มีปัจจัยที่มีคะแนนอยู่ใน**ระดับสูง** เพียง 1 ปัจจัย
3. **แผนงานระยะยาว** ไม่มีปัจจัยใดที่มีคะแนนอยู่ใน**ระดับสูง**

การพิจารณาถึงช่วงระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับแผนงานในแต่ละระยะ ที่ปรึกษาพิจารณาว่า แผนปฏิบัติการควรจะครอบคลุมช่วงปี พ.ศ. 2565-2582 ซึ่งเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนยุทธศาสตร์ของ สพพ. 20 ปี (พ.ศ. 2563-2582) และหากจะกำหนดให้แผนงานแต่ละระยะสิ้นสุดตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่กำหนดระยะละ 5 ปี โดยระยะต่อไป คือ พ.ศ. 2565-2569 พ.ศ. 2570-2574 พ.ศ. 2575-2579 และ พ.ศ. 2580-2584 ระยะเวลาของแผนงาน จะประกอบไปด้วย

(1) แผนงานระยะสั้น (พ.ศ. 2565-2569)
(2) แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2570-2574)
(3) แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2575-2582)

นอกจากเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ อาจมีการพิจารณาร่วมกับความเป็นไปได้ที่แผนงานนั้นๆ สามารถดำเนินการแล้วเสร็จภายในช่วงระยะเวลาที่กำหนดตามลักษณะเฉพาะของแผนงานนั้นๆ เช่น ในกรณีของจุดผ่านแดนบ้านยักษ์คุ (ลำดับที่ 3 ได้ 4.90 คะแนน) ได้คะแนนสูงกว่าด่านพระเจดีย์สามองค์ (ลำดับที่ 4 ได้ 4.82 คะแนน) แต่จุดผ่านแดนบ้านยักษ์คุกำหนดให้อยู่ใน**แผนงานระยะกลาง** ขณะที่ด่านพระเจดีย์สามองค์กำหนดให้อยู่ใน**แผนงานระยะสั้น** เนื่องจากจุดผ่านแดนในลำดับที่ 1-4 มีคะแนนเกาะกลุ่มใกล้เคียงกันในระดับบน และมีคะแนนจากปัจจัย 2 ด้านที่สูง (จึงควรจัดอยู่ในแผนงานระยะสั้นทั้งหมด) แต่เฉพาะกรณีของ**จุดผ่านแดนบ้านยักษ์คุ จำเป็นต้องเสนอให้ไปดำเนินการอยู่ในแผนงานระยะกลาง** เนื่องจากเหตุผลดังนี้

(1) ที่ปรึกษาเสนอแผนงานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งใหม่ที่บ้านยักษ์คุ ซึ่งยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ และยังไม่มีการออกแบบรายละเอียดของโครงการ จำเป็นต้องใช้เวลาในการศึกษาดังกล่าวพอสมควร
(2) ความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งใหม่ จำเป็นต้องพิจารณาควบคู่กับประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ของสะพานที่อยู่ใกล้เคียงกันในปัจจุบันด้วย เพื่อลดความซ้ำซ้อนหรือแข่งขันกันของสะพาน ซึ่งการก่อสร้างสะพานใหม่ที่เกินความจำเป็นหรือเร็วเกินไปนั้น อาจนำไปสู่การสร้างผลกระทบต่อรูปแบบการค้าของชาวบ้านบริเวณจุดผ่อนปรนการค้าที่เน้นส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจแบบท้องถิ่น (ตามแผนงานที่เสนอ ได้เสนอให้มีการก่อสร้างก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) ในแผนงานระยะสั้นด้วย ซึ่งจังหวัดอุบลราชธานีและจังหวัดอำนาจเจริญอยู่ใกล้เคียงกัน

ด้วยเหตุผลดังกล่าว **จึงเป็นไปได้ยากที่จะดำเนินการแผนงานก่อสร้างสะพานแห่งใหม่ที่จุดผ่านแดนบ้านยักษ์คุให้แล้วเสร็จภายในแผนงานระยะสั้น**

ด้วยหลักเกณฑ์ดังกล่าว จึงสามารถสรุปแผนงานในระยะเวลาต่างๆ ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.1-2**

ตารางที่ 7.1-2 การจัดลำดับความสำคัญของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	จังหวัด	ปัจจัยที่ใช้การจัดลำดับแผนงาน				ระยะเวลาของแผน
				ศักยภาพเมืองคู่ค้า	การเมืองและความมั่นคง	ความพร้อมของหน่วยงาน	คะแนนรวม	
1	สปป.ลาว	บ้านม่วง	หนองคาย	1.70	2.70	1.00	5.40	ระยะสั้น
2	เมียนมา	ด่านสิงขร	ประจวบคีรีขันธ์	1.80	1.62	1.50	4.92	ระยะสั้น
3	สปป.ลาว	บ้านยักษ์คุ	อำนาจเจริญ	1.20	2.70	1.00	4.90	ระยะกลาง
4	เมียนมา	ด่านพระเจดีย์สามองค์	กาญจนบุรี	1.70	1.62	1.50	4.82	ระยะสั้น
5	สปป.ลาว	บ้านเปงจาน	หนองคาย	0.80	2.70	1.00	4.50	ระยะกลาง
6	สปป.ลาว	บ้านบุ่งคล้า	บึงกาฬ	0.80	2.70	1.00	4.50	ระยะกลาง
7	เมียนมา	ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น	แม่ฮ่องสอน	1.30	1.62	1.50	4.42	ระยะกลาง
8	กัมพูชา	บ้านตาพระยา	สระแก้ว	1.60	1.08	1.00	3.68	ระยะกลาง
9	กัมพูชา	บ้านมะม่วง	ตราด	1.10	1.08	1.00	3.18	ระยะยาว
10	กัมพูชา	ช่องสายตะกู	บุรีรัมย์	0.70	1.08	1.00	2.78	ระยะยาว
11	กัมพูชา	ช่องอานม้า	อุบลราชธานี	0.60	1.08	1.00	2.68	ระยะยาว
12	เมียนมา	ช่องทางกิ่วผาวอก	เชียงใหม่	0.90	0.54	0.50	1.94	ระยะยาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ที่ปรึกษานำผลที่ได้จากการจัดลำดับความสำคัญของแผนงานดังแสดงใน**ตารางที่ 7.1-2** มานำเสนอเป็นแผนงานตามระยะในการพัฒนาดังต่อไปนี้

แผนระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569 จำนวน 3 แผนงาน ประกอบไปด้วย

(1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านม่วง
(2) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาผ่านจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร
(3) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาผ่านจุดผ่านแดนชั่วคราวฯ ด่านพระเจดีย์สามองค์

แผนระยะกลาง พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 5 แผนงาน ประกอบไปด้วย

(1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ
(2) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน
(3) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า
(4) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา ผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น
(5) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา

แผนระยะยาว พ.ศ. 2575-2582 จำนวน 4 แผนงาน ประกอบไปด้วย

(1) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาผ่านจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง
(2) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาผ่านจุดผ่อนปรนช่องสายตะกู
(3) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาผ่านจุดผ่อนปรนช่องอานม้า
(4) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาผ่านจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก

7.2 การจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงาน

ในการจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นเพื่อประกอบแผนงานที่ปรึกษาได้นำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (บทที่ 6) มาใช้ในการจัดทำแผนงานโครงการ โดยที่ปรึกษาได้จัดทำรายละเอียดประกอบแผนปฏิบัติการ (Action Plan) ซึ่งประกอบด้วย

1) ชื่อโครงการ
2) ข้อมูลเบื้องต้นของจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องกับแผนงาน ได้แก่ ชื่อประเทศเพื่อนบ้าน ชื่อจุดผ่านแดนฝั่งไทย ชื่อจุดผ่านแดนฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน
3) ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง จำแนกเป็น ยุทธศาสตร์ A งานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ยุทธศาสตร์ B งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพหรือยุทธศาสตร์ C การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
4) ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม จำแนกเป็น ระหว่างประเทศ ระหว่างภูมิภาค หรือระหว่างเมือง
5) ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ จำแนกเป็น การค้า หรือการท่องเที่ยว
6) ประเภทสินค้านำเข้าส่วนใหญ่
7) ประเภทสินค้าส่งออกส่วนใหญ่
8) ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อยู่ใกล้เคียง
9) ชื่อแหล่งท่องเที่ยวที่อยู่ใกล้เคียง
10) วัตถุประสงค์ในการดำเนินโครงการ เป็นการอธิบายถึงเหตุผล ความจำเป็น ผลกระทบ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการ
11) แผนที่แสดงตำแหน่งโครงการ
12) ลักษณะโครงการ จำแนกเป็น การก่อสร้างหรือพัฒนาขึ้นใหม่ การปรับปรุง หรือการยกระดับ
13) งบประมาณ
14) แหล่งงบประมาณ และหน่วยงานที่รับผิดชอบ
15) ระยะเวลาดำเนินการ

และมีตารางแผนปฏิบัติการ ซึ่งสรุป แนวทางในการพัฒนา หมายเลขโครงการ แผนงาน ประเทศเพื่อนบ้าน งบประมาณ (ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ และแหล่งเงิน ดังแสดงใน**ตารางที่ 7.2-1**

ตารางที่ 7.2-1 แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางในการพัฒนา	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ			แหล่งเงิน
					ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	
กลยุทธ์ที่ 1: การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	A1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด (ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ), (ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงเมืองมะริด)	เมียนมา	2,815	✓			สพพ.
	A2	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	เมียนมา	500	✓			กศก., สพพ.
	A3	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด	เมียนมา	1,500	✓			สพพ.
	A4	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตาบูไซยัส -เมาะละแหม่ง	เมียนมา	1,000	✓			สพพ.
	A5	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ -สังขละบุรี	เมียนมา	200	✓			ทล.
	A6	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	เมียนมา	800	✓			กศก., สพพ.
	A7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	สปป.ลาว	1,500		✓		สพพ.
	A8	ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา ตอนบ้านแม่แจ๊ะ-เมืองลอยก่อว์	เมียนมา	400		✓		สพพ.
	A9	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ	เมียนมา	1,500		✓		สพพ.
	A10	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน -เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน	เมียนมา	3,000			✓	สพพ.
	รวมของกลยุทธ์ที่ 1 (ล้านบาท)			**13,215**	**6,815**	**3,400**	**3,000**	

แนวทางในการพัฒนา	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ			แหล่งเงิน
					ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	
กลยุทธ์ที่ 2: การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	B1	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน)	สปป.ลาว	2,000	✓			ทล., สพพ.
	B2	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ	สปป.ลาว	4,035		✓		สพพ., กศก., ทล.
	B3	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก	สปป.ลาว	2,000			✓	ทล., สพพ.
	B4	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์	สปป.ลาว	2,000			✓	ทล., สพพ.
	รวมของกลยุทธ์ที่ 2 (ล้านบาท)			**10,035**	**2,000**	**4,035**	**4,000**	
กลยุทธที่ 3: พัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)	C1	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	เมียนมา	1,300	✓			สพพ.
	C2	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู -เมืองตาบูไซยัส	เมียนมา	1,500	✓			สพพ.
	C3	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	สปป.ลาว	1,300		✓		สพพ.
	C4	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	สปป.ลาว	2,600	✓			สพพ.
	C5	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง -ทางหลวงหมายเลข 13	สปป.ลาว	430		✓		สพพ.
	C6	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก -เมืองบันเตียเมียนเจย	กัมพูชา	1,361		✓		สพพ.
	C7	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	กัมพูชา	540			✓	สพพ.
	C8	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจีย	กัมพูชา	430			✓	สพพ.

แนวทางในการพัฒนา	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ระยะเวลาดำเนินการ			แหล่งเงิน
					ระยะสั้น (2565-2569)	ระยะกลาง (2570-2574)	ระยะยาว (2575-2582)	
กลยุทธที่ 3: พัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)	C9	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	กัมพูชา	365			✓	สพพ.
	C10	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน -เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน (ช่วงที่ 1 กิ่วผาวอก-เมืองตอน-เมืองป่าน), (ช่วงที่ 2 เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี)	เมียนมา	4,400			✓	สพพ.
	รวมของกลยุทธ์ที่ 3 (ล้านบาท)			**14,226**	**5,400**	**3,091**	**5,735**	
รวมทั้งหมด (ล้านบาท)				**37,476**	**14,215**	**10,526**	**12,735**	
รวมทั้งหมด (จำนวนแผนงาน)				**17 (24*)**	**6 (10*)**	**6 (7*)**	**5 (7*)**	

*หมายเหตุ : * รวมจำนวนโครงการทั้งหมด ทั้งโครงการของ สพพ. และ หน่วยงานอื่นๆ*

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

จากการศึกษาการพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (บทที่ 3 หัวข้อ 3.1) ซึ่งที่ปรึกษาได้นำผลการจัดลำดับพื้นที่ที่มีศักยภาพมาดำเนินการจัดทำรายละเอียดประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) โดยมีรายละเอียดเบื้องต้นของแผนงานโครงการดังต่อไปนี้

โครงการ A1 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านสิงขร บ้านไร่เครา อ.เมืองประจวบ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านมุด่อง เมืองมะริด
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างประเทศ
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : ประมงแปรรูป
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : นิคมอุตสาหกรรมมะริด (130 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : หมู่เกาะมะริด (150 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : ยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด เพื่อให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับเมืองมะริดซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-1**

ลักษณะโครงการ : ยกระดับถนนเดิม โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 โครงการย่อย ดังนี้

ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ

- ขยายถนนลาดยางเดิมจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 30.00 เมตร ระยะทาง 44 กิโลเมตร
- ยกระดับสะพานเดิม ข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ที่เมืองตะนาวศรีจากเดิมเป็นสะพานโครงสร้างเหล็กถักปูทับด้วยไม้กระดานขนาด 2 ช่องจราจร ยกระดับเป็นสะพาน คสล.ขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ระยะทาง 440 เมตร
- ก่อสร้างสะพานใหม่ คสล.ข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ที่เมืองคิน-โซ คู่กับสะพานพื้นคานคอนกรีตเดิมเป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ระยะทาง 330 เมตร

งบประมาณ : 1,493 ล้านบาท*

ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงเมืองมะริด

- ขยายถนนลาดยางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 30.00 เมตร ระยะทาง 34 กิโลเมตร

งบประมาณ : 1,322 ล้านบาท*

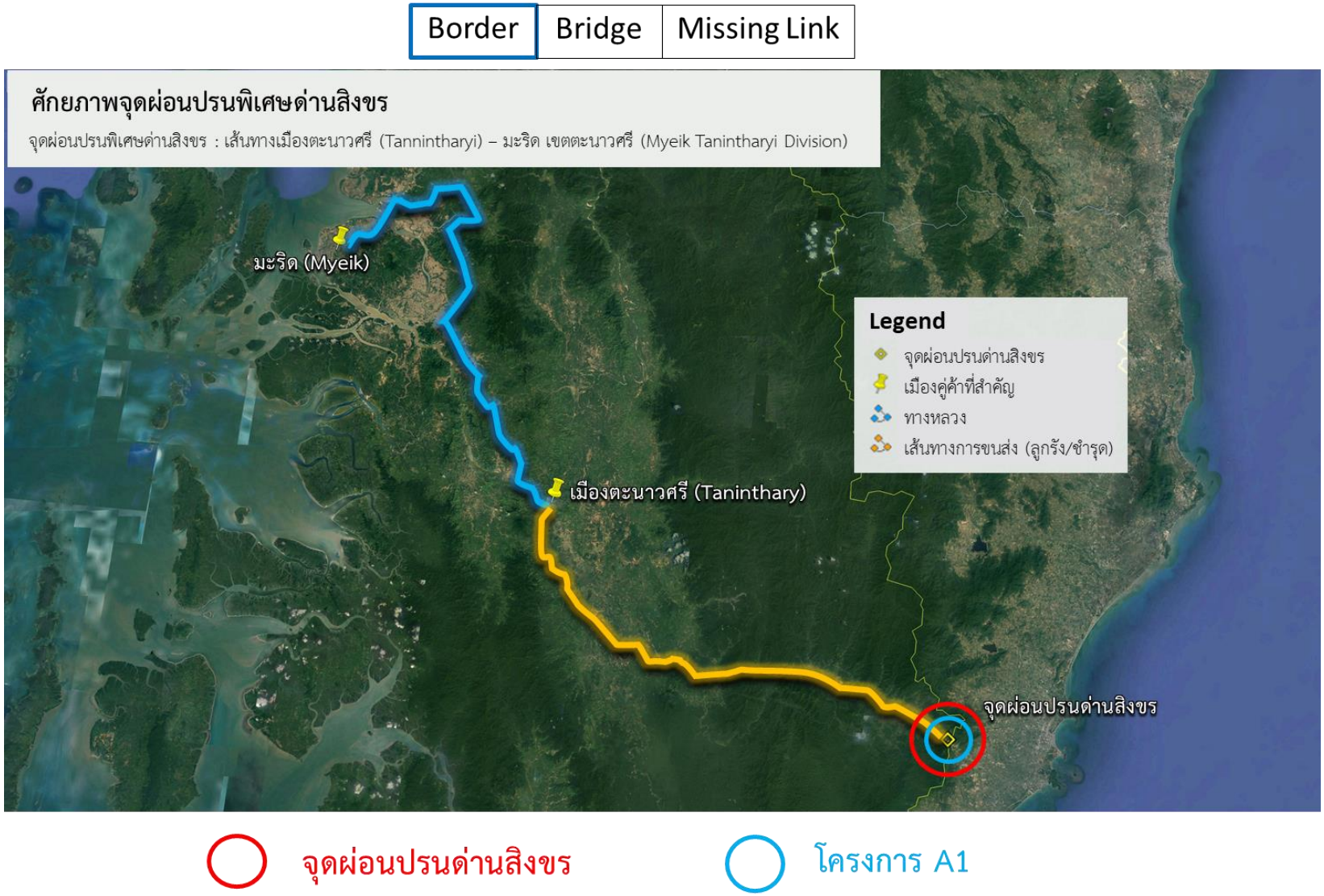
ประเด็นพิจารณา : -

รวมงบประมาณ : 2,815 ล้านบาท*

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-1 แผนที่เส้นทางโครงการ A1 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด

โครงการ A2 พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร ประเทศไทย

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านสิงขร บ้านไร่เครา อ.เมืองประจวบ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านมุดอง เมืองมะริด
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างประเทศ
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : ประมงแปรรูป
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : นิคมอุตสาหกรรมมะริด (130 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว: หมู่เกาะมะริด (150 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร ให้มีความทันสมัย สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางผ่านแดนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว ได้อย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และรวดเร็ว ดัง**รูปที่ 7.2-2**

ลักษณะโครงการ : พัฒนาอาคารด่านพรมแดน

- งานอาคารด่านพรมแดนก่อสร้างตามมาตรฐานสากลประกอบด้วย 2 ส่วน แยกทางเข้า ออกจากกัน คือ กลุ่มอาคารสำหรับตรวจผู้โดยสารและกลุ่มอาคารสำหรับตรวจสินค้า พร้อมลานจอดรถและองค์ประกอบอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร

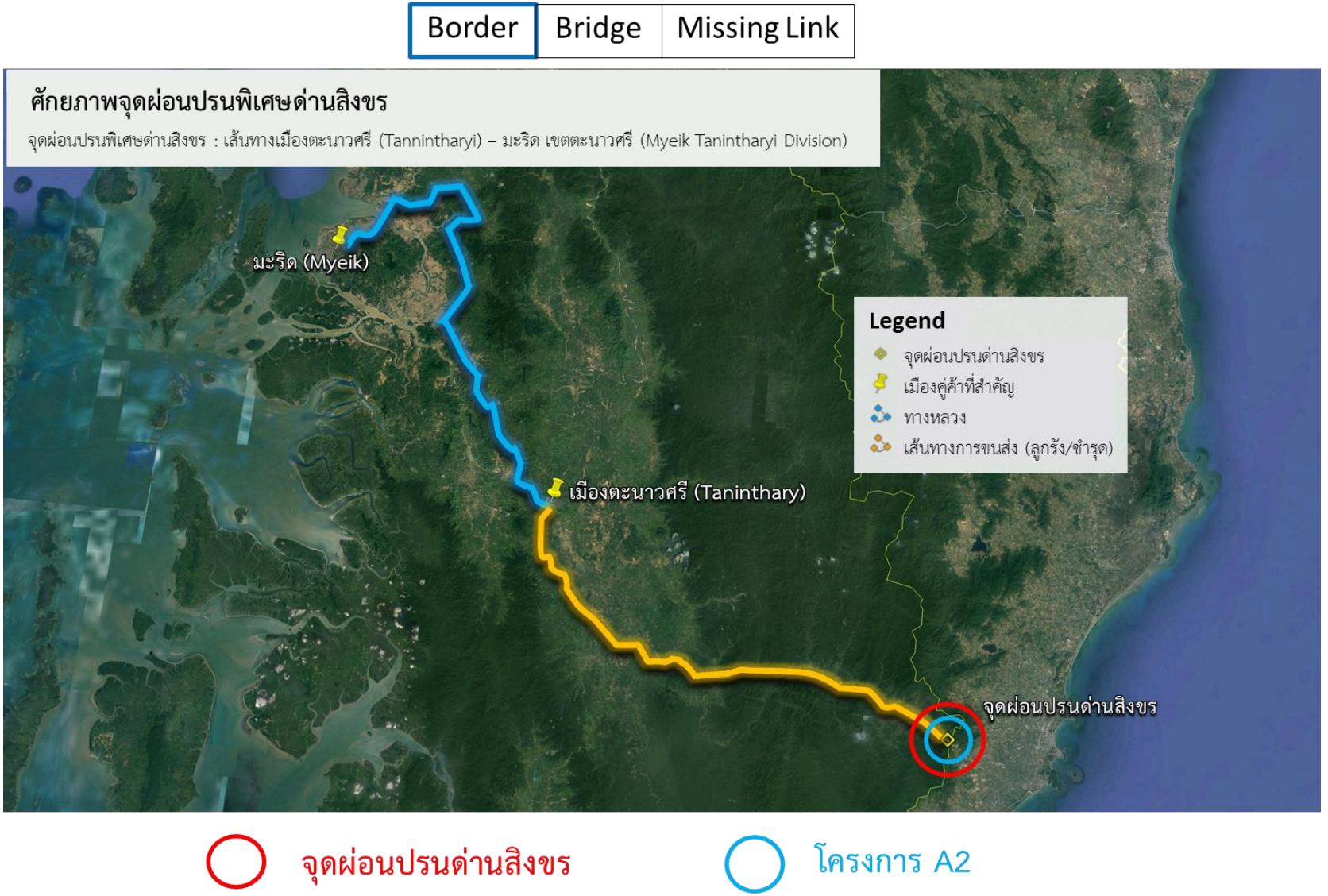
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 500 ล้านบาท*

***หมายเหตุ :** งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมศุลกากร (กศก.) และสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-2 แผนที่โครงการ A2 พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร

โครงการ A3 งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านสิงขร บ้านไร่เครา อ.เมืองประจวบ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านมุด่อง เมืองมะริด
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างประเทศ
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : ประมงแปรรูป
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : นิคมอุตสาหกรรมมะริด (130 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : หมู่เกาะมะริด (150 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคนิคมอุตสาหกรรมมะริดในเขตเมืองมะริดซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้ให้เกิดความสมบูรณ์ เพื่อรองรับการเป็นฐานการลงทุนเพื่อการค้า การท่องเที่ยวผ่านแดนที่สำคัญระหว่างประเทศ ดัง**รูปที่ 7.2-3**

ลักษณะโครงการ : พัฒนาอาคารด่านพรมแดน

- พัฒนาระบบสาธารณูปโภค อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร ในนิคมอุตสาหกรรมมะริด

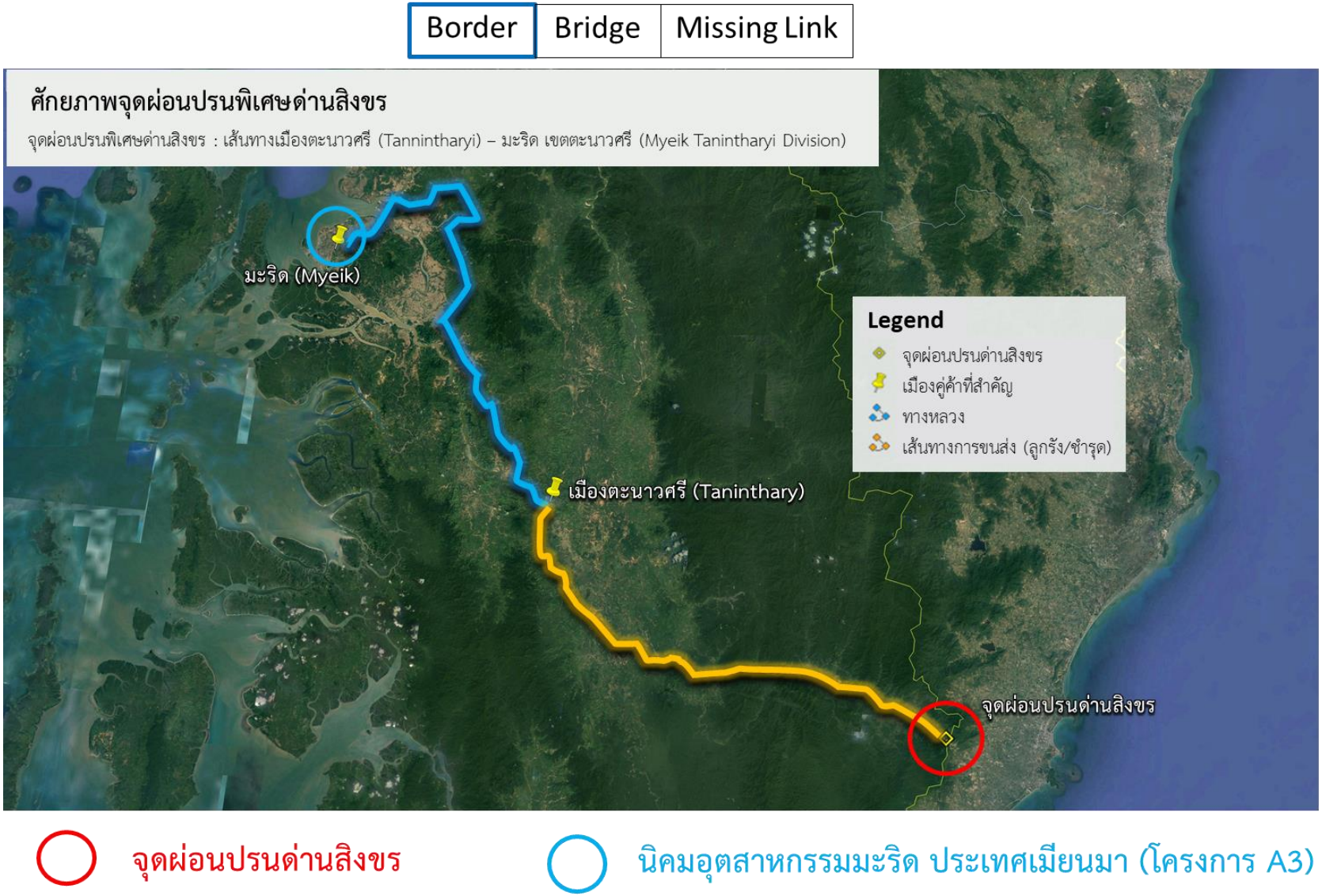
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,500 ล้านบาท*

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-3 แผนที่โครงการ A3 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด

โครงการ A4 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส–เมาะละแหม่ง ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : อ.พญาตองซู จ.กอกะเร็ก
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : แร่พลวง (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ)
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุไจตะลาน (190 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับหมู่บ้านพญาตองซูและเมืองตาบูไซยัส เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในเมียนมา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับเมืองเมาะละแหม่ง ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐมอญเกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-4**

ลักษณะโครงการ : ยกระดับถนนเดิม

- ยกระดับถนนคอนกรีตเดิมจาก 2 เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 65 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,000 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-4 แผนที่เส้นทางโครงการ A4 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส–เมาะละแหม่ง

โครงการ A5 ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอน ทองผาภูมิ–สังขละบุรี บริเวณ ต.หนองลู อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี ประเทศไทย

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : อ.พญาตองซู จ.กอกะเร็ก
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : แร่พลวง (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ)
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุไจตะลาน (190 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับหมู่บ้านพญาตองซูและเมืองตาบูไซยัส เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในเมียนมา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับเมืองเมาะละแหม่ง ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐมอญเกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-5**

ลักษณะโครงการ : ปรับปรุงถนนเดิม

- ยกระดับถนนลาดยางเดิมขนาด 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทางให้มีไหล่ทางตลอดเส้นทางระยะทาง 2 กิโลเมตร พร้อมกับปรับแนวเส้นทางใหม่ ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเชิงเรขาคณิตในวิศวกรรมการทาง ให้เกิดความปลอดภัยและทำความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 200 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมทางหลวง (ทล.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-5 แผนที่เส้นทางโครงการ A5 ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอน ทองผาภูมิ–สังขละบุรี

โครงการ A6 พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์ ประเทศไทย

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : อ.พญาตองซู จ.กอกะเร็ก
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า: แร่พลวง (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ)
- สินค้าส่งออก: อุปโภค-บริโภค
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุไจตะลาน (190 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์ ให้มีความทันสมัย สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางผ่านแดนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยวได้อย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และรวดเร็ว ดัง**รูปที่ 7.2-6**

ลักษณะโครงการ : พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน

- งานก่อสร้างถนนระยะทาง 3 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจร มีความกว้าง ช่องจราจร 3.50 เมตร ระบบงานระบายน้ำและระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- งานอาคารด่านพรมแดนก่อสร้างตามมาตรฐานสากลประกอบด้วย 2 ส่วน แยกทางเข้า ออกจากกัน คือ กลุ่มอาคารสำหรับตรวจผู้โดยสารและกลุ่มอาคารสำหรับตรวจสินค้า พร้อมลานจอดรถและองค์ประกอบอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร

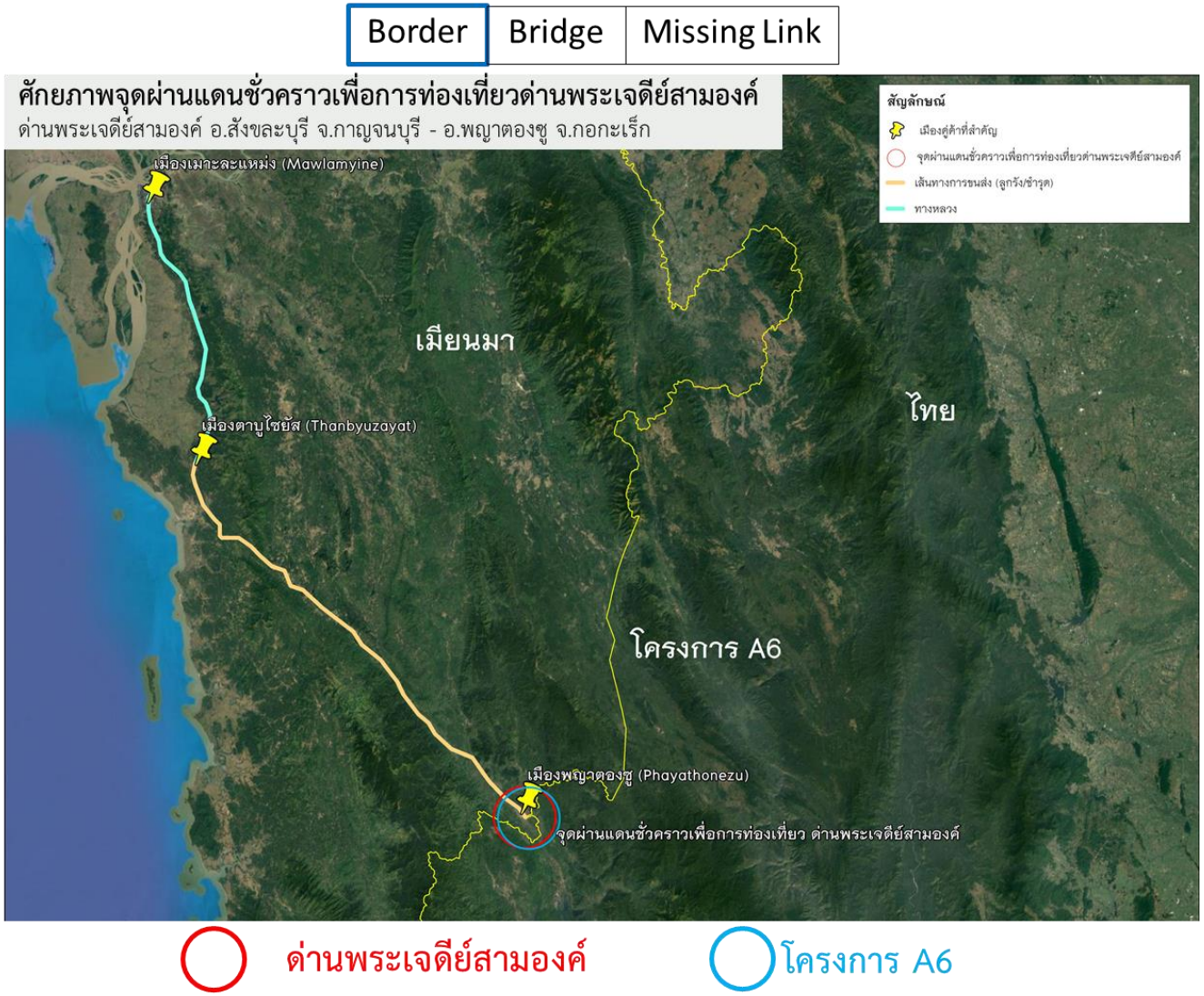
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 800 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมศุลกากร (กศก.) และสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-6 แผนที่โครงการ A6 พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์

โครงการ A7 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน ปากกระดิง–คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไชย สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านบุ่งคล้า อ.บุ่งคล้า จ.บึงกาฬ
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านปากกระดิ่ง อ.ปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไชย
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างประเทศ
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตร
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : เวียงจันทน์–โนนทอง (134 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : ถ้ำลอดกองลอ (90 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : ยกระดับเส้นทางระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้า กับ เมืองปากกระดิง และเมืองคำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไชย เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงสายเอเชีย หมายเลข 15 (AH15) ไปยังเมืองวิญ จังหวัดเหงะอาน ซึ่งเป็นเมืองท่าขนส่งสินค้าที่สำคัญของเวียดนามตอนกลาง ให้ระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก–ตะวันตก (East West Corridor) เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-7**

ลักษณะโครงการ : ยกระดับถนนเดิม

- ยกระดับจากถนนลาดยางเป็นถนนคอนกรีต ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 150 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,500 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-7 แผนที่เส้นทางโครงการ A7 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน ปากกระดิง–คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซย

โครงการ A8 ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ–เมืองลอยก่อ ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ต.แม่เงา อ.ขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : ต.แม่แจ๊ะ เมืองลอยก่อ รัฐคะยา
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : ต้นละหุ่ง พลังงานไฟฟ้า
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (285 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุอินทร์แขวน (153 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์: พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่นกับบ้านแม่แจ๊ะ เมืองลอยก่อ เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในเมียนมา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่นกับเมืองมัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นอดีตเมืองหลวง และเมืองใหญ่อันดับที่สองของพม่ารองจากนครย่างกุ้ง ของเมียนมาให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-8**

ลักษณะโครงการ : ปรับปรุงถนนเดิม

- แนวเส้นทางเดิมเป็นทางลูกรัง มีสภาพคดเคี้ยวจึงต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเชิงเรขาคณิตในวิศวกรรมการทาง ให้เกิดความปลอดภัยและทำความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

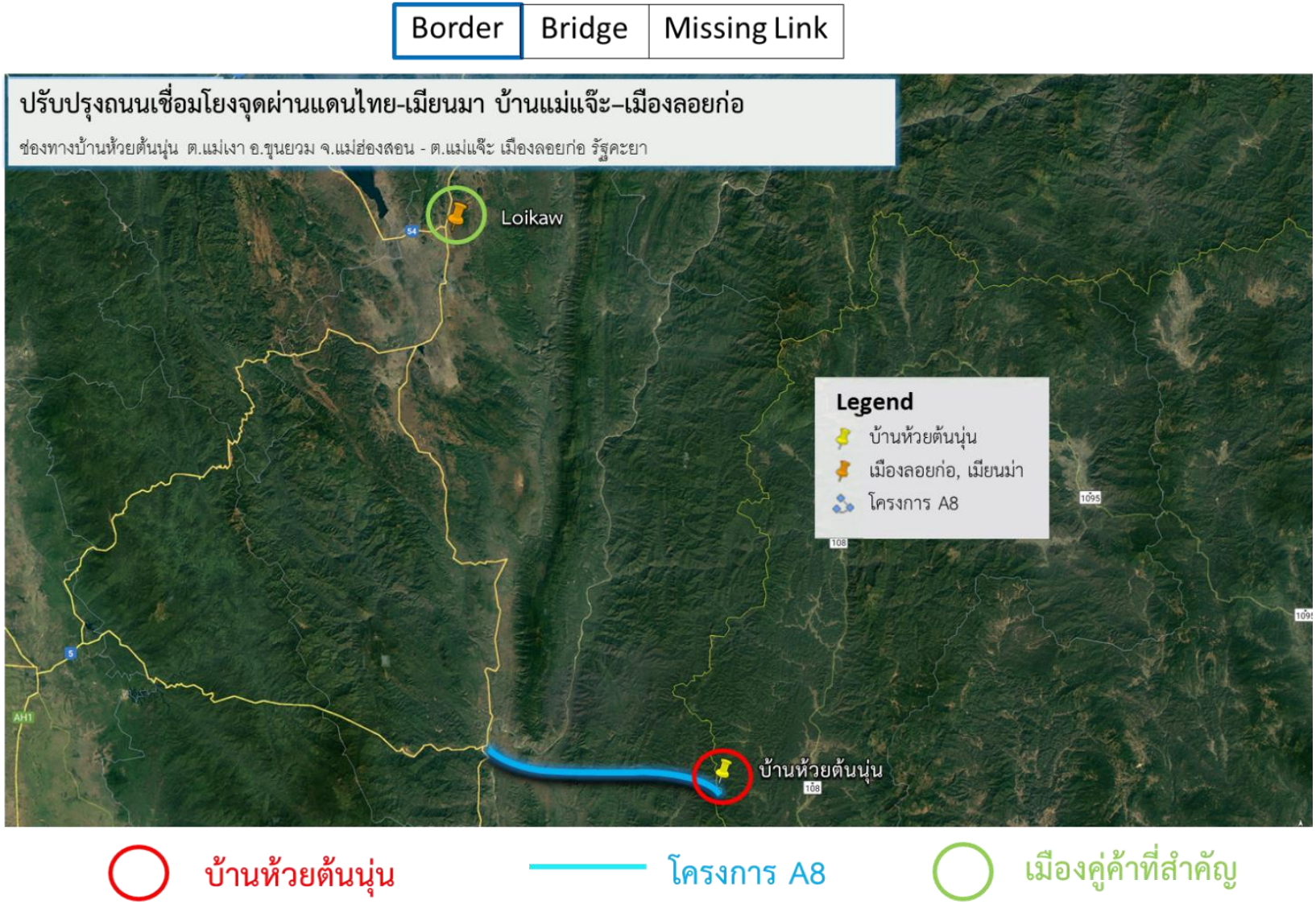
ประเด็นพิจารณา : เส้นทางเชื่อมต่อฝั่งไทย ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตป่าสงวน เส้นทางไม่สามารถปรับปรุงได้ การขนส่งในช่วงฤดูฝนลำบาก

งบประมาณ : 400 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-8 แผนที่เส้นทางโครงการ A8 ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ–เมืองลอยก่อ

โครงการ A9 งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่น ต.แม่เงา อ.ขุนยวม จ.แม่ฮ่องสอน
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : ต.แม่แจ๊ะ เมืองลอยก่อ รัฐคะยา
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : ต้นละหุ่ง พลังงานไฟฟ้า
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (285 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุอินทร์แขวน (153 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทยเมียนมาบ้านแม่แจ๊ะ ให้เกิดความสมบูรณ์เพื่อรองรับการค้าการลงทุนผ่านแดนระหว่างเมือง ดัง**รูปที่ 7.2-9**

ลักษณะโครงการ : พัฒนาอาคารด่านพรมแดน

- พัฒนาระบบสาธารณูปโภค อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร บริเวณจุดผ่านแดนไทยเมียนมาบ้านแม่แจ๊ะ

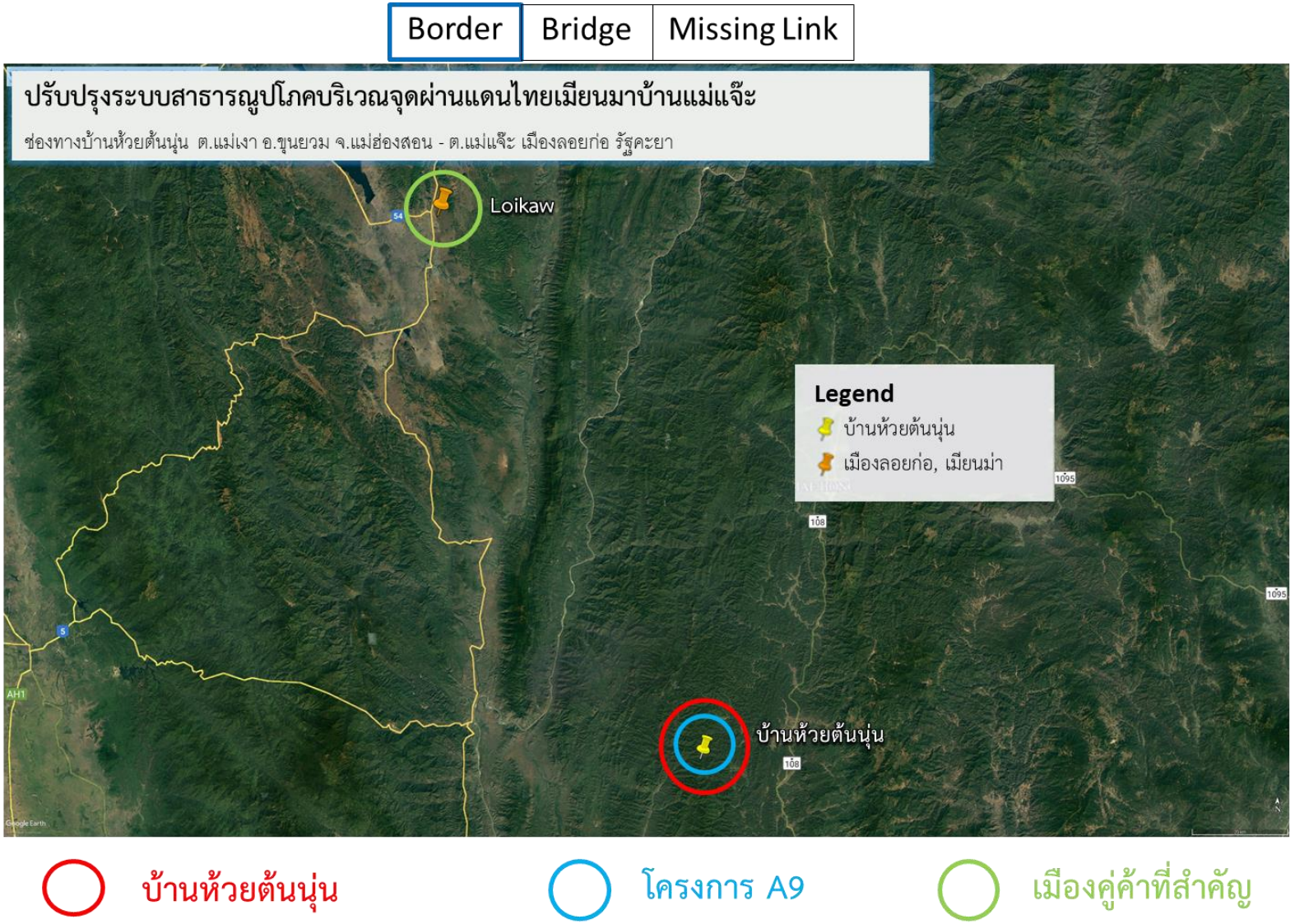
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,500 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-9 แผนที่โครงการ A9 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ

โครงการ A10 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก บ้านอรุโณทัย อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ และจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง บ้านเปียงหลวง อ.เวียงแหง จ.เชียงใหม่
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : เมืองสาด รัฐฉาน และเมืองเต๊าะ รัฐฉาน
- แผนยุทธศาสตร์ : แผนงานยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ: การค้า
- สินค้านำเข้า : พืชไร่ โค–กระบือ หินเพื่อใช้ในการก่อสร้าง สินค้าอุปโภค-บริโภค วัสดุก่อสร้าง ผ้าทอมือ
- สินค้าส่งออก: อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ: -
- แหล่งท่องเที่ยว: -

วัตถุประสงค์ : ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคเมืองตอน-เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน ให้เกิดความสมบูรณ์ เพื่อรองรับการค้าการลงทุนผ่านแดนระหว่างเมือง ดัง**รูปที่ 7.2-10**

ลักษณะโครงการ : พัฒนาอาคารด่านพรมแดน

- พัฒนาระบบสาธารณูปโภค อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร ในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน

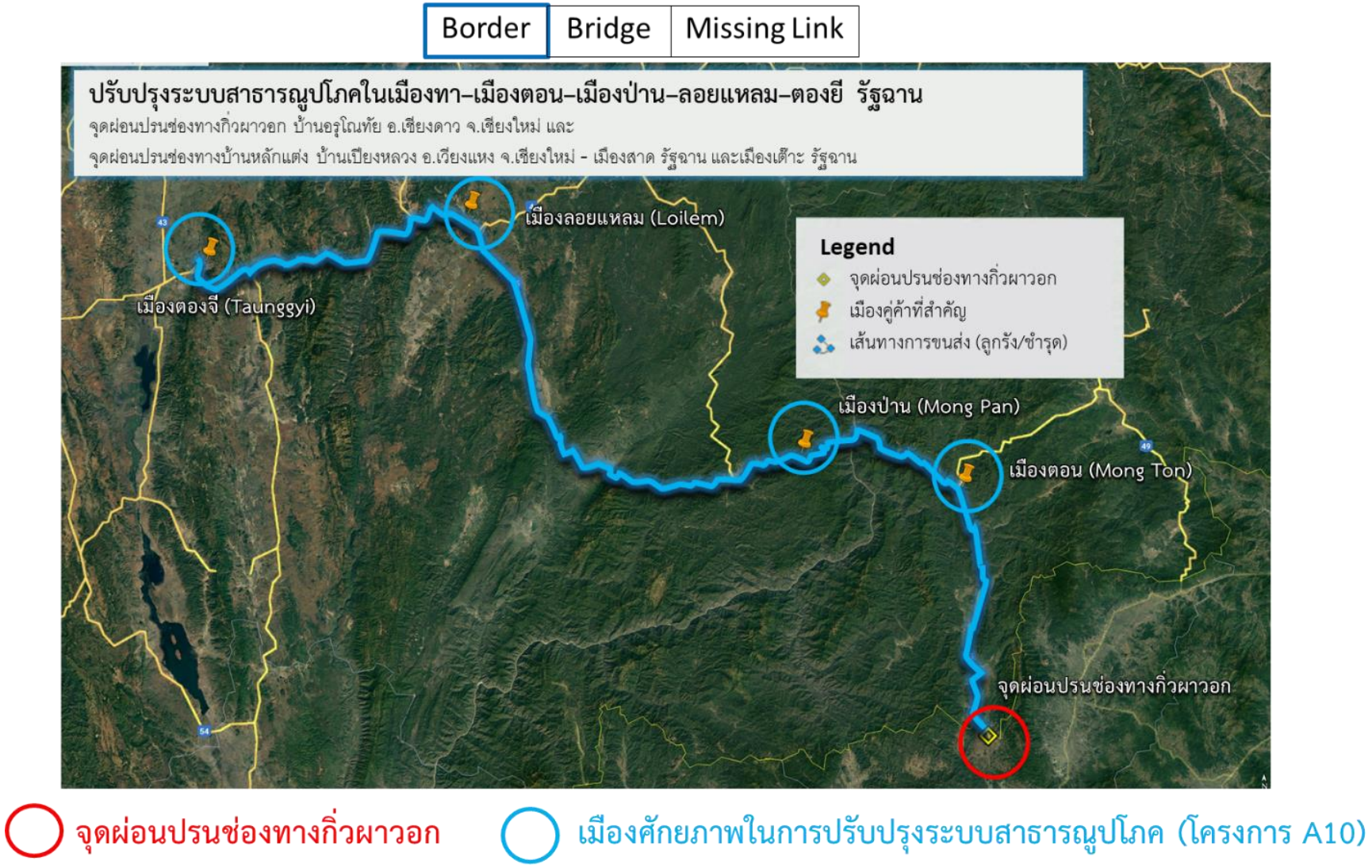
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 3,000 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-10 แผนที่โครงการ A10 ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา–เมืองตอน–เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน

โครงการ B1 งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน) ประเทศไทย

- ประเทศ : สปป. ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : จุดผ่านแดนถาวร บ้านปากแซง อำเภอนาตาล
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ: การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตรกรรม ทรัพยากรธรรมชาติ
- สินค้าส่งออก: อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ: วังเต่า – โพนทอง (89 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว: ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex) (130 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 7.2-11**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ และพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร โดยมีองค์ประกอบดังต่อไปนี้ (แขวงทางหลวงสิงห์บุรี กรมทางหลวง, 2560)

- ด่านอุบลราชธานี (Border Crossing Facilities: BCF) เป็นอาคารที่มีการผสมผสานระหว่างพื้นที่ใช้สอยของผู้ข้ามแดนและสินค้าข้ามแดน ใช้สัญลักษณ์ดอกบัวซึ่งเป็นดอกไม้ประจำ จ.อุบลราชธานี เป็นรูปแบบของด่านพรมแดน
- งานทางลาดลงจากตัวสะพานเชิงสะพานฝั่งประเทศไทย ออกแบบโดยใช้ประติมากรรมรูปช้าง ความยาวเชิงลาด 517 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2112 อำเภอนาตาล ประเทศไทย และถนนฝั่งไทย ความยาว 4.325 กิโลเมตร
- สะพานข้างแม่น้ำโขง เป็นสะพานแบบโค้ง (Arch) ขนาด 2 ช่องทางจราจร ขนาดช่องจราจรละ 3.50 เมตร ไหล่ทางข้างละ 2.00 เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยแถบกลางกว้าง 1.20 เมตร พร้อมทางเท้าขนาด 1.25 เมตรทั้งสองฝั่งเส้นโค้งของสะพาน ความยาวรวม 1,607 เมตร ความยาวตัวสะพาน 1,020 เมตร
- งานทางลาดลงจากตัวสะพานเชิงสะพานฝั่งประเทศ สปป.ลาว ใช้ประติมากรรมเป็นซุ้มประตูรูปแคนคู่ ความยาวเชิงลาด 70 เมตร เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 13 เมืองละครเพ็ง ประเทศ สปป.ลาว และถนนฝั่งประเทศ สปป.ลาว ความยาว 17.509 กิโลเมตร
- ด่านสาละวัน (Border Crossing Facilities: BCF) เป็นอาคารผสมผสานกันระหว่างพื้นที่ใช้สอยของผู้ข้ามแดนและสินค้าข้ามแดน โดยใช้ประติมากรรมรูปปั้นช้าง 3 เชือก

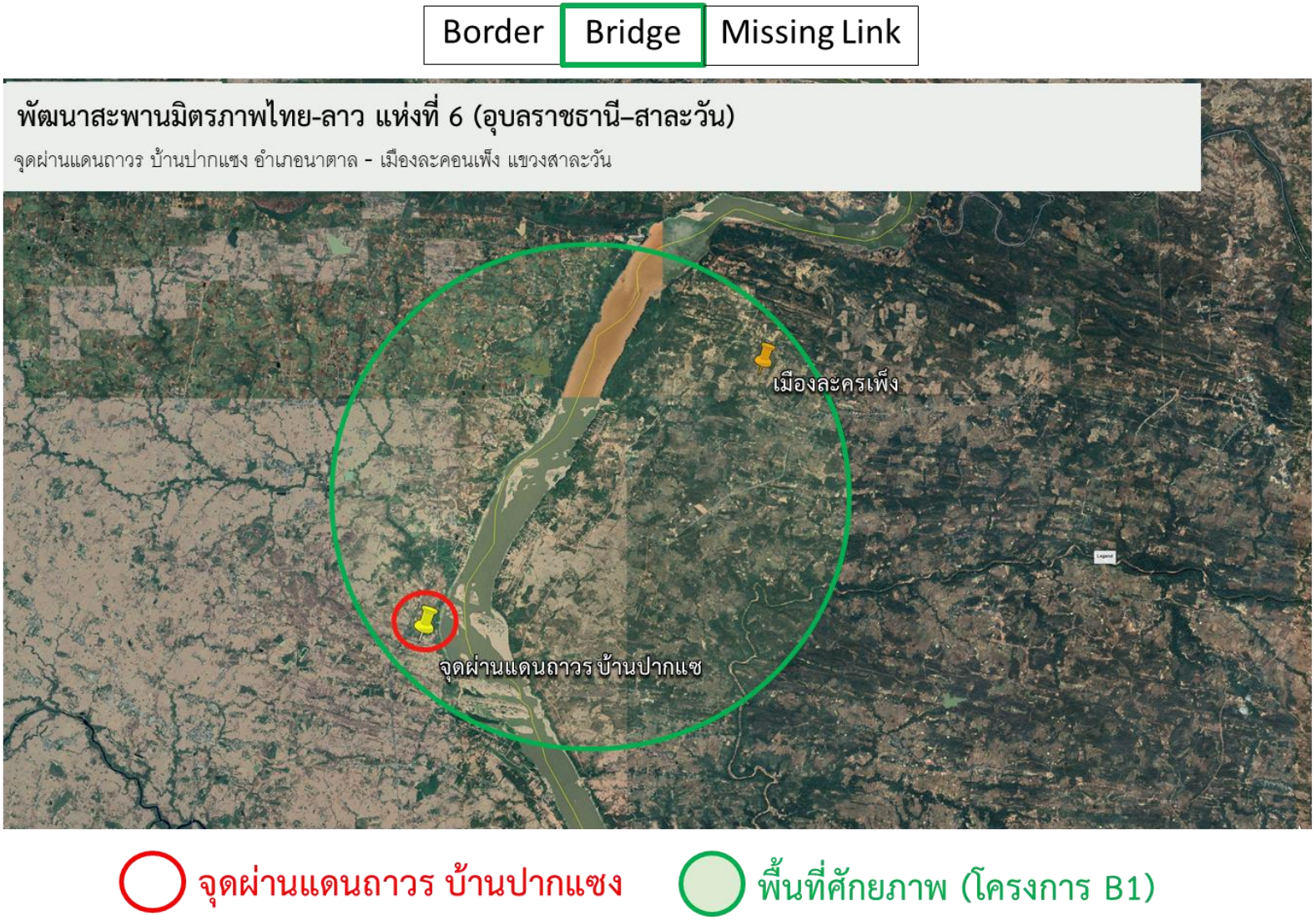
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 2,000 ล้านบาท* (งานสะพาน)

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมทางหลวง (ทล.) และสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-11 แผนที่โครงการ B1 พัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี–สาละวัน)

โครงการ B2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ ประเทศไทย-สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านยักษ์คุ อ.ชานุมาน จ.อำนาจเจริญ
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านเหล่าหมากทูด เมืองไชยพูทอง
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : -
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค ปัจจัยการผลิต และ เครื่องมือการเกษตร
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : สะหวัน–เซโน (49 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (176 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 7.2-12**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ และพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร

- ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำใหม่ พร้อมโครงสร้างเชิงลาด ระยะทางประมาณ 1,800 เมตร
- งานก่อสร้างถนนระยะทาง 3 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจร มีความกว้าง ช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.5 เมตร เขตทาง 30 เมตร
- งานอาคารด่านพรมแดนก่อสร้างตามมาตรฐานสากลประกอบด้วย 2 ส่วน แยกทางเข้าออกจากกัน คือ กลุ่มอาคารสำหรับตรวจผู้โดยสารและกลุ่มอาคารสำหรับตรวจสินค้า พร้อมลานจอดรถและองค์ประกอบอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร เป็นต้น

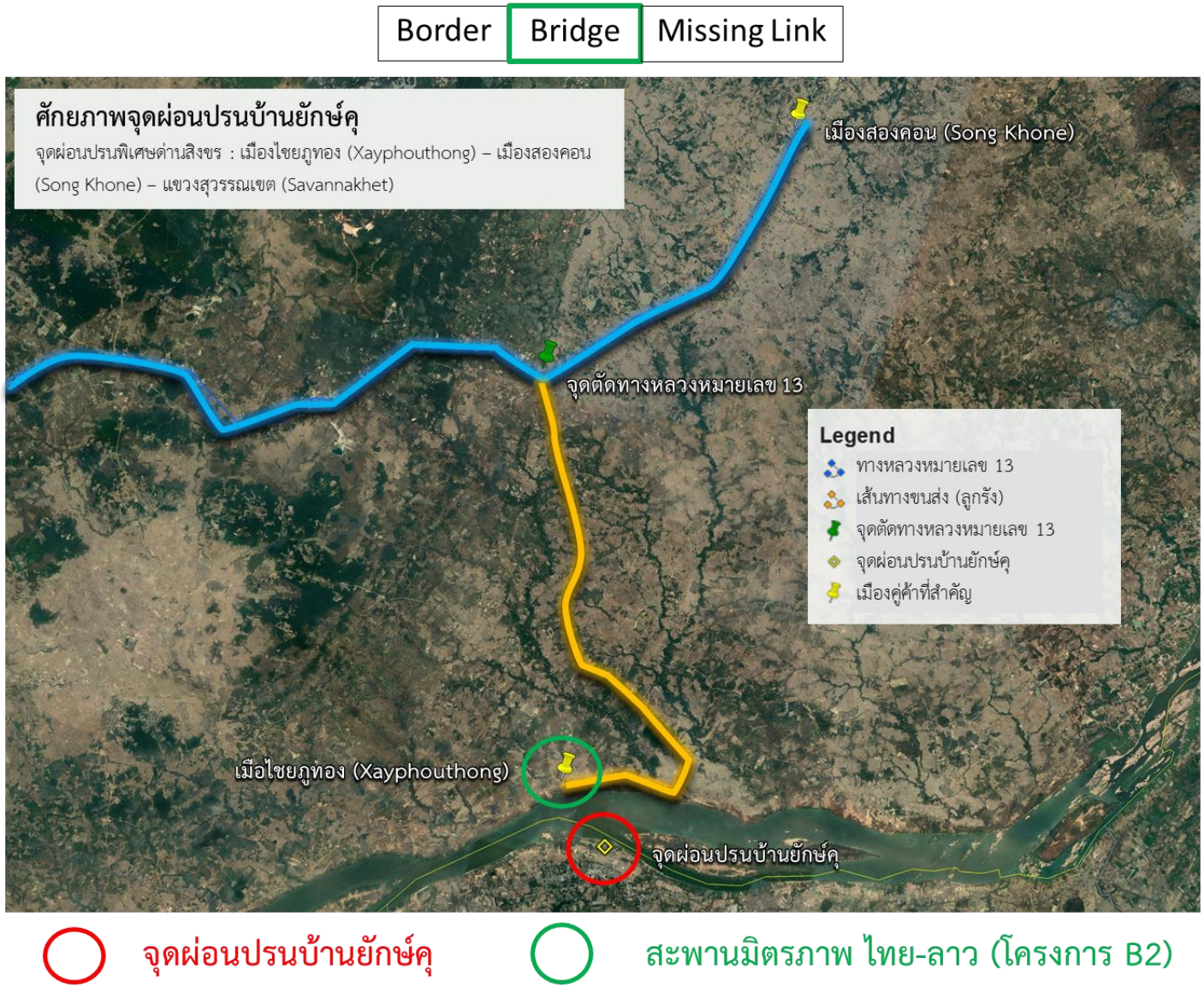
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 4,035 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) กรมศุลกากร (กศก.) และกรมทางหลวง (ทล.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-12 แผนที่โครงการ B2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ

โครงการ B3 งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : แขวงจำปาสัก
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ: การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตรกรรม ทรัพยากรธรรมชาติ
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : วังเต่า – โพนทอง
- แหล่งท่องเที่ยว : ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex) (48 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 7.2-13**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่

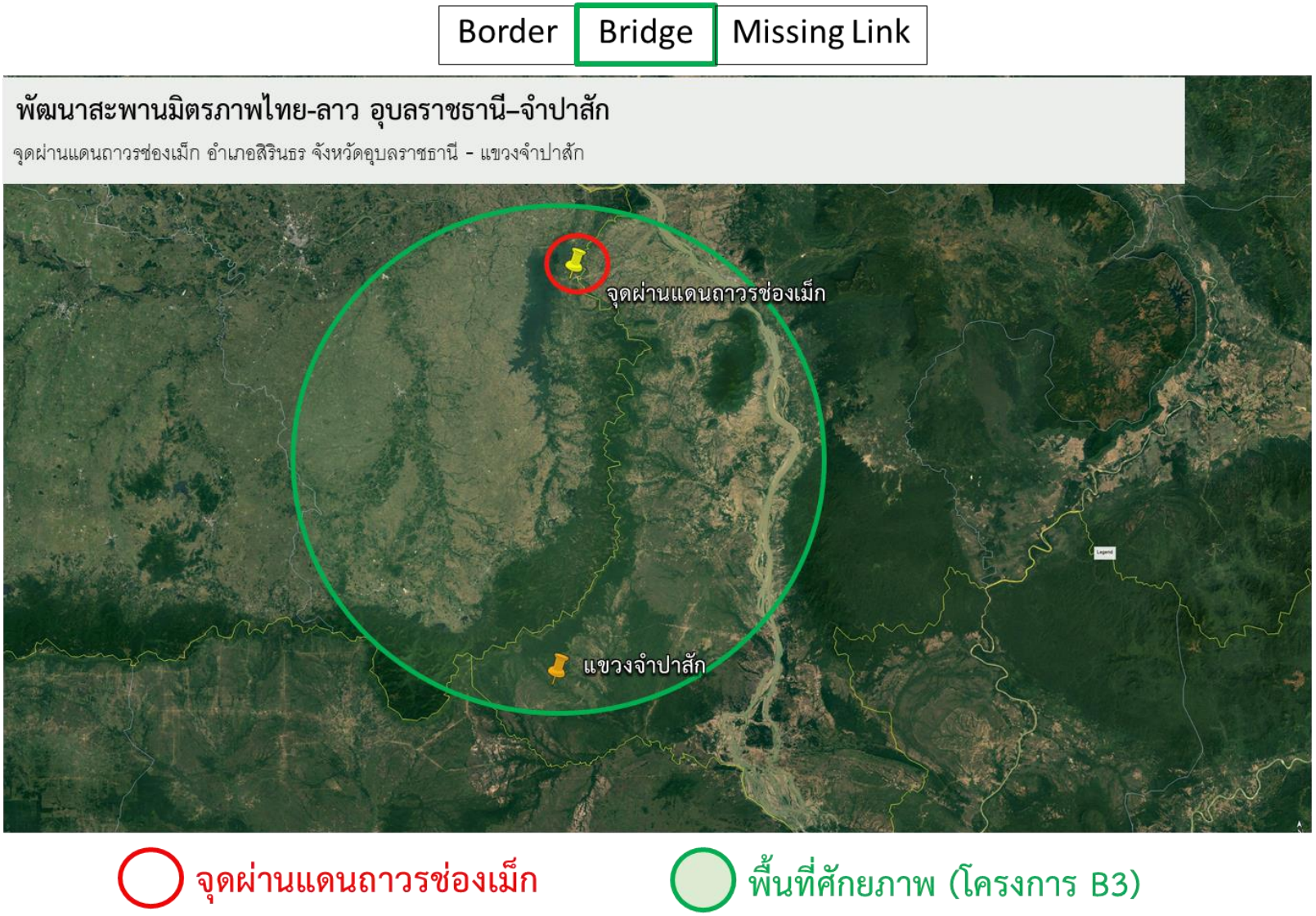
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 2,000 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมทางหลวง (ทล.) และสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-13 แผนที่โครงการ B3 พัฒนาสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก

โครงการ B4 งานก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย–เวียงจันทน์ สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : จังหวัดเลย
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : นครหลวงเวียงจันทน์
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ: การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตรกรรม ทรัพยากรธรรมชาติ
- สินค้าส่งออก: อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : บึงธาตุหลวง (85 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุหลวง (83 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จังหวัดเลย เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 7.2-14**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่

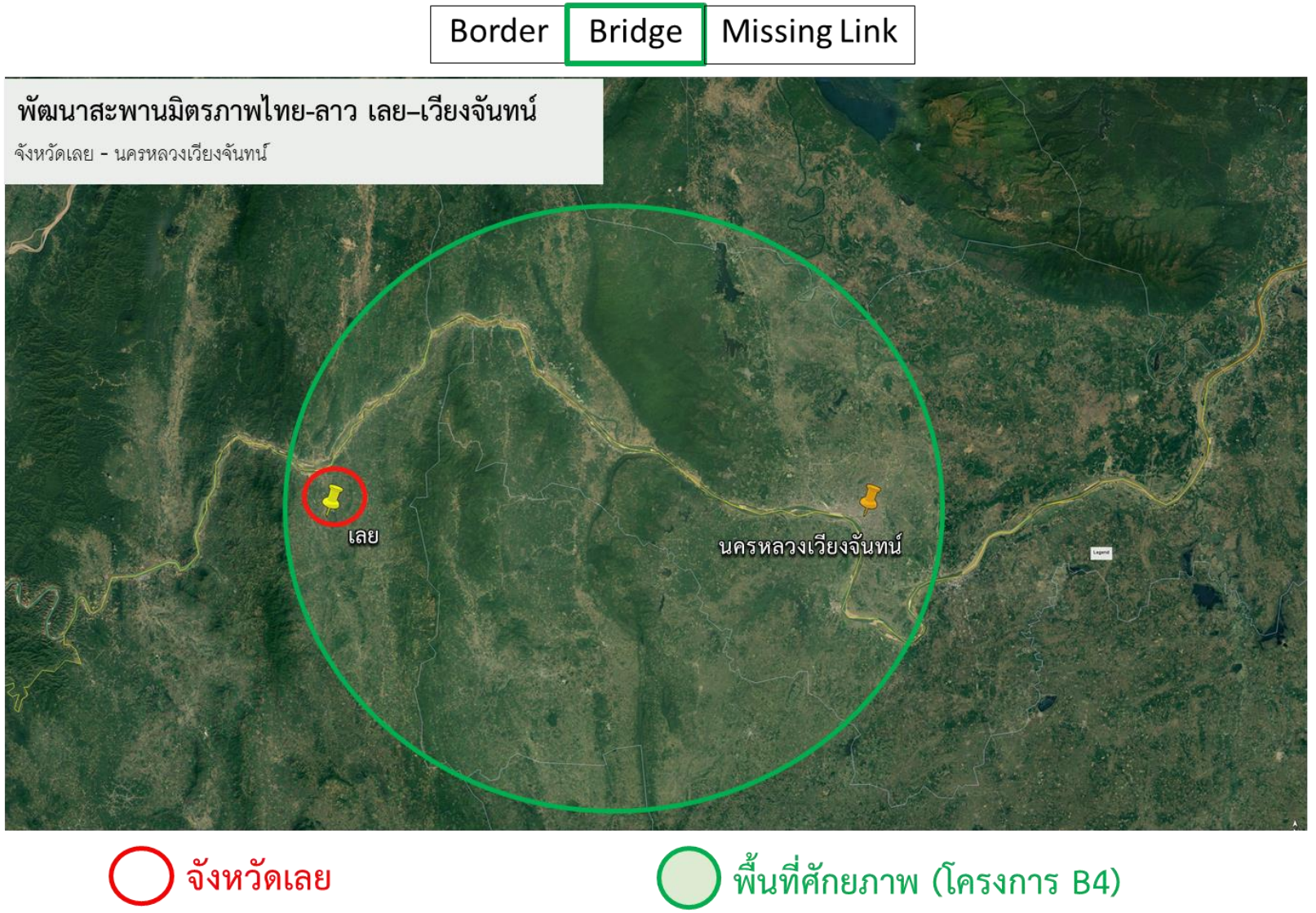
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 2,000 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : กรมทางหลวง (ทล.) และสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-14 แผ่นที่โครงการ B4 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เลย–เวียงจันทน์

โครงการ C1 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร–บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านสิงขร บ้านไร่เครา อ.เมืองประจวบ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านมุด่อง เมืองมะริด
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างประเทศ
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : ประมงแปรรูป
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ: นิคมอุตสาหกรรมมะริด (130 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : หมู่เกาะมะริด (150 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับบ้านมู่ด่องและเมืองตะนาวศรี เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในเมียนมา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับเมืองมะริดซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-15**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนคอนกรีตใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 40 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา :

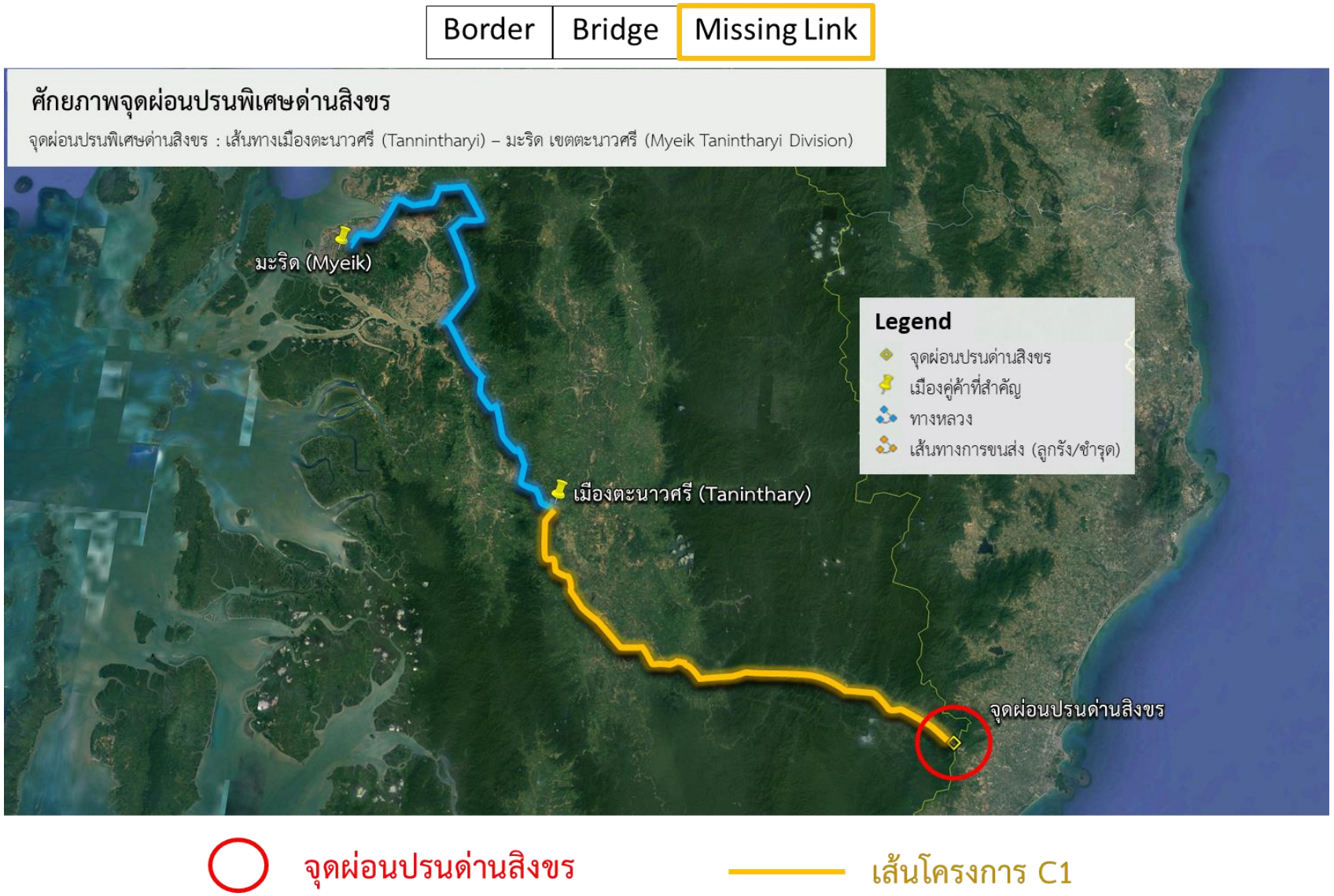
- แนวเส้นทางเดิมเป็นทางลูกรัง มีสภาพคดเคี้ยว จึงต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเชิงเรขาคณิตในวิศวกรรมการทาง ให้เกิดความปลอดภัยและทำความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

งบประมาณ : 1,300 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-15 แผนที่เส้นทางโครงการ C1 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร–บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี

โครงการ C2 ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : อ.พญาตองซู จ.กอกะเร็ก
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้าและการท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : แร่พลวง (ไม่รวมก๊าซธรรมชาติ)
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุไจตะลาน (190 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับหมู่บ้านพญาตองซูและเมืองตาบูไซยัส เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในเมียนมา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างด่านพระเจดีย์สามองค์กับเมืองเมาะละแหม่ง ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐมอญ เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-16**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 70 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,500 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-16 แผนที่เส้นทางโครงการ C2 ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส

โครงการ C3 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไชย-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์ สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านเปงจาน อ.รัตนวาปี จ.หนองคาย
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไชย
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตร
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : เวียงจันทน์–โนนทอง (52 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว: พระธาตุหลวง (68 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านเปงจานกับเมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไชย และเมืองฮอม ซึ่งเป็นเมืองสำคัญในสปป.ลาว ตอนกลาง ให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-17**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนคอนกรีตใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 40 กิโลเมตร

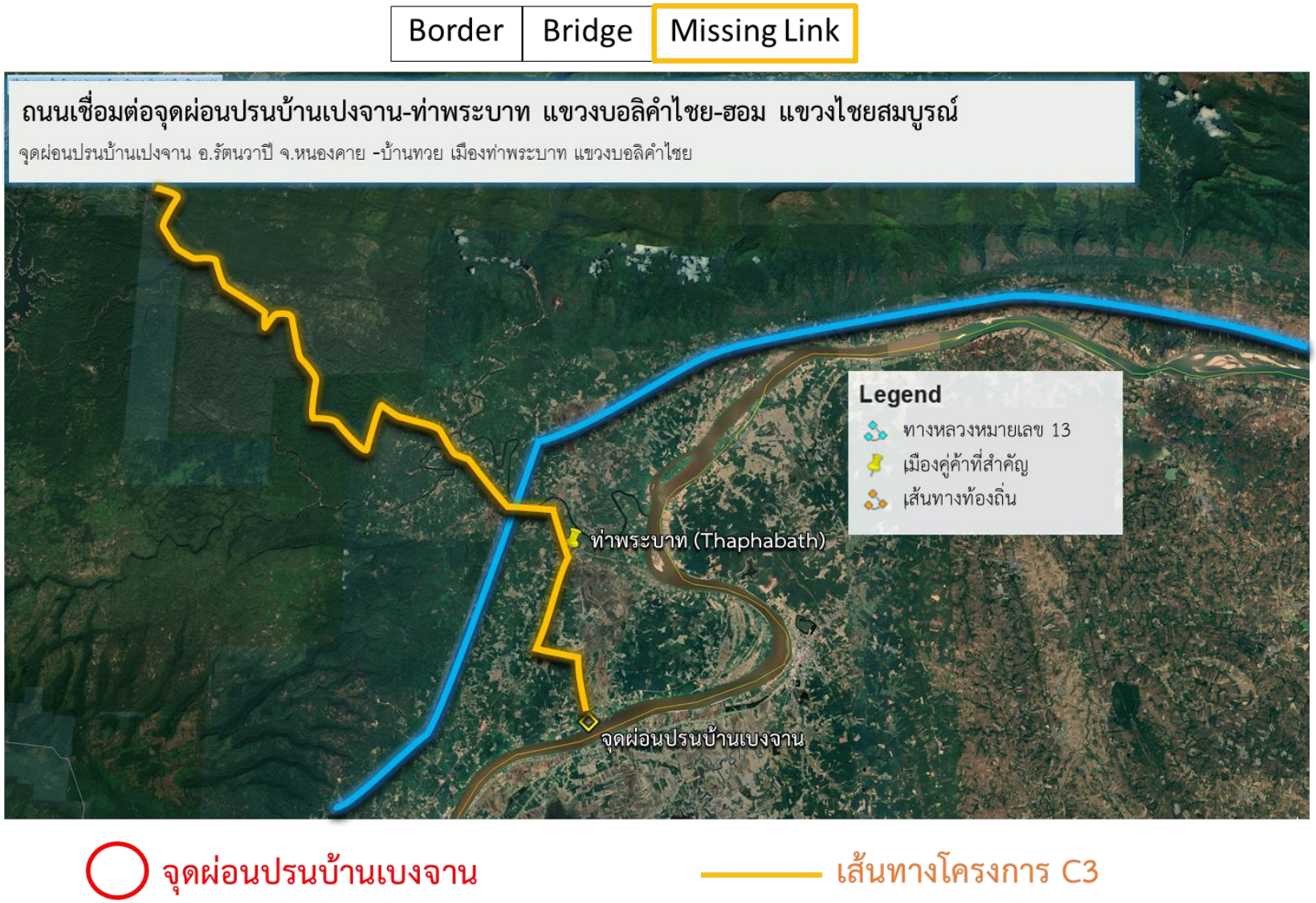
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,300 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-17 แผนที่เส้นทางโครงการ C3 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไช-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์

โครงการ C4 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง–สังข์ทอง–โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์–ทางหลวงหมายเลข 13 สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านม่วง อ.สังคม จ.หนองคาย
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านโคกแห่ เมืองสังข์ทอง นครหลวงเวียงจันทน์
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า การท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : -
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค และสินค้าเกษตร
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : บึงธาตุหลวง (56 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : พระธาตุหลวง (54 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านม่วง สังข์ทอง โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์และทางหลวงหมายเลข 13 ใน สปป.ลาว ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านม่วงกับแขวงเวียงจันทน์ เมืองวังเวียง และเมืองหลวงพระบาง ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในภาคเหนือลาว เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-18**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนคอนกรีตใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 80 กิโลเมตร

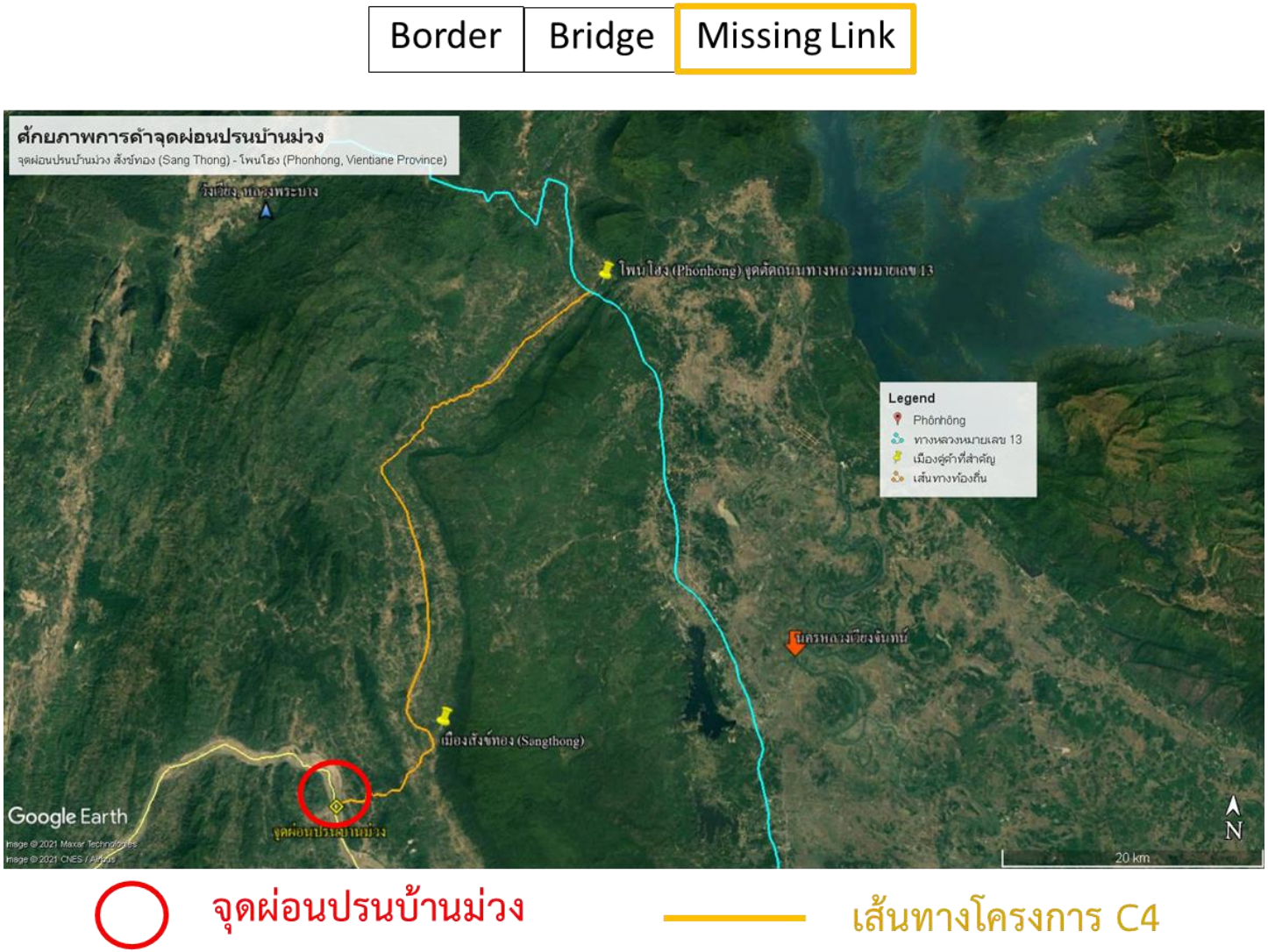
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 2,600 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะสั้น พ.ศ. 2565–2569



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-18 แผนที่เส้นทางโครงการ C4 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง–สังข์ทอง–โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์–ทางหลวงหมายเลข 13

โครงการ C5 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง–ทางหลวงหมายเลข 13 สปป.ลาว

- ประเทศ : สปป.ลาว
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านยักษ์คุ อ.ชานุมาน จ.อำนาจเจริญ
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านเหล่าหมากทูด เมืองไชยพูทอง
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : -
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค ปัจจัยการผลิต และ เครื่องมือการเกษตร
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : สะหวัน–เซโน (49 กิโลเมตร)
- แหล่งท่องเที่ยว : ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (176 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุกับเมืองไชยพูทอง และทางหลวงหมายเลข 13 ใน สปป.ลาว ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ กับเมืองสองคอน แขวงสุวรรณเขต และ เขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน–เซโน เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-19**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 20 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 430 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574

ที่มา: ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-19 แผนที่เส้นทางโครงการ C5 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง–ทางหลวงหมายเลข 13

โครงการ C6 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

- ประเทศ : กัมพูชา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา จ.สระแก้ว
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านบึงตะกวน บันเตียเมียนเจย
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม: ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า การท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : อุปโภค-บริโภค
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : บันเตียเมียนเจย (50 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยากับเมืองทมอพวกและเมืองบันทายฉมาร์จังหวัดบันเตียเมียนเจยซึ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการค้าโดยมีประชากรอาศัยอย่างหนาแน่นในกัมพูชา เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในกัมพูชา ให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-20**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 35 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 1,361 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะกลาง พ.ศ. 2570–2574

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-20 แผนที่เส้นทางโครงการ C6 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์

โครงการ C7 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง–อำเภอสำรูด ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : กัมพูชา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : บ้านมะม่วง ต.นนทรี อ.บ่อไร่ จ.ตราด
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านฉอระกา อ.สำรูด
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : โตนเลสาบ (161 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วงกับอำเภอสำรูดในกัมพูชา เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในกัมพูชา ให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วงกับจังหวัดพระตะบองซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นเป็นอันดับสองและเป็นแหล่งผลผลิตสินค้าทางการเกษตรและอุตสาหกรรมของประเทศกัมพูชา เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-21**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 25 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา :

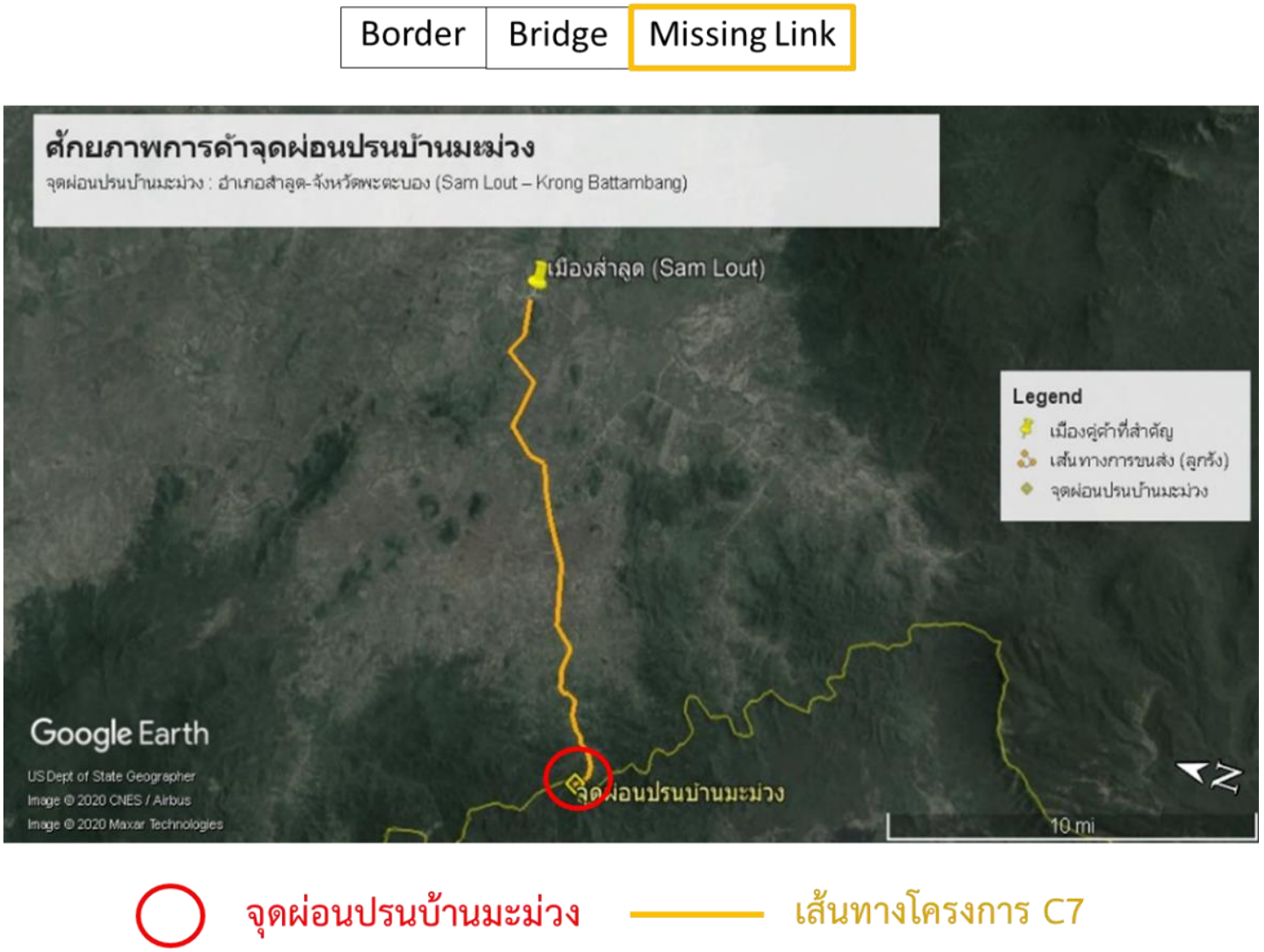
- แนวเส้นทางเดิมเป็นทางลูกรัง และทางลาดชัน จึงต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเชิงเรขาคณิตในวิศวกรรมการทาง ให้เกิดความปลอดภัยและทำความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

งบประมาณ : 540 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-21 แผนที่เส้นทางโครงการ C7 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง–อำเภอสำรูด

โครงการ C8 ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปึล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจีย ประเทศกัมพูชา

- ประเทศ : กัมพูชา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ช่องสายตะกู อ.บ้านกรวด จ.บุรีรัมย์
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านจุ๊บโกกี อ.บันเตียอาปึล จ.โอดดาร์เมียนเจีย
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า การท่องเที่ยว
- สินค้านำเข้า : อุปโภค-บริโภค
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : บันเตียเมียนเจย (50 กิโลเมตร)

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนช่องสายตะกูกับอำเภอบันเตียอาปึล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจีย ซึ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-22**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 20 กิโลเมตร

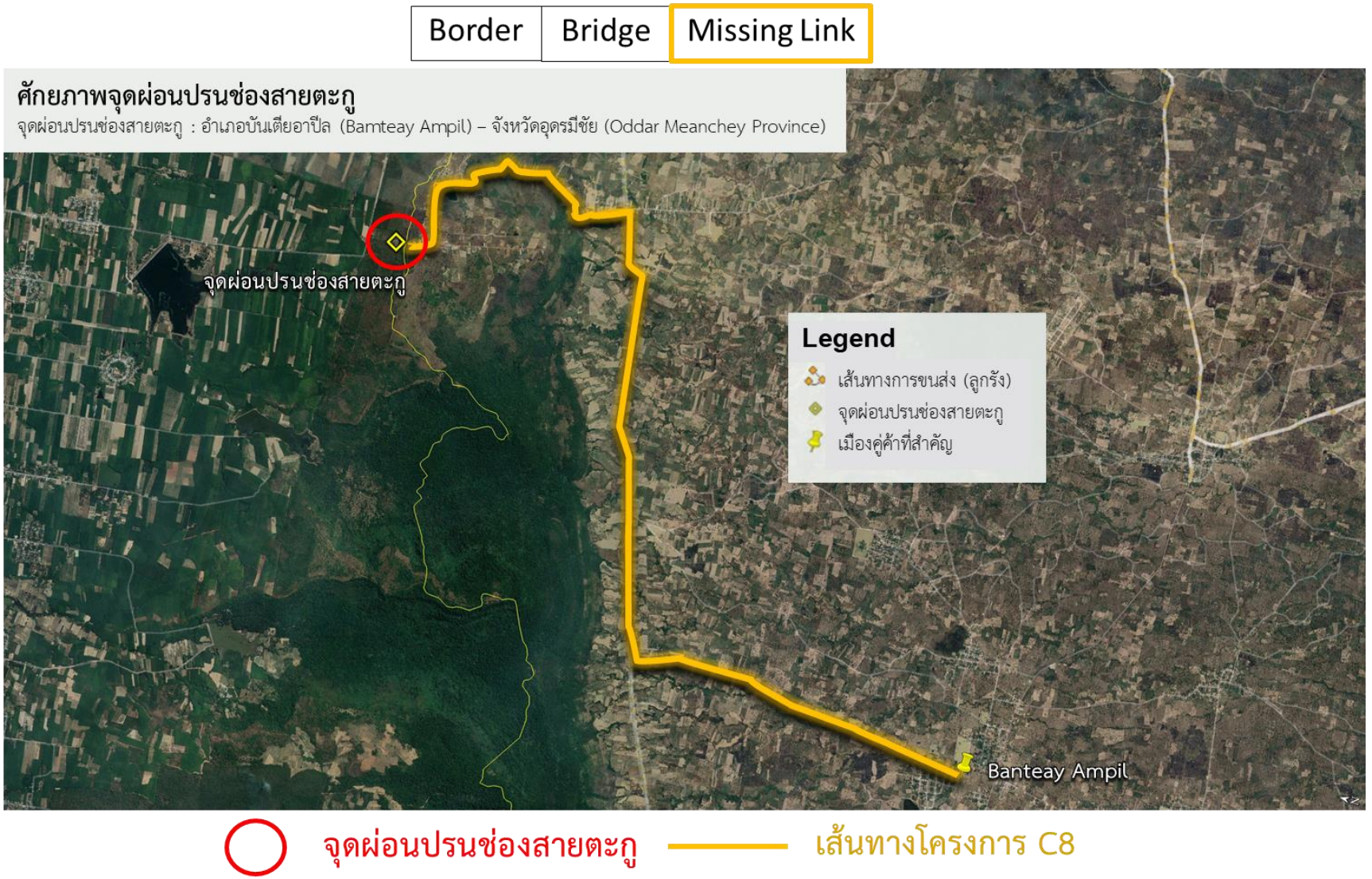
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 430 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-22 แผนที่เส้นทางโครงการ C8 ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย

โครงการ C9 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร ประเทศกัมพูชา

- ประเทศ : กัมพูชา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : ช่องอานม้า อ.น้ำยืน จ.อุบลราชธานี
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : บ้านสะเตียลกวาง อ.จอมกระสาน จ.พระวิหาร
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างท้องถิ่น
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : พืชผลทางการเกษตร อาหารป่าตามฤดูกาล
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว : นครวัด นครธม

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนช่องอานม้า กับเมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร ซึ่งเป็นเมืองที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่นให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-23**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 34 กิโลเมตร

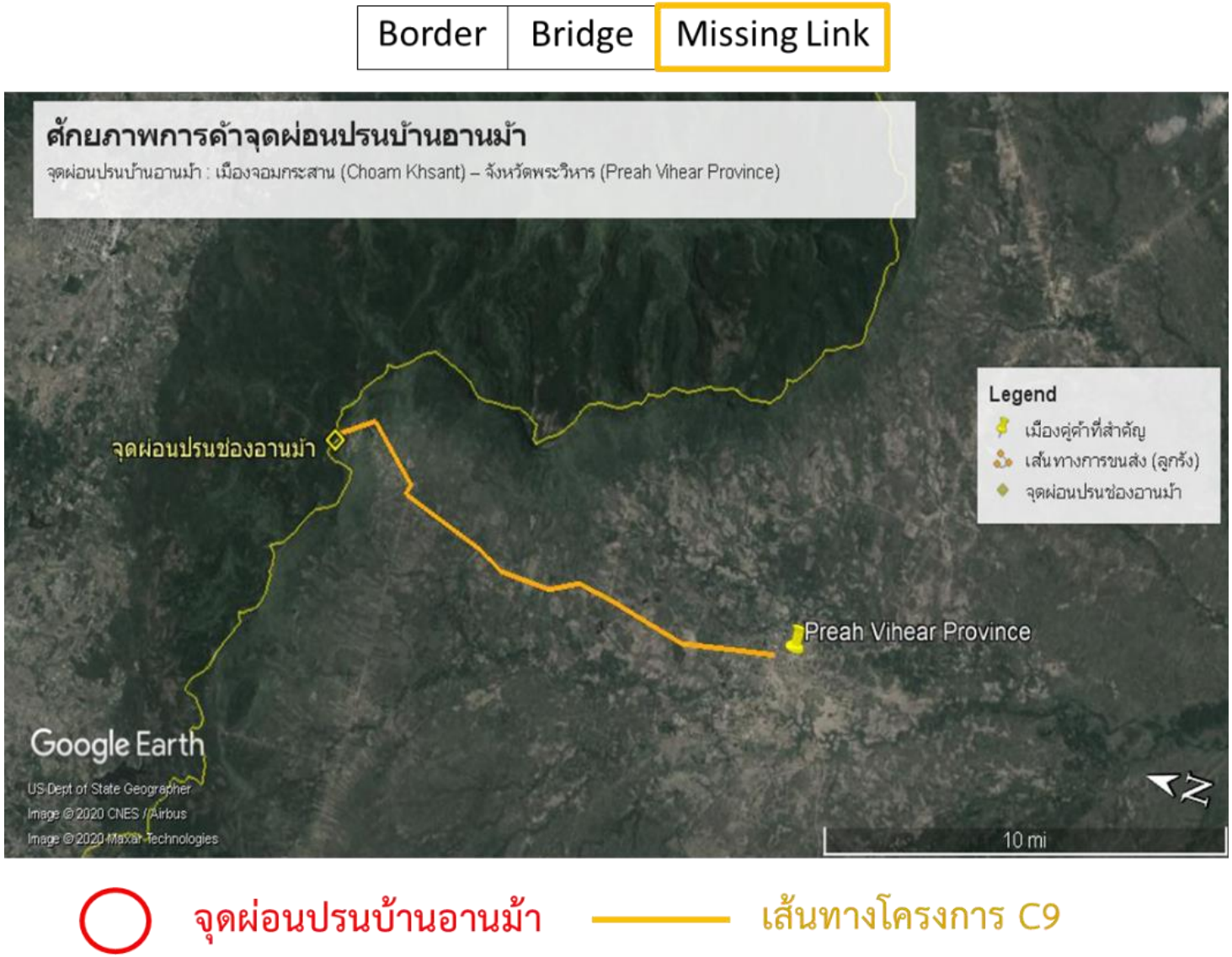
ประเด็นพิจารณา : -

งบประมาณ : 365 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-23 แผนที่เส้นทางโครงการ C9 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร

โครงการ C10 ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน ประเทศเมียนมา

- ประเทศ : เมียนมา
- จุดผ่านแดนฝั่งไทย : จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก บ้านอรุโณทัย อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่
- จุดผ่านแดนฝั่งเพื่อนบ้าน : เมืองสาด รัฐฉาน
- แผนยุทธศาสตร์ : การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)
- ระดับการเชื่อมโยงด้านคมนาคม : ระหว่างเมือง
- ศักยภาพด้านเศรษฐกิจ : การค้า
- สินค้านำเข้า : พืชไร่ โค–กระบือ หินเพื่อใช้ในการก่อสร้าง
- สินค้าส่งออก : อุปโภค-บริโภค
- เขตเศรษฐกิจพิเศษ : -
- แหล่งท่องเที่ยว: -

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ ระหว่างจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก กับเมืองตอน เมืองป่าน เมืองลอยแหลม และ เมืองตองยีซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐฉาน ซึ่งมีความสำคัญทางตอนเหนือของเมียนมา ให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 7.2-24**

ลักษณะโครงการ : ก่อสร้างถนนใหม่

- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 410 กิโลเมตร

ประเด็นพิจารณา :

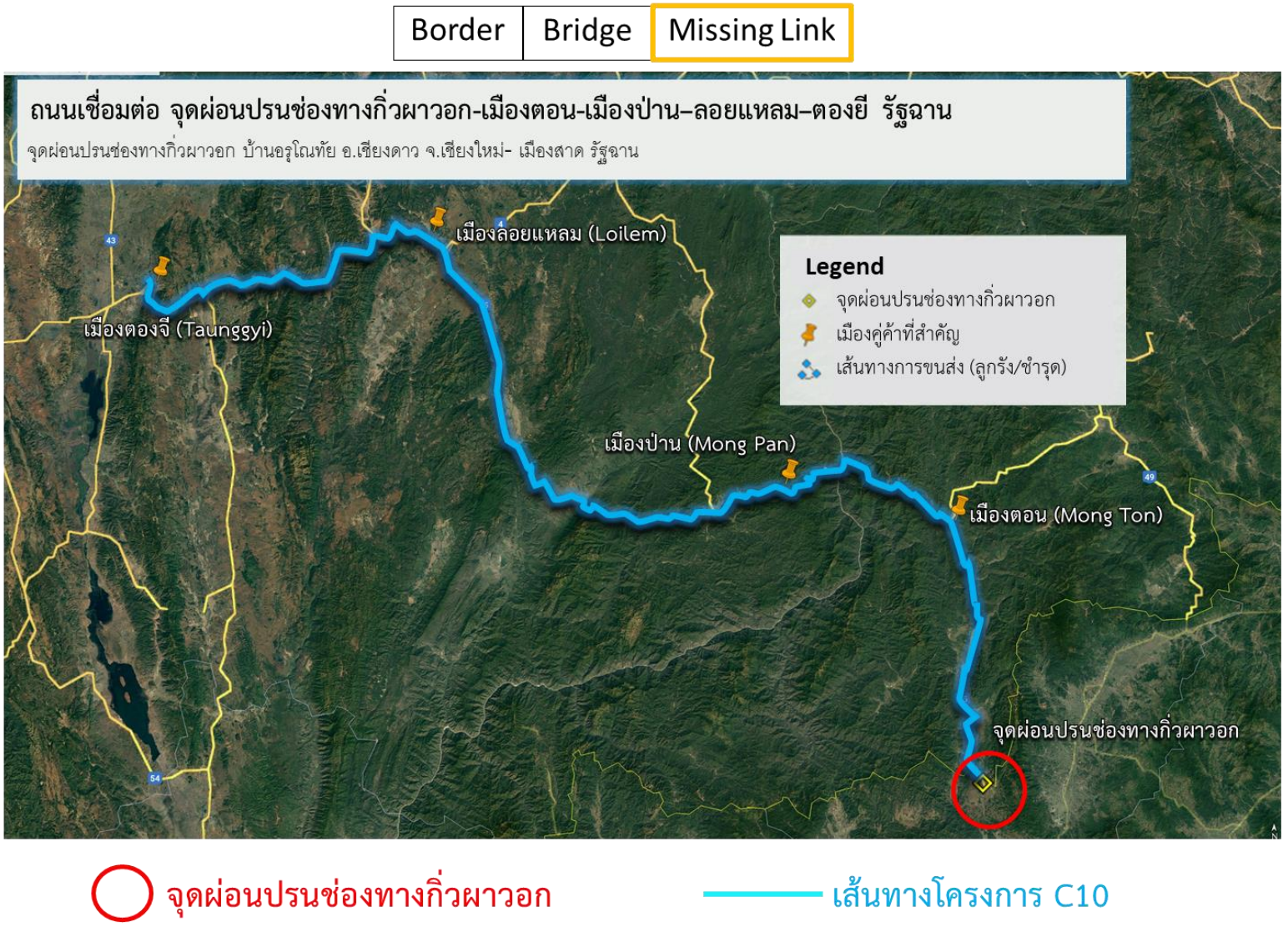
- แนวเส้นทางเดิมเป็นทางลูกรังบนภูเขาสูงมีลักษณะเป็นหลุมเป็นบ่อ เส้นทางบางช่วงมีความลาดชันมากจึงต้องปรับแนวเส้นทางใหม่ให้เป็นไปตามหลักการออกแบบเชิงเรขาคณิตในวิศวกรรมการทาง ให้เกิดความปลอดภัยและทำความเร็วได้ดียิ่งขึ้น

งบประมาณ : 4,400 ล้านบาท*

*หมายเหตุ: งบประมาณเป็นเพียงการประมาณราคาในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ระยะโครงการ : ระยะยาว พ.ศ. 2575-2582



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 7.2-24 แผนที่เส้นทางโครงการ C10 ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองยี รัฐฉาน

7.3 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน โครงการที่ที่ปรึกษานำเสนอเพื่อ สพพ.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการทั้งหมด 24 โครงการ (เป็นโครงการของ สพพ. ดำเนินการเอง 17 โครงการ) คิดเป็นงบประมาณรวม 37,476 ล้านบาท จำแนกเป็นโครงการตามแผนระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569 จำนวน 6 โครงการ (เป็นโครงการของ สพพ. และ หน่วยงานอื่นๆ จำนวน 10 โครงการ) คิดเป็นงบประมาณ 14,215 ล้านบาท โครงการตามแผนระยะกลาง พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 6 โครงการ (เป็นโครงการของ สพพ. และหน่วยงานอื่นๆ จำนวน 7 โครงการ) คิดเป็นงบประมาณ 10,526 ล้านบาท และโครงการตามแผนระยะยาว พ.ศ. 2575-2582 จำนวน 5 โครงการ (เป็นโครงการของ สพพ. และ หน่วยงานอื่นๆ จำนวน 7 โครงการ) คิดเป็นงบประมาณ 12,735 ล้านบาท โดยจำแนกตามแนวทางในการพัฒนาได้เป็น

การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 10 โครงการ (เป็นโครงการของ สพพ. ดำเนินการเอง 7 โครงการ) เป็นโครงการตามแผนระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569 จำนวน 6 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 6,815 ล้านบาท โครงการตามแผนระยะกลาง พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 3,400 ล้านบาท และโครงการตามแผนระยะยาว พ.ศ. 2575-2582 จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 3,000 ล้านบาท รวมทั้งหมดเงินงบประมาณ 13,215 ล้านบาท

การพัฒนาสะพานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จำนวน 4 โครงการ สพพ.ร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเป็นโครงการตามแผนระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569 จำนวน 1 โครงการ (เป็นโครงการของกรมทางหลวง) คิดเป็นงบประมาณ 2,000 ล้านบาท โครงการตามแผนระยะกลาง พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 1 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 4,035 ล้านบาท และโครงการตามแผนระยะยาว พ.ศ. 2575-2582 จำนวน 2 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 4,000 ล้านบาท รวมทั้งหมดเงินงบประมาณ 10,035 ล้านบาท

การพัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link) จำนวน 10 โครงการ สพพ. ดำเนินการเองทั้งหมดเป็นโครงการตามแผนระยะสั้น พ.ศ. 2565-2569 จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 5,400 ล้านบาท โครงการตามแผนระยะกลาง พ.ศ. 2570-2574 จำนวน 3 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 3,091 ล้านบาท และโครงการตามแผนระยะยาว พ.ศ. 2575-2582 จำนวน 4 โครงการ คิดเป็นงบประมาณ 5,735 ล้านบาท รวมทั้งหมดเงินงบประมาณ 14,226 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดัง**ตารางที่ 7.3-1**

ตารางที่ 7.3-1 สรุปแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

	สพพ. ดำเนินการเอง	สพพ. กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินงาน
กลยุทธ์ที่ 1	ระยะสั้น จำนวน 3 โครงการ : 5,315 ล้านบาท	ระยะสั้น จำนวน 3 โครงการ : 1,500 ล้านบาท
	ระยะกลาง จำนวน 3 โครงการ : 3,400 ล้านบาท	ระยะกลาง : -
	ระยะยาว จำนวน 1 โครงการ : 3,000 ล้านบาท	ระยะยาว : -
กลยุทธ์ที่ 2	ระยะสั้น : -	ระยะสั้น จำนวน 1 โครงการ : 2,000 ล้านบาท
	ระยะกลาง : -	ระยะกลาง จำนวน 1 โครงการ : 4,035 ล้านบาท
	ระยะยาว : -	ระยะยาว จำนวน 2 โครงการ : 4,000 ล้านบาท
กลยุทธ์ที่ 3	ระยะสั้น จำนวน 3 โครงการ : 5,400 ล้านบาท	ระยะสั้น : -
	ระยะกลาง จำนวน 3 โครงการ : 3,091 ล้านบาท	ระยะกลาง : -
	ระยะยาว จำนวน 4 โครงการ : 5,735 ล้านบาท	ระยะยาว : -

ที่มา : ทีปรึกษา, 2564

บทที่ 8

การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง

บทที่ 8
การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาคัดเลือกโครงการนำร่องโดยนำข้อมูลผลการศึกษาการจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงานในบทที่ 7 มาคัดเลือกโครงการนำร่อง โดยมีรายละเอียดในการดำเนินการดังนี้

8.1 การคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่องที่มีศักยภาพจากแผนปฏิบัติงาน อันประกอบไปด้วย

1) โครงการ A1 ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด ประเทศเมียนมา โดยดำเนินการปรับปรุงถนนหมายเลข 8 และปรับปรุงสะพาน แบ่งเป็น 2 โครงการย่อย ได้แก่
   - ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ
   - ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงเมืองมะริด
2) โครงการ B2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จุดผ่อนปรนผ่านแดนบ้านยักษ์คุ ประเทศไทย-สปป.ลาว เป็นโครงการก่อสร้างสะพานและถนน
3) โครงการ C6 ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา เป็นโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อจากจุดผ่านแดนประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลรายละเอียดเบื้องต้นทางวิชาการเพื่อให้ ทาง สพพ. นำไปต่อยอดในการดำเนินโครงการให้เป็นรูปธรรมต่อไป โดยที่ปรึกษาใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกประกอบไปด้วยแผนกลยุทธ์และประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่ซ้ำกัน กลยุทธ์ละ 1 ประเทศ 1 โครงการ

- มีความสำคัญและสอดคล้องกับกรอบนโยบายและความตกลงต่างๆ
- มีความสำคัญมีผลประโยชน์ด้านการค้าการลงทุน
- เป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่าย/โครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการเดินทาง
- มีหน่วยงานที่รับผิดชอบชัดเจนมีความพร้อมทั้งในด้านนโยบายและงบประมาณ
- มีความพร้อมด้านพื้นที่ เช่น การจัดหาที่ดิน เป็นต้น
- มีความคุ้มค่าและเหมาะสมในการลงทุน

8.2 การจัดทำรูปแบบแนวคิดเบื้องต้นประกอบโครงการขับเคลื่อนนำร่อง

จากการศึกษาการจัดทำรายละเอียดเบื้องต้นประกอบแผนงานบทที่ 7 ที่ปรึกษาได้กำหนดโครงการนำร่องพร้อมทั้งดำเนินการจัดทำรายละเอียด เสนอแก่ สพพ. โดยประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

- รูปแบบและลักษณะโครงการเบื้องต้นแสดงบนภาพถ่ายทางอากาศที่มีมาตราส่วนเหมาะสม
- การประมาณราคาเบื้องต้น ครอบคลุม งานศึกษาออกแบบ งานควบคุมงานก่อสร้างและค่าก่อสร้างโครงการ
- รายละเอียดขั้นตอนและระยะเวลาดำเนินการเบื้องต้นจนถึงการก่อสร้างโครงการ

1) **โครงการ A1 ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด ประเทศเมียนมา แผนพัฒนาโครงการพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา ผ่านจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร**
มีงบประมาณรวม 2,815 ล้านบาท โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 โครงการย่อย ดังนี้

- ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ

วัตถุประสงค์ : ยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด เพื่อให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 8.2-1**

ลักษณะโครงการ : ขยายถนนเดิม

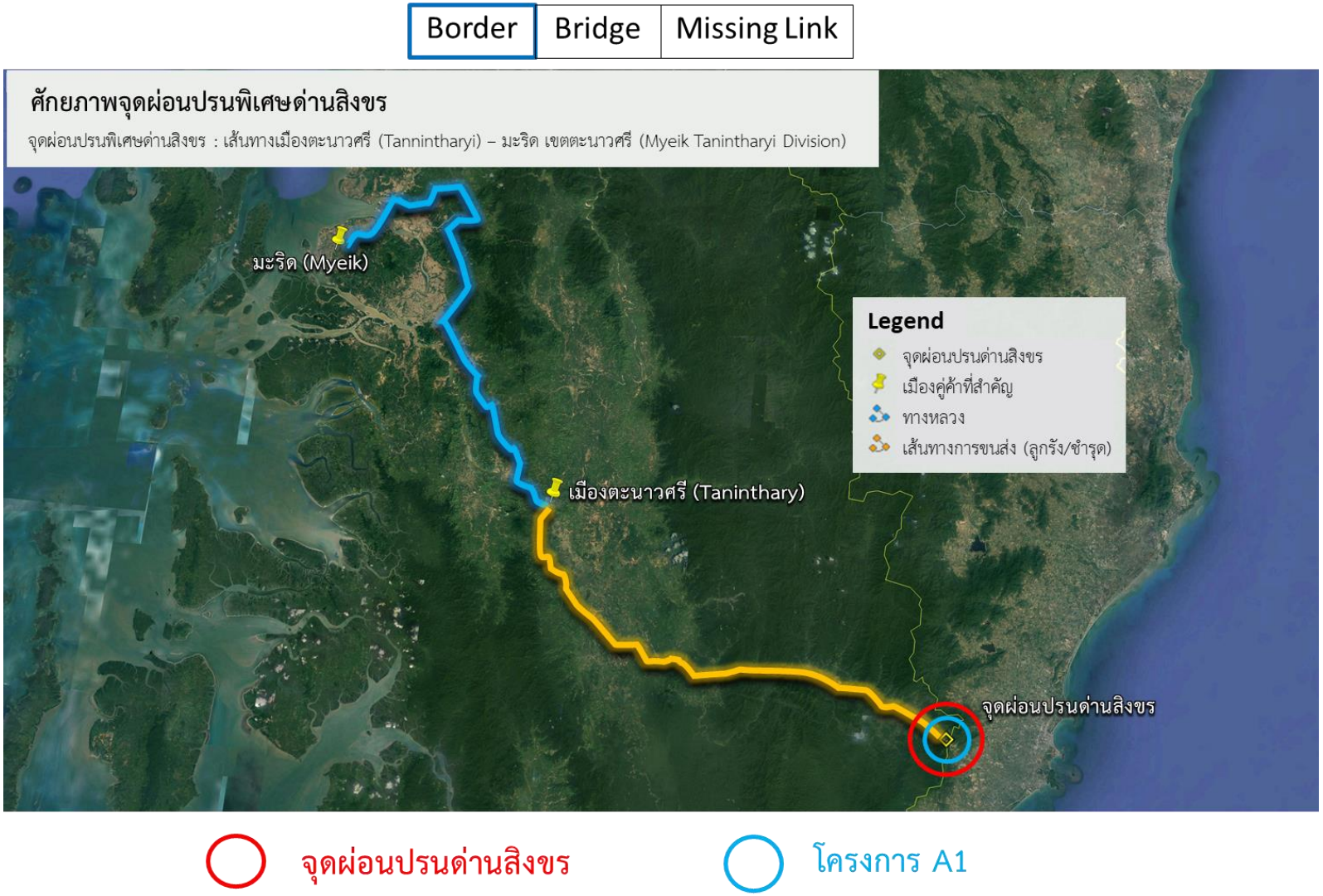
- ขยายถนนลาดยางเดิมจาก 2 ช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 30.00 เมตร ระยะทาง 44 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 8.2-2**
- ยกระดับสะพานเดิม ข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ที่เมืองตะนาวศรีจากเดิมเป็นสะพานโครงสร้างเหล็กถักปูทับด้วยไม้กระดานขนาด 2 ช่องจราจร ยกระดับเป็นสะพาน คสล.ขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ระยะทาง 440 เมตร ดัง**รูปที่ 8.2-3**
- ก่อสร้างสะพานใหม่ คสล.ข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ที่เมืองคิน-โซ คู่กับสะพานพื้นคานคอนกรีตเดิม เป็นสะพานขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ระยะทาง 330 เมตร ดัง**รูปที่ 8.2-3**

งบประมาณ : 1,493 ล้านบาท ประกอบไปด้วย

- ค่าก่อสร้างโครงการ 1,343 ล้านบาท
  - ขยายถนน 1,233 ล้านบาท
  - ปรับปรุงสะพาน 45 ล้านบาท
  - ก่อสร้างสะพาน 65 ล้านบาท
- ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 75 ล้านบาท
- ค่าบริหารจัดการ 15 ล้านบาท
- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 60 ล้านบาท

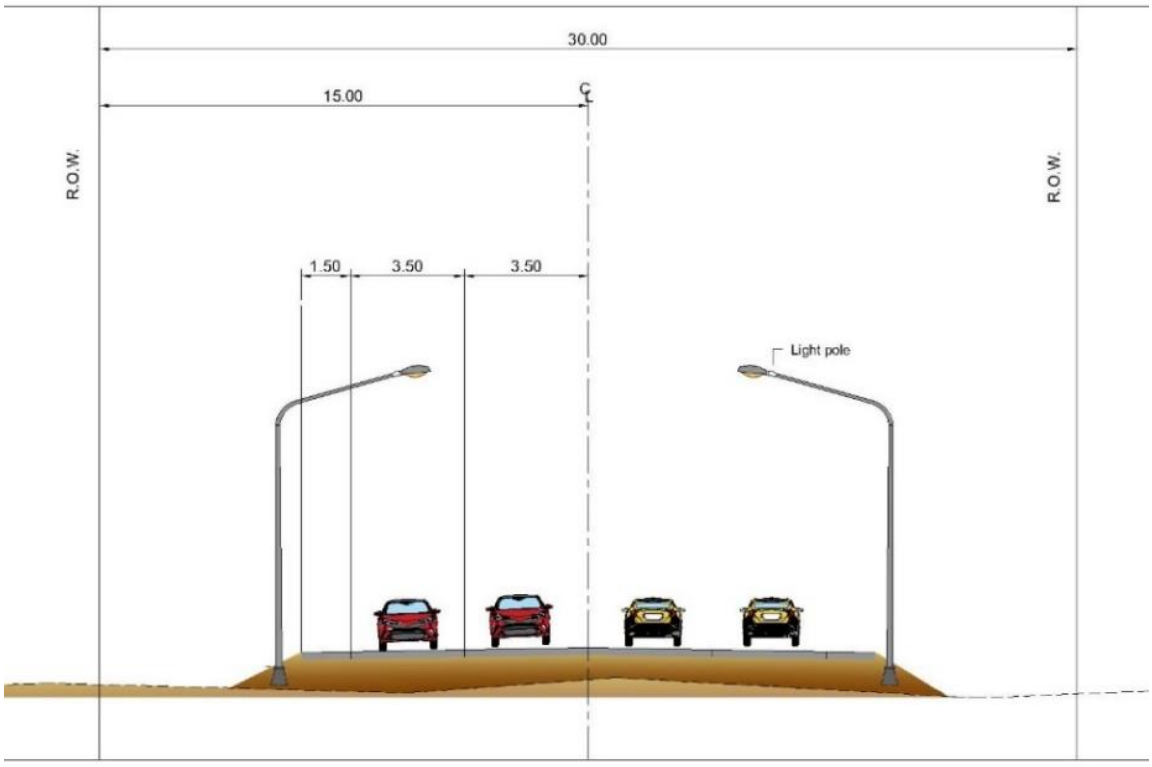
ระยะเวลา: จัดอยู่ในแผนงานโครงการระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2565-2569)

แหล่งงบประมาณ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)



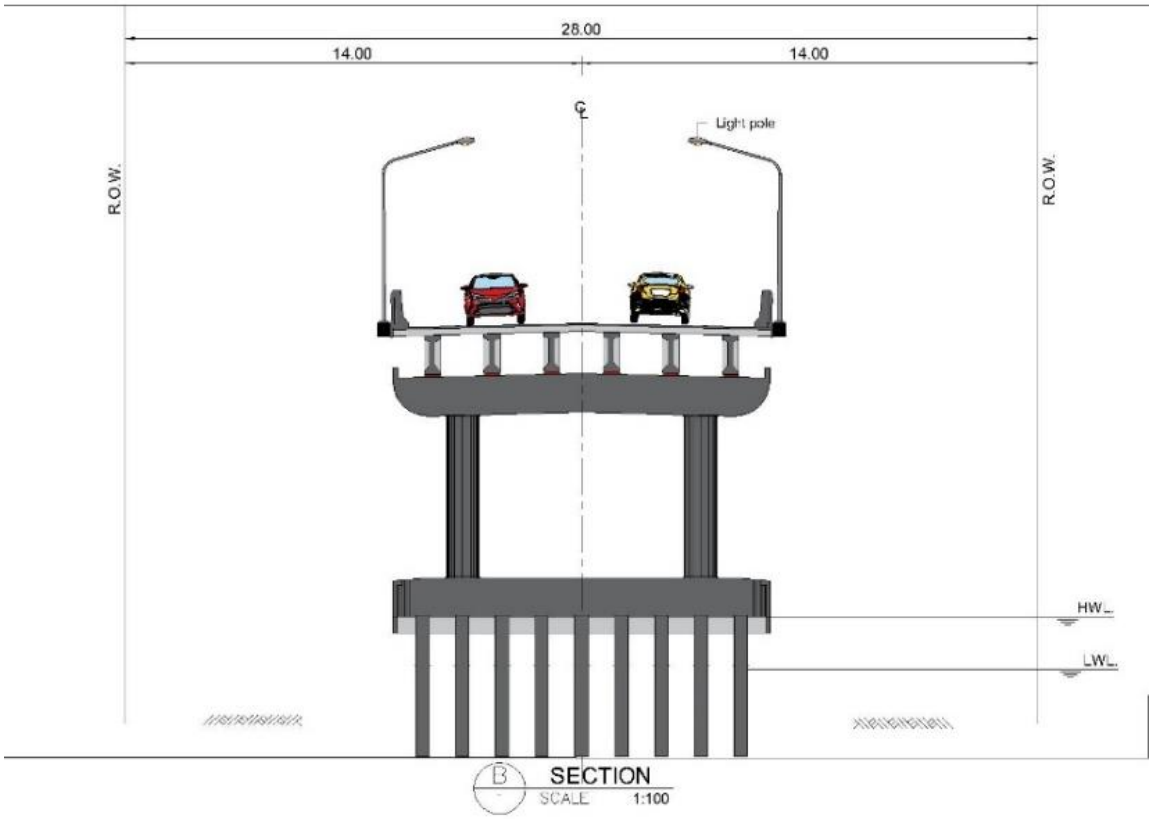
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-1 แนวเส้นทางโครงการยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-2 รูปแบบถนนโครงการยกระดับ ทางหลวงหมายเลข 8



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-3 รูปแบบเบื้องต้นการยกระดับสะพาน ทางหลวงหมายเลข 8

แผนการดำเนินงานโครงการ: ดังแสดงใน**ตารางที่ 8.2-1**

*หมายเหตุ: งบประมาณและแผนการดำเนินงานโครงการเป็นเพียงการประมาณในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ตารางที่ 8.2-1 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ A1 ช่วงที่ 1

ปี พ.ศ.	2565				2566				2567				2568				2569			
การดำเนินงาน / ไตรมาส	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ ฯ																				
ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																				
ขออนุมัติโครงการฯ																				
จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ และที่ปรึกษาควบคุมงาน																				
ก่อสร้างโครงการ ฯ																				
เปิดให้บริการโครงการฯ																				

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

- ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงเมืองมะริด

วัตถุประสงค์ : มะริด เพื่อให้เส้นทางคมนาคมระหว่างจุดผ่อนปรนด่านสิงขรกับเมืองมะริด ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของพื้นที่เมียนมาตอนใต้เกิดความสมบูรณ์

ลักษณะโครงการ: ขยายถนนเดิม

- ขยายถนนลาดยางเดิมจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ขนาดช่องจราจรกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้างข้างละ 1.50 เมตร เขตทาง 30.00 เมตร ระยะทาง 34 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 8.2-2**

งบประมาณ: 1,322 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ค่าก่อสร้างโครงการ 1,190 ล้านบาท
- ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 66 ล้านบาท
- ค่าบริหารจัดการ 13 ล้านบาท
- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 53 ล้านบาท

ระยะเวลา: จัดอยู่ในแผนงานโครงการระยะสั้น (ปี พ.ศ. 2565-2569)

แหล่งงบประมาณ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

แผนการดำเนินงานโครงการ: ดังแสดงใน**ตารางที่ 8.2-2**

*หมายเหตุ: งบประมาณและแผนการดำเนินงานโครงการเป็นเพียงการประมาณในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ตารางที่ 8.2-2 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ A1 ช่วงที่ 2

ปี พ.ศ.	2565				2566				2567				2568				2569			
การดำเนินงาน / ไตรมาส	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ ฯ																				
ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																				
ขออนุมัติโครงการฯ																				
จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ และที่ปรึกษาควบคุมงาน																				
ก่อสร้างโครงการ ฯ																				
เปิดให้บริการโครงการฯ																				

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

2) โครงการ B2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ ประเทศไทย-สปป.ลาว แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศ สปป.ลาว ผ่านจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ

วัตถุประสงค์ : พัฒนาสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เพื่อเชื่อมต่อไปยังโครงข่ายถนนใน สปป.ลาว ดังรูปที่ 8.2-4

ลักษณะโครงการ: ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ และพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร

- งานก่อสร้างถนนลาดยางในฝั่ง สปป.ลาว ขนาด 2 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจรละ 3.50 เมตร เชื่อมทางหลวงสาย 13 ของ สปป.ลาว ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 8.2-5**
- งานก่อสร้างถนนลาดยางในฝั่งไทย ขนาด 4 ช่องจราจร มีความกว้างช่องจราจร 3.50 เมตร ไหล่ทางกว้าง 1.5 เมตร เขตทาง 30 เมตร เชื่อมทางหลวงชนบทสายทาง อจ. 3006 ของไทย ระยะทาง 3 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 8.2-5**
- งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งใหม่ พร้อมโครงสร้างเชิงลาด ระยะทางประมาณ 1,800 เมตร ดัง**รูปที่ 8.2-6**
- งานอาคารด่านพรมแดนก่อสร้างตามมาตรฐานสากลในฝั่ง สปป.ลาว และไทย ประกอบด้วย 2 ส่วน แยกทางเข้า ออกจากกัน คือ กลุ่มอาคารสำหรับตรวจผู้โดยสารและกลุ่มอาคารสำหรับตรวจสินค้า พร้อมลานจอดรถและองค์ประกอบอื่นๆ อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบสื่อสาร เป็นต้น

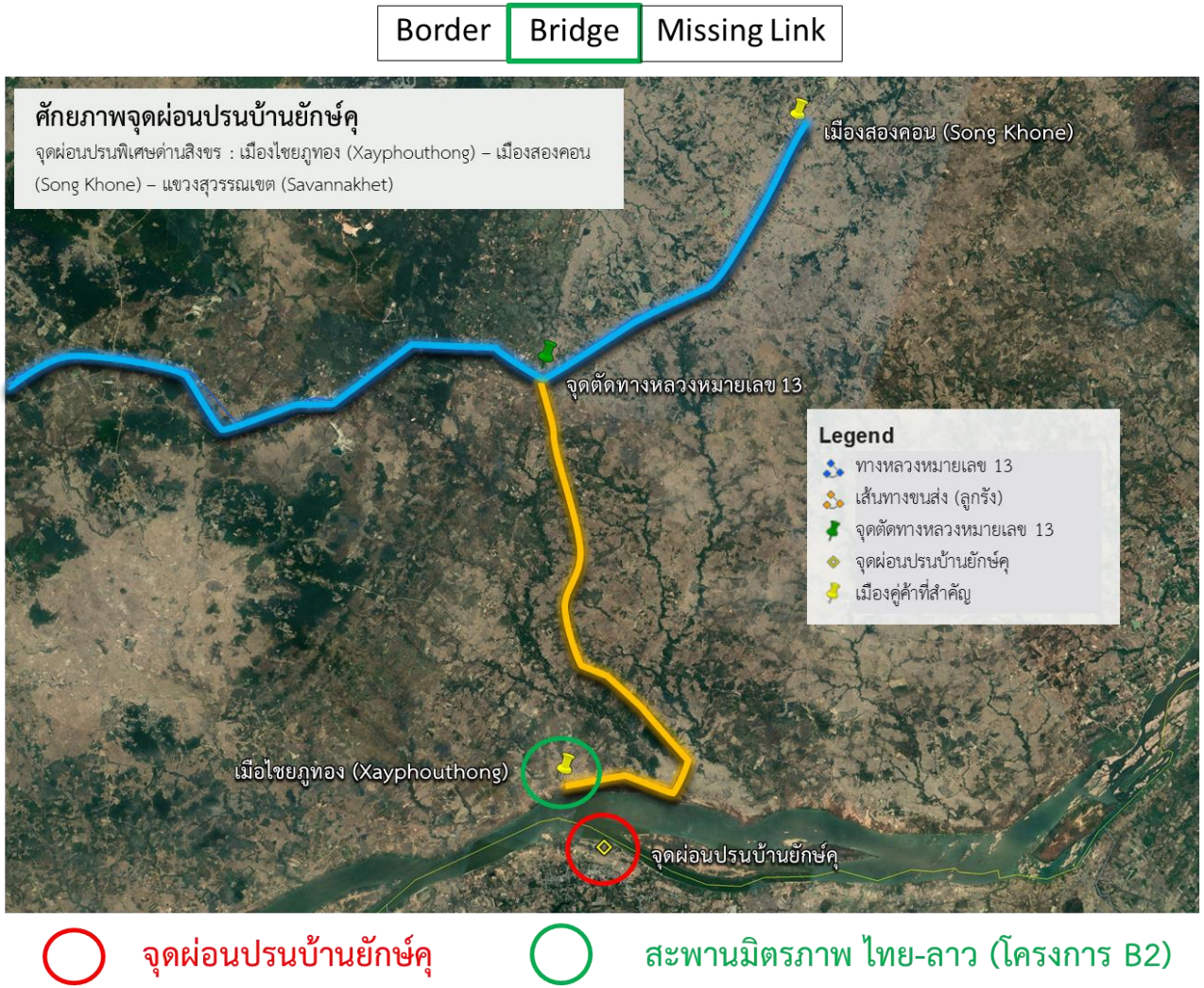
งบประมาณ : 4,035 ล้านบาท ประกอบไปด้วย

- งานสะพานข้ามแม่น้ำ 2,000 ล้านบาท
  - ค่าก่อสร้างโครงการ 1,800 ล้านบาท
  - ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 100 ล้านบาท
  - ค่าบริหารจัดการ 20 ล้านบาท
  - ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 80 ล้านบาท

- งานกลุ่มอาคารด่านพรมแดน สปป. ลาว 880 ล้านบาท
  - ค่าก่อสร้างโครงการ 792 ล้านบาท
  - ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 44 ล้านบาท
  - ค่าบริหารจัดการ 8.8 ล้านบาท
  - ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 35.2 ล้านบาท
- งานถนนฝั่ง สปป. ลาว 220 ล้านบาท
  - ค่าก่อสร้างโครงการ 198 ล้านบาท
  - ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 11 ล้านบาท
  - ค่าบริหารจัดการ 2.2 ล้านบาท
  - ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 8.8 ล้านบาท
- งานกลุ่มอาคารด่านพรมแดนฝั่งไทย 900 ล้านบาท
  - ค่าก่อสร้างโครงการ 810 ล้านบาท
  - ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 45 ล้านบาท
  - ค่าบริหารจัดการ 9 ล้านบาท
  - ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 36 ล้านบาท
- งานถนนฝั่งไทย 35 ล้านบาท
  - ค่าก่อสร้างโครงการ 31.5 ล้านบาท
  - ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 1.75 ล้านบาท
  - ค่าบริหารจัดการ 0.35 ล้านบาท
  - ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 1.4 ล้านบาท

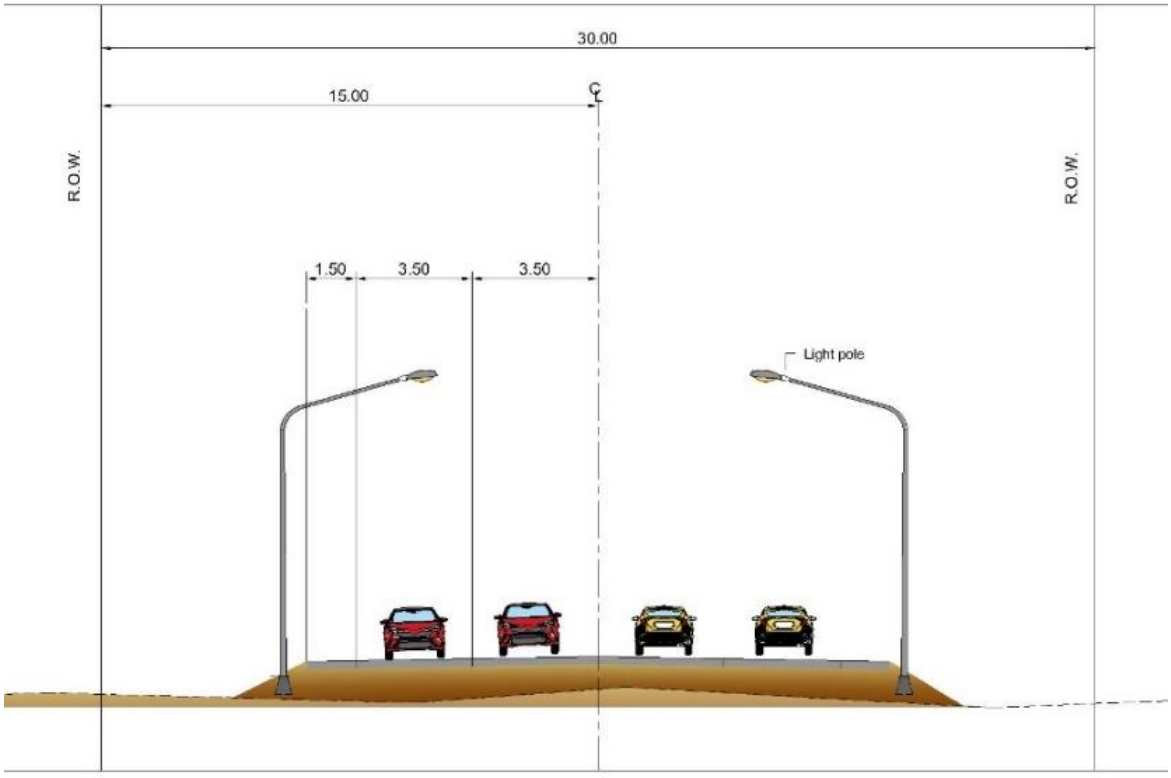
ระยะเวลา: จัดอยู่ในแผนงานโครงการระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2570-2574)

แหล่งงบประมาณ : สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) กรมศุลกากรและกรมทางหลวง



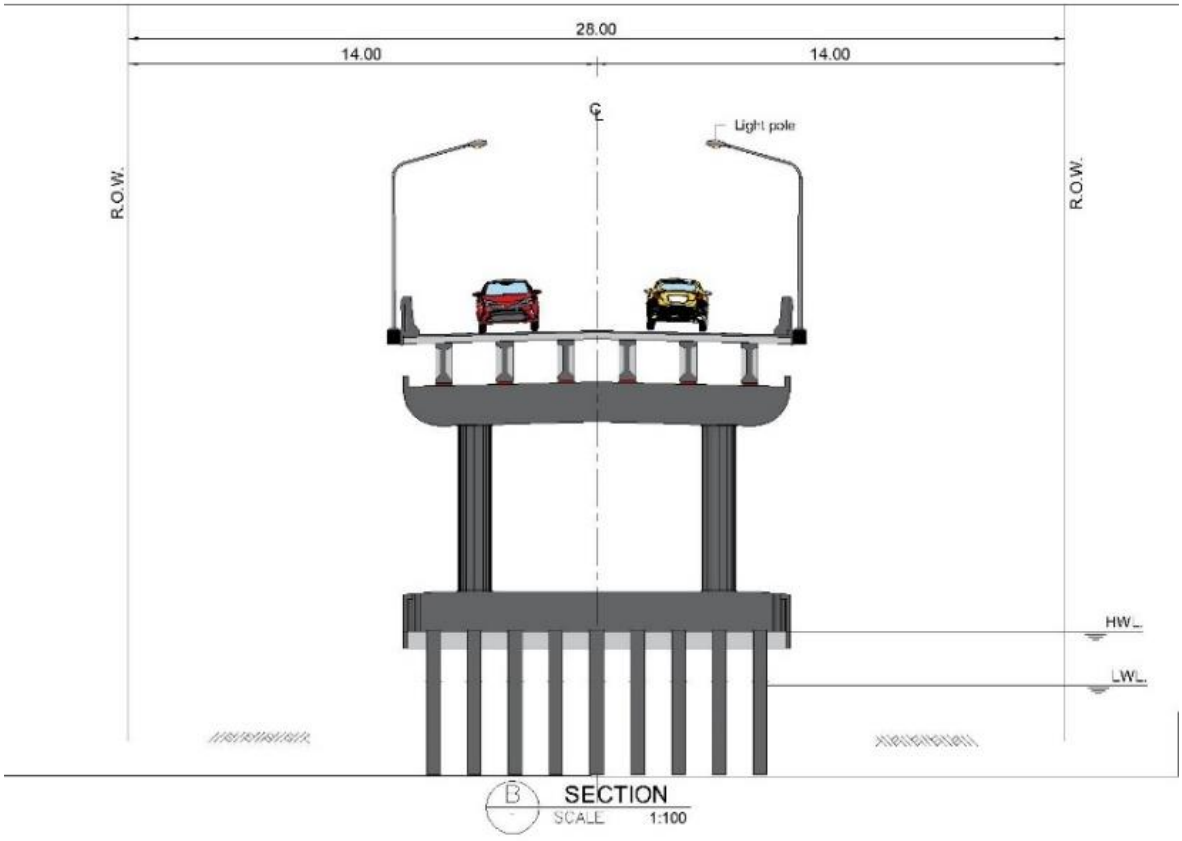
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-4 รูปแบบแนวเส้นทางโครงการ B2



ที่มา: ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-5 รูปแบบถนนโครงการ B2



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-6 รูปแบบสะพานโครงการ B2

แผนการดำเนินงานโครงการ: ดังแสดงใน**ตารางที่ 8.2-3**

*หมายเหตุ: งบประมาณและแผนการดำเนินงานโครงการเป็นเพียงการประมาณในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ตารางที่ 8.2-3 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ B2

ปี พ.ศ.	2570				2571				2572				2573				2574			
การดำเนินงาน / ไตรมาส	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ ฯ																				
ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																				
ขออนุมัติโครงการฯ																				
จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ และที่ปรึกษาควบคุมงาน																				
ก่อสร้างโครงการ ฯ																				
เปิดให้บริการโครงการฯ																				

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

3) โครงการ C6 ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาผ่านจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา

วัตถุประสงค์ : พัฒนาเส้นทางซึ่งยังไม่สมบูรณ์ระหว่างจุดผ่อนปรนตาพระยากับเมืองทมอพวกและเมืองบันเตียเมียนเจย จังหวัดบันเตียเมียนเจยซึ่งเป็นเมืองที่มีศักยภาพทางการค้าโดยมีประชากรอาศัยอย่างหนาแน่นในกัมพูชา เพื่อเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ในกัมพูชา ให้เกิดความสมบูรณ์ ดัง**รูปที่ 8.2-7**

ลักษณะโครงการ: ก่อสร้างถนนใหม่

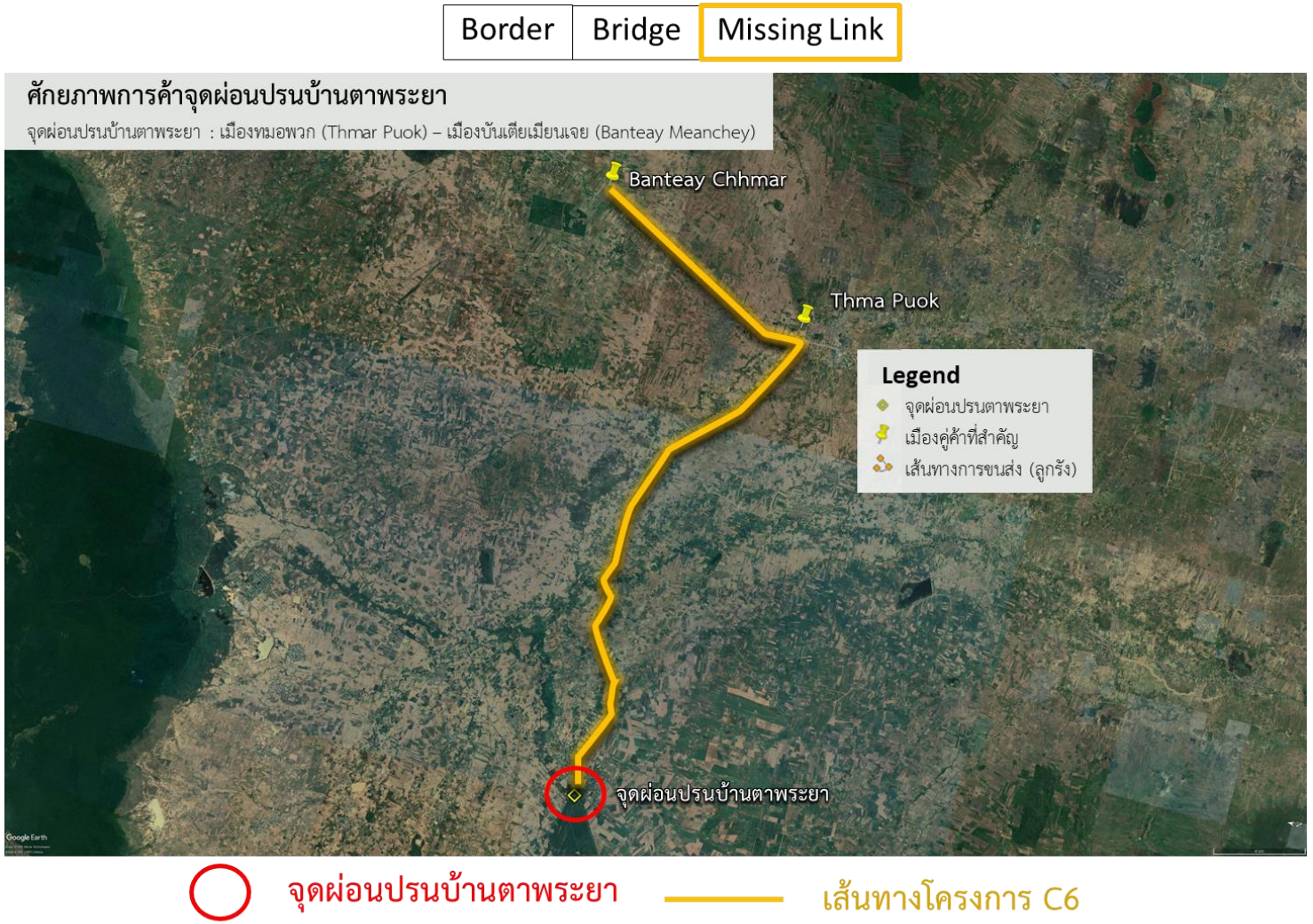
- ก่อสร้างถนนลาดยางใหม่ ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 35 กิโลเมตร ดัง**รูปที่ 8.2-8**

งบประมาณ: 1,361 ล้านบาท ประกอบไปด้วย

- ค่าก่อสร้างโครงการ 1,225 ล้านบาท
- ค่าที่ปรึกษาศึกษาออกแบบและควบคุมงาน 68 ล้านบาท
- ค่าบริหารจัดการ 14 ล้านบาท
- ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 54 ล้านบาท

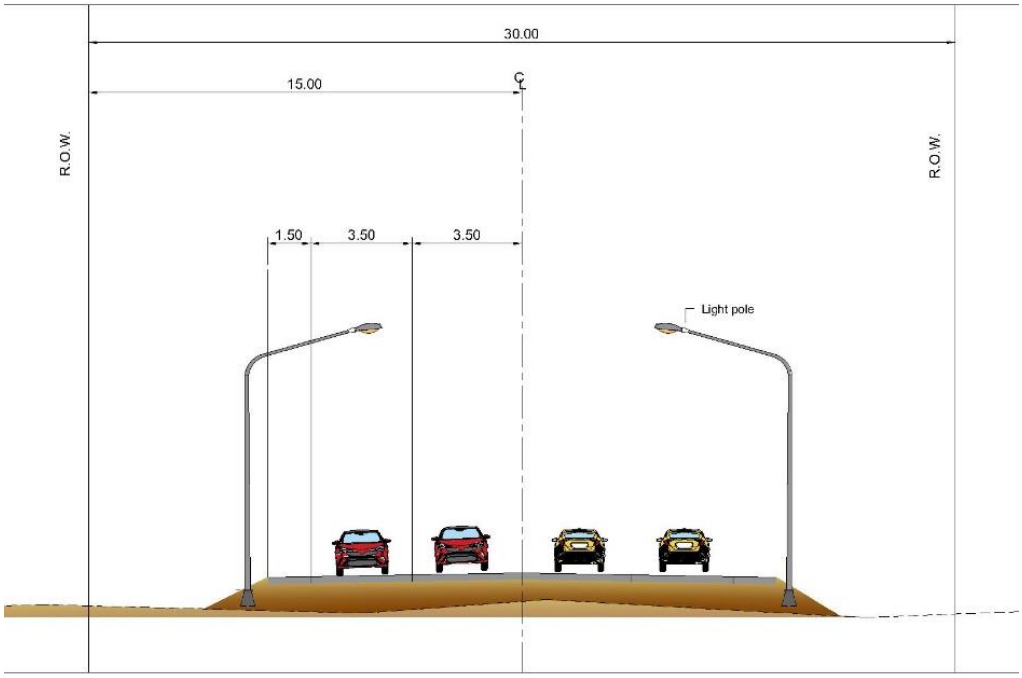
ระยะเวลา: จัดอยู่ในแผนงานโครงการระยะกลาง (ปี พ.ศ. 2570-2574)

แหล่งงบประมาณ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-7 รูปแบบแนวเส้นทางถนนโครงการ C6



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 8.2-8 รูปแบบถนนโครงการ C6

แผนการดำเนินงานโครงการ: ดังแสดงใน**ตารางที่ 8.2-4**

*หมายเหตุ: งบประมาณและแผนการดำเนินงานโครงการเป็นเพียงการประมาณในเบื้องต้น อาจเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีการศึกษาในรายละเอียด

ตารางที่ 8.2-4 แผนการดำเนินงานโครงการโครงการ C6

ปี พ.ศ.	2570				2571				2572				2573				2574			
การดำเนินงาน / ไตรมาส	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการ ฯ																				
ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง																				
ขออนุมัติโครงการฯ																				
จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ และที่ปรึกษาควบคุมงาน																				
ก่อสร้างโครงการ ฯ																				
เปิดให้บริการโครงการฯ																				

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

8.3 สรุปผลการศึกษาการคัดเลือกโครงการขับเคลื่อนนำร่อง

จากผลการศึกษาที่ปรึกษาได้คัดเลือกโครงการนำร่องเพื่อดำเนินการในระยะสั้น 1 โครงการ และระยะกลาง 2 โครงการ ครอบคลุมทั้ง 3 ประเทศ และเสนอให้ สพพ. เป็นผู้สนับสนุนด้านเงินกู้ หรือแหล่งงบประมาณในการก่อสร้างซึ่งประกอบด้วย

1) **โครงการ A1** ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตะนาวศรี-มะริด ประเทศเมียนมา โดยดำเนินการปรับปรุงถนนหมายเลข 8 และปรับปรุงสะพานใช้งบประมาณรวม 2,815 ล้านบาท โดยแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 โครงการย่อย ได้แก่
   - ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ใช้งบประมาณ 1,493 ล้านบาท
   - ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงเมืองมะริด ใช้งบประมาณ 1,322 ล้านบาท
2) **โครงการ B2** พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จุดผ่อนปรนผ่านแดนบ้านยักษ์คุ ประเทศไทย-สปป.ลาว เป็นโครงการก่อสร้างสะพาน และถนนใช้งบประมาณ 4,035 ล้านบาท
3) **โครงการ C6** ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชาเป็นโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อจากจุดผ่านแดนประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา ใช้งบประมาณ 1,361 ล้านบาท

บทที่ 9

การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น

บทที่ 9
การจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น

9.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบัน ประเทศไทยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ประเทศ ตามที่กล่าวข้างต้นในหลายช่องทาง เช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนการค้า จุดผ่อนปรนพิเศษ จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว และจุดผ่านแดนชั่วคราว นอกจากนี้ ยังมีสะพานมิตรภาพไทย - ลาว เชื่อมโยง 2 ประเทศข้ามแม่น้ำโขงจำนวน 4 แห่ง อยู่ระหว่างดำเนินการ 1 แห่ง ซึ่งการเพิ่มศักยภาพในการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องมีการวางกรอบการพัฒนา รวมถึงศึกษาแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยง และจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างเป็นระบบ มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่มีศักยภาพในอนาคต เพื่อให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปในทิศทางที่ถูกต้องเหมาะสม และสามารถสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยง ระบบคมนาคมขนส่งระหว่างกัน รวมถึงสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนต่อไปในอนาคต สพพ. ได้เล็งเห็นความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงมีแนวคิดที่จะดำเนินการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นข้อมูลเชิงวิชาการประกอบการปฏิบัติงานของ สพพ. และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรวมถึงจัดทำแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการปฏิบัติงานของ สพพ. ต่อไปในอนาคต

9.2 วัตถุประสงค์ของการจัดการการมีส่วนร่วมของประชาชน

1) เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่ติดกับกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ได้รับทราบข้อมูลแลกเปลี่ยนและแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน
2) เพื่อให้ได้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะถึงความเหมาะสมในการเสนอแผนกลยุทธ์การเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านจากที่ปรึกษา เพื่อให้การดำเนินการโครงการตอบสนองต่อผลประโยชน์สูงสุดของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

9.3 พื้นที่เป้าหมาย

จากผลการศึกษาการประเมินจุดผ่านแดน/พื้นที่ที่มีศักยภาพในการยกระดับจุดผ่านแดนในบทที่ 5 ทำให้ที่ปรึกษาได้พื้นที่เป้าหมายสำหรับเชิญเข้าร่วมสัมมนารับฟังความคิดเห็น คือ พื้นที่จังหวัดที่มีพรมแดนเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ ได้แก่

1) จังหวัดหนองคาย
2) จังหวัดสระแก้ว
3) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

9.4 รูปแบบการดำเนินการการมีส่วนร่วมของประชาชน

เพื่อให้การดำเนินการโครงการตอบสนองต่อผลประโยชน์สูงสุดของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นไปอย่างมีความสมบูรณ์ครบถ้วน ที่ปรึกษาได้จัดการสัมมนาและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อนำไปประกอบการศึกษา โดยดำเนินการครอบคลุมพื้นที่เป้าหมาย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดสระแก้ว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และส่วนกลาง (กทม.)

1) วันและเวลา

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น.

2) สถานที่จัดประชุม

(1) ส่วนกลาง : กรุงเทพมหานคร ที่ โรงแรมสวิสโซเทล กรุงเทพ

(2) ส่วนท้องถิ่น : ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ หนองคาย สระแก้ว และประจวบคีรีขันธ์ โดยการประชุมรูปแบบ Online ผ่าน Zoom Application

3) กลุ่มเป้าหมาย

จากขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาฉบับแก้ไข (18 ม.ค. 2564) ข้อ 4.9 เรื่องการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น แบ่งกลุ่มเป้าหมายออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มที่ 1 ผู้แทนจากส่วนกลาง จำนวนไม่น้อยกว่า 30 คน ดัง**ตารางที่ 9.4-1**

(2) กลุ่มที่ 2 ผู้แทนจากส่วนท้องถิ่นในจังหวัดที่เป็นพื้นที่เป้าหมาย (หนองคาย สระแก้ว และประจวบคีรีขันธ์) จังหวัดละไม่น้อยกว่า 15 คน **ดังตารางที่ 9.4-2**

ตารางที่ 9.4-1 กลุ่มเป้าหมายของการจัดสัมมนาพื้นที่ส่วนกลาง

ลำดับ	หน่วยงานภาครัฐ
1	สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย
2	กรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
3	กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
4	สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
5	กรมเอเชียตะวันออก กระทรวงการต่างประเทศ
6	กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
7	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
8	กรมทางหลวง
9	กรมทางหลวงชนบท
10	กรมโยธาธิการและผังเมือง
11	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
12	กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ
13	กองความมั่นคงกิจการชายแดนและประเทศรอบบ้าน สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ 9.4-2 กลุ่มเป้าหมายของการจัดสัมมนาพื้นที่ส่วนท้องถิ่น

ลำดับ	ตำแหน่ง/หน่วยงานภาครัฐ
1	ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด
2	สรรพากรพื้นที่ สำนักงานสรรพากร
3	นายด่านศุลกากร ด่านศุลกากร
4	ผู้กำกับการตรวจคนเข้าเมืองจังหวัด
5	โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง
6	อุตสาหกรรมจังหวัด สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด
7	ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
8	ผู้อำนวยการสำนักงานการค้าต่างประเทศ/สำนักงานพาณิชย์จังหวัด
9	นายอำเภอเมือง/นายอำเภอ
10	แขวงทางหลวง กรมทางหลวง
11	ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงชนบทจังหวัด
12	ผู้แทนจากประชาสัมพันธ์จังหวัด
13	ผู้แทนจากสำนักงานขนส่งจังหวัด
ตำแหน่ง/หน่วยงานเอกชน	
14	ประธานหอการค้าจังหวัด

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

4) ขั้นตอนการดำเนินการจัดประชุม

ขั้นตอนการดำเนินงานสำหรับส่วนกลาง พื้นที่กรุงเทพมหานคร จัดที่โรงแรมที่โรงแรมสวิสโซเทล กรุงเทพฯ ซึ่งมีมาตรการในการป้องกัน COVID-19 อย่างเคร่งครัด และส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ 3 จังหวัดใช้การประชุมในรูปแบบ Online มีรายละเอียดขั้นตอนดังต่อไปนี้ ดัง**รูปที่ 9.4-1**

(1) จัดส่งหนังสือเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น จดหมายประกอบด้วย
- จดหมายเชิญ
- หนังสือตอบรับการเข้าร่วมประชุมในรูปแบบ Online (สำหรับส่วนท้องถิ่น) และหนังสือตอบรับเข้าร่วมในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (สำหรับส่วนกลาง)
- แบบสอบถาม

(2) ตรวจสอบจดหมายตอบรับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(3) การดำเนินการประชุม

- รับลงทะเบียนสำหรับ คณะกรรมการจาก สพพ. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากส่วนกลาง จำนวน 50 คน
- นำเสนอโครงการ โดยดำเนินการประชุมในรูปแบบ Online (Zoom Application) โดยประกอบด้วยเนื้อหา
  - ด้านเศรษฐกิจด้านการค้า
  - ด้านสภาพพื้นที่ที่มีศักยภาพ (การจัดลำดับเพื่อยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน)
  - ด้านแผนและกลยุทธ์โครงการ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

กำหนดการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น
โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน
ห้อง Salon A โรงแรมสวิสโซเทล กรุงเทพฯ รัชดา
วันพุธที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๔ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.

๐๘.๓๐ – ๐๙.๓๐ น.	ลงทะเบียนผู้เข้าร่วมสัมมนา
๐๙.๓๐ – ๐๙.๓๕ น.	พิธีกรกล่าวต้อนรับ
๐๙.๓๕ – ๐๙.๔๕ น.	ผู้แทนสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) กล่าวรายงานวัตถุประสงค์การจัดงาน
๐๙.๔๕ – ๐๙.๕๕ น.	ผู้บริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) กล่าวเปิดงาน
๐๙.๕๕ – ๑๐.๐๕ น.	ถ่ายภาพร่วมกัน (หน้าเวที)
๑๐.๐๕ – ๑๐.๑๐ น	พิธีกรกล่าวเชิญผู้บรรยาย
๑๐.๑๐ – ๑๑.๓๐ น.	เริ่มการสัมมนารับฟังความคิดเห็น - กรอบแนวคิดโครงการ - นำเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจด้านการค้า - นำเสนอข้อมูลด้านสภาพพื้นที่ที่มีศักยภาพ - นำเสนอข้อมูลด้านแผนและกลยุทธ์โครงการ โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม, ผู้เชี่ยวชาญด้านแผนงาน และผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนและการค้าชายแดน
๑๑.๔๐ – ๑๑.๕๕ น.	สรุปผลการดำเนินโครงการ - รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะพร้อมทั้งตอบข้อซักถามของผู้เข้าร่วมสัมมนา โดย ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม, ผู้เชี่ยวชาญด้านแผนงาน และผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนและการค้าชายแดน
๑๑.๕๕ – ๑๒.๐๐ น.	ปิดการสัมมนาและรับประทานอาหารกลางวัน

หมายเหตุ กำหนดการอาจปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

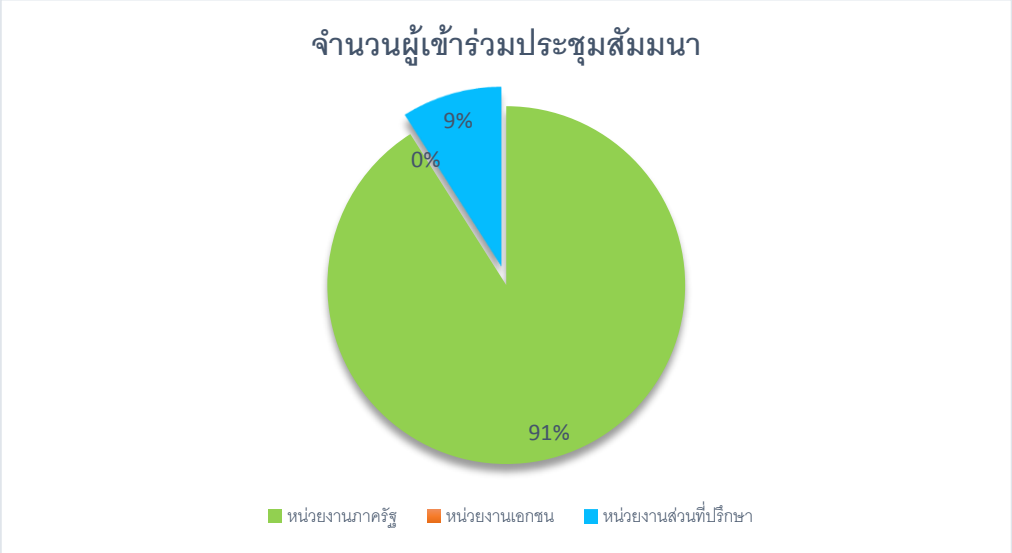
รูปที่ 9.4-1 กำหนดการจัดสัมมนาและรับฟังความคิดเห็น

9.5 ผลการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น โดยที่ปรึกษาได้มีการนำเสนอรายละเอียดการศึกษา ประกอบด้วย

- ที่มาและวัตถุประสงค์ในการดำเนินการศึกษา
- การประเมินศักยภาพและแนวโน้มการเติบโตด้านการค้าชายแดน
- สิ่งที่นำเสนอที่สำคัญที่สุดคือผลการจัดลำดับได้แก่ (1) จุดผ่านแดน (2) สะพาน
- พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ

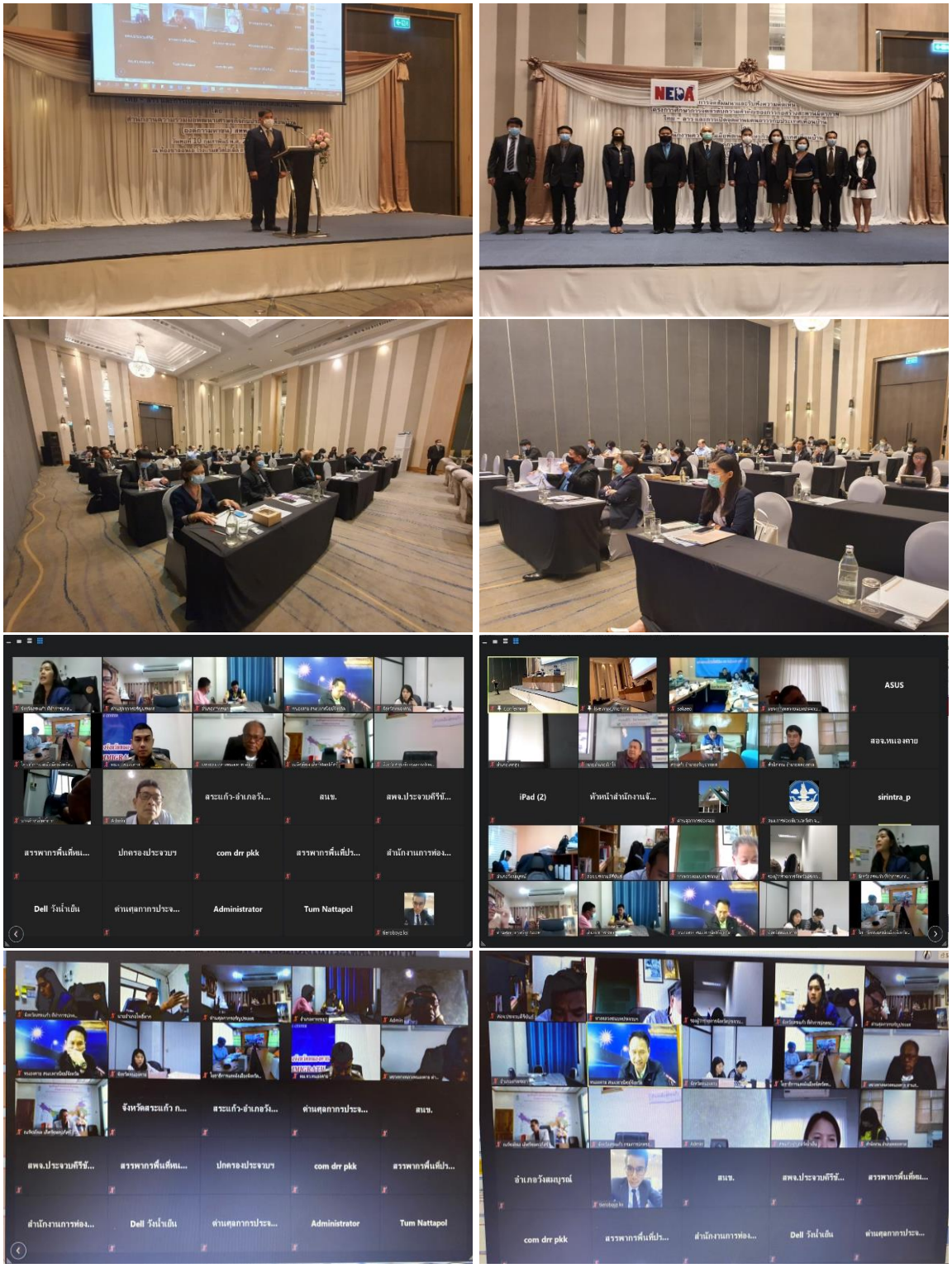
หลังจากการนำเสนอได้รวบรวมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะผ่านการรับฟังจากผู้เข้าร่วมประชุม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 111 คน ดัง**รูปที่ 9.5-1** ซึ่งที่ปรึกษาได้ทำแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับการเสนอแผนโครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อสอบถามความเห็นเกี่ยวกับโครงการที่ทางที่ปรึกษาได้เสนอแผนงานโครงการไว้ในบทที่ 7 โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-1 กราฟแสดงจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา

1) ภาพบรรยากาศในงานสัมมนารับฟังความคิดเห็น

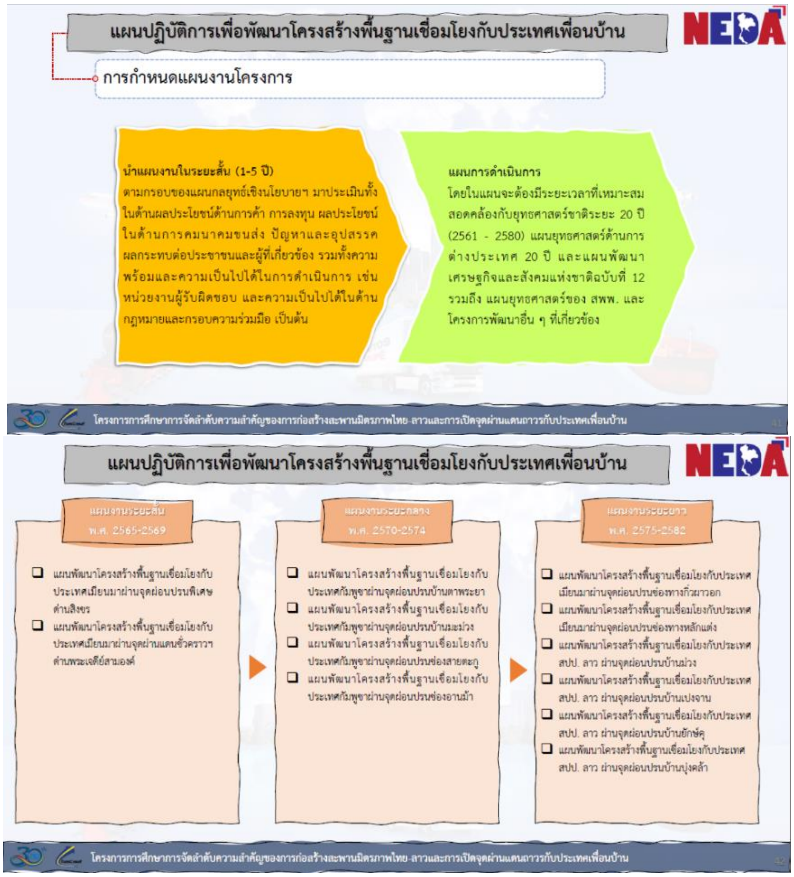


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-2 การจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น

2) สื่อที่ใช้ในการสัมมนา

- เนื้อหาในการสัมมนานำเสนอโดย PowerPoint ดัง**รูปที่ 9.5-3**
- ที่มาและวัตถุประสงค์ในการดำเนินการศึกษา โดยนายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง/โลจิสติกส์
  - การประเมินศักยภาพและแนวโน้มการเติบโตด้านการค้าชายแดน โดย ดร.กนก คติการ ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม
  - พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยนางสุมาลี สุขดานนท์ นักวิจัย
  - แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพ โดยนายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง/โลจิสติกส์



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-3 Power Point ที่ใช้ประกอบงานสัมมนา

- แผ่นพับ ดัง**รูปที่ 9.5-4**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-4 แผ่นพับที่ใช้ประกอบการประชุม

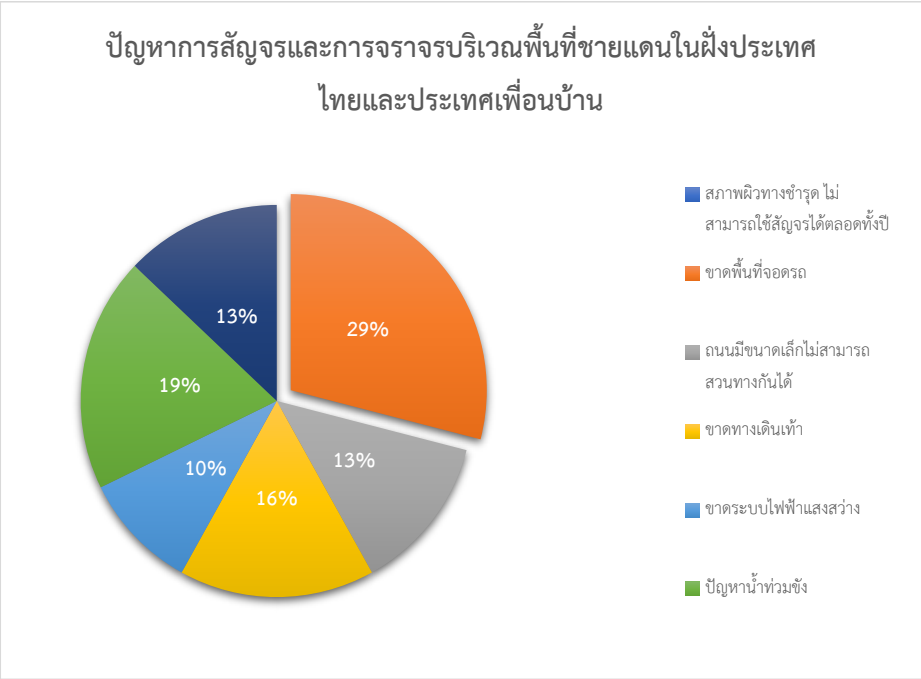
3) ผลความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้รวบรวมความคิดเห็นจากแบบสอบถามและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมดังนี้

<u>สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและการลงทุน</u>

(1) ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า มีปัญหาด้านขาดพื้นที่จอดรถสูงที่สุด (ร้อยละ 29) รองลงมาคือปัญหาด้านน้ำท่วมขัง (ร้อยละ 19) ปัญหาการขาดทางเดินเท้า (ร้อยละ 16) ตามลำดับ และพบว่าปัญหาสภาพพื้นผิวทางชำรุดไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปีเท่ากับปัญหาถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ (ร้อยละ 13) และปัญหาขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง (ร้อยละ 10) รายละเอียดดัง**รูปที่ 9.5-5**

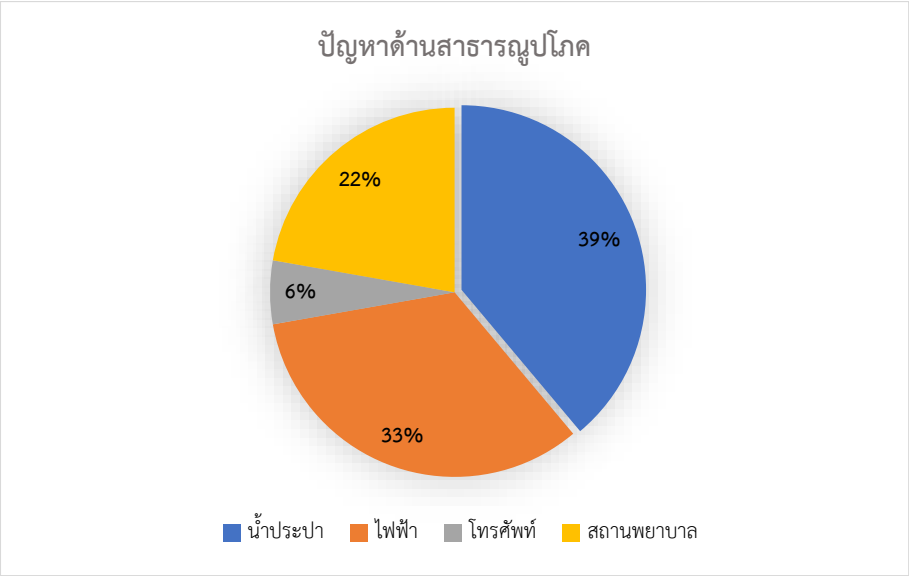


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-5 แผนภูมิแสดงปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

(2) ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

ปัญหาด้านสาธารณูปโภคบริเวณชายแดน พบว่า ปัญหาด้านน้ำประปาสูงที่สุด (ร้อยละ 39) รองลงมาคือปัญหาด้านไฟฟ้า (ร้อยละ 33) ปัญหาขาดแคลนสถานพยาบาล (ร้อยละ 22) และปัญหาด้านโทรศัพท์ (ร้อยละ 6) ตามลำดับ รายละเอียดดัง**รูปที่ 9.5-6**

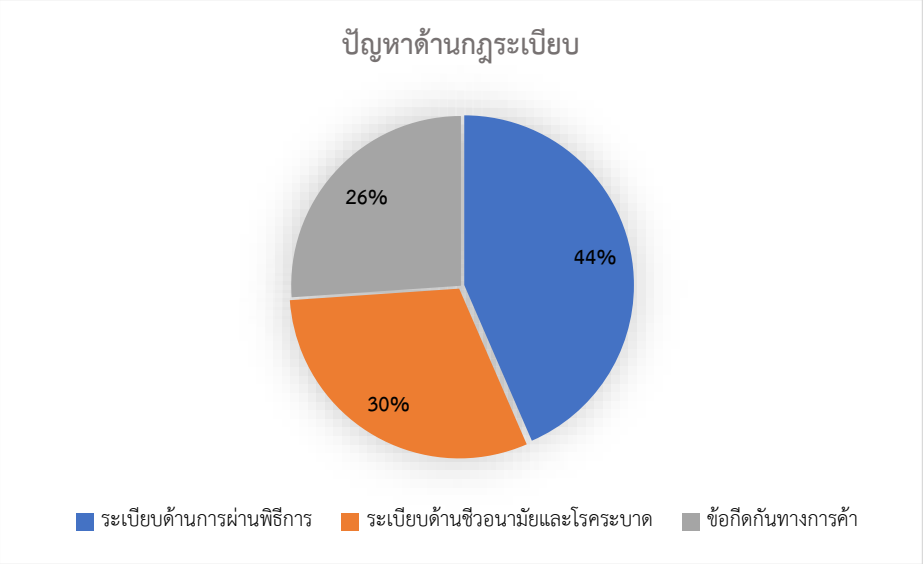


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-6 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านสาธารณูปโภค

(3) ปัญหาด้านกฎระเบียบ

ปัญหาด้านกฎระเบียบบริเวณชายแดน พบว่า ปัญหาด้านระเบียบด้านการผ่านพิธีการสูงที่สุด (ร้อยละ 44) รองลงมาคือปัญหาด้านระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด (ร้อยละ 30) และปัญหาข้อกีดกันทางการค้า (ร้อยละ 26) ตามลำดับรายละเอียดดัง**รูปที่ 9.5-7**

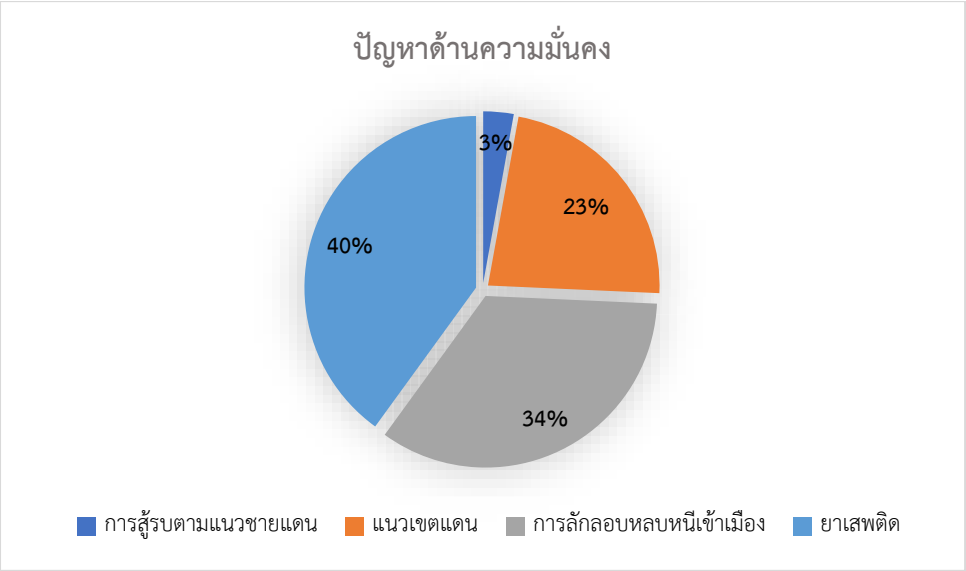


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-7 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านกฎระเบียบ

(4) ปัญหาด้านความมั่นคง

ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน พบว่า ปัญหายาเสพติดสูงที่สุด (ร้อยละ 40) รองลงมาคือปัญหาการลักลอบหนีเข้าเมือง (ร้อยละ 34) ปัญหาแนวเขตแดน (ร้อยละ 23) และปัญหาการสู้รบตามแนวชายแดน (ร้อยละ 3) ตามลำดับ โดยบริเวณตามแนวชายแดนยังไม่พบปัญหาด้านอาวุธสงคราม รายละเอียดดัง**รูปที่ 9.5-8**



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-8 แผนภูมิแสดงปัญหาด้านความมั่นคง

จากข้อมูลที่สรุปได้ ที่ปรึกษาจะนำปัจจัยปัญหาต่างๆ มาประกอบข้อเสนอแนะจากการรับฟังความคิดเห็นเพื่อสรุปและนำไปใช้ในการประกอบพิจารณาจัดทำแบบพัฒนาต่างๆในการศึกษาต่อไป

<u>แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

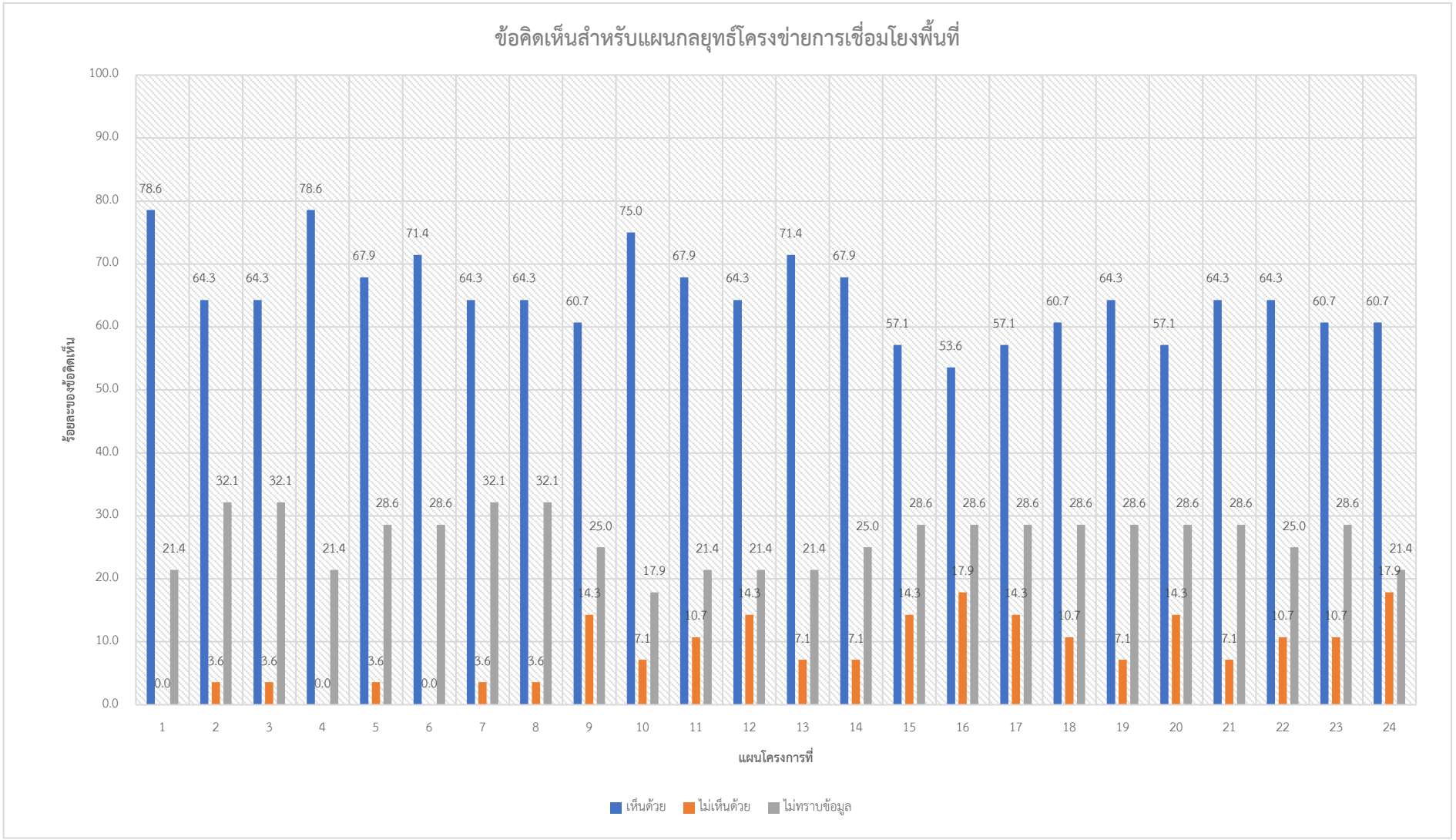
ที่ปรึกษาได้เสนอแผนโครงการทั้งสิ้น 24 โครงการ โดยผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วย (ร้อยละ 65) ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ 8.5) และไม่ทราบข้อมูล (ร้อยละ 26.5) ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้นำความคิดเห็นไปไปใช้ประกอบการพิจารณาระยะเวลาของการดำเนินการแผนงานโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดัง**ตารางที่ 9.5-1** และ **รูปที่ 9.5-9**

ตารางที่ 9.5-1 รายชื่อแผนงานโครงการ

แผนงานที่	แผนงานโครงการ
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)
2	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-มะละแหม่ง (จุดผ่อนปรนทางการค้าด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ-สังขละบุรี (จุดผ่อนปรนทางการค้าด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์
6	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุ่งคล้าเชื่อม สปป.ลาว)
8	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกเชื่อมเมียนมา)

แผนงานที่	แผนงานโครงการ
9	ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ-เมืองลอยก่อ (จุดผ่อนช่องทางบ้านห้วยต้นนุ่นเชื่อมเมียนมา)
10	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ
11	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ เชื่อม สปป.ลาว
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) จังหวัดอุบลราชธานี
13	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เลย-เวียงจันทน์
14	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว อุบลราชธานี-จำปาสัก
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี
16	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส
17	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย
19	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร
21	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์
24	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยภูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ 9.5-9 แผนภูมิข้อคิดเห็นสำหรับแผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากที่ประชุม

จากการสัมมนาที่ปรึกษารวบรวมข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุมโดยข้อเสนอแนะดังกล่าวเกี่ยวกับประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากที่ยกระดับจุดผ่านแดน และรวบรวมข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการปรับปรุงโครงการ ในส่วนธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน ซึ่งนำมาประกอบการศึกษาเรื่องการพัฒนาเชิงพื้นที่และเมือง และในส่วนข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ที่ปรึกษานำไปพิจารณาตรวจสอบการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและการกำหนดแผนงานตามระยะในการพัฒนาโดยแบ่งระยะของแผนงานออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังรายละเอียดในบทที่ 7 โดยข้อเสนอดังกล่าวมีรายละเอียด ดังแสดงใน**ตารางที่ 9.5-2**

ตารางที่ 9.5-2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน	
1	อาหารทะเล
2	วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างถนน บ้าน ไฟฟ้า ฯลฯ
3	สินค้าอุปโภค-บริโภค
4	การค้าขาย
5	ธุรกิจส่งออก นำเข้า ค้าปลีก/ส่ง
6	ผลิตภัณฑ์การเกษตร
7	การบริการ และโลจิสติกส์
8	ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
9	ธุรกิจการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
10	การท่องเที่ยวในพื้นที่ชุมชน
11	คลังเก็บสินค้า
12	การขนส่งผู้โดยสาร
13	ธุรกิจเชิงพาณิชย์
14	โรงพยาบาลเอกชน
15	โรงแรมขนาดเล็ก
16	สินค้าประเภทอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)	
1	ควรยกระดับถนนสำหรับการขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ มีจุดพักสินค้าขนาดใหญ่และสามารถแปรรูปหรือเป็นห้องเย็นขั้นต้น ก่อนเข้าสู่ระบบขนส่งภายในประเทศ และควรมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือบางสะพาน
2	ด้าน สปป.ลาว ด้านจังหวัดหนองคาย ขอเสนอพื้นที่เป้าหมายในการยกระดับจุดผ่านแดนการค้า คือจุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่ ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านหนองดา เมืองสีโคดตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งมีมูลค่าการค้า (ส่งออก) ปีละไม่น้อยกว่าหกร้อยล้านบาท และจังหวัดหนองคายได้ประกาศเปิดทำการ

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
	จุดผ่อนปรนดังกล่าว สัปดาห์ละ 6 วัน ยกเว้นวันอาทิตย์ซึ่งจะส่งเสริมสนับสนุนด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวการบริการและการสาธารณสุขของทั้งสองประเทศเพิ่มมากขึ้น
3	สร้างสะพานคู่ขนานระหว่าง หนองคาย-เวียงจันทน์เพิ่ม
4	ศึกษาประเภทธุรกิจ/กิจการในพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดน มีความเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับมูลค่าสินค้าที่เข้าออกหรือไม่ หรือเป็นมูลค่าสินค้าที่นำเข้าส่งออก เพื่อธุรกิจนอกพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดน หรือ เป็นเพียงการนำผ่านเพื่อไปส่งออกยังจุดผ่านแดนอื่นๆ ต่อไป เพื่อทราบผลประโยชน์/ผลกระทบที่ท้องถิ่น/ชุมชนบริเวณจุดผ่านแดนจะได้รับ หรือต้องเตรียมตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างไร
5	ขอให้พิจารณาเรื่องการพิจารณาด้านศักยภาพ การเชื่อมต่อด้านต่างๆ ของประเทศที่ 3 ด้วย
6	เห็นควรให้มีการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านก่อน จึงมาจัดลำดับความสำคัญเพราะหากประเทศเพื่อนบ้านเห็นไม่ตรงกันก็ไม่เป็นผลเพราะต้องเข้าไปพัฒนาถนนเชื่อมต่อในประเทศเพื่อนบ้าน หากเจ้าของประเทศไม่เห็นความสำคัญก็ไม่เกิดประโยชน์
7	อยากให้มีการเพิ่มข้อมูล โดยเน้นการจัดลำดับ (Priority) โครงการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยแบ่งเป็นทางบก ราง ทั้งที่มีอยู่แล้วหรือที่ต้องเพิ่ม Missing Link รวมถึงการพัฒนาด้านกฎระเบียบ
8	เพิ่มข้อมูลโครงการที่จะเป็นประโยชน์กับไทย เพื่อใช้ในการเจรจาต่อรองกับเพื่อนบ้าน
9	ควรพิจารณาเวียดนาม จีน ร่วมด้วยเพราะมีปัจจัยในการเติบโตทางเศรษฐกิจ
10	ควรพิจารณาถึงความคุ้มค่า และความเป็นไปได้ของเส้นทางการขนส่งว่าเหมาะสมในการเดินทางของรถที่มีขนาดใหญ่หรือไม่
11	ระบุข้อเสนอแนะเพื่อการพิจารณาและการปรับตัวของภาครัฐและท้องถิ่น
12	ศึกษาบริบทเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศประกอบการวิเคราะห์มากขึ้น
13	ในการวิเคราะห์ศักยภาพการค้าการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้าน ที่ปรึกษาควรวิเคราะห์ทิศทางและแนวทางการลงทุนเพิ่มเติม นอกจากนั้นพบว่าทิศทางดุลการค้าของไทยกับกัมพูชา และ สปป.ลาว มีแนวโน้มลดลง ซึ่งไม่สอดคล้องกับ Scenario ที่ 4 ในบทที่ 3.1
14	ให้พิจารณาประเด็นเรื่องการป้องกันโรคระบาด สุขอนามัยเข้าไปด้วยรวมถึงความเข้มงวดในการป้องกันการหลบหนีเข้าเมืองของคนต่างด้าวแบบผิดกฎหมาย
15	ไทยและกัมพูชาตกลงที่จะยกระดับจุดผ่านแดน 4 แห่งได้แก่ 1. บ้านเขาดิน (ยกระดับแล้ว) จังหวัดสระแก้ว 2. จุดผ่อนปรนการค้าช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ 3. จุดผ่อนปรนการค้าช่องอานม้า จังหวัดอุบลราชธานี 4. ช่องทางธรรมชาติบ้านท่าเส้น จังหวัดตราด อยากให้ที่ปรึกษาศึกษาศักยภาพของช่องทางบ้านท่า เส้นจังหวัดตราดเพิ่ม - ทั้งนี้ที่ปรึกษาได้พิจารณาในบทที่ 5 และ 6 พบว่ายังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอในการพัฒนา
16	อยากให้เพิ่มโครงการที่โดดเด่นของแต่ละประเทศที่จะเป็นประโยชน์ต่อไทยมากๆ เพื่อประกอบการเจรจาระหว่างประเทศ

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
17	การศึกษาควรต้องพิจารณาดังต่อไปนี้ในอนุภูมิภาค และภูมิภาค - ความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ - พฤติกรรมการบริโภค/การเดินทางของประชาชนหรือกลุ่มเป้าหมาย - สอบถามความต้องการของประเทศเพื่อนบ้าน - บริบทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ถนนสายต่างๆ รถไฟฯ)
18	อยากให้พิจารณาประเด็นเรื่อง CCA ศักยภาพ การลงทุน Software และกฎระเบียบที่จะเป็นปัญหาในอนาคตมาพิจารณาร่วมด้วย - โดยที่ปรึกษาได้เสนอแนวทางในการปฏิบัติดังนี้ 1) การใช้มาตรฐานในการใช้ระบบการเพิ่มจุดตรวจค้นเดียว (SSI) 2) การใช้ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ข้อมูลก่อนเข้าด่าน (Pre-arrival Information) ร่วมกับระบบการวิเคราะห์ความเสี่ยง 3) การให้ภาคเอกชนมามีส่วนร่วมตั้งแต่ช่วงเริ่มต้น 4) การยกระดับความสามารถในการดำเนินการผ่านผู้ปฏิบัติงานและใช้การฝึกอบรมแบบต่าง ๆการกำกับผลการดำเนินงานให้เป็นปกติ 5) การกำหนดเขตพื้นที่ปลอดการควบคุมหรือฟรีโซน (Free Zone) ให้กับผู้ประกอบการไทยที่ต้องการส่งออกสินค้าไปขายใน สปป.ลาว กัมพูชา หรือเมียนมา ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการได้เสมือนหนึ่งเป็นแผ่นดินเดียวกัน เป็นต้น
19	อยากให้ที่ปรึกษาศึกษาเพิ่มเติมว่า สปป.ลาว ได้รับผลประโยชน์อะไรจากการเสนอแผนเส้นทางที่เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว บ้านม่วง-วังเวียง เพราะเส้นทางการท่องเที่ยวบริเวณนี้จะผ่านเวียงจันทน์ ซึ่งคาดว่าในอนาคตหากมีการเจรจากับ สปป.ลาว มีแนวโน้มว่า สปป.ลาว จะไม่เห็นด้วยกับเส้นทางการเดินทางนี้และจะทำให้ยากต่อการพัฒนาพื้นที่ - โดยที่ปรึกษาได้ชี้แจงดังนี้ เส้นทางบ้านม่วง-วังเวียง เกิดจากการประเมินเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านม่วงเป็นจุดผ่านแดนถาวร เส้นทางใหม่นี้จะเป็นทางเลือกให้กับนักท่องเที่ยว หากมีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวตามเส้นทาง ก็จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวของ สปป.ลาว นอกจากนี้ประชาชนของ สปป.ลาว ยังสามารถใช้เส้นทางนี้ในการสัญจรได้
20	จังหวัดหนองคายมีความสามารถในการรองรับรถไฟความเร็วสูง
21	อยากให้ศึกษาเส้นทางยุทธศาสตร์ของจีนร่วมด้วย - ที่ปรึกษาได้ศึกษานโยบาย One Belt One Road ซึ่งมีผลกระทบต่อ 2 มิติดังนี้ 1) มิติทางเศรษฐกิจ – ไทยควรเตรียมความพร้อมสำหรับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อผลักดันตัวเองเป็นศูนย์กลางคมนาคมในอาเซียน เพื่อเชื่อมต่อกับจีน และมีการผลักดันเงินหยวนเป็นเงินสกุลหลักในการค้าระหว่างประเทศ 2) มิติทางสังคม วัฒนธรรม – ชาวจีนสนใจในการมาศึกษาที่แหล่งอุดมศึกษาของไทย และยังมีการส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว ภาพยนต์ ความบันเทิง เป็นต้น
22	อยากให้พิจารณาประเด็นเรื่องสังคม การอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน ลดความขัดแย้งทางสังคม

ลำดับที่	ข้อเสนอแนะ
	- โดยที่ปรึกษาได้ชี้แจงดังนี้ ในการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวร หรือสะพาน มีผลกระทบโดยตรงกับการค้าชายแดนระดับชาวบ้านซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจท้องถิ่น จึงจำเป็นอย่างยิ่งต้องให้ความสำคัญกับประเด็นทางสังคม ซึ่งที่ผ่านมาไม่ได้รับความสนใจเลย และในการศึกษานี้ได้นำเสนอประเด็นนี้ในข้อเสนอแนะด้วย
23	เห็นด้วยกับการสร้าง Connectivity ไปยังกัมพูชาและเมียนมา และเสนอให้ติดตามนโยบายการค้าโลกซึ่งจะมีผลต่อการทำแผนงาน
24	ควรพิจารณาถึงการเชื่อมต่อทางทะเล - ที่ปรึกษาได้ชี้แจงดังนี้ จุดผ่อนปรนทางการค้าที่อยู่ภายใต้การศึกษาโครงการนี้ที่จะยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรในอนาคต ที่อยู่ใกล้กับเส้นทาง R8 R9 และ R12 ที่เชื่อมต่อไปยังเวียดนามได้ จะได้รับประโยชน์จากการเชื่อมต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกของเวียดนาม เพื่อส่งออกสินค้าต่อไปยังประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ได้อีกช่องทางหนึ่ง
25	ศึกษาการดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน เช่นกรอบข้อตกลงต่างๆ - ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับข้อตกลงต่างๆ ในบทที่ 2 และ 3 เรียบร้อยแล้ว
26	ศึกษาเรื่องภัยคุกคามเพิ่มเติม เช่น โรคระบาด การนำเข้าแรงงานเป็นต้น - ที่ปรึกษาได้ศึกษาเรื่องภัยคุกคามการนำเข้าแรงงานเรียบร้อยแล้ว แต่ในเรื่องของการแพร่กระจายของโรคระบาดเชื้อไวรัสโควิด-19 นั้นเกิดขึ้นอย่างกะทันหันจึงทำให้ต้องใช้เวลาในการศึกษาเพิ่มเติม
27	เสนอแผนด้านพัฒนา Dry Port ของประเทศเพื่อนบ้าน - ที่ปรึกษาได้ชี้แจงดังนี้ 1) กัมพูชา: ท่าเรือบก CWT กรุงพนมเปญ, ท่าเรือน้ำลึกพนมเปญ กรุงพนมเปญ, เขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ กรุงพนมเปญ, ท่าเรือบก So Nguon จังหวัด Bavet, ท่าเรือบก Teng Lay กรุงพนมเปญ, ท่าเรือบก Olair World Wide กรุงพนมเปญ, ท่าเรือบก Tech Srun กรุงพนมเปญ 2) สปป.ลาว: ท่านาแล้ง กรุงเวียงจันทน์ 3) เมียนมา: เมืองพะโค, เมืองมัณฑะเลย์, เมืองมะละแหม่ง, เมืองโมนยวา, เมืองมูเซ, เมืองแปร, เมืองทามู, เมืองย่างกุ้ง 4) เวียดนาม: ไอซีดีหล่าวกาย จังหวัดหล่าวกาย, ไอซีดี Song Than, จังหวัดบินห์เซือง, ไอซีดี Tan Cang-Long Binh, จังหวัดด่งนาย, ไอซีดี Tien Son, จังหวัดแบกนินห์, กรุงฮานอย, ไอซีดียาลาย, จังหวัดยาลาย, ไอซีดีหวิงฟุก จังหวัดหวิงฟุก, หลั่งเซิน

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

บทที่ 10

งานแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติการ

บทที่ 10
งานแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติการ

การดำเนินงานการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติการเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญ ซึ่งควรมีการกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานที่มีความชัดเจนและผู้ปฏิบัติจะต้องทราบขั้นตอนเหล่านี้ เพื่อให้สามารถวางแผนการทำงานสอดคล้องกับระยะเวลาและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประกอบด้วย

10.1 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยง

เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติการ สามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานเป็น 4 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 : การบูรณาการแผนงานกับประเทศเพื่อนบ้าน

1) จัดประชุมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน เสนอแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565-2582 เพื่อรับทราบความต้องการในการขอรับความช่วยเหลือทางวิชาการ (TA) และความช่วยเหลือทางการเงิน (FA)
2) กลั่นกรองแผนงานและจัดลำดับความสำคัญแผนงานร่วมกันในเบื้องต้น

ขั้นตอนที่ 2 : การเสนอเพื่อขออนุมัติแผนกลยุทธ์จากคณะกรรมการบริหารสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (คพพ.)

1) เสนอแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565-2582 ที่ผ่านการกลั่นกรองร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว เพื่อขออนุมัติในหลักการต่อ คพพ.
2) คพพ. พิจารณาและให้ความเห็น
3) ฝ่ายเลขาฯ ปรับปรุงและเพิ่มเติมตามข้อคิดเห็นของ คพพ. และเสนอแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565-2582 (ฉบับปรับปรุง) ต่อ คพพ. อีกครั้ง
4) คพพ. พิจารณาและอนุมัติแผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565-2582 (ฉบับปรับปรุง)

ขั้นตอนที่ 3 : การศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (ถ้ามี)

กรณีที่ต้องมีการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ให้ดำเนินการเพิ่มเติมดังนี้

1) ยกร่าง TOR เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการออกแบบเบื้องต้น เสนอต่อ คพพ. เพื่อขออนุมัติ TOR
2) คพพ. พิจารณา TOR และให้ความเห็น
3) ฝ่ายเลขาฯ ปรับปรุงและเพิ่มเติมตามข้อคิดเห็นของ คพพ. และเสนอ TOR ฉบับปรับปรุงต่อ คพพ.
4) คพพ. พิจารณาและอนุมัติ TOR เพื่อเตรียมว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาตาม TOR

ขั้นตอนที่ 4 : การศึกษาออกแบบรายละเอียด (ถ้ามี)

กรณีที่ต้องมีการศึกษาออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ของโครงการ ให้ดำเนินการเพิ่มเติมดังนี้

1) ยกร่าง TOR เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) เสนอต่อ คพพ. เพื่อขออนุมัติ TOR
2) คพพ. พิจารณา TOR และให้ความเห็น
3) ฝ่ายเลขาฯ ปรับปรุงและเพิ่มเติมตามข้อคิดเห็นของ คพพ. และเสนอ TOR ฉบับปรับปรุงต่อ คพพ.
4) คพพ. พิจารณาและอนุมัติ TOR เพื่อเตรียมว่าจ้างที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาตาม TOR

หลังจากมีการศึกษาเพิ่มเติมแล้วเสร็จ ให้ดำเนินการตามขั้นตอนการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ (TA) และหรือการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน (FA) ตามขั้นตอนของ สพพ. ต่อไป

10.2 แผนการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในขั้นตอนของการบูรณาการแผนงานกับประเทศเพื่อนบ้านนั้น สพพ. และหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านจะต้องมีการลงพื้นที่จริงเพื่อประเมินความเหมาะสมเบื้องต้นร่วมกัน เพื่อให้รับทราบสภาพข้อเท็จจริงของสภาพแวดล้อม การค้าขาย สังคม ความเป็นอยู่ ของพื้นที่นั้นๆ

สำหรับในกรณีที่มีการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นนั้น ที่ปรึกษาจะมีการลงสำรวจพื้นที่ สัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และดำเนินการด้านประชาสัมพันธ์เพื่อให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง ตลอดจนหาจุดที่เหมาะสมร่วมกัน โดยจะต้องเชิญผู้แทนของหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านเข้าร่วมประชุมด้วยทุกครั้ง

หากผลการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ พบว่าโครงการมีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อม และได้ดำเนินการศึกษาต่อเนื่องไปถึงการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ที่ปรึกษาจะมีการลงสำรวจในพื้นที่อย่างละเอียด นำเสนอแผนดำเนินการโดยละเอียด ตั้งแต่ขั้นตอนเตรียมการก่อสร้าง ขั้นตอนการก่อสร้าง แผนบริหารจัดการระหว่างก่อสร้าง มาตรการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น และช่องทางการติดต่อเพื่อรับการร้องเรียน

10.3 แผนด้านงบประมาณ

แผนกลยุทธ์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พ.ศ. 2565-2582 ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ 24 แผนงาน ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 37,476 ล้านบาท แบ่งเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยแบ่งเงินงบประมาณสรุปแยกตามกลยุทธ์ได้ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1: ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 13,215 ล้านบาท

กลยุทธ์ที่ 2: ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 10,035 ล้านบาท

กลยุทธ์ที่ 3: ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 14,226 ล้านบาท

หากแบ่งเงินงบประมาณแยกตามระยะเวลาของแผน สรุปได้ดังนี้

แผนงานระยะสั้น (พ.ศ. 2565-2569) : ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 14,215 ล้านบาท

แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2570-2574) : ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 10,526 ล้านบาท

แผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2575-2582) : ใช้เงินงบประมาณทั้งหมด 12,735 ล้านบาท

ดังแสดงใน**ตารางที่ 10.3-1**

ตารางที่ 10.3-1 แผนด้านงบประมาณเพื่อพัฒนาโดยโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน จำแนกตามระยะเวลา ช่วงปี พ.ศ. 2565-2582

แผนกลยุทธ์	ระยะสั้น (2565-2569)				ระยะกลาง (2570-2574)				ระยะยาว (2575-2582)				รวมทั้งหมด (ล้านบาท)
	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	หมายเลขโครงการ	แผนงาน	ประเทศ	งบประมาณ (ล้านบาท)	
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาและยกระดับจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน	A1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด (ช่วงที่ 1 จากเมืองตะนาวศรีถึงสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ), (ช่วงที่ 2 จากสะพานข้ามแม่น้ำตะนาวศรี ณ เมืองคิน-โซ ถึงมะริด)	เมียนมา	2,815	A7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	สปป.ลาว	1,500	A10	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน	เมียนมา	3,000	13,215
	A2	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	เมียนมา	500	A8	ปรับปรุงถนนเชื่อมโยงจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ-เมืองลอยก่อ	เมียนมา	400					
	A3	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด	เมียนมา	1,500	A9	ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคบริเวณจุดผ่านแดนไทย-เมียนมา บ้านแม่แจ๊ะ	เมียนมา	1,500					
	A4	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตาบูไชยัส-มะละแหม่ง	เมียนมา	1,000									
	A5	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ-สังขละบุรี	เมียนมา	200									
	A6	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	เมียนมา	800									
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและจัดลำดับความสำคัญสะพานเชื่อมโยงในประเทศเพื่อนบ้าน	B1	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)	สปป.ลาว	2,000	B2	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ	สปป.ลาว	4,035	B3	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว อุบลราชธานี–จำปาสัก	สปป.ลาว	2,000	10,035
									B4	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย–ลาว เลย-เวียงจันทน์	สปป.ลาว	2,000	
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาเส้นทางการเชื่อมต่อที่ยังไม่สมบูรณ์ (Missing Link)	C1	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	เมียนมา	1,300	C3	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	สปป.ลาว	1,300	C7	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	กัมพูชา	540	14,226
	C2	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	เมียนมา	1,500	C5	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยภูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	สปป.ลาว	430	C8	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดโอดดาร์เมียนเจย	กัมพูชา	430	
	C4	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	สปป.ลาว	2,600	C6	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันเตียเมียนเจย	กัมพูชา	1,361	C9	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	กัมพูชา	365	
									C10	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรน ช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองยี รัฐฉาน	เมียนมา	4,400	
รวมทั้งหมด (ล้านบาท)	14,215				10,526				12,735				**37,476**
รวมทั้งหมด (จำนวนแผนงาน)	10				7				7				**24**

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ก

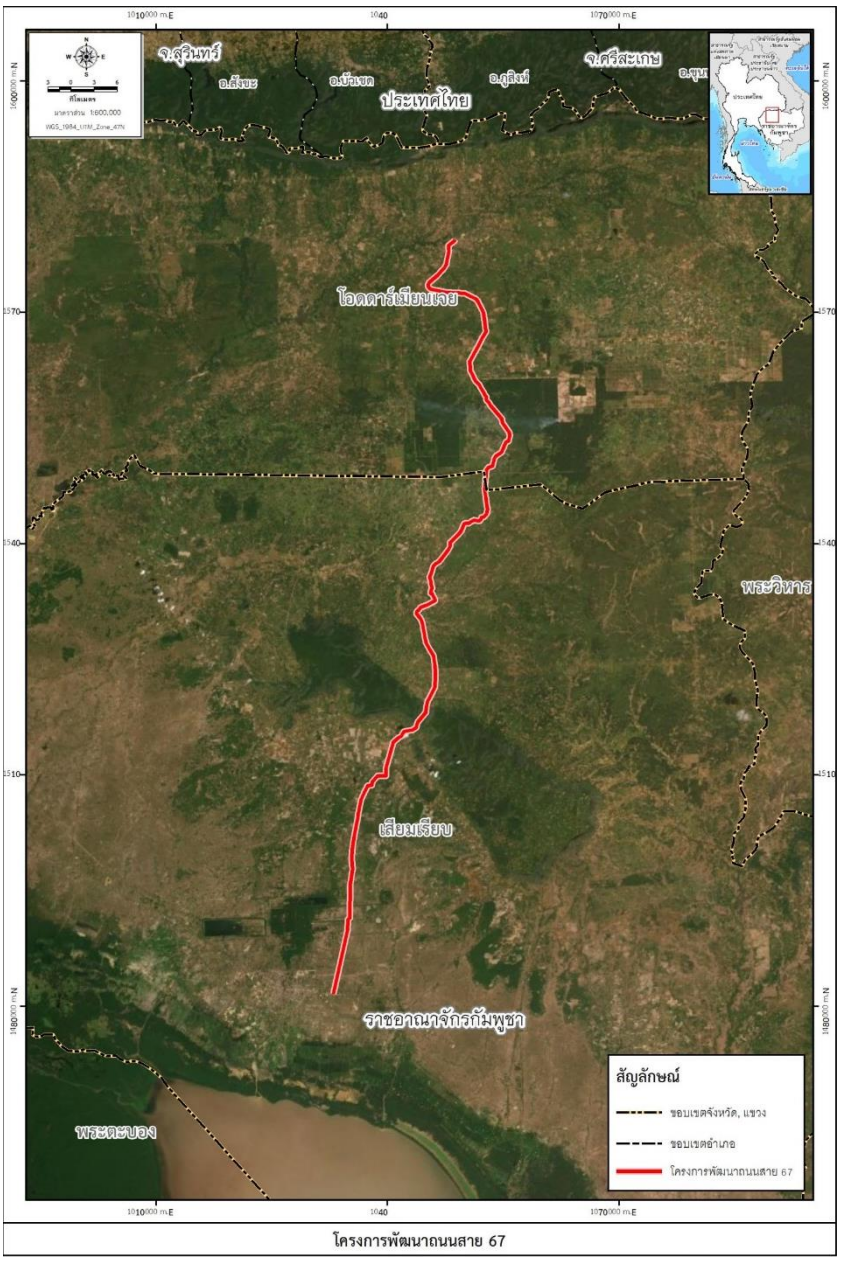
ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ก.1 การศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งปัจจุบันและอนาคต (ไทย, กัมพูชา, สปป.ลาว และเมียนมา) เฉพาะโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ

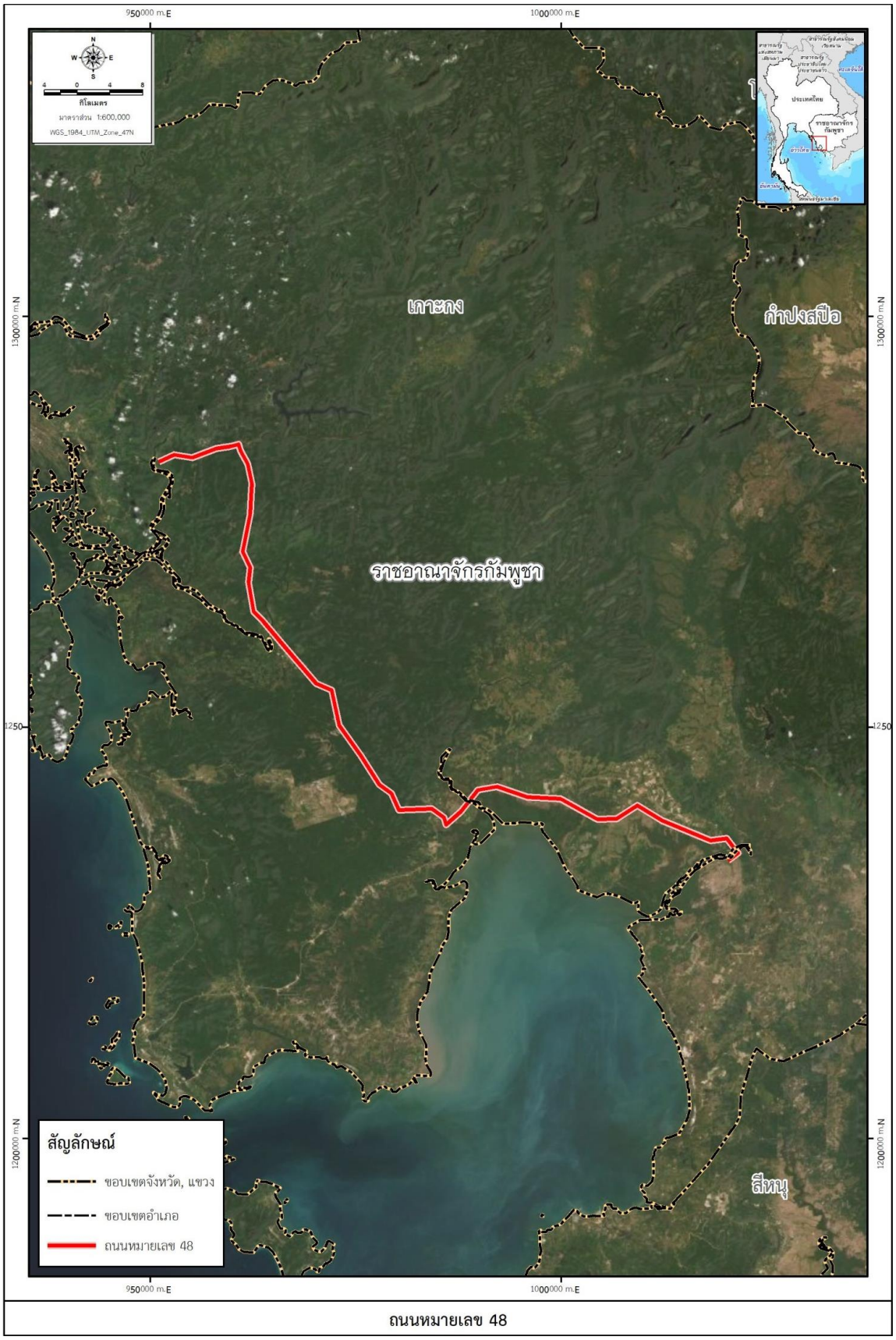
แผนที่แสดงรายละเอียดโครงการที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้านรายละเอียดโครงการดังแสดงในบทที่ 2 หัวข้อ 2.5.1

ก.1.1 ราชอาณาจักรกัมพูชา



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-1 โครงการพัฒนาถนนสาย 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) กัมพูชา



ถนนหมายเลข 48

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-2 โครงการพัฒนาถนนสาย 48 กัมพูชา

โครงการสะพานหนองเอี่ยน- สตึงบท

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-3 โครงการสะพานหนองเอี่ยน-สตึงบท และถนนเชื่อมต่อ (ไทย-กัมพูชา)

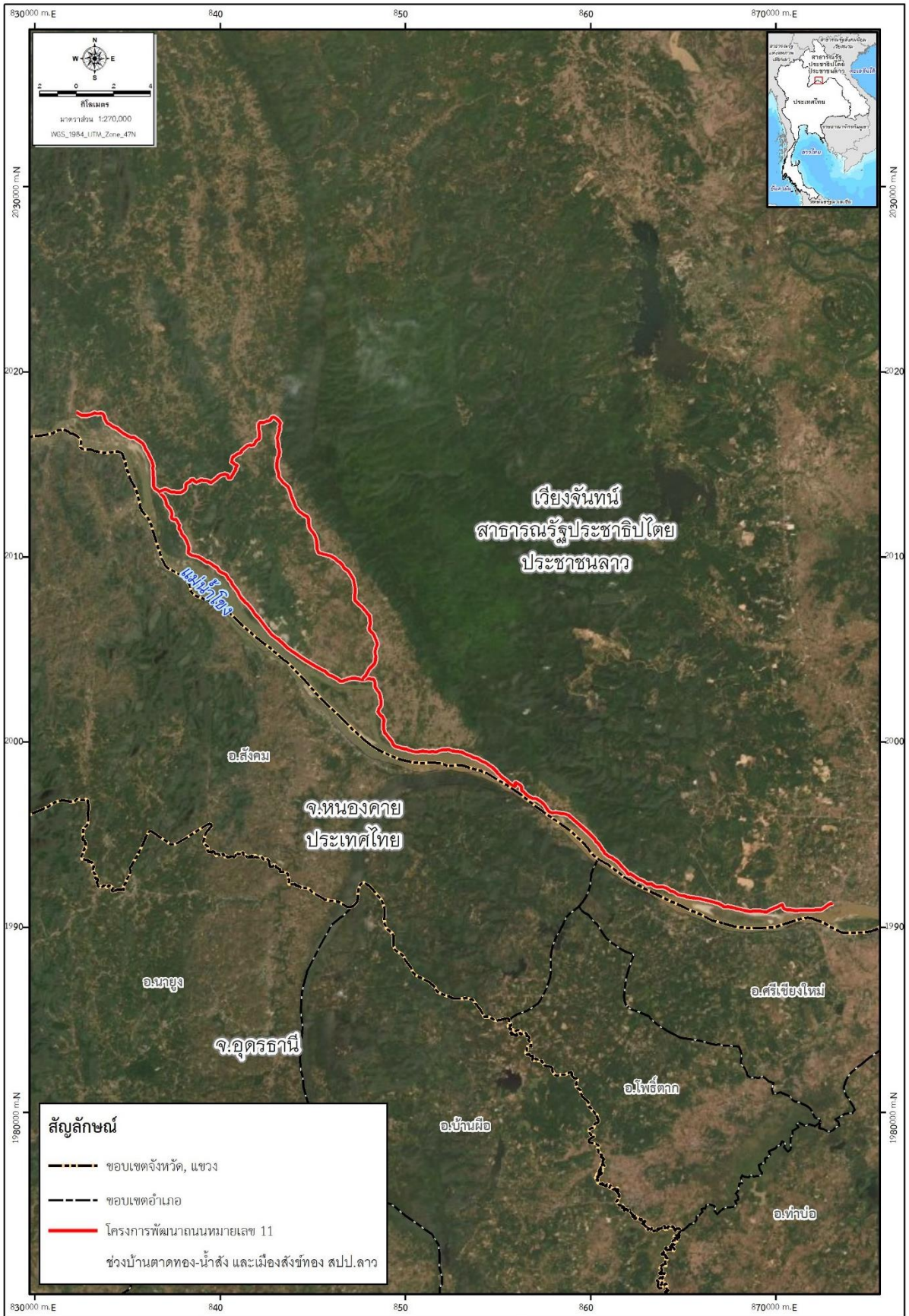
ก.1.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-4 โครงการปรับปรุงสนามบินปากเซ ระยะที่ 2

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-5 โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว



โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง-น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-6 โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 ช่วงบ้านตาดทอง-น้ำสัง และเมืองสังข์ทอง สปป.ลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-7 โครงการปรับปรุงและก่อสร้างถนนช่วงบ้านฮวก (จ.พะเยา) เมืองคอบ-เมืองเชียงฮ่อน และ เมืองคอบ-บ้านปากคอบ-บ้านก้อนตื่น สปป.ลาว

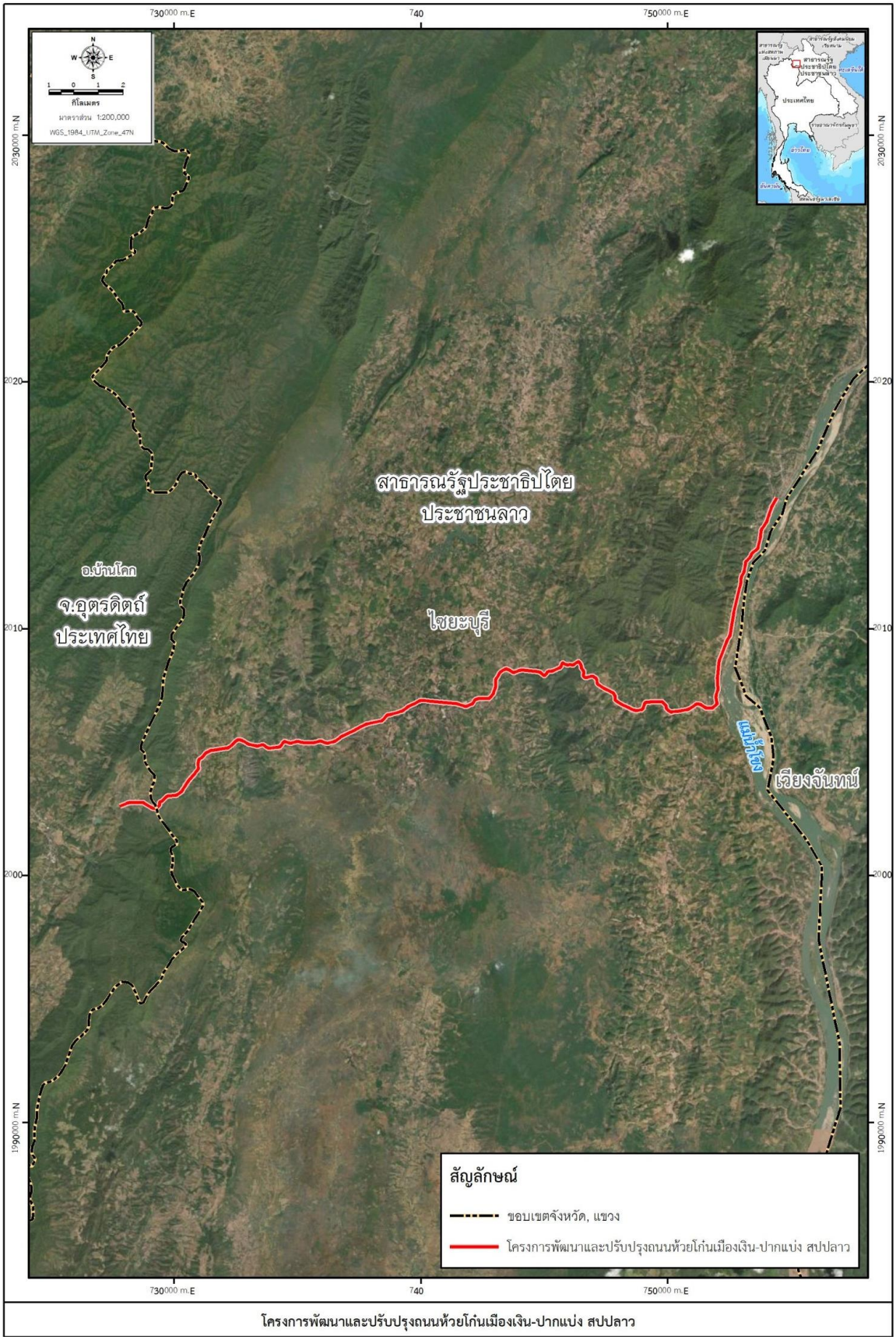
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-8 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุม ASEM ล้านช้าง-คูเวียง-ฟ้างุ้ม

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-9 โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-10 โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว

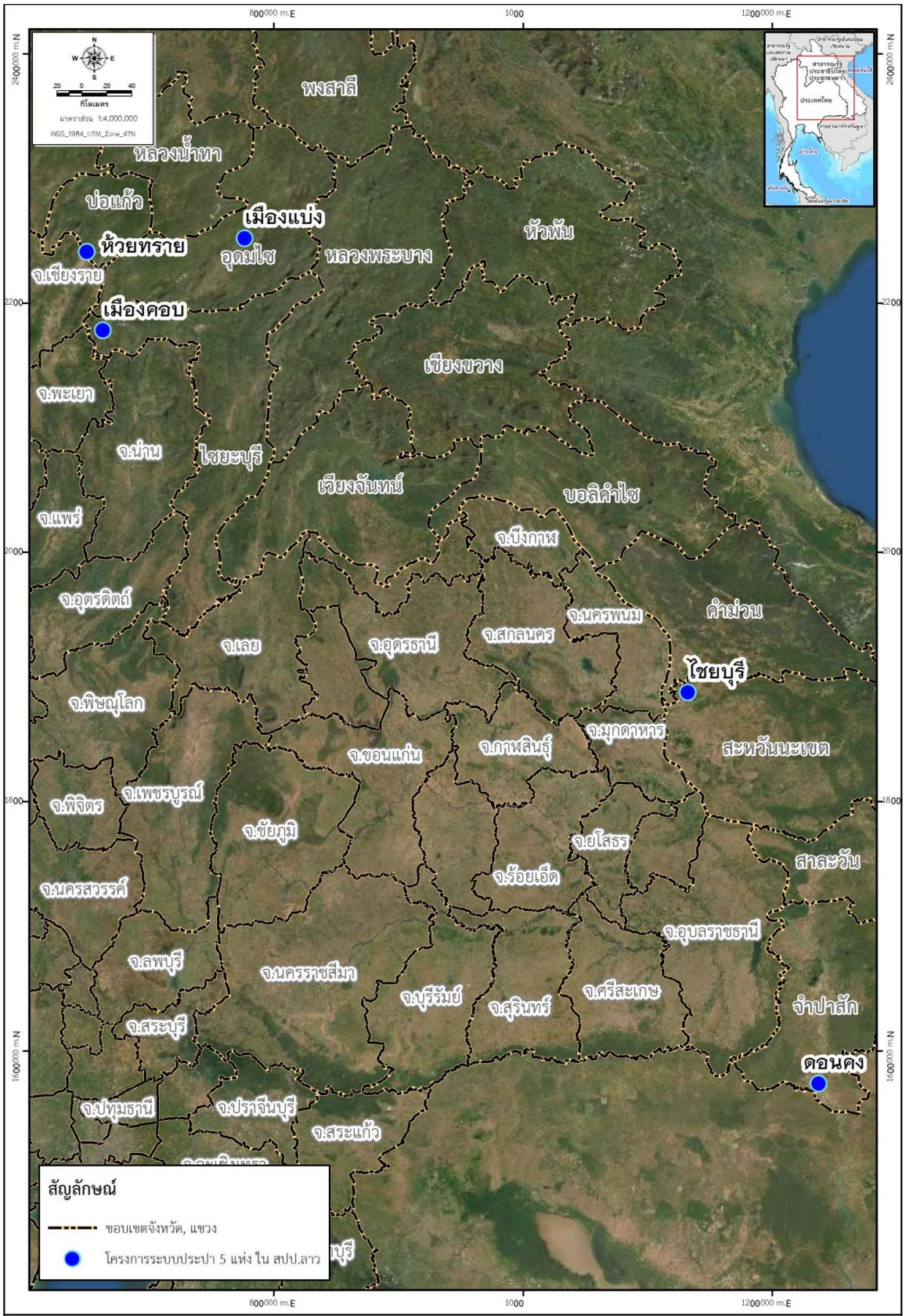
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-11 โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (R3) โครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 (R3) สปป.ลาว

โครงการปรับปรุงร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-12 โครงการปรับปรุงถนนและร่องระบายน้ำในนครหลวงเวียงจันทน์



โครงการระบบประปา 5 แห่ง ใน สปป.ลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

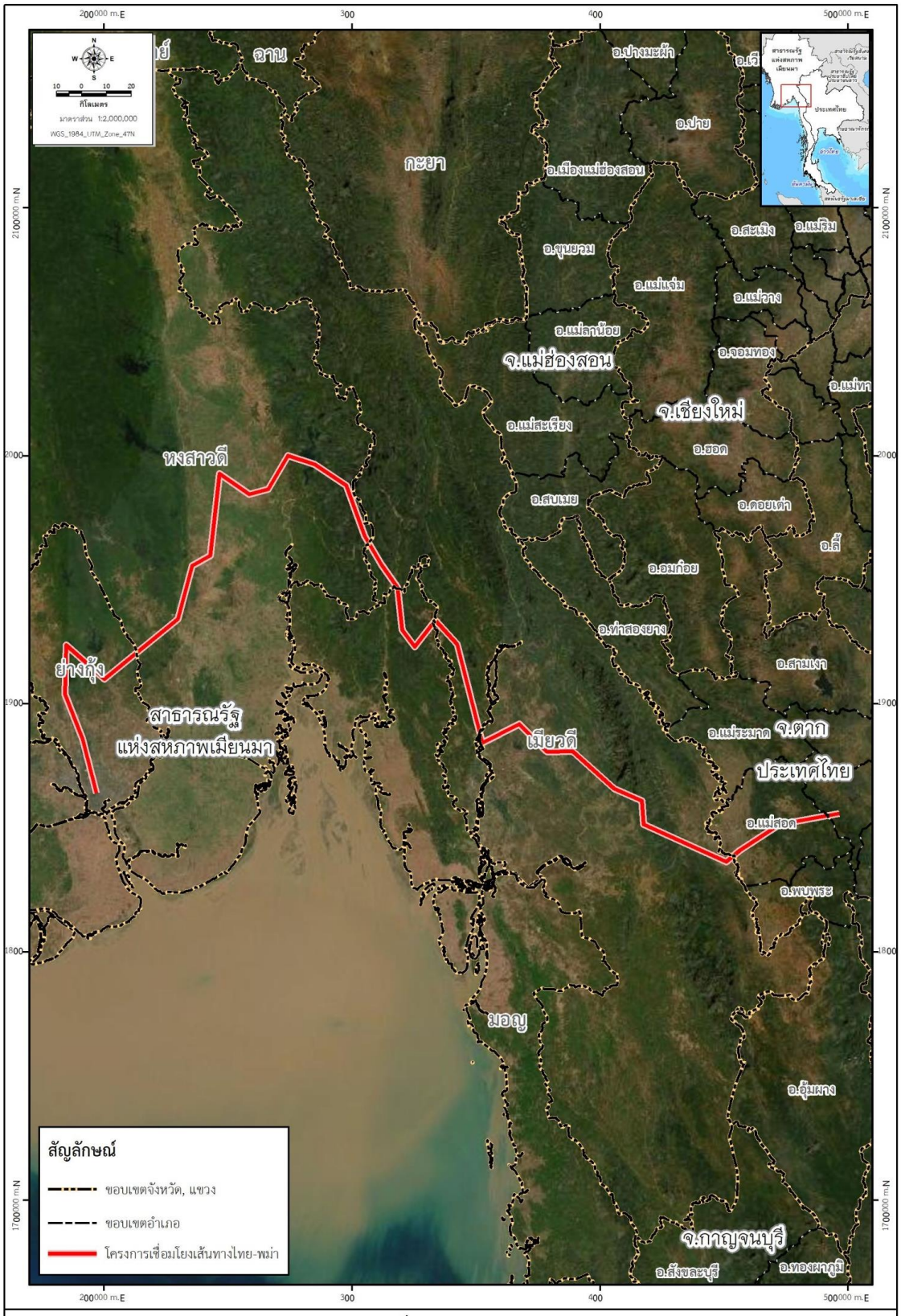
รูปที่ ก.1-13 โครงการระบบประปา 5 แห่ง ใน สปป.ลาว

โครงการสนามบินวัดไต

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-14 โครงการปรับปรุงสนามบินวัดไต สปป.ลาว

ก.1.3 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา



โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.1-15 โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-เมียนมา จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี สหภาพเมียนมา

ก.2 การศึกษารวบรวมข้อมูลการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งปัจจุบันและอนาคต (ไทย, สปป.ลาว, เมียนมา และกัมพูชา) โครงการที่อยู่ในระหว่างดำเนินการ

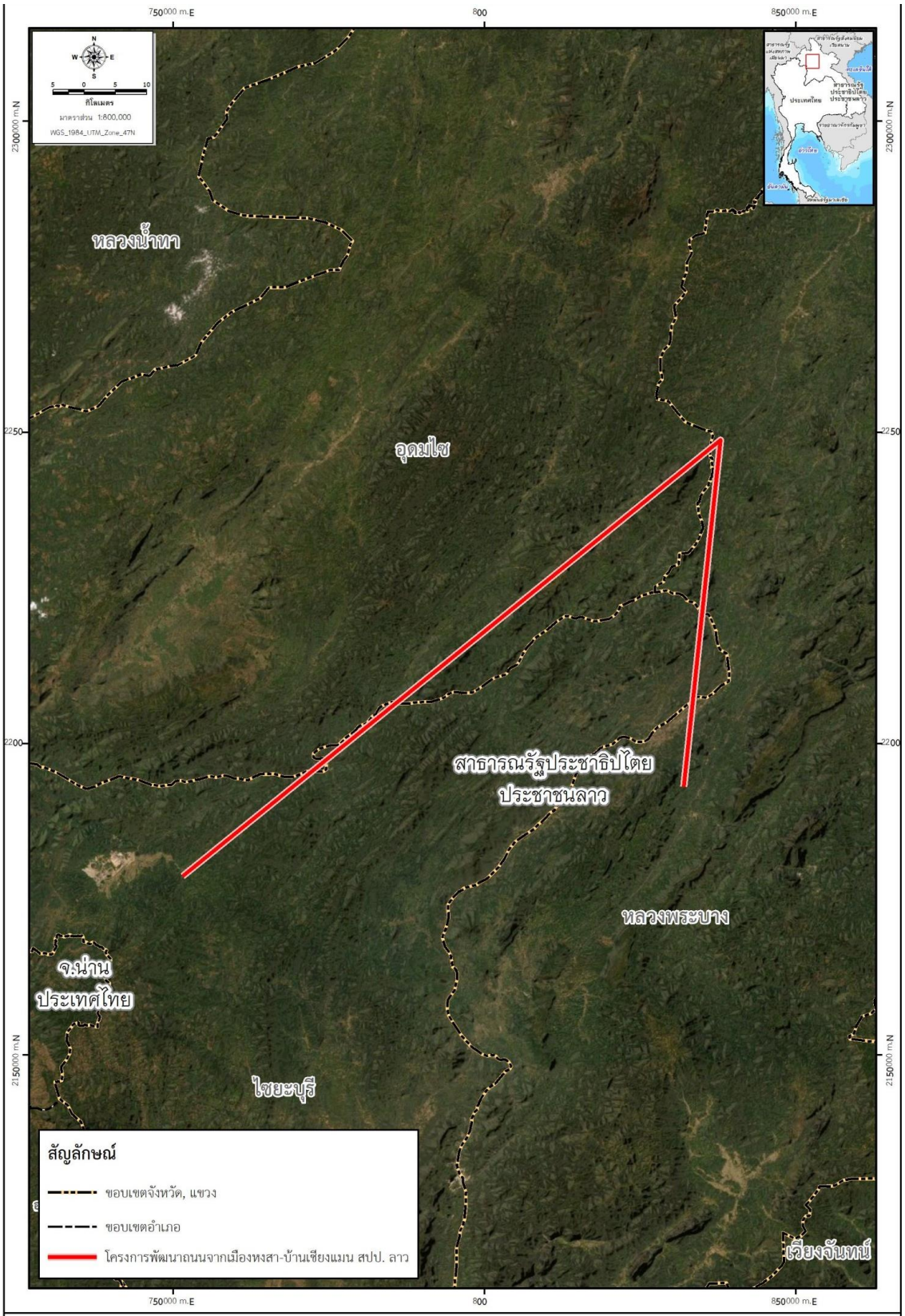
ก.2.1 ราชอาณาจักรกัมพูชา

โครงการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 ราชอาณาจักรกัมพูชา

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.2-1 โครงการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 ราชอาณาจักรกัมพูชา

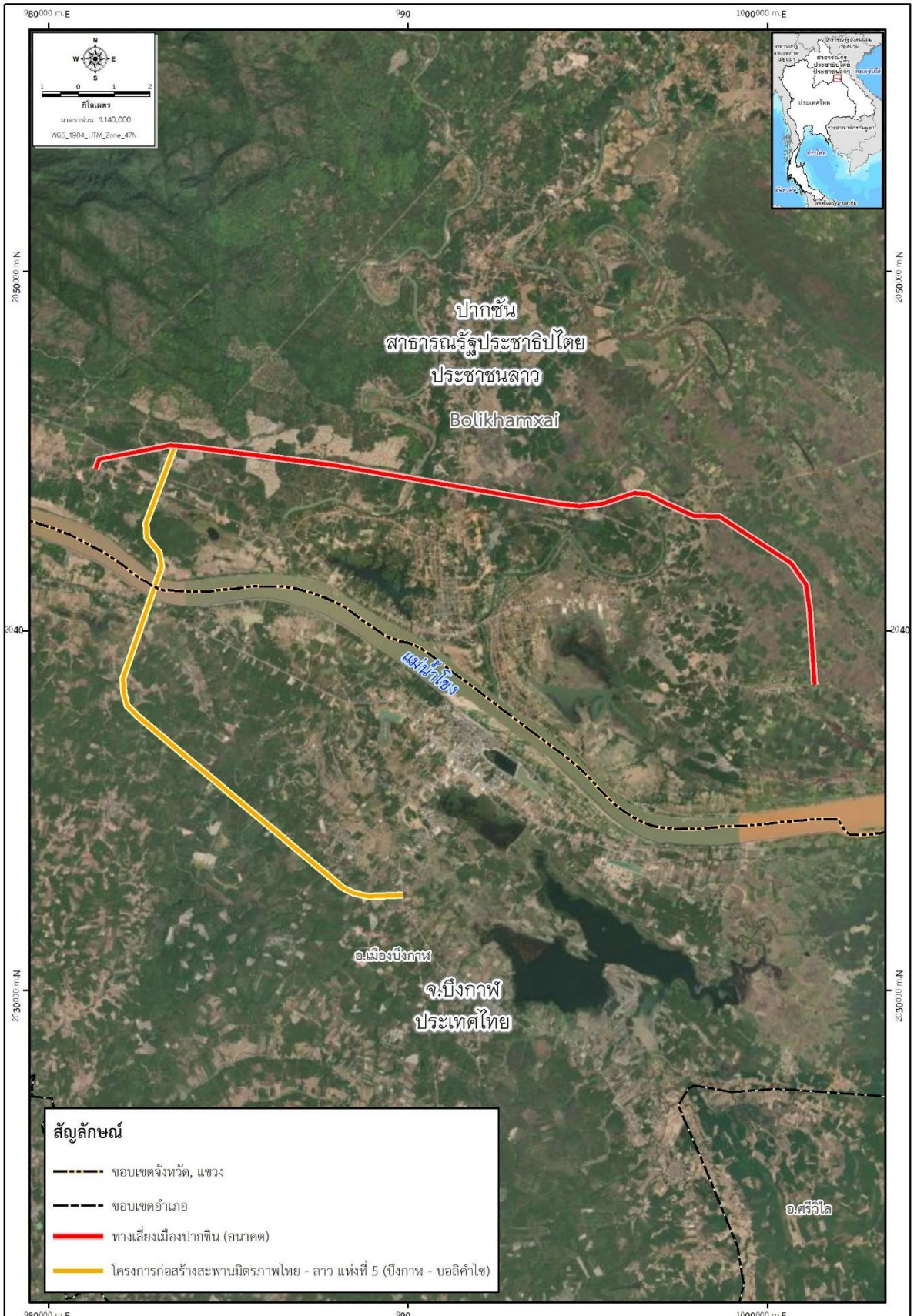
ก.2.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



โครงการพัฒนาถนนจากเมืองหงสา-บ้านเชียงแมน สปป. ลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.2-2 โครงการพัฒนาถนนจากเมืองหงสา-บ้านเชียงแมน สปป.ลาว



โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

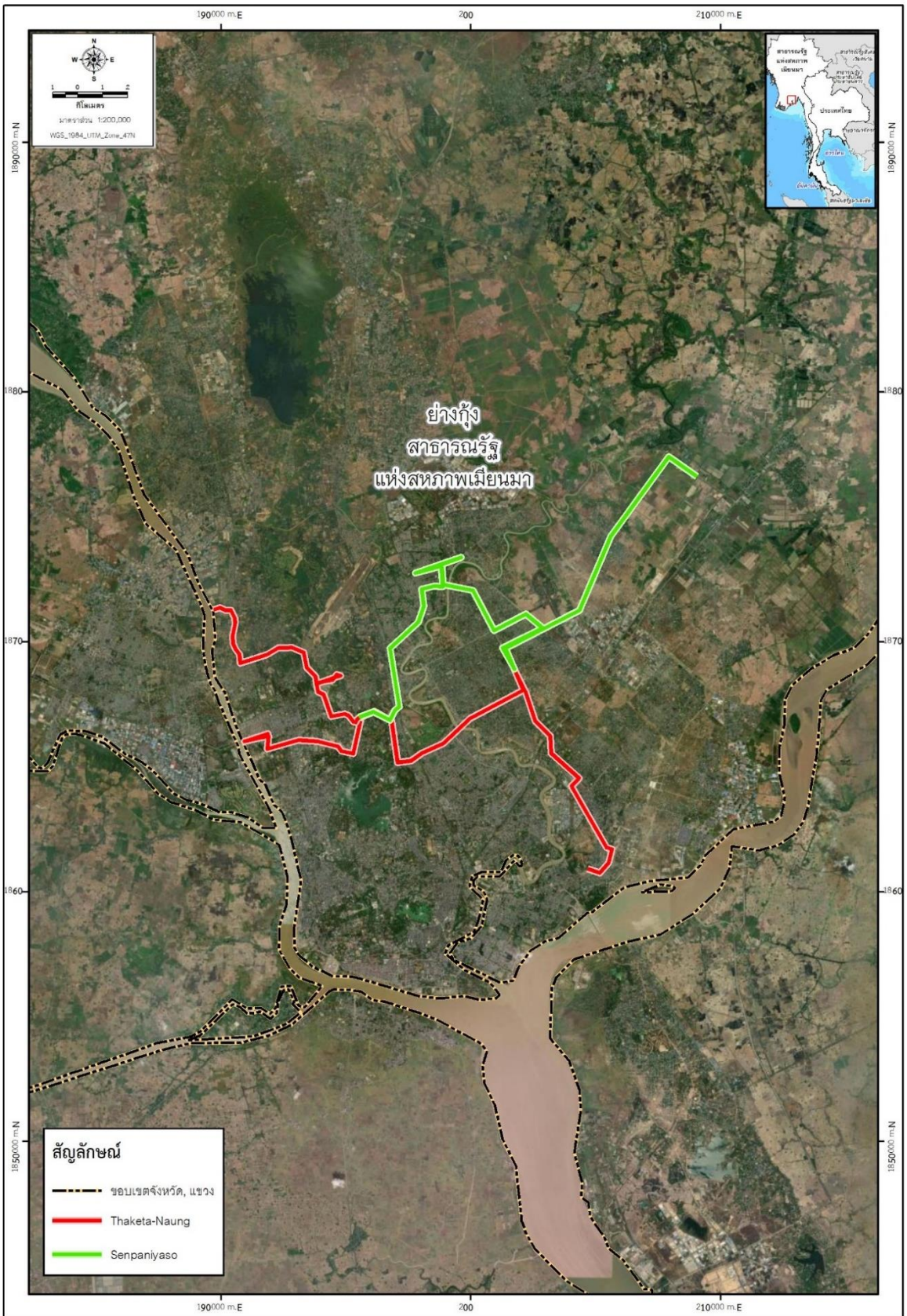
รูปที่ ก.2-3 โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ)

ก.2.3 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

โครงการพัฒนาเมืองภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 ในส่วนของเมืองเมียวดี (การปรับปรุงระบบน้ำประปาและพัฒนาระบบบริหารจัดการขยะ)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.2-4 โครงการพัฒนาเมืองภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ระยะที่ 3 ในส่วนของเมืองเมียวดี

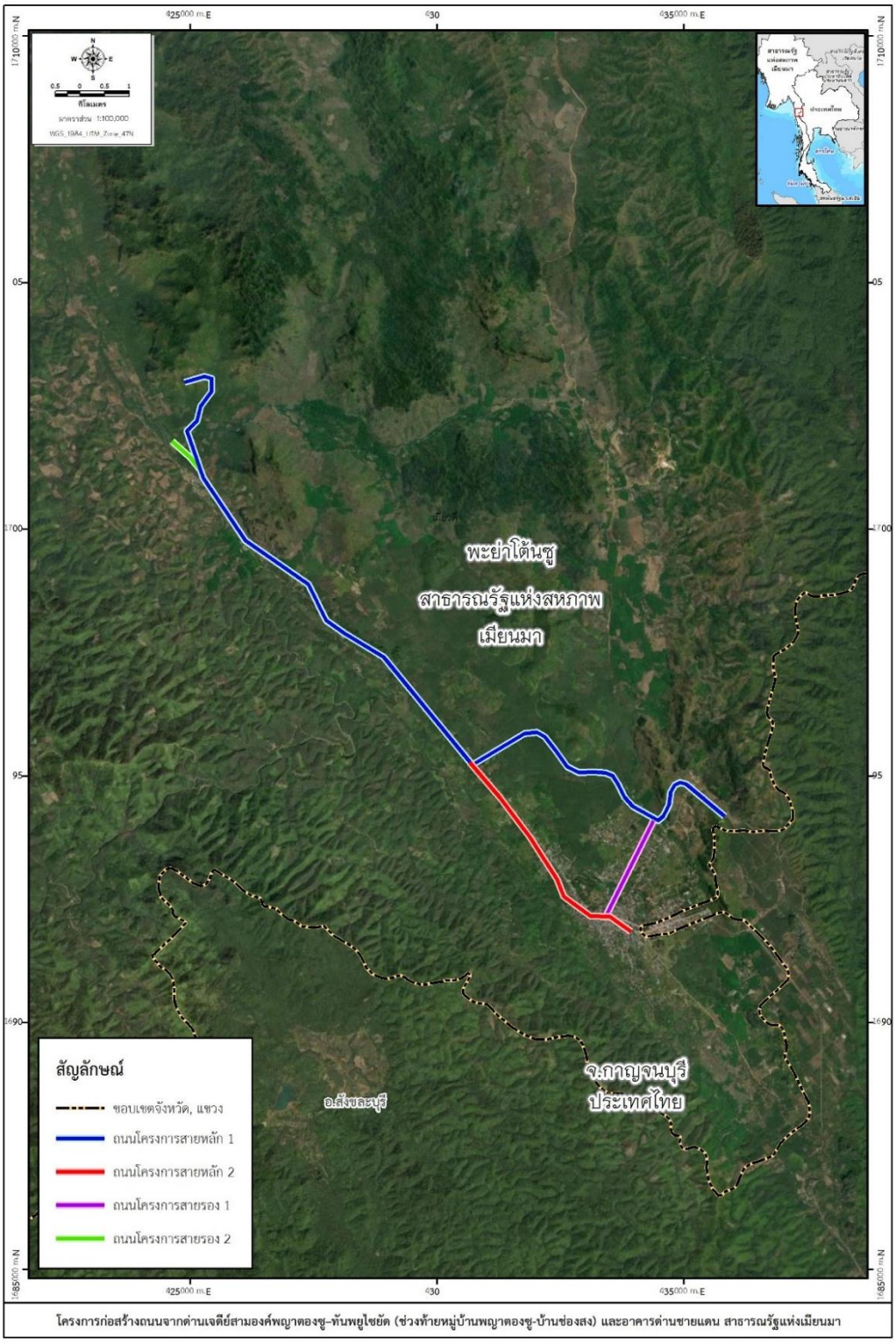


ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.2-5 โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในเมืองย่างกุ้ง (เขต North Okkalapa และเขต North Dagon) เมียนมา

ก.3 งานศึกษาโครงการภายใต้แผนงานในอนาคตสำหรับการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

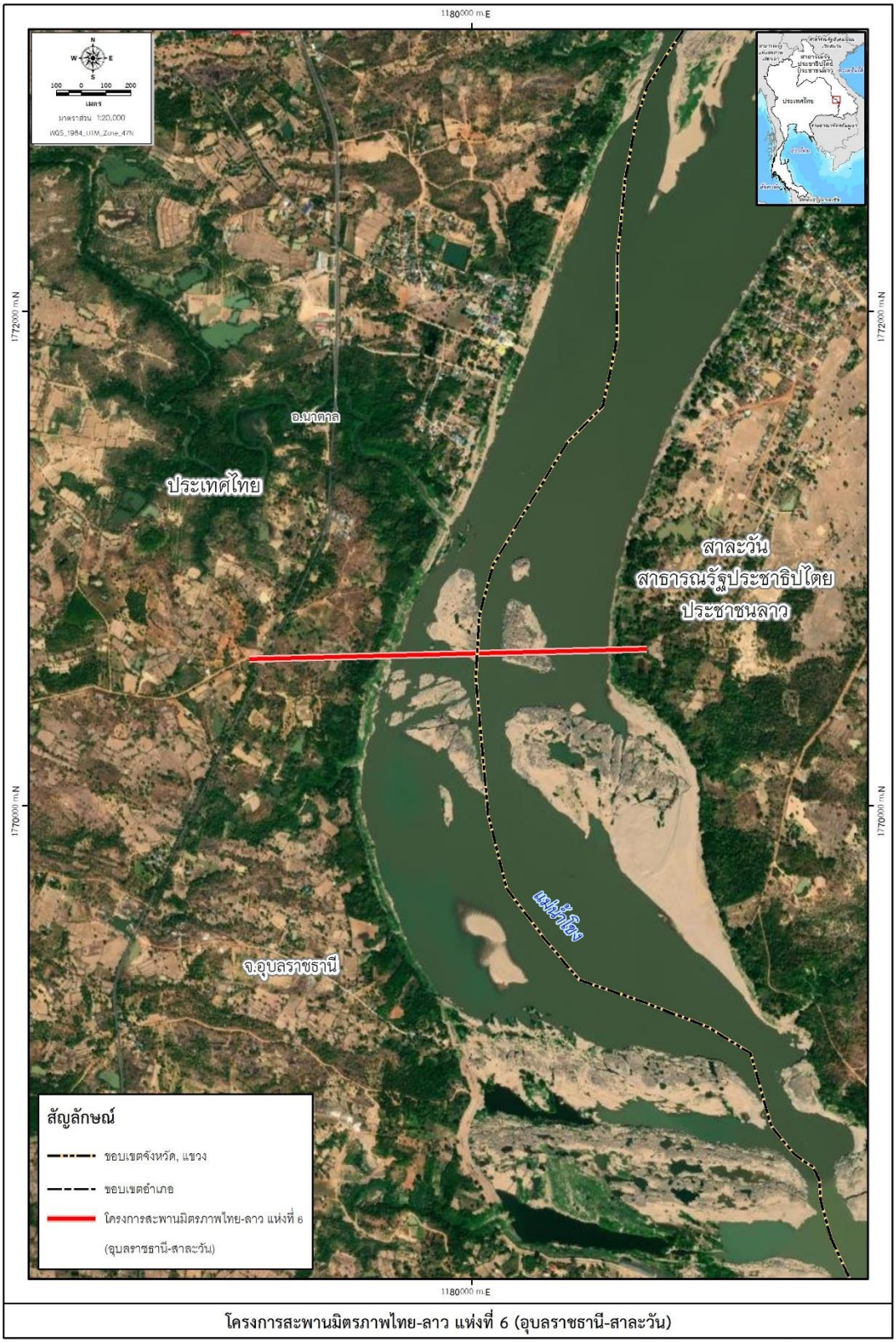
ก.3.1 ราชอาณาจักรกัมพูชา



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.3-1 โครงการก่อสร้างถนนจากด่านเจดีย์สามองค์พญาตองซู-ทันพยูไซยัด (ช่วงท้ายหมู่บ้านพญาตองซู-บ้านช่องสง) และอาคารด่านชายแดน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

ก.3.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.3-2 โครงการสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน)

โครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 12

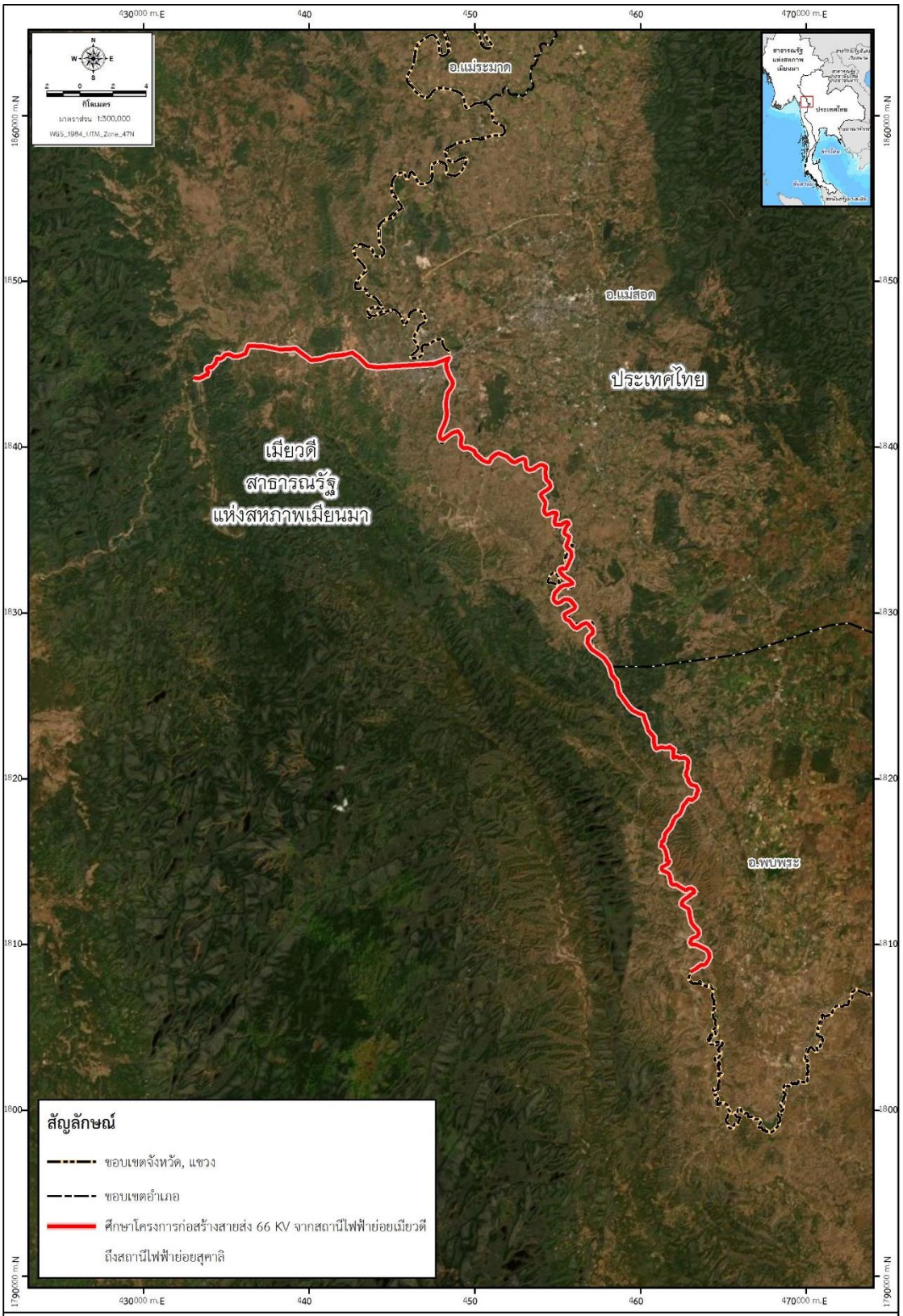
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.3-3 โครงการศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดโครงการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 12 (R12) ช่วงเมืองท่าแขก-จุดผ่านแดนนาเพ้า สปป.ลาว

โครงการก่อสร้างสายส่ง 115 KV และสถานีไฟฟ้า ช่วงน้ำทง-ห้วยทราย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.3-4 โครงการก่อสร้างสายส่ง 115 KV และสถานีไฟฟ้า ช่วงน้ำทง-ห้วยทราย สปป.ลาว



ศึกษาโครงการก่อสร้างสายส่ง 66 KV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ก.3-5 โครงการก่อสร้างสายส่ง 66 KV จากสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดีถึงสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าย่อยสุคาลี 66/11 KV และการปรับปรุงสถานีไฟฟ้าย่อยเมียวดี 230 KV ในจังหวัดเมียวดี สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

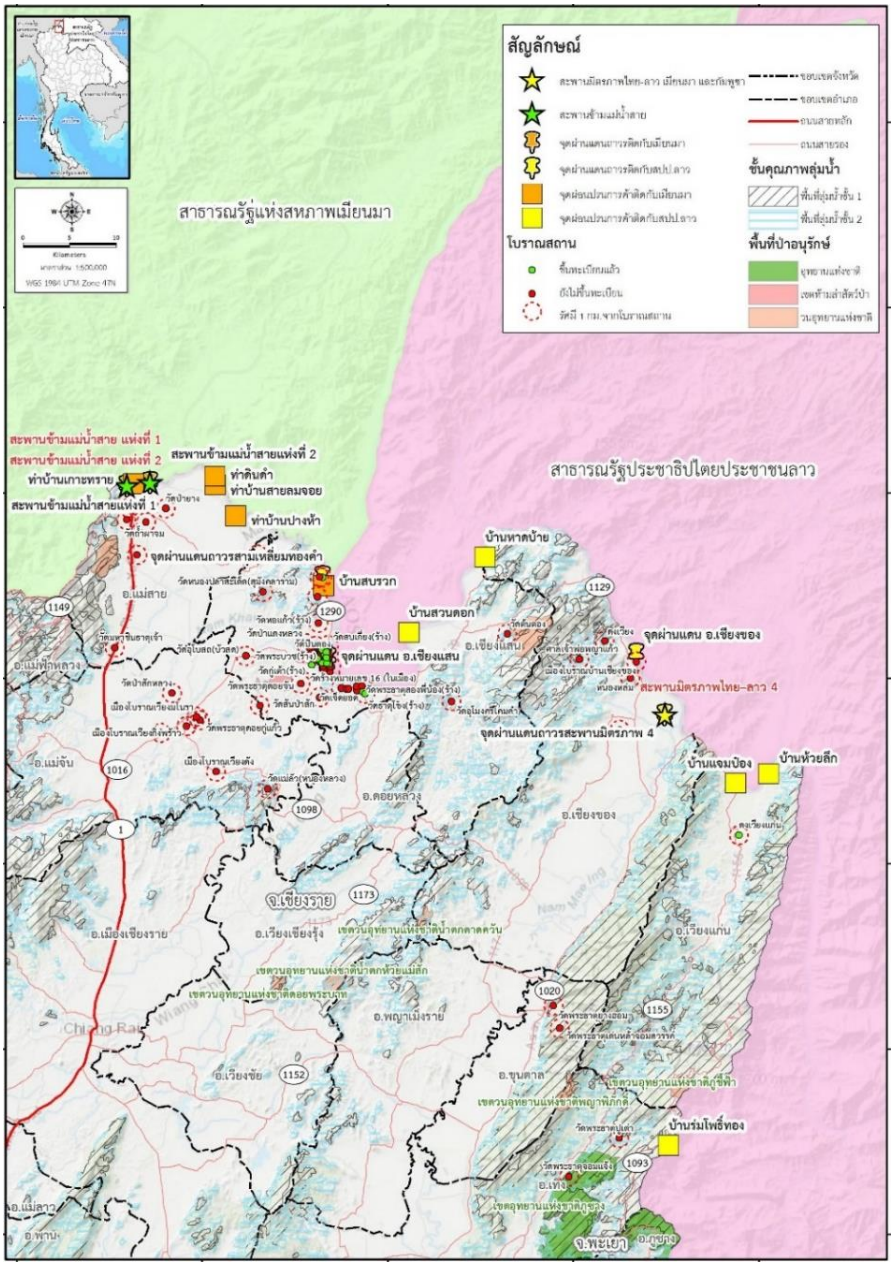
ข

ภาคผนวก

ภาคผนวก ข
การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

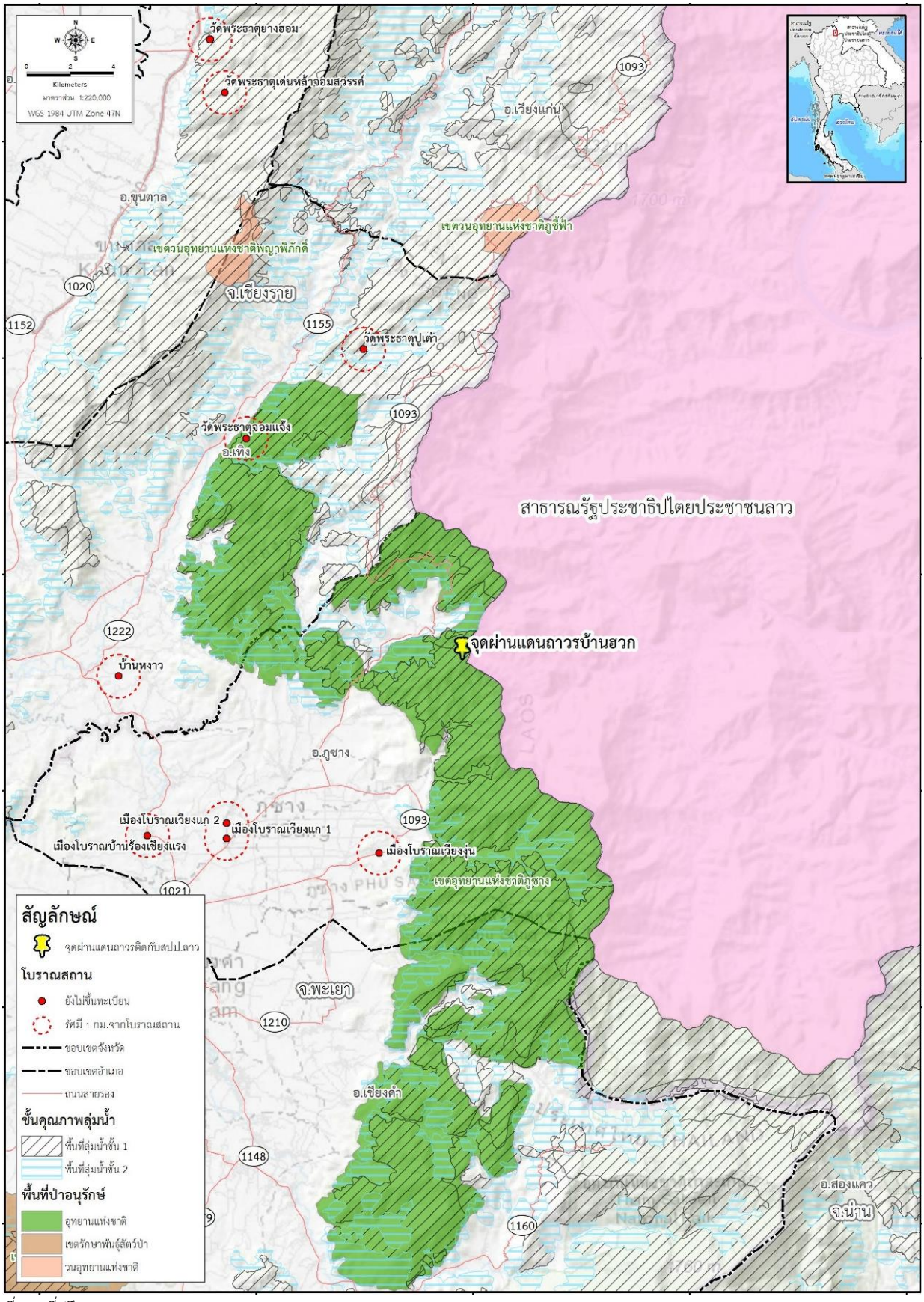
ข.1 แผนที่การประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

จากรายละเอียดการศึกษาในบทที่ 2 หัวข้อที่ 2.5-4 ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนที่ประกอบการพิจารณาเพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น เพื่อตรวจสอบว่าการยกระดับหรือปรับปรุงจุดผ่านแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จุดผ่านแดนใดบ้างที่ต้องทำการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ก่อนการดำเนินการโครงการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้



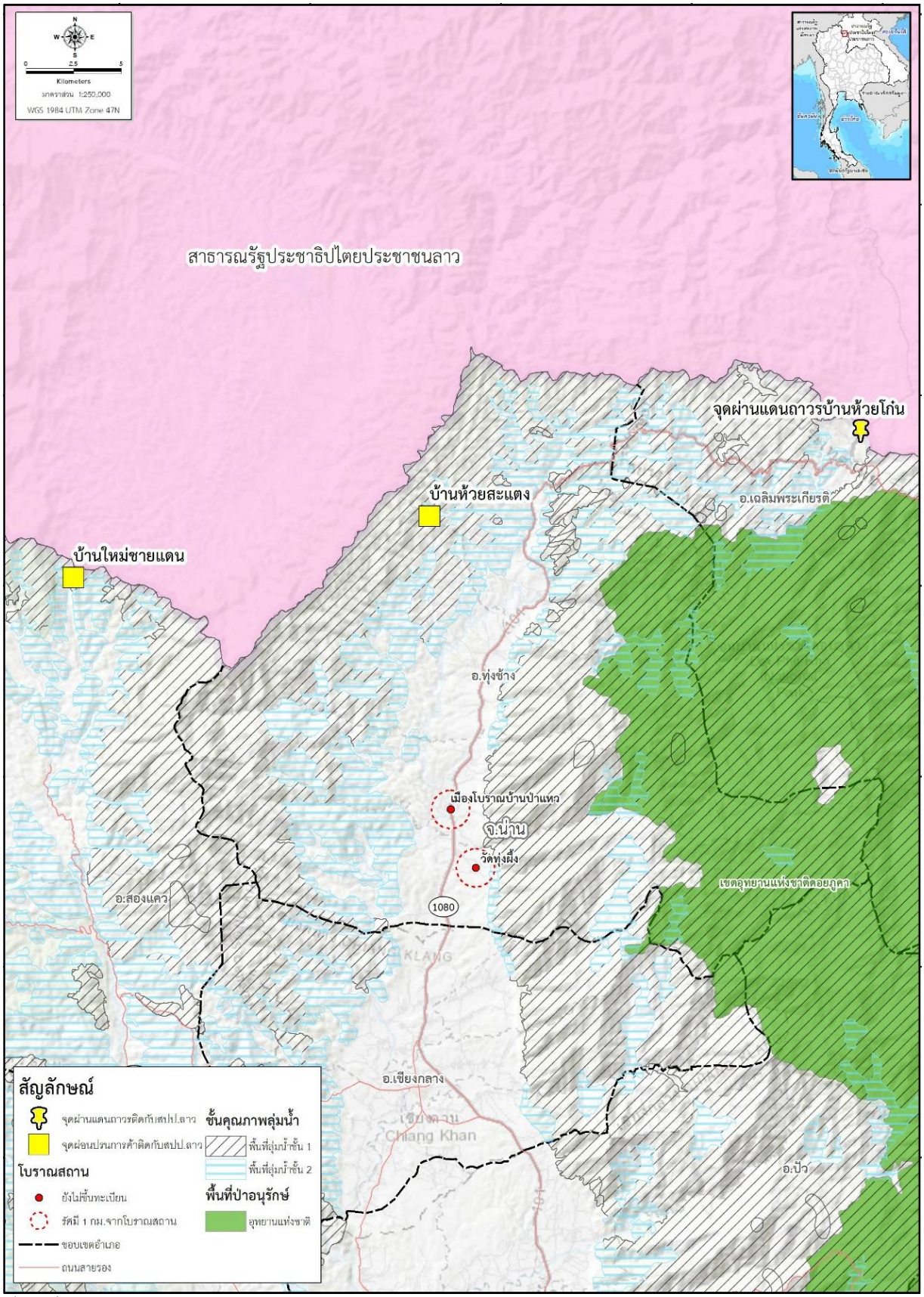
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-1 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.เชียงราย



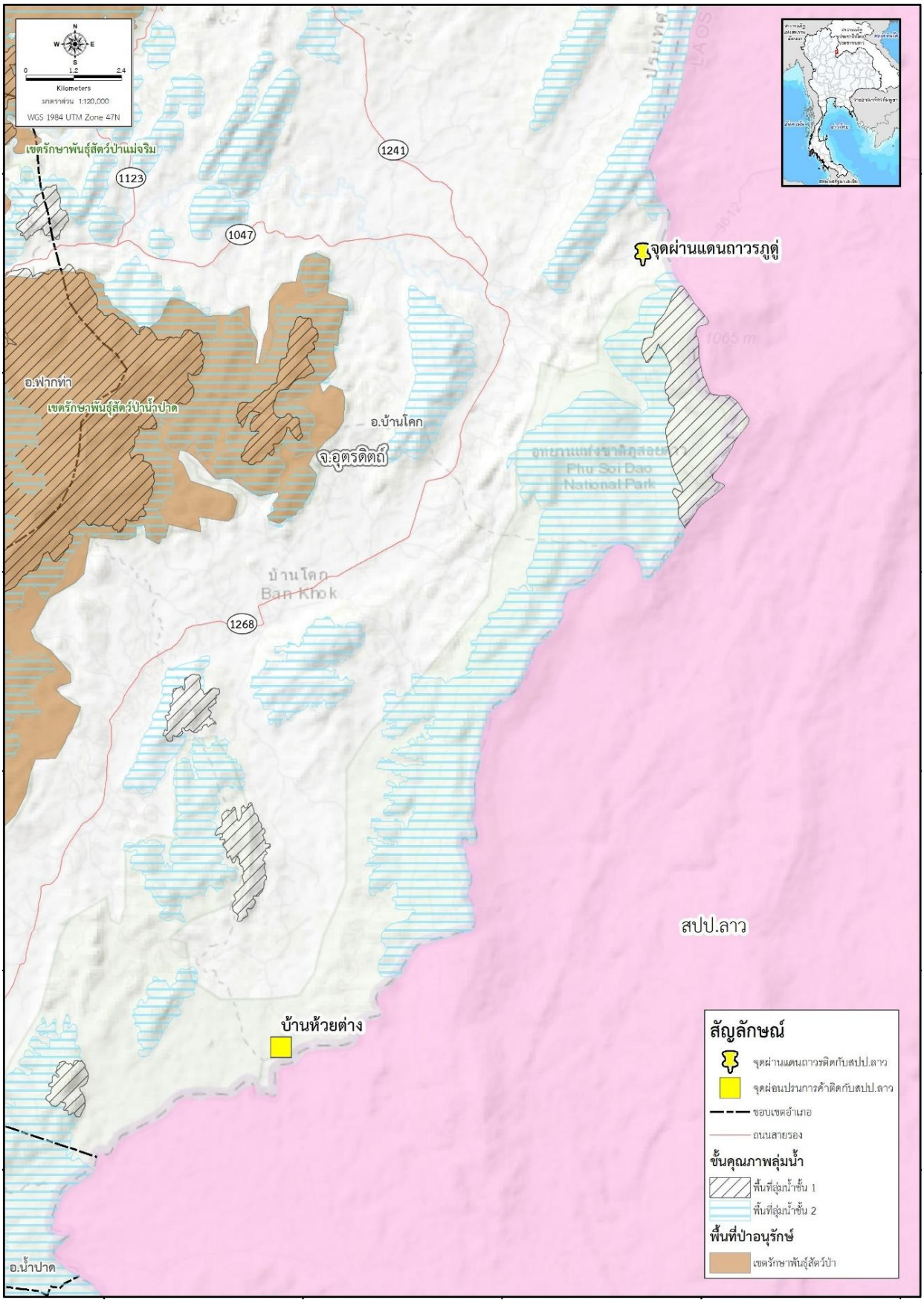
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-2 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.พะเยา



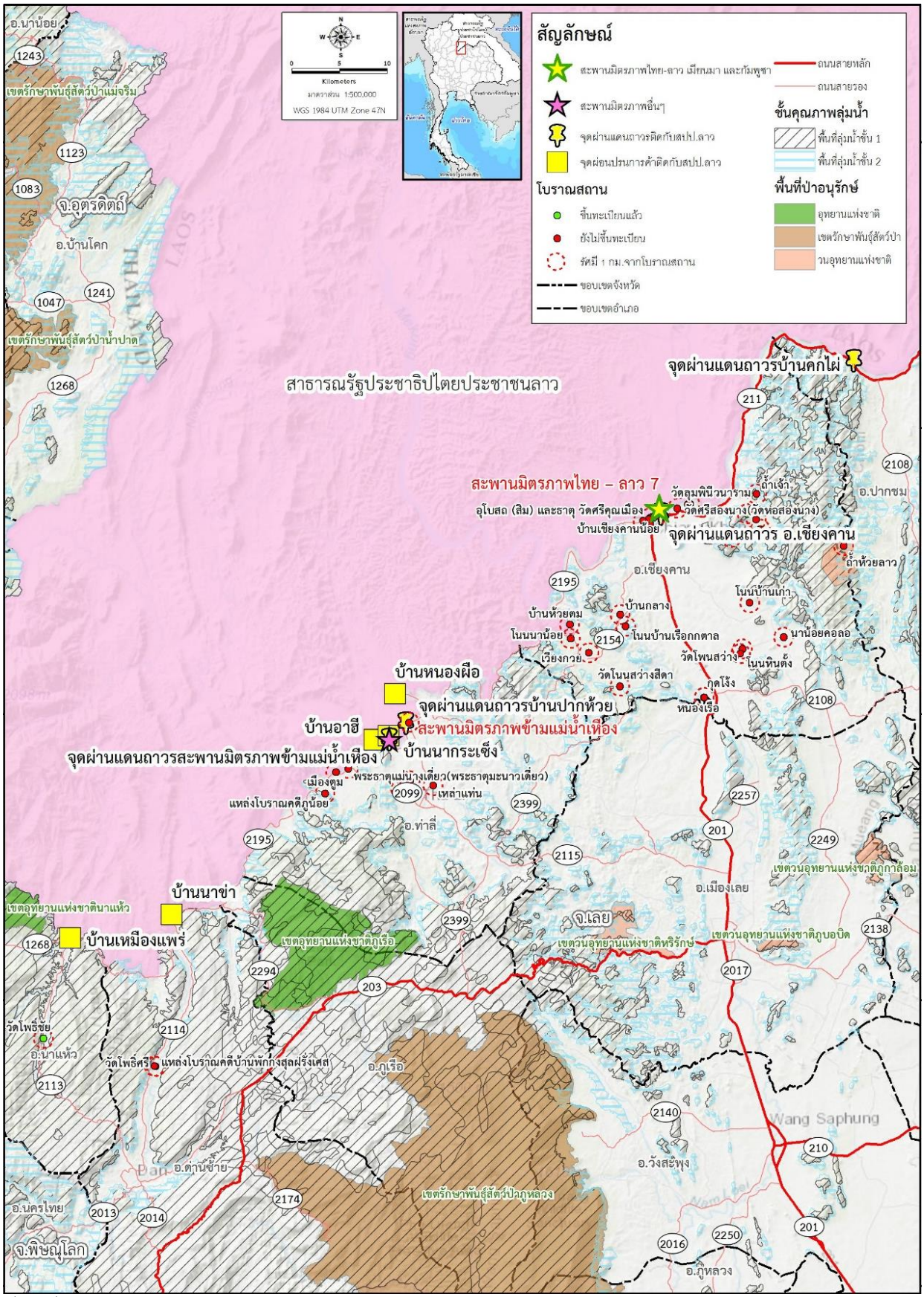
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-3 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.น่าน



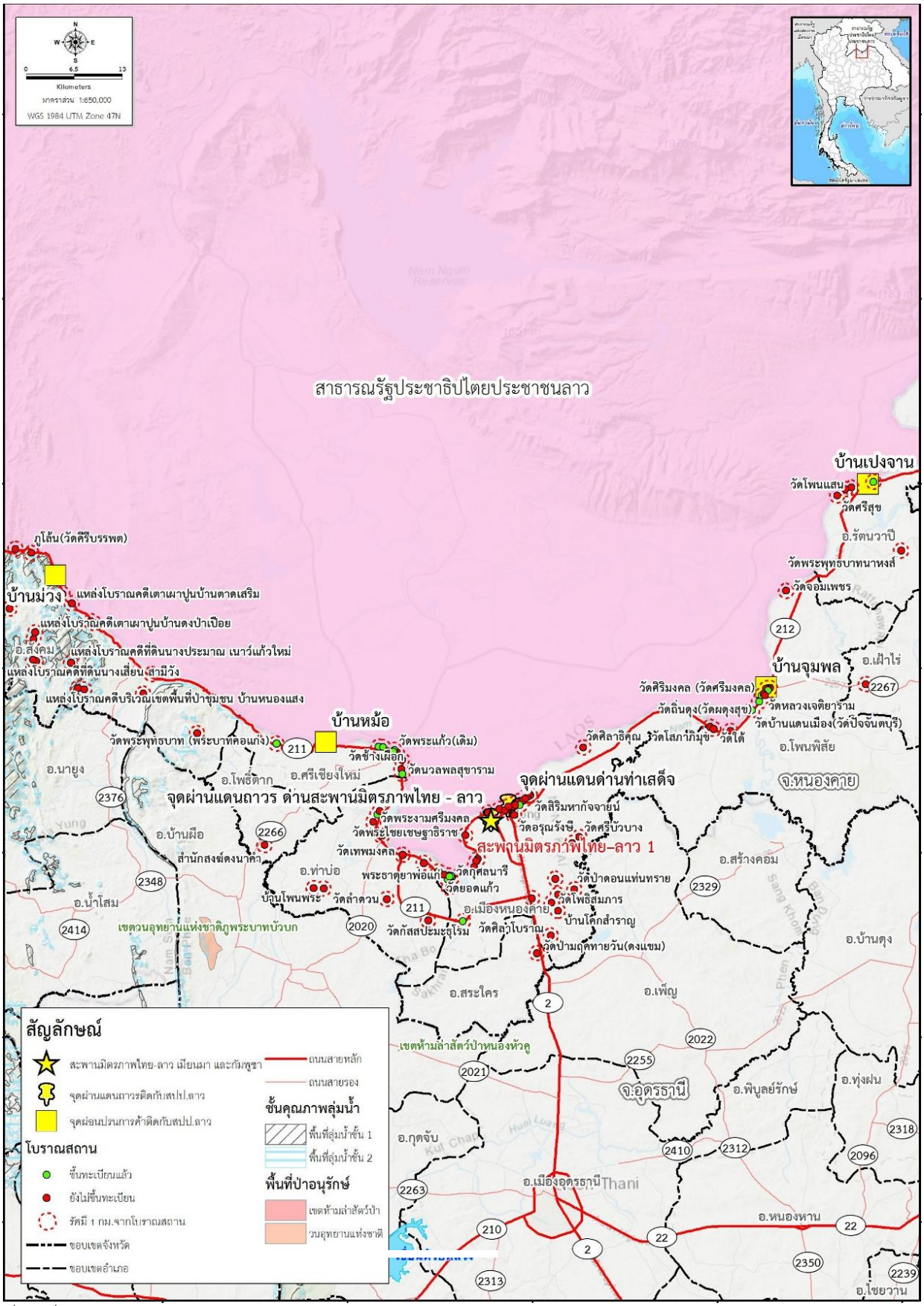
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-4 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.อุตรดิตถ์



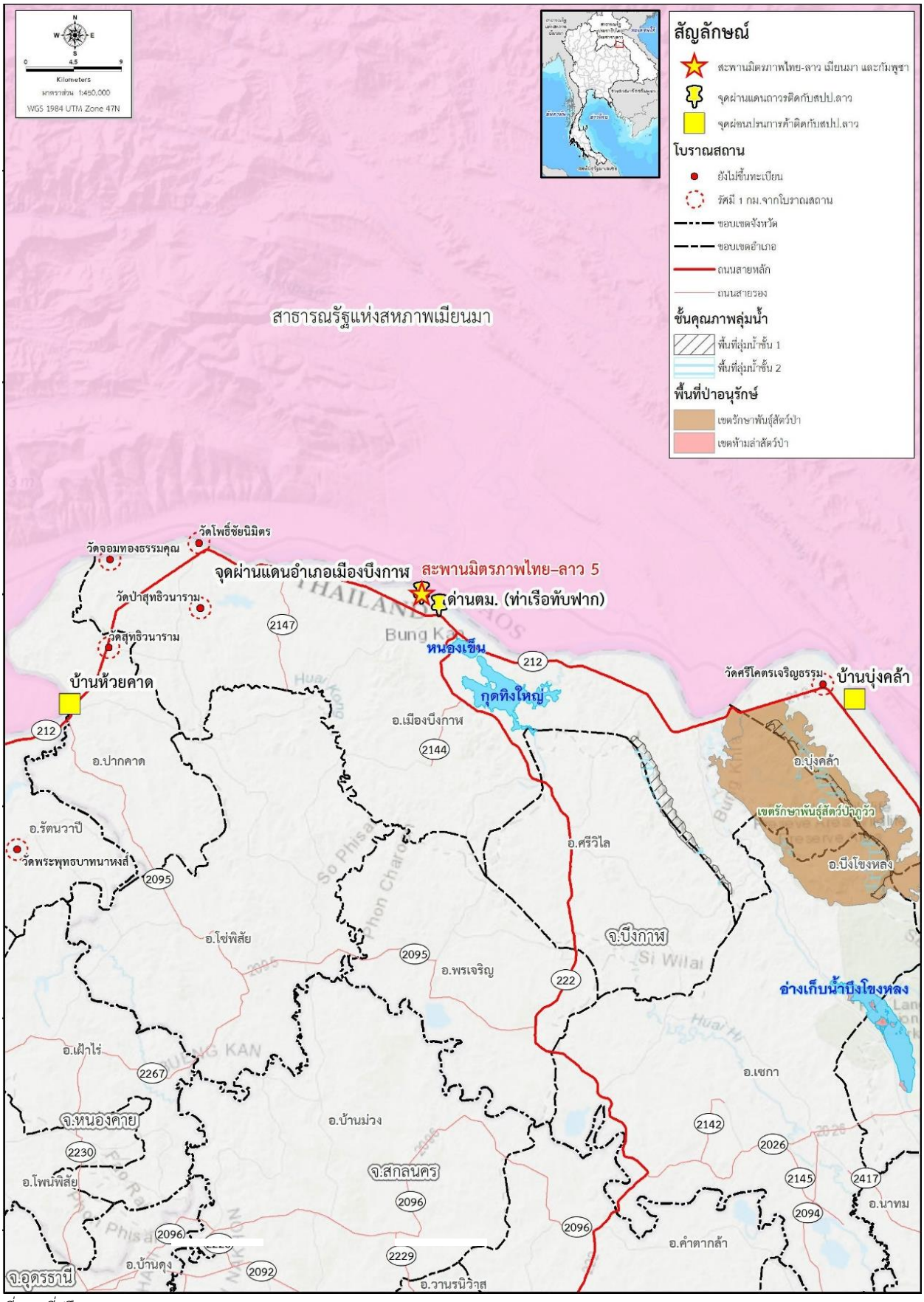
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-5 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.เลย



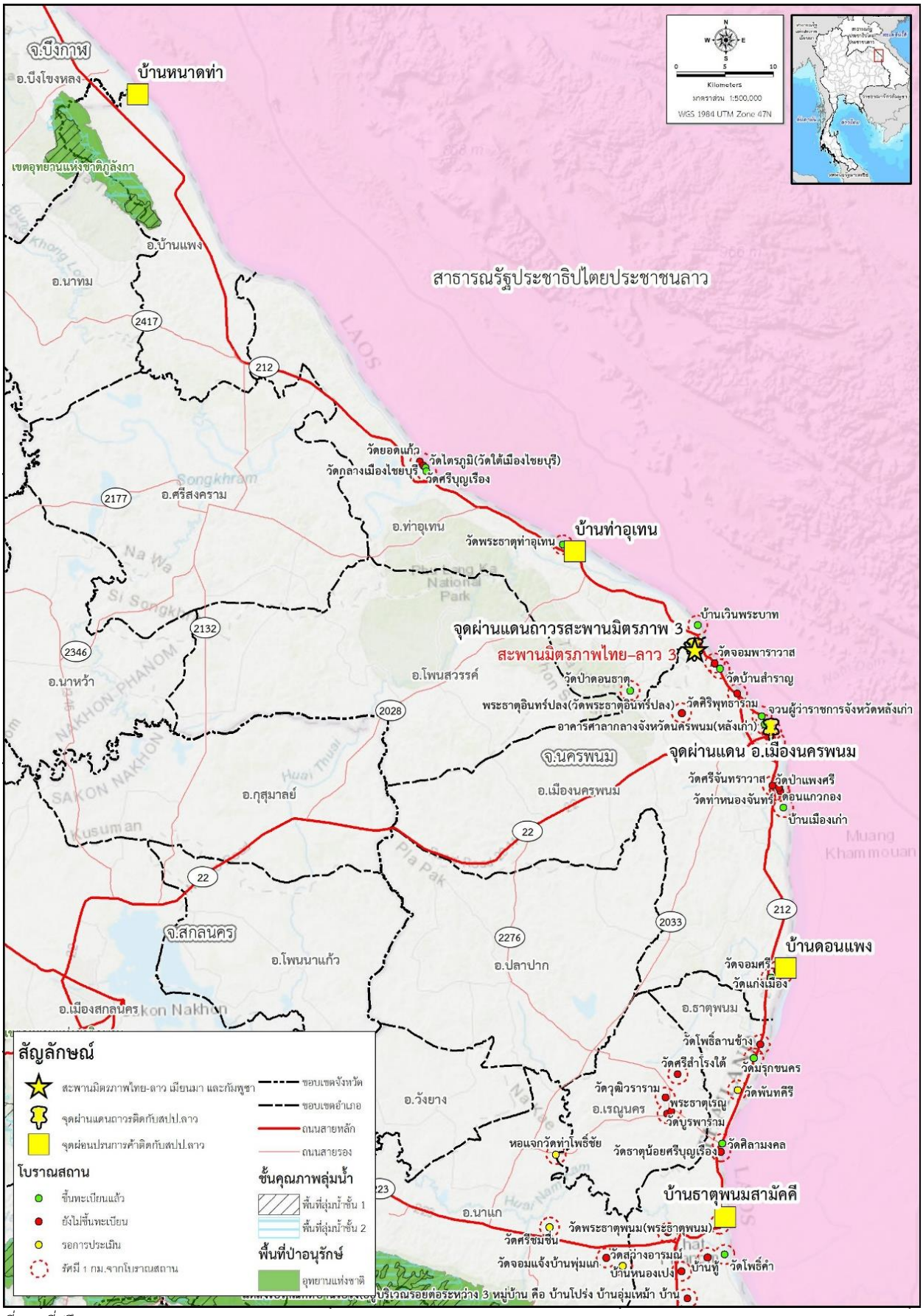
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-6 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.หนองคาย



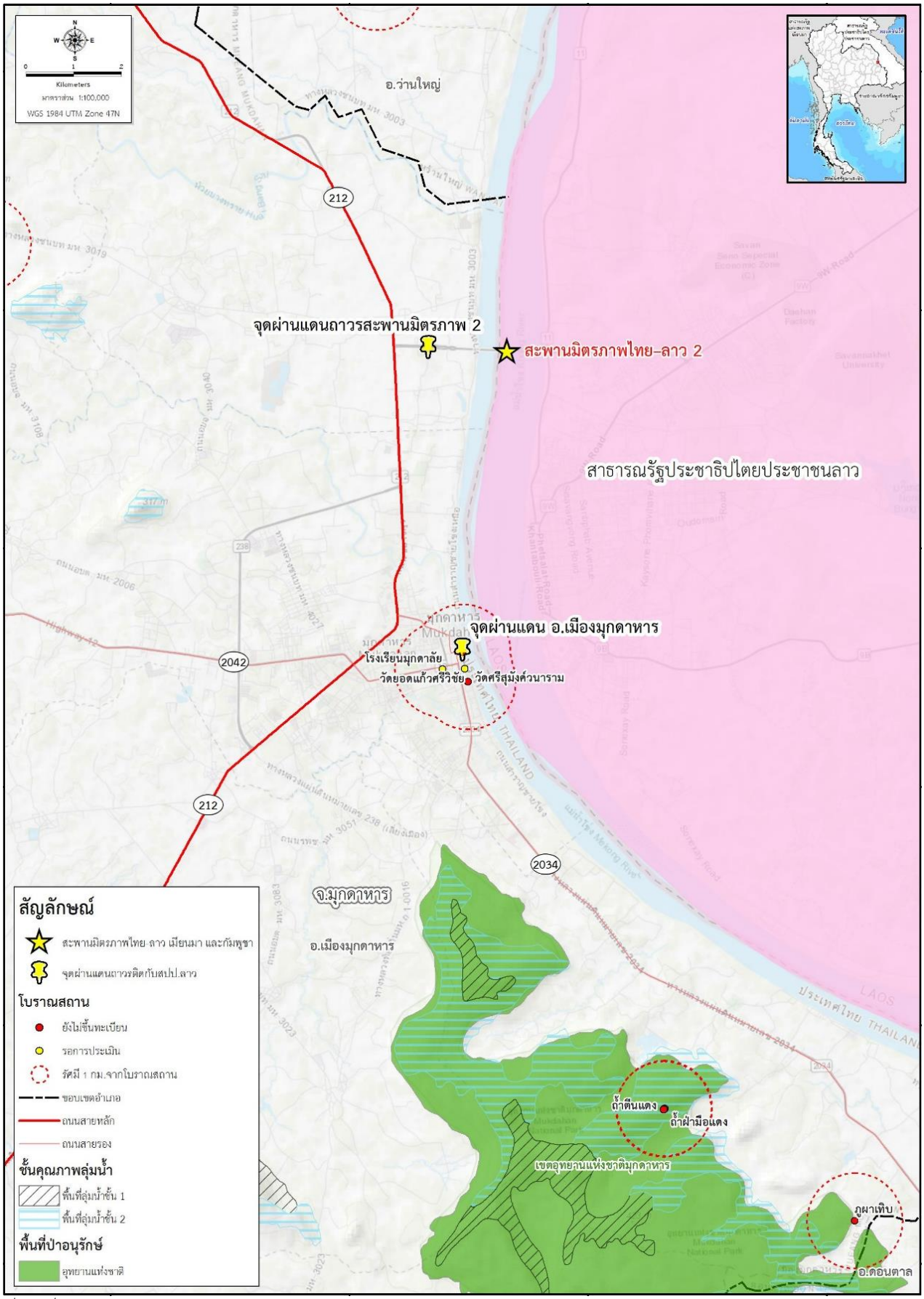
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-7 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.บึงกาฬ



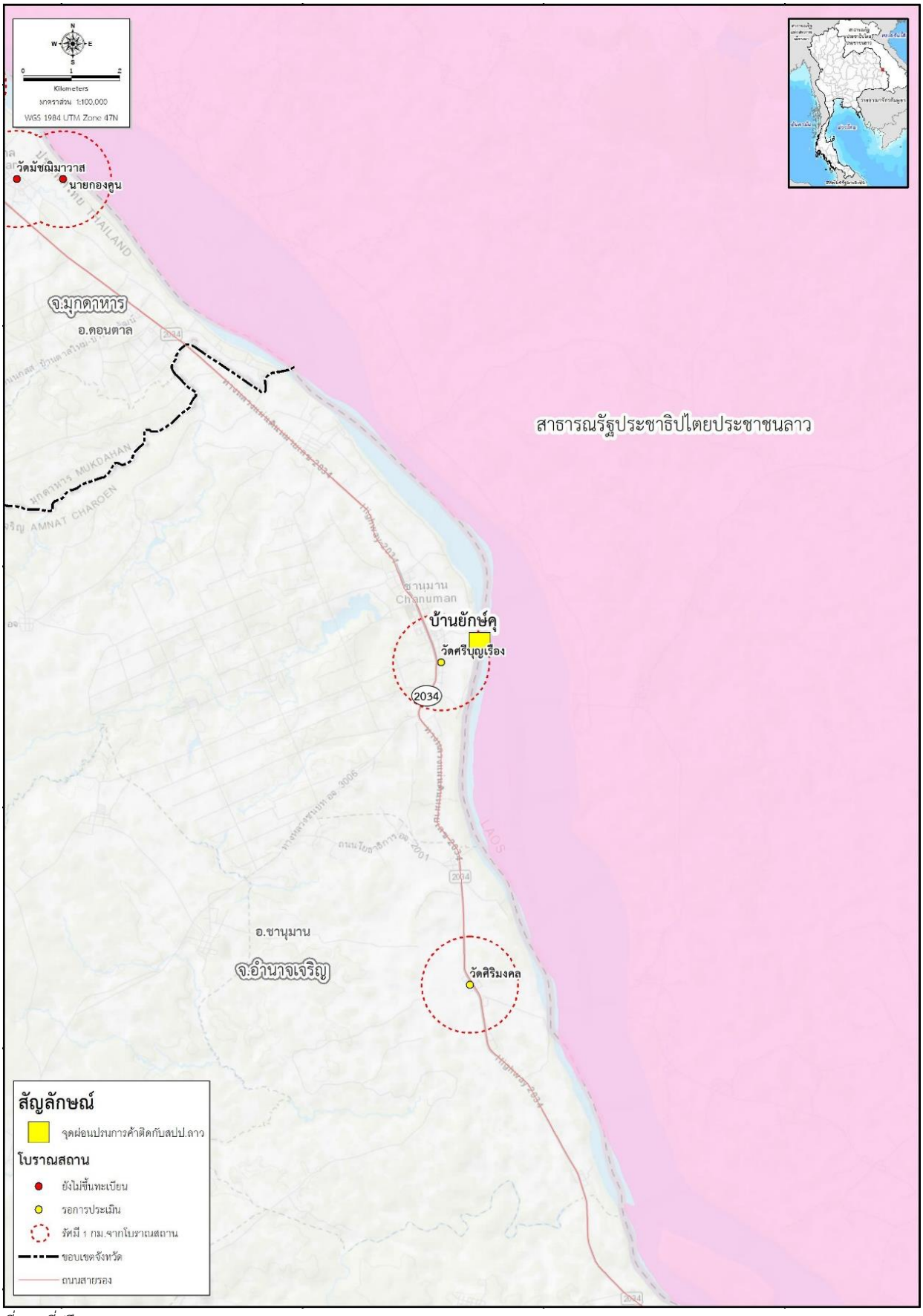
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-8 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.นครพนม



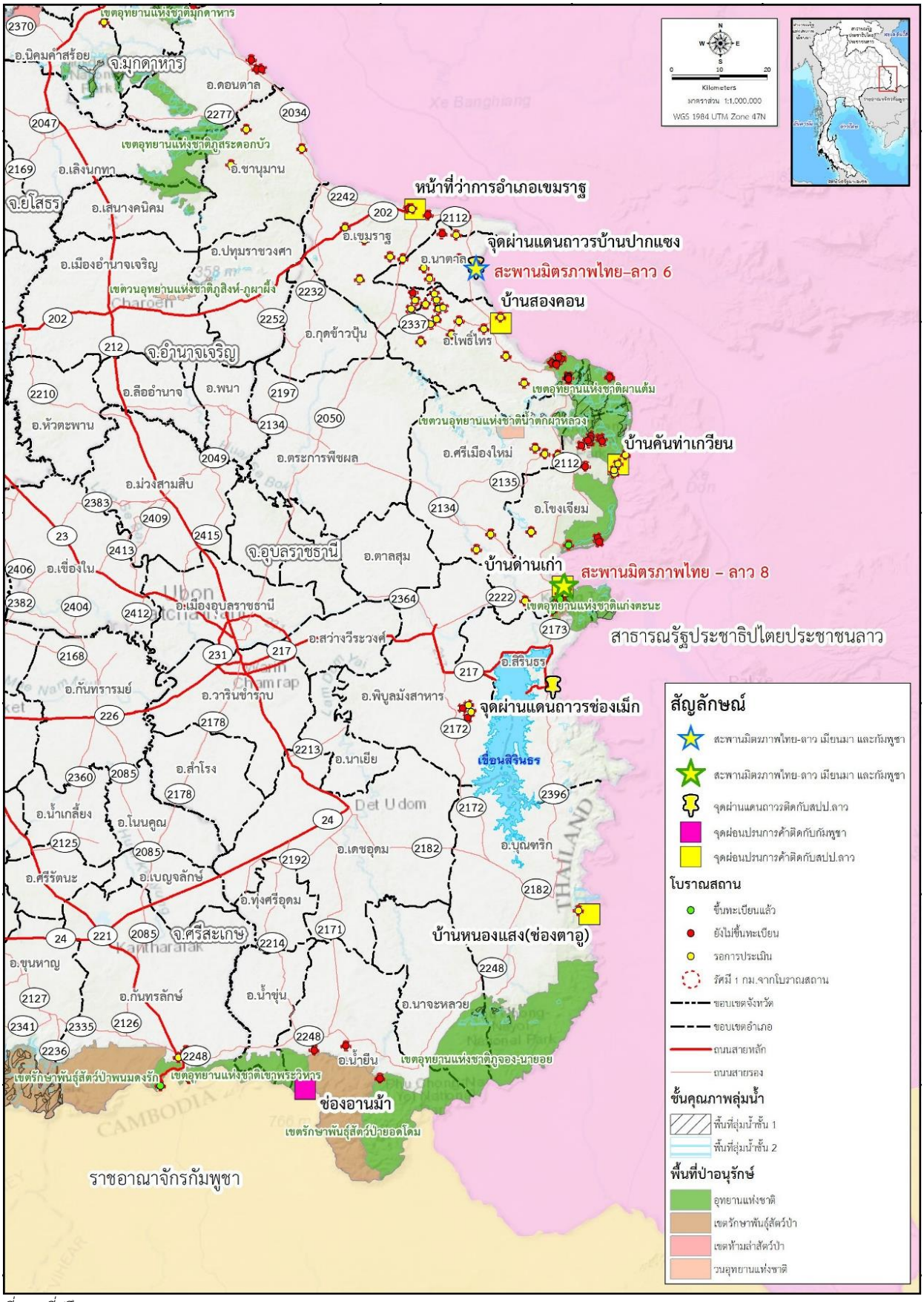
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-9 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.มุกดาหาร



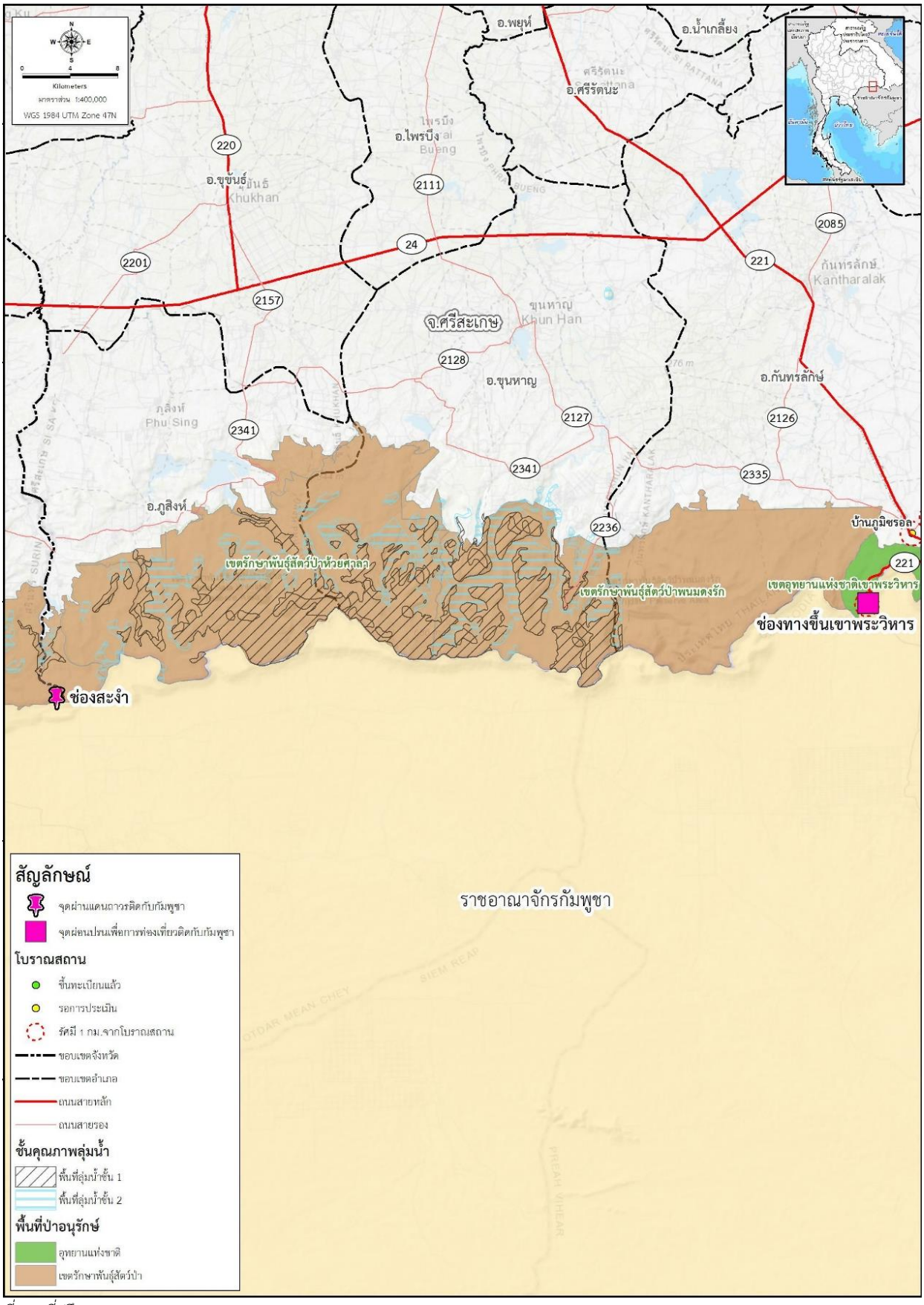
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-10 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.อำนาจเจริญ



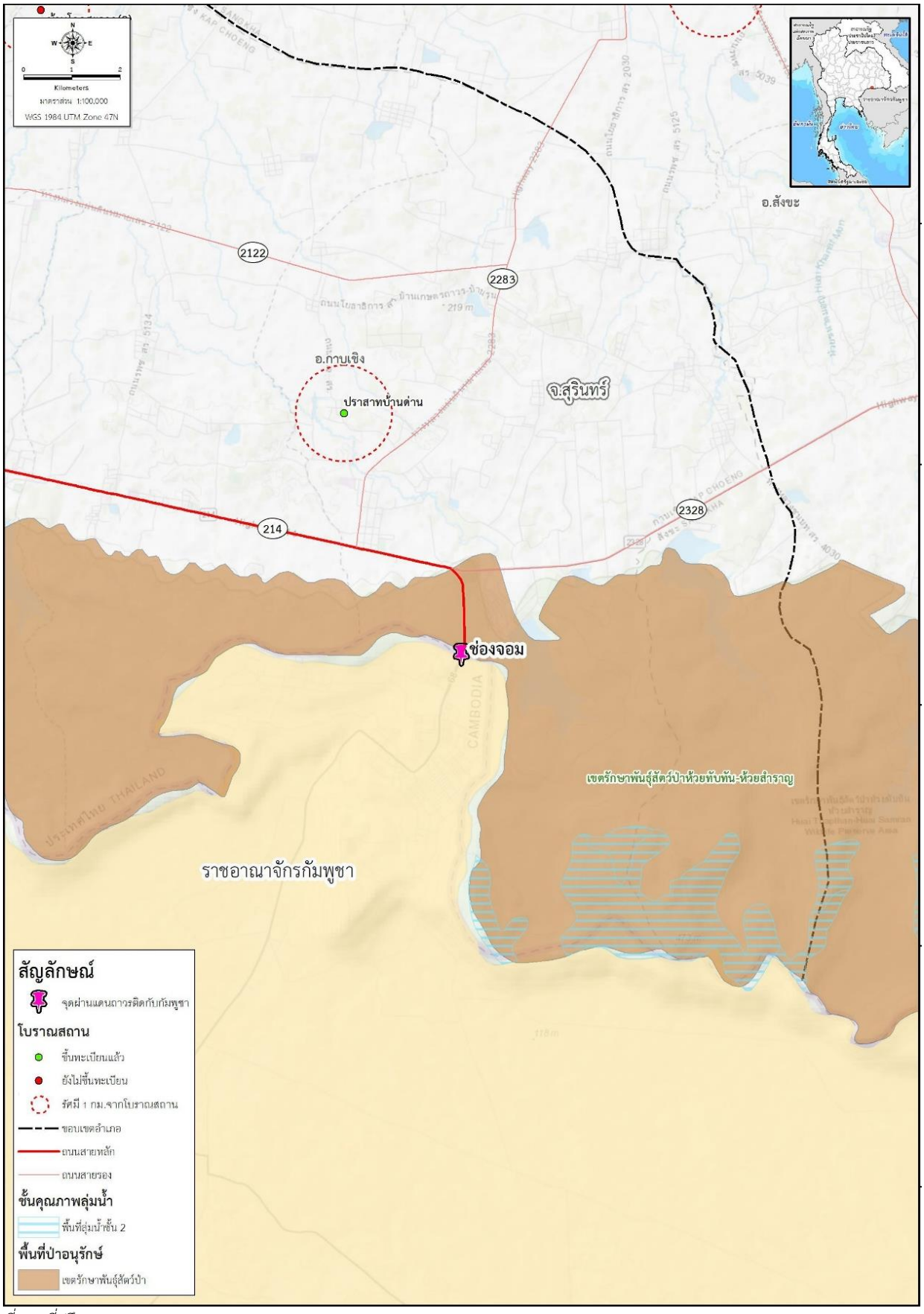
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-11 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.อุบลราชธานี



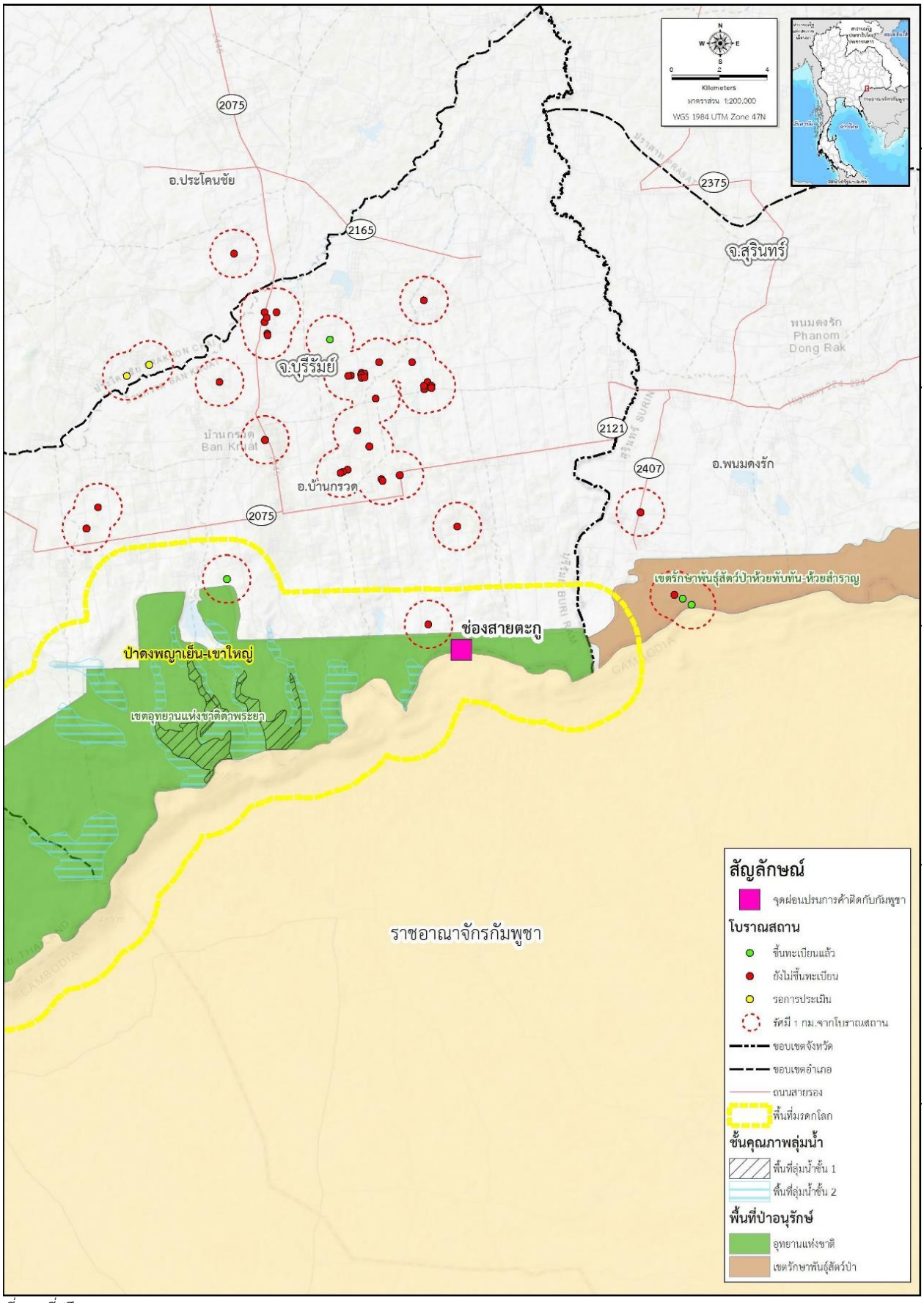
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-12 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.ศรีสะเกษ



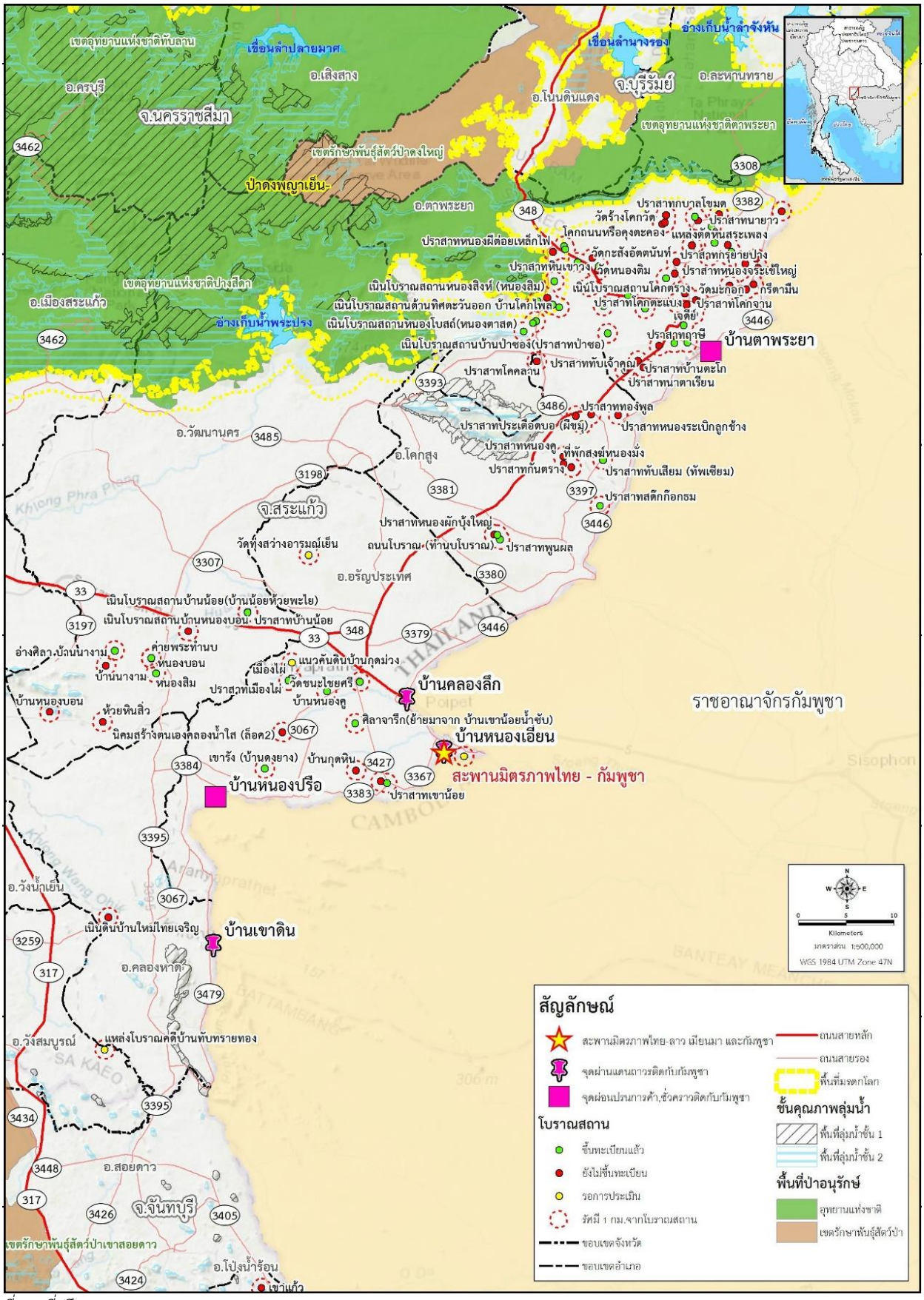
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-13 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.สุรินทร์



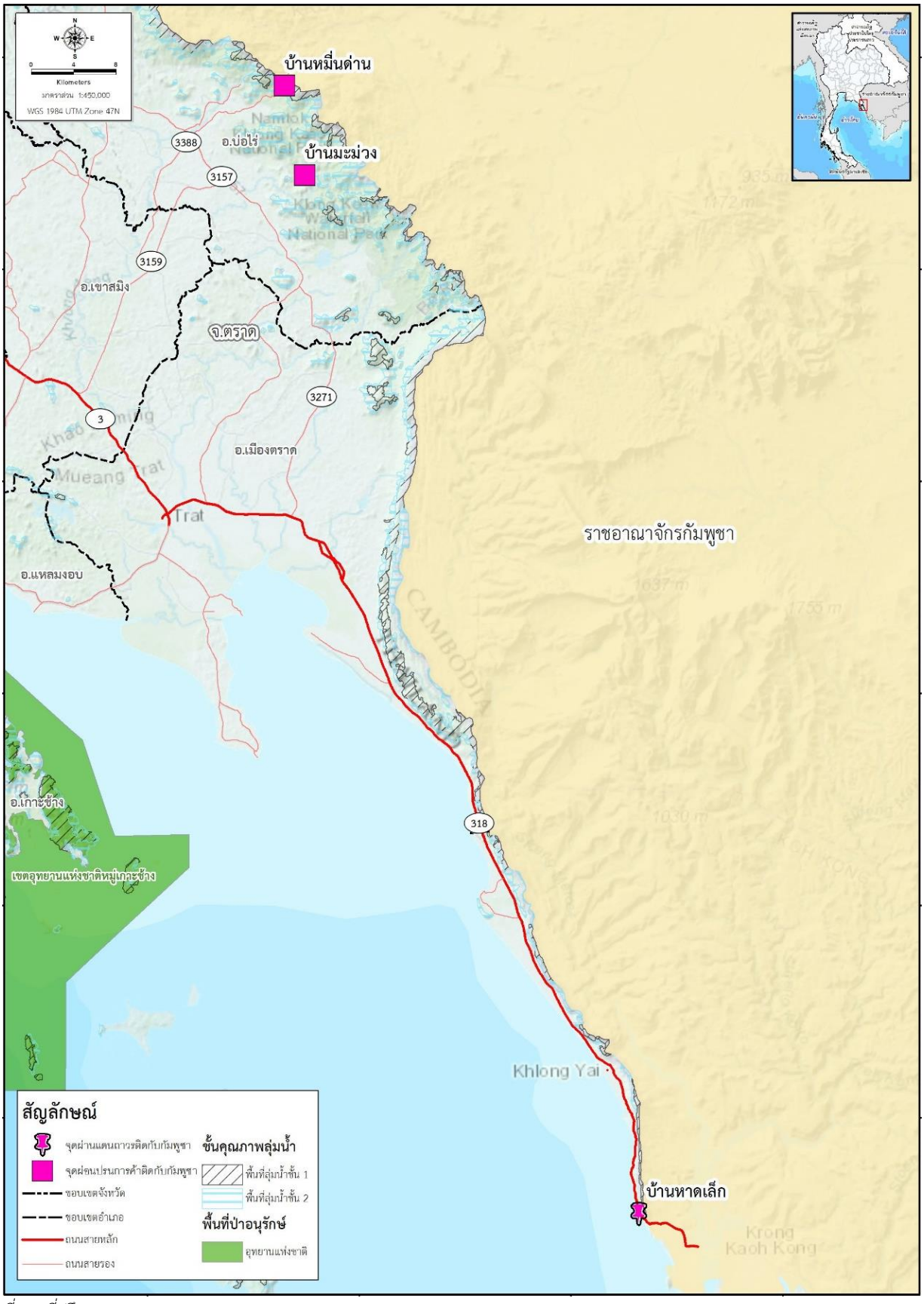
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-14 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.บุรีรัมย์



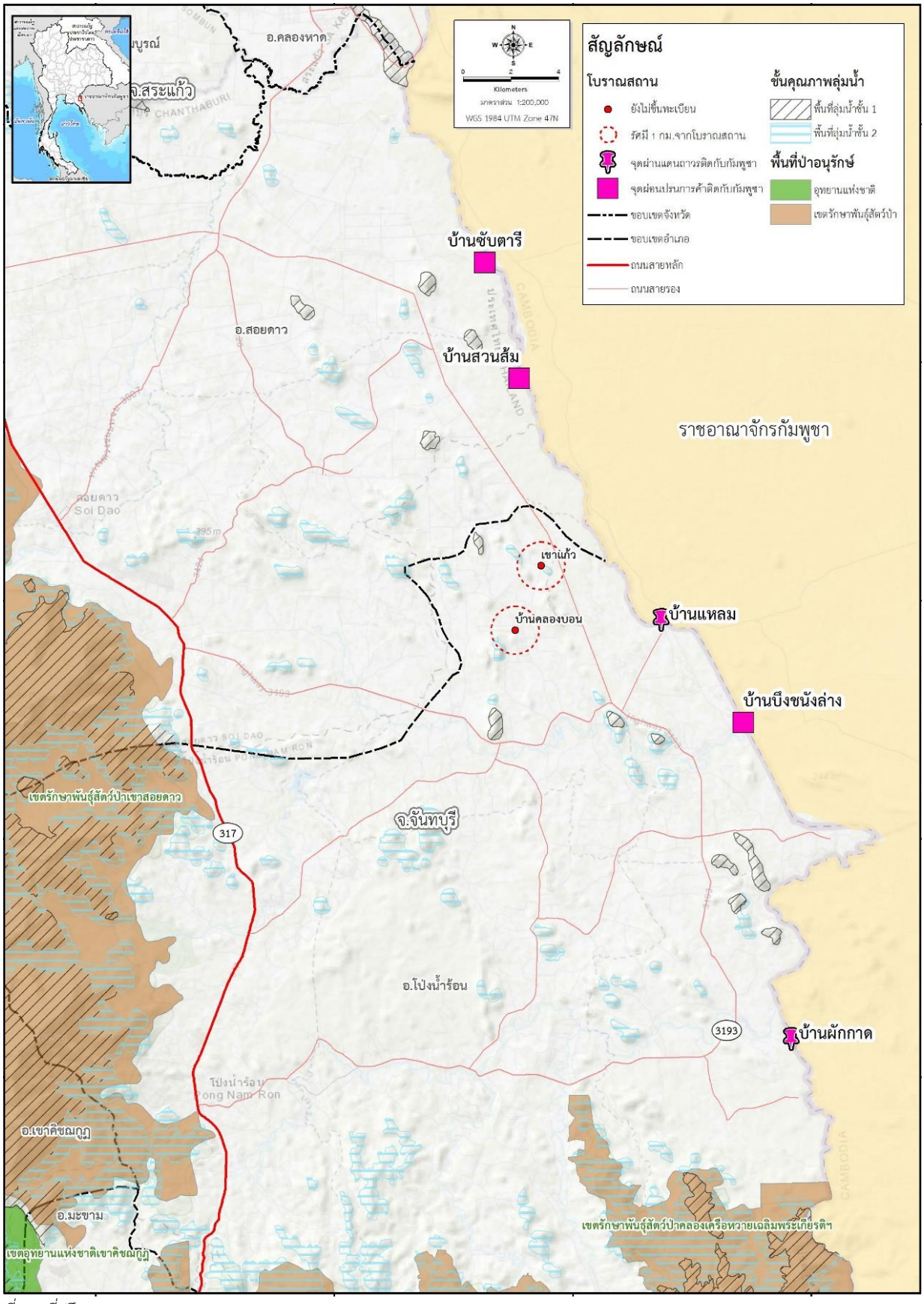
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-15 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.สระแก้ว



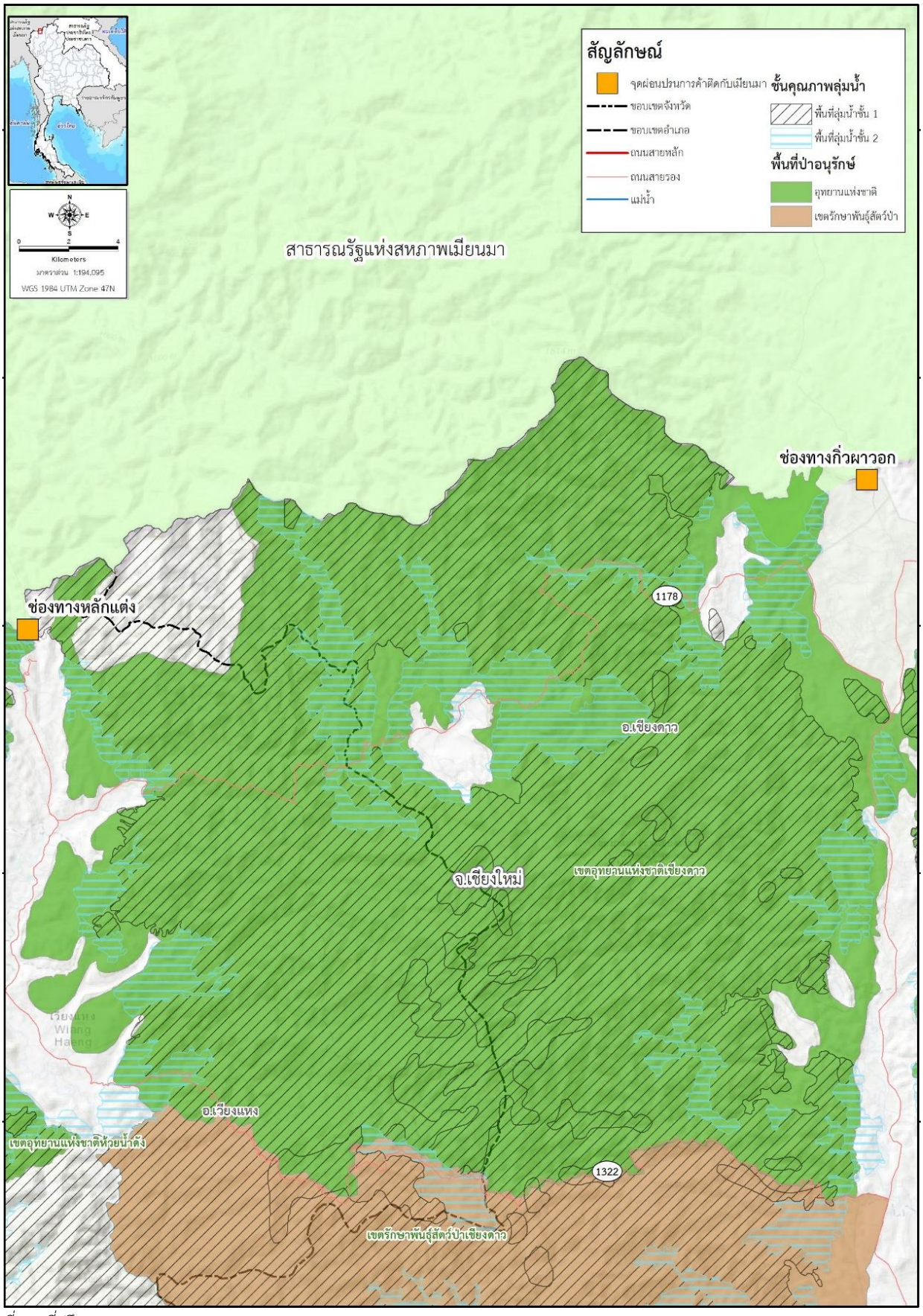
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-16 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.ตราด



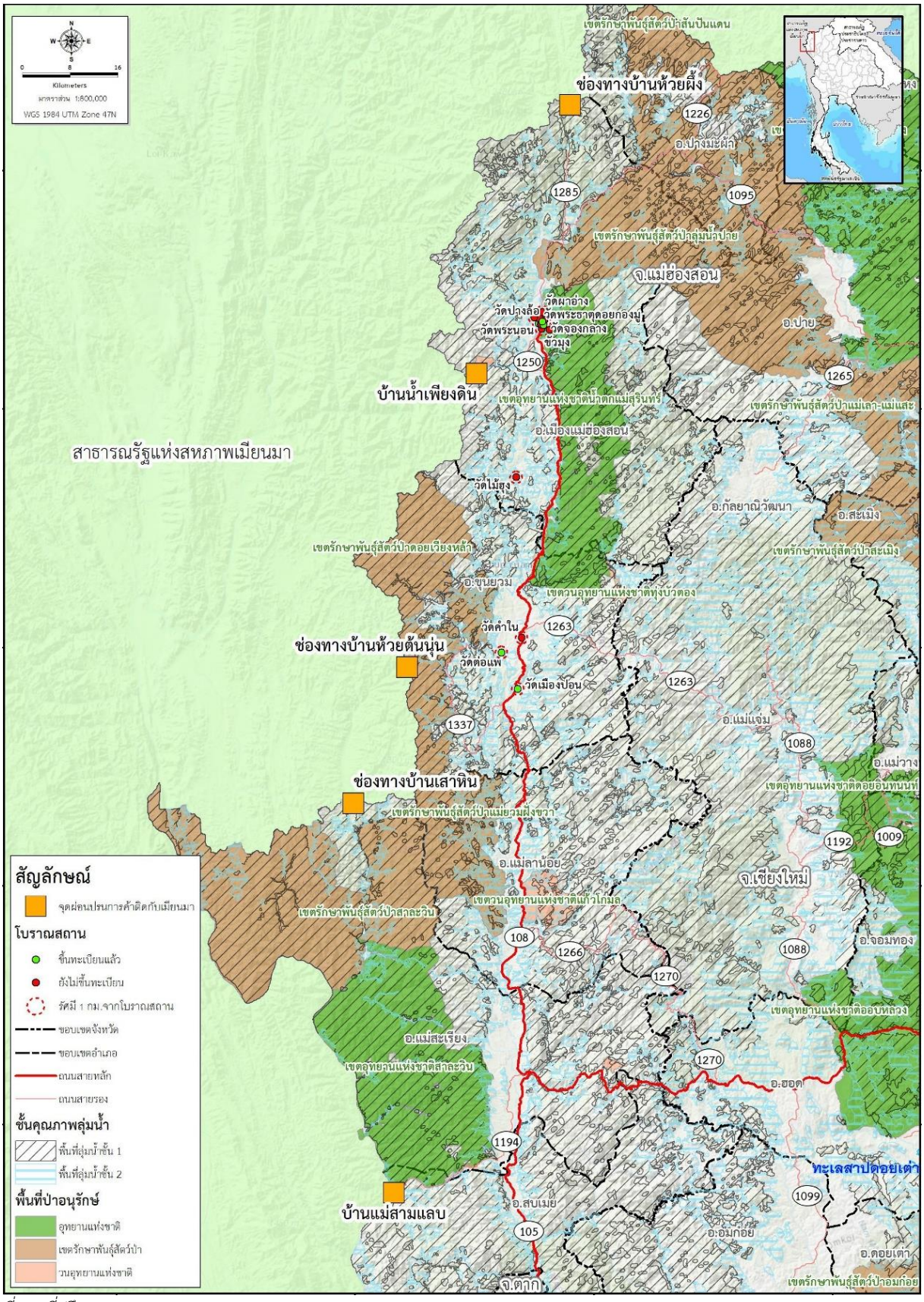
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-17 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.จันทบุรี



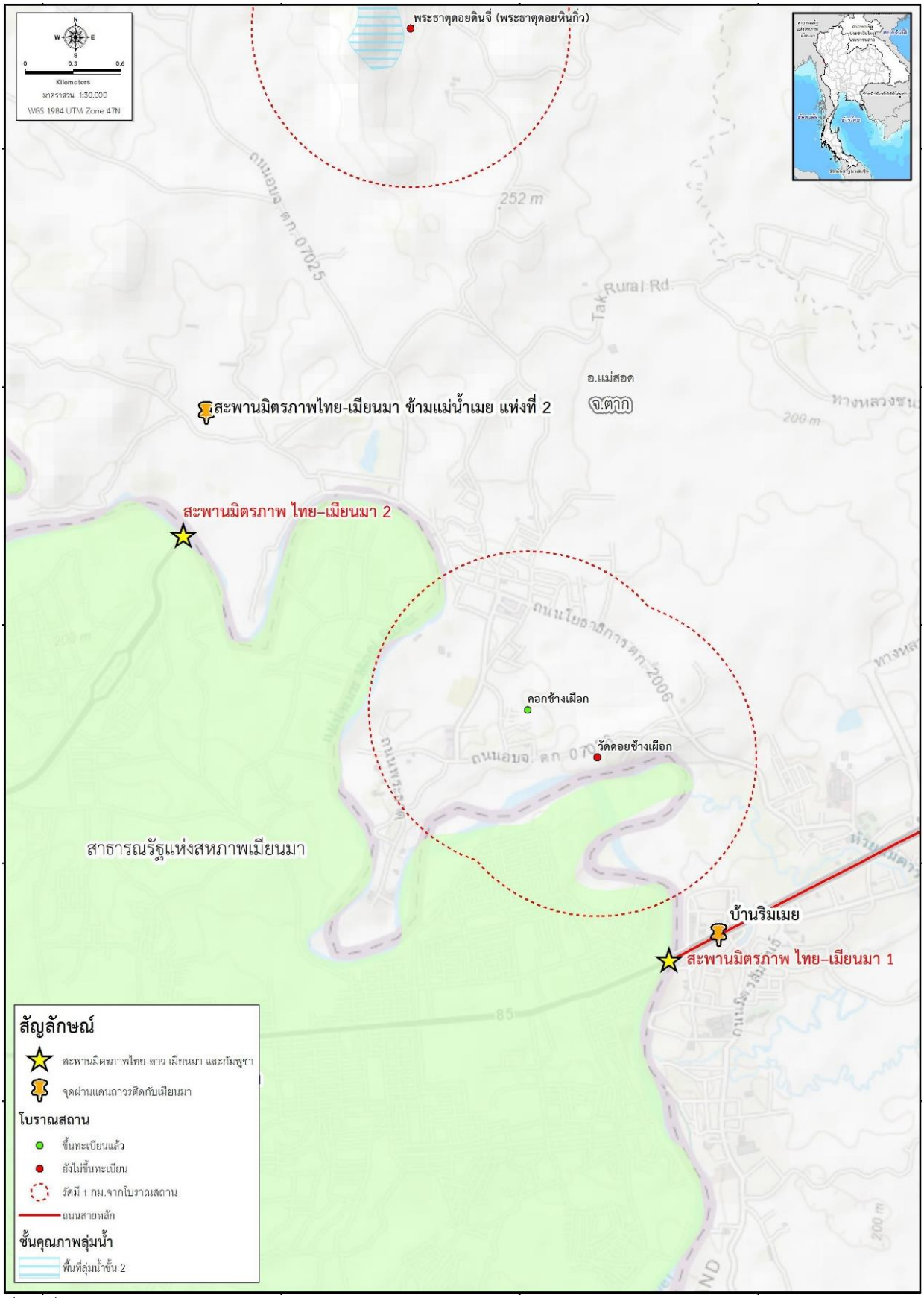
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-18 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.เชียงใหม่



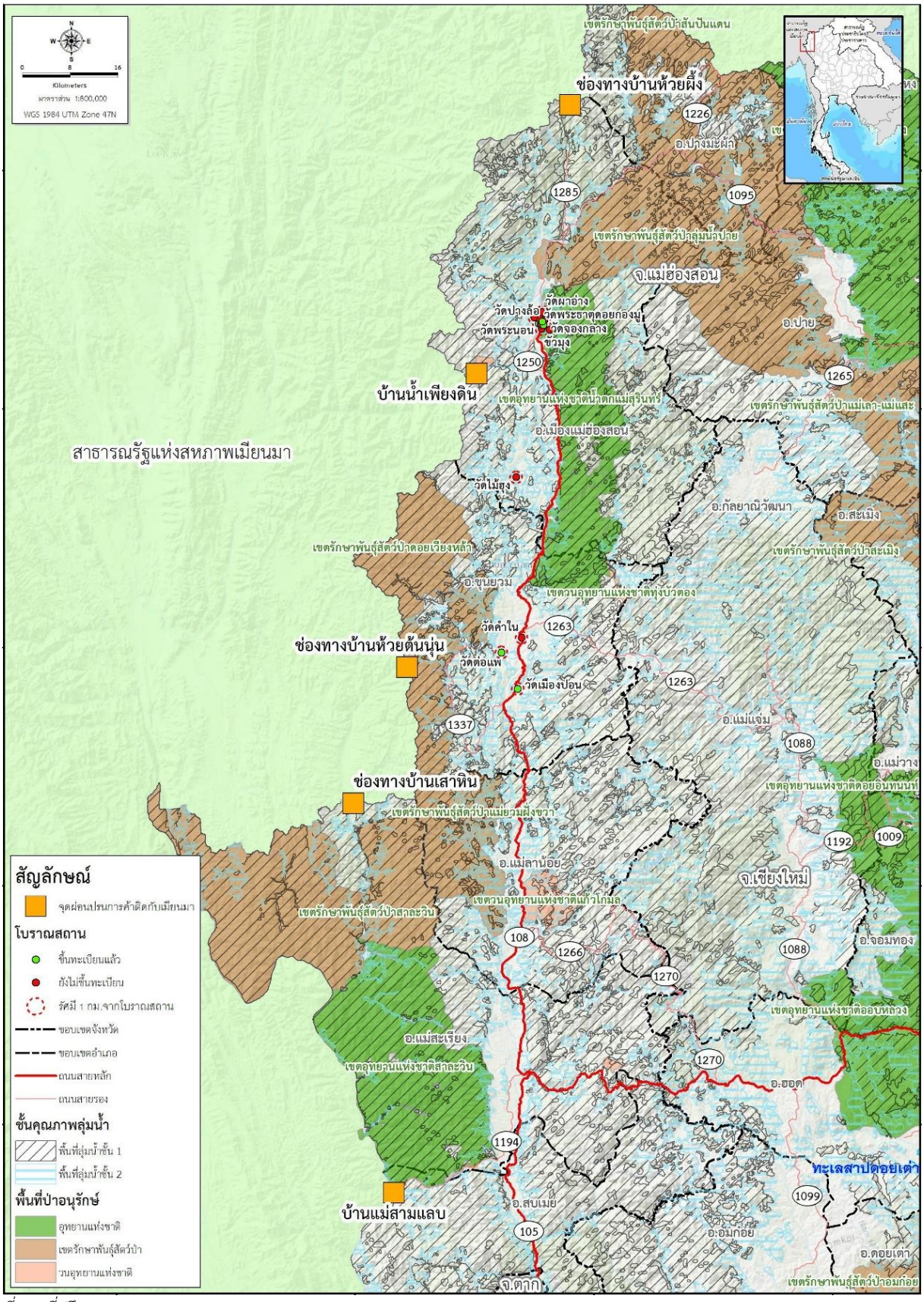
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-19 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.แม่ฮ่องสอน



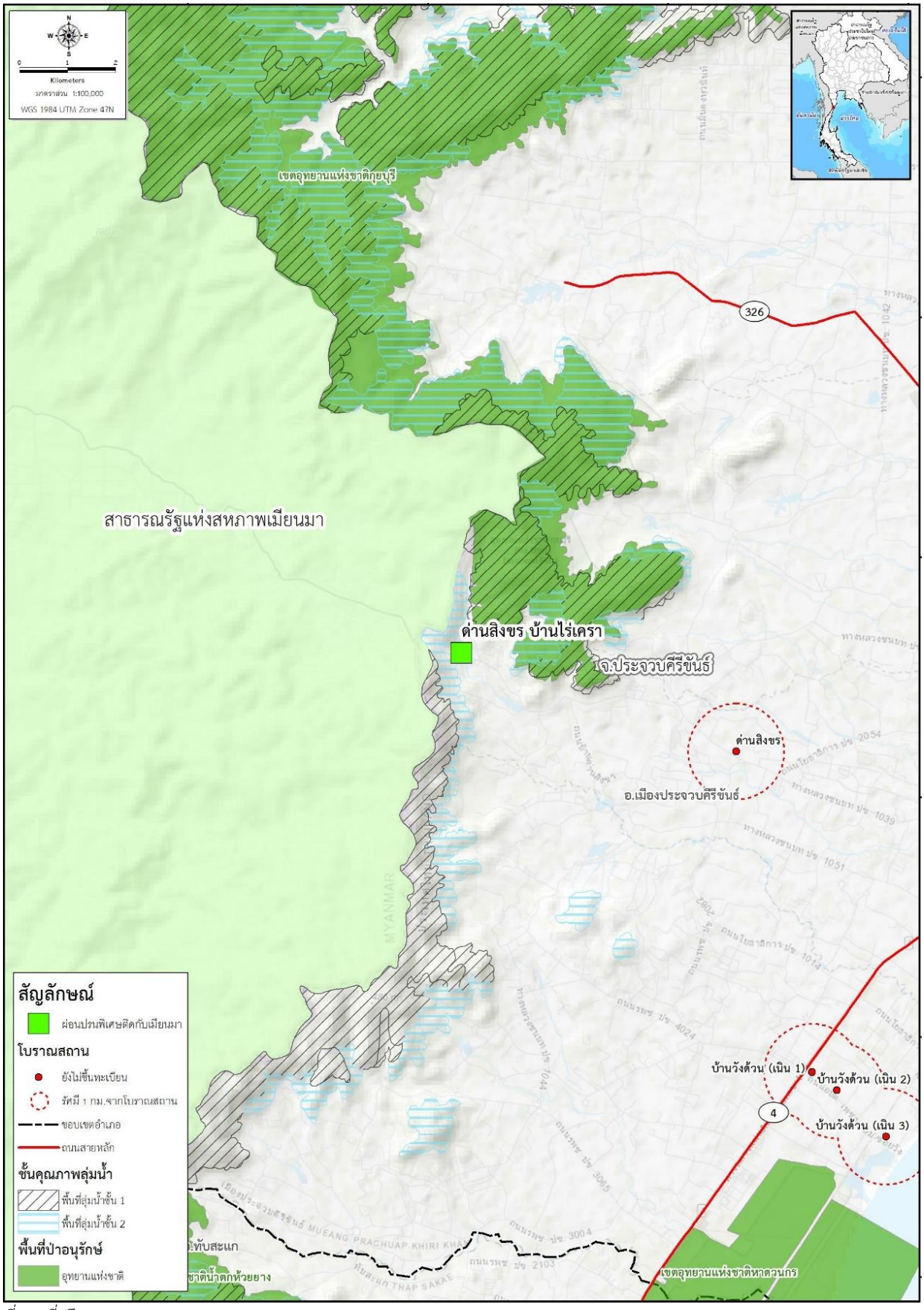
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-20 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.ตาก



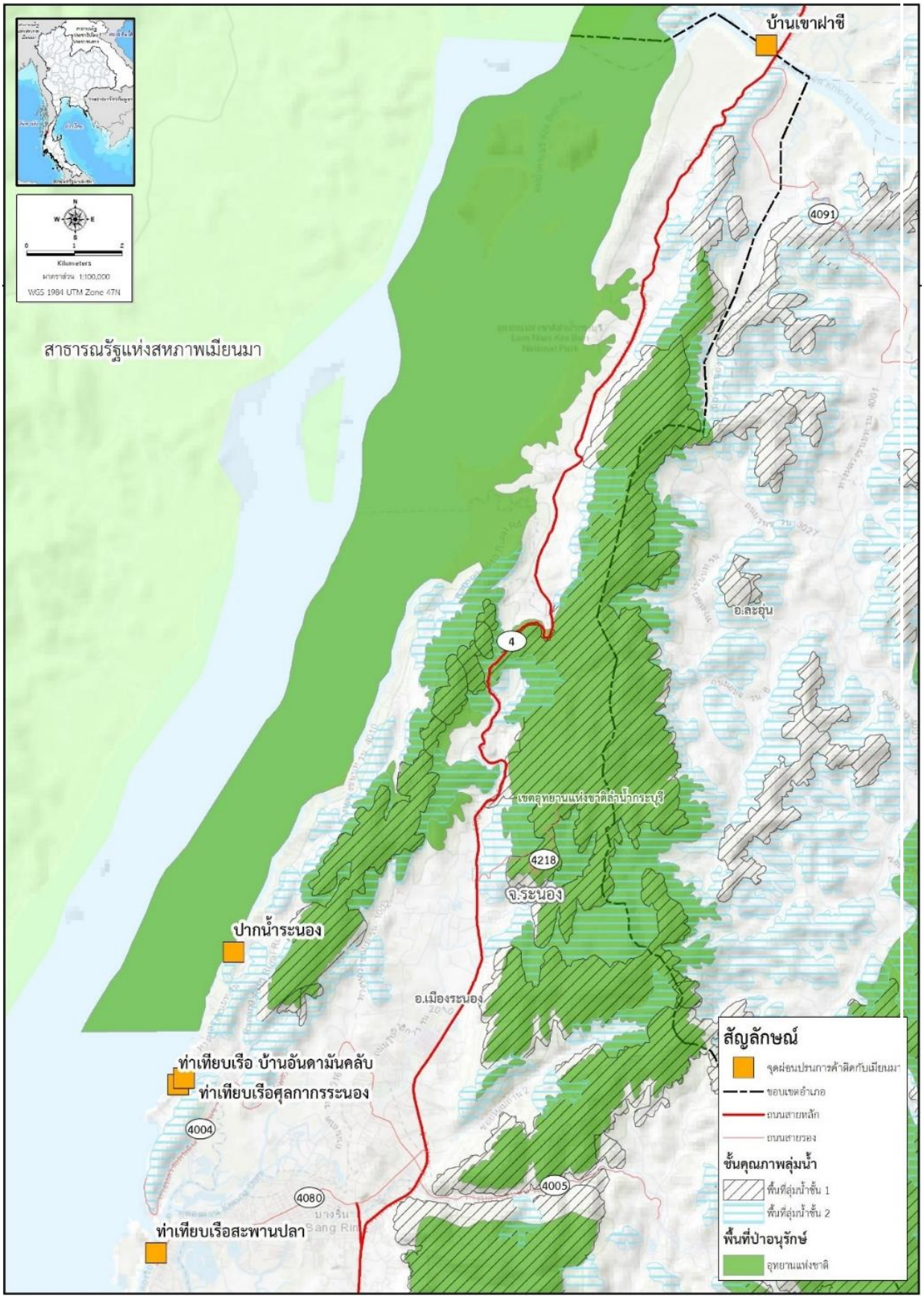
ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-21 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.กาญจนบุรี



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-22 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.ประจวบศีรีขันธ์



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ข.1-23 แผนที่ภูมิศาสตร์การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อมบริเวณจุดผ่านแดน จ.ระนอง

ข.2 ตารางการประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

ตารางที่ ข.2-1 แสดงรายชื่อตารางการประเมินเบื้องต้นถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมในพื้นที่

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
1	จุดผ่านแดน อ.เชียงของ	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
2	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) บ.ดอนมหาวัน ต.เวียง อ.เชียงของ	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
3	จุดผ่านแดน อ.เชียงแสน	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
4	จุดผ่านแดนถาวรสามเหลี่ยมทองคำ ม.1 บ.สบรวก ต.เวียง อ.เชียงแสน	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว		✓				✓
5	จุดผ่านแดนถาวร บ.ห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ	น่าน	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
6	จุดผ่านแดนถาวร บ.ปากห้วย ต.หนองผือ อ.ท่าลี่	เลย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
7	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	เลย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
8	จุดผ่านแดนถาวร อ.เชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน	เลย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
9	จุดผ่านแดนถาวร บ.คกไผ่ ต.ปากชม อ.ปากช	เลย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
10	จุดผ่านแดนด่านท่าเสด็จ อ.เมืองหนองคาย	หนองคาย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
11	จุดผ่านแดนถาวร ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	หนองคาย	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
12	จุดผ่านแดนอำเภอเมืองบึงกาฬ ด่านศุลกากร (ท่าแพขนานยนต์) บ.พันลา ต.วิศิษฐ์ ด่าน ตม. (ท่าเรือทับฟาก) ต.บึงกาฬ อ.บึงกาฬ	บึงกาฬ	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
13	จุดผ่านแดน อ.เมืองนครพนม (ท่าเทียบเรือ ทม.นครพนม)	นครพนม	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
14	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)	นครพนม	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
15	จุดผ่านแดน อ.เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						✓
16	จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)	มุกดาหาร	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
17	จุดผ่านแดนถาวร บ.ปากแซง อ.นาตาล	อุบลราชธานี	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
18	จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อ.สิรินธร	อุบลราชธานี	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						
19	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ ม.2 ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก	อุตรดิตถ์	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว						

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
20	จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก ต.ภูซาง อ.ภูซาง	พะเยา	จุดผ่านแดนถาวร	สปป.ลาว	✓		✓			
21	บ.สวนดอก ม.8 ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
22	บ.แจมป๋อง ต.หล่ายงาว อ.เวียงแก่น	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
23	บ.หาดบ้าย ต.ริมโขง อ.เชียงของ	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓	✓				
24	บ.ร่มโพธิ์ทอง ต.ตับเต่า อ.เทิง	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓					
25	บ.ห้วยลึก ม.4 ต.ม่วงยาย อ.เวียงแก่น	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว		✓				
26	บ.ห้วยสะแตง ต.งอบ อ.ทุ่งช้าง	น่าน	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓	✓				
27	บ.ใหม่ชายแดน ต.ชนแดน อ.สองแคว	น่าน	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓	✓				
28	บ้านห้วยต่าง ม.7 ต.บ้านโคก อ.บ้านโคก	อุตรดิตถ์	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
29	บ.เหมืองแพร่ ต.นาแห้ว อ.นาแห้ว	เลย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓					
30	บ.นาข่า ต.ปากหมัน อ.ด่านซ้าย	เลย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓					
31	บ.นากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	เลย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
32	บ.หนองผือ ต.หนองผือ อ.ท่าลี่	เลย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
33	บ.อาฮี ต.อาฮี อ.ท่าลี่	เลย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
34	บ.เปงจาน ต.โพนแพง อ.รัตนวาปี	หนองคาย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
35	ม.1 ต.จุมพล อ.โพนพิสัย	หนองคาย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
36	บ.บ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
37	บ.บ้านม่วง อ.สังคม	หนองคาย	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว	✓	✓				
38	บ.บุ่งคล้า อ.บุ่งคล้า	บึงกาฬ	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
39	บ.ห้วยคาด ต.ปากคาด อ.ปากคาด	บึงกาฬ	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
40	บ.ดอนแพง หมู่ที่ 7 ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง	นครพนม	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
41	บ.หนาดท่า ม. 2 ต.บ้านกลาง อ.เมือง	นครพนม	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						
42	บ.ธาตุพนมสามัคคี ม.2 อ.ธาตุพนม	นครพนม	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
43	บ.ท่าอุเทน ด่านศุลกากร ต.ท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน	นครพนม	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
44	บ.ยักษ์คุ อ.ชานุมาน	อำนาจเจริญ	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
45	หน้าที่ว่าการ อ.เขมราฐ (หลังเก่า)	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
46	บ.สองคอน ต.สองคอน อ.โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
47	บ.คันท่าเกวียน ต.นาโพธิ์กลาง อ.โขงเจียม	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
48	บ.ด่านเก่า ต.โขงเจียม อ.โขงเจียม	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว			✓			✓

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
49	บ.หนองแสง (ช่องตาอู) โพนงาม อ.บุณฑริก	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	สปป.ลาว						✓
50	สะพานข้ามแม่น้ำสาย เขตเทศบาลแม่สาย อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา	✓	✓				
51	สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ต.สันผักฮี้ อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
52	บ.ริมเมย ม.2 ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	ตาก	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
53	สะพานมิตรภาพไทย–เมียนมา ข้ามน้ำเมย แห่งที่ 2 ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	ตาก	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
54	ท่าเทียบเรือสะพานปลา ต.บางริ้น อ.เมืองระนอง	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
55	ปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา		✓	✓			
56	ท่าเทียบเรือ บ.อันดามันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
57	ท่าเทียบเรือศุลกากรระนอง	ระนอง	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา						
58	บ.พุน้ำร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	จุดผ่านแดนถาวร	เมียนมา		✓				
59	ท่า บ.ปางห้า ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา						

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
60	ท่า บ.สายลมจอย ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา						
61	ท่า บ.เกาะทราย ต.แม่สาย อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓				
62	ท่าดินดำ ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา						
63	บ.สบรวก ม.1 ต.เวียง อ.เชียงแสน	เชียงราย	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา		✓				✓
64	ช่องทางกิ่วผาวอก บ.อรุโณทัย ม.10 ต.เมืองนะ อ.เชียงดาว	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓	✓			
65	ช่องทางหลักแต่ง บ.เปียงหลวง ต.เปียงหลวง อ.เวียงแหง	เชียงใหม่	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา						
66	ช่องทาง บ.ห้วยต้นนุ่น ม.4 ต.แม่เงา อ.ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓			✓		
67	ช่องทาง บ.ห้วยผึ้ง ม.3 ต.ห้วยผา อ.เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓				
68	ช่องทาง บ.เสาหิน ม.1 ต.เสาหิน อ.แม่สะเรียง	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓				
69	บ.แม่สามแลบ ม.1 อ.สบเมย	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓	✓			
70	บ.น้ำเพียงดิน ม.3 ต.ผาบ่อง อ.เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา	✓	✓				
71	บ.เขาฝาชี ต.บางแก้ว อ.ละอุ่น	ระนอง	จุดผ่อนปรนการค้า	เมียนมา						

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
72	ด่านสิงขร บ.ไร่เครา ต.คลองวาฬ อ.เมืองประจวบฯ	ประจวบคีรีขันธ์	จุดผ่อนปรนพิเศษ	เมียนมา		✓				
73	ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี	กาญจนบุรี	จุดผ่านแดนชั่วคราว	เมียนมา	✓	✓				
74	ช่องสะงำ อ.ภูสิงห์	ศรีสะเกษ	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา				✓		
75	ช่องจอม อ.กาบเชิง	สุรินทร์	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา				✓		
76	บ.คลองลึก อ.อรัญประเทศ	สระแก้ว	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา						
77	บ.เขาดิน อ.คลองหาด	สระแก้ว	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา						
78	บ.แหลม อ.โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา						
79	บ.ผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา						
80	บ.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่	ตราด	จุดผ่านแดนถาวร	กัมพูชา		✓				
81	ช่องอานม้า อ.น้ำยืน	อุบลราชธานี	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา			✓	✓		
82	ตาพระยา อ.ตาพระยา	สระแก้ว	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา						
83	บ้านหนองปรือ อ.อรัญประเทศ	สระแก้ว	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา						
84	บ้านซับตารี อ.สอยดาว	จันทบุรี	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา						
85	บ้านสวนส้ม อ.สอยดาว	จันทบุรี	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา						
86	บ้านบึงชนังล่าง อ.โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา						
87	บ้านหมื่นด่าน ต.บ่อพลอย อ.บ่อไร่	ตราด	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา	✓	✓				

ลำดับที่	จุดผ่านแดน	จังหวัด	รูปแบบจุดผ่านแดน	พื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	การประเมินผลกระทบเบื้องต้นด้านสิ่งแวดล้อม					
					พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 1	พื้นที่ลุ่มน้ำชั้น 2	อุทยานแห่งชาติ	เขตรักษาพันธ์สัตว์ป่า/เขตห้ามล่าสัตว์	พื้นที่มรดกโลก	พื้นที่โบราณสถาน
88	บ้านมะม่วง ต.นนทรี อ.บ่อไร่	ตราด	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา		✓				
89	ช่องสายตะกู อ.บ้านกรวด	บุรีรัมย์	จุดผ่อนปรนการค้า	กัมพูชา			✓		✓	
90	ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อ.กันทรลักษณ์	ศรีสะเกษ	จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว	กัมพูชา			✓			✓
91	บ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ	สระแก้ว	จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานหนองเอี่ยน-สตึงบท	กัมพูชา						
รวมพื้นที่ที่เข้าข่ายการจัดทำจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม					18	21	8	4	1	22

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ข.3 พื้นที่ป่าอนุรักษ์

ตารางที่ ข.3-1 แสดงรายชื่อพื้นที่ป่าอนุรักษ์

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่อนุรักษ์	ประเภทพื้นที่อนุรักษ์	ชื่อป่า	จังหวัด
1	ห้วยขาแข้ง	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง	กาญจนบุรี
2	ทุ่งใหญ่นเรศว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร	กาญจนบุรี
3	เขาแหลม	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเขาแหลม	กาญจนบุรี
4	พุเตย	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติพุเตย	กาญจนบุรี
5	เขื่อนศรีนครินทร์	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเขื่อนศรีนครินทร์	กาญจนบุรี
6	เฉลิมรัตนโกสินทร์	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเฉลิมรัตนโกสินทร์	กาญจนบุรี
7	สลักพระ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสลักพระ	กาญจนบุรี
8	ไทรโยค	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติไทรโยค	กาญจนบุรี
9	เอราวัณ	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเอราวัณ	กาญจนบุรี
10	อุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ กาญจนบุรี	เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	เขตห้ามล่าสัตว์ป่าอุทยานสมเด็จพระศรีนครินทร์ กาญจนบุรี	กาญจนบุรี
11	เขาสอยดาว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาสอยดาว	จันทบุรี
12	คลองเครือหวาย	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าคลองเครือหวายเฉลิมพระเกียรติฯ	จันทบุรี
13	เขาคิชฌกูฏ	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเขาคิชฌกูฏ	จันทบุรี
14	ถ้ำหลวง-ขุนน้ำนางนอน	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติถ้ำหลวง-ขุนน้ำนางนอน	เชียงราย
15	น้ำตกวังธารทอ	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติน้ำตกวังธารทอง	เชียงราย
16	หนองบงคาย	เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองบงคาย	เชียงราย
17	น้ำตกตาดควัน	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติน้ำตกตาดควัน	เชียงราย
18	น้ำตกห้วยแม่สัก	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติน้ำตกห้วยแม่สัก	เชียงราย
19	ดอยพระบาท	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติดอยพระบาท	เชียงราย

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่อนุรักษ์	ประเภทพื้นที่อนุรักษ์	ชื่อป่า	จังหวัด
20	พญาพิภักดิ์	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติพญาพิภักดิ์	เชียงราย
21	ภูชี้ฟ้า	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติภูชี้ฟ้า	เชียงราย
22	เชียงดาว	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเชียงดาว	เชียงใหม่
23	ห้วยน้ำดัง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติห้วยน้ำดัง	เชียงใหม่
24	เชียงดาว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเชียงดาว	เชียงใหม่
25	หมู่เกาะช้าง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติหมู่เกาะช้าง	ตราด
26	ภูผายล (ห้วยหวด)	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติภูผายล (ห้วยหวด)	นครพนม
27	ดอยภูคา	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติดอยภูคา	น่าน
28	ภูวัว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูวัว	บึงกาฬ
29	บึงโขงหลง	เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	เขตห้ามล่าสัตว์ป่าบึงโขงหลง	บึงกาฬ
30	ห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	บุรีรัมย์
31	ตาพระยา	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติตาพระยา	บุรีรัมย์
32	กุยบุรี	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติกุยบุรี	ประจวบคีรีขันธ์
33	หาดวนกร	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติหาดวนกร	ประจวบคีรีขันธ์
34	น้ำตกห้วยยาง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกห้วยยาง	ประจวบคีรีขันธ์
35	ภูซาง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติภูซาง	พะเยา
36	เวียงลอ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเวียงลอ	พะเยา
37	มุกดาหาร	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติมุกดาหาร	มุกดาหาร
38	สันปันแดน	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสันปันแดน	แม่ฮ่องสอน
39	ห้วยน้ำดัง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติห้วยน้ำดัง	แม่ฮ่องสอน
40	ลุ่มน้ำปาย	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าลุ่มน้ำปาย	แม่ฮ่องสอน
41	น้ำตกแม่สุรินทร์	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกแม่สุรินทร์	แม่ฮ่องสอน

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่อนุรักษ์	ประเภทพื้นที่อนุรักษ์	ชื่อป่า	จังหวัด
42	แม่เลา-แม่แสะ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแม่เลา-แม่แสะ	แม่ฮ่องสอน
43	ผาหินตั้ง	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติผาหินตั้ง	แม่ฮ่องสอน
44	ดอยเวียงหล้า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดอยเวียงหล้า	แม่ฮ่องสอน
45	สะเมิง	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสะเมิง	แม่ฮ่องสอน
46	ทุ่งบัวตอง	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติทุ่งบัวตอง	แม่ฮ่องสอน
47	ดอยอินทนนท์	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติดอยอินทนนท์	แม่ฮ่องสอน
48	แม่ยวมฝั่งขวา	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแม่ยวมฝั่งขวา	แม่ฮ่องสอน
49	สาละวิน	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าสาละวิน	แม่ฮ่องสอน
50	แก้วโกมล	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติแก้วโกมล	แม่ฮ่องสอน
51	ออบหลวง	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติออบหลวง	แม่ฮ่องสอน
52	สาละวิน	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติสาละวิน	แม่ฮ่องสอน
53	น้ำตกแม่สวรรค	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติน้ำตกแม่สวรรค์น้อย	แม่ฮ่องสอน
54	อมก๋อย	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าอมก๋อย	แม่ฮ่องสอน
55	ลำน้ำกระบุรี	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติลำน้ำกระบุรี	ระนอง
56	น้ำตกหงาว	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติน้ำตกหงาว	ระนอง
57	แม่จริม	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าแม่จริม	เลย
58	น้ำปาด	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าน้ำปาด	เลย
59	นาแห้ว	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาตินาแห้ว	เลย
60	ภูเรือ	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติภูเรือ	เลย
61	หริรักษ์	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติหริรักษ์	เลย
62	ภูหลวง	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูหลวง	เลย
63	ห้วยศาลา	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยศาลา	ศรีสะเกษ

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่อนุรักษ์	ประเภทพื้นที่อนุรักษ์	ชื่อป่า	จังหวัด
64	พนมดงรัก	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าพนมดงรัก	ศรีสะเกษ
65	เขาพระวิหาร	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร	ศรีสะเกษ
66	ห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	ศรีสะเกษ
67	ทับลาน	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติทับลาน	สระแก้ว
68	ตาพระยา	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติตาพระยา	สระแก้ว
69	ดงใหญ่	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าดงใหญ่	สระแก้ว
70	ปางสีดา	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติปางสีดา	สระแก้ว
71	เขาสอยดาว	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเขาสอยดาว	สระแก้ว
72	ห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยทับทัน-ห้วยสำราญ	สุรินทร์
73	ภูพระบาทบัวบก	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติภูพระบาทบัวบก	หนองคาย
74	หนองหัวคู	เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	เขตห้ามล่าสัตว์ป่าหนองหัวคู	หนองคาย
75	ภูผาแดง	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติภูผาแดง	หนองคาย
76	ถ้ำผาน้ำทิพย์	เขตห้ามล่าสัตว์ป่า	เขตห้ามล่าสัตว์ป่าถ้ำผาน้ำทิพย์	อุบลราชธานี
77	มุกดาหาร	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติมุกดาหาร	อุบลราชธานี
78	ภูสระดอกบัว	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติภูสระดอกบัว	อุบลราชธานี
79	ภูสิงห์-ภูผาผึ้ง	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติภูสิงห์-ภูผาผึ้ง	อุบลราชธานี
80	ผาแต้ม	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติผาแต้ม	อุบลราชธานี
81	น้ำตกผาหลวง	เขตวนอุทยานแห่งชาติ	เขตวนอุทยานแห่งชาติน้ำตกผาหลวง	อุบลราชธานี
82	แก่งตะนะ	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติแก่งตะนะ	อุบลราชธานี
83	ภูจอง-นายอย	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติภูจอง-นายอย	อุบลราชธานี
84	พนมดงรัก	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าพนมดงรัก	อุบลราชธานี
85	เขาพระวิหาร	เขตอุทยานแห่งชาติ	เขตอุทยานแห่งชาติเขาพระวิหาร	อุบลราชธานี

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่อนุรักษ์	ประเภทพื้นที่อนุรักษ์	ชื่อป่า	จังหวัด
86	ยอดโดม	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่ายอดโดม	อุบลราชธานี

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ข.4 รายชื่อเขตโบราณสถานบริเวณจุดผ่านแดน

ตารางที่ ข.4-1 แสดงรายชื่อเขตโบราณสถานบริเวณจุดผ่านแดน

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
1	บ้านห้วยน้ำขาว		บ้านเก่า	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
2	ท่ากิเลน	บ้านท่ากิเลน	บ้านเก่า	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
3	ถ้ำหีบ	บ้านท่าโป๊ะ	บ้านเก่า	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
4	ถ้ำเขาทะลุ	บ้านท่าโป๊ะ	บ้านเก่า	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
5	ถ้ำเม่น	บ้านท่าโป๊ะ	บ้านเก่า	เมืองกาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
6	เจดีย์เวียคาดี้	บ้านเวียคาดี้	หนองลู	สังขละบุรี	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
7	ถ้ำสิงห์	บ้านหินดาด	ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
8	ถ้ำโพรง		ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
9	ถ้ำเรือ		ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
10	ถ้ำขา		ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
11	ถ้ำฤษี		ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
12	ถ้ำข้าว		ศรีมงคล	ไทรโยค	กาญจนบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
13	พระเจดีย์สามองค์	บ้านพระเจดีย์สามองค์	หนองลู	สังขละบุรี	กาญจนบุรี	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณวัตถุสถานสำหรับชาติ (เล่ม 72 ตอน 2 วันที่)
14	เขาแก้ว		หนองตาคง	โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
15	บ้านคลองบอน	บ้านคลองบอน	หนองตาคง	โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
16	วัดดอยช้างเผือก	ท่าอาจ	ท่าสายลวด	แม่สอด	ตาก	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
17	คอกช้างเผือก		ท่าสายลวด	แม่สอด	ตาก	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 105 (ฉบับพิเศษ) ตอน 188 วันที่ 16 พฤศจิกายน 2531)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
18	พระธาตุดอยดินจี่ (พระธาตุดอยหินกิ่ว)		ท่าสายลวด	แม่สอด	ตาก	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
19	วัดพระธาตุท่าอุเทน	ท่าอุเทน	ท่าอุเทน	ท่าอุเทน	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 115 ตอน พิเศษ 4 ง วันที่ 14 มกราคม 2541)
20	วัดพระธาตุพนม (พระธาตุพนม)	ธาตุพนม	ธาตุพนม	ธาตุพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3687 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
21	วัดพุทธสีมา	ฝั่งแดง	ฝั่งแดง	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
22	วัดโพธิ์คำ	น้ำก่ำ	น้ำก่ำ	ธาตุพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 115 ตอน พิเศษ 38 ง วันที่ 20 พฤษภาคม 2541)
23	พระธาตุนคร (วัดมหาธาตุ)		ในเมือง	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
24	วัดจอมพาราวาส	ห้อม	อาจสามารถ	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
25	วัดจอมศรี	หนาด	บ้านกลาง	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
26	วัดศรีชมชื่น	พิมาน	พิมาน	นาแก	นครพนม	รอการประเมิน	
27	หอแจกวัดท่าโพธิ์ชัย	พระซอง	พระซอง	นาแก	นครพนม	รอการประเมิน	
28	วัดป่าดอนธาตุ	โพนค้อ	รามราช	ท่าอุเทน	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 122 ตอน พิเศษ 69 ง วันที่ 22 สิงหาคม 2548)
29	วัดโพธิ์ลานช้าง	นาถ่อนท่า	นาถ่อน	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
30	อาคารศาลากลางจังหวัดนครพนม (หลังเก่า)		ในเมือง	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 96 ตอน 160 วันที่ 18 กันยายน 2522)
31	วัดป่าแพงศรี	หนองจันทร์	ท่าค้อ	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
32	พระธาตุอินทร์ปลง (วัดพระธาตุอินทร์ปลง)	สร้างหิน	นาราชควาย	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
33	วัดมรุกขนคร	ดงขวาง	ดอนนางหงส์	ธาตุพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 115 ตอน พิเศษ 38 ง วันที่ 20 พฤษภาคม 2541)
34	วัดศรีสำโรงใต้	สร้างแป้น	นางาม	เรณูนคร	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
35	วัดศิริพุทธาราม	ท่าควาย	ในเมือง	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
36	พระธาตุเรณู	เรณู	เรณู	เรณูนคร	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
37	วัดพันทคีรี	แสนพัน		ธาตุพนม	นครพนม	รอการประเมิน	
38	ดอนแกวกอง	หนองจันทร์	ท่าค้อ	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
39	วัดวุฒิวราราม	โพนสาวเอ้	เรณู	เรณูนคร	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
40	วัดศรีจันทราวาส	หนองจันทร์	ท่าค้อ	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
41	บ้านหนองเปง	หนองเปง	ฝั่งแดง	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
42	วัดศิลามงคล	หลักศิลา	พระกลางทุ่ง	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
43	วัดธาตุน้อยศรีบุญเรือง	ศรีบุญเรือง	พระกลางทุ่ง	ธาตุพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 100 ตอน 36 วันที่ 15 มีนาคม 2526)
44	วัดจอมแจ้งบ้านพุ่มแก	พุ่มแก	พุ่มแก	นาแก	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
45	วัดแก่งเมือง	หนาด	บ้านกลาง	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3687 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
46	วัดโกศลมัชฌิมาวาส	กลางใหญ่	บ้านกลาง	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 115 ตอน พิเศษ 38 ง วันที่ 20 พฤษภาคม 2541)
47	บ้านเมืองเก่า	เมืองเก่า	ท่าค้อ	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 115 ตอน พิเศษ 38 ง วันที่ 20 พฤษภาคม 2541)
48	จวนผู้ว่าราชการจังหวัดหลังเก่า		ในเมือง	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 122 ตอน พิเศษ 69 ง วันที่ 22 สิงหาคม 2548)
49	วัดบูรพาราม	โพนทอง	โพนทอง	เรณูนคร	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
50	วัดสว่างอารมณ์	ตับเต่า	พุ่มแก	นาแก	นครพนม	รอการประเมิน	
51	วัดบ้านสำราญ		อาจสามารถ	เมืองนครพนม	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3687 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
52	บ้านทู้	ทู้	น้ำก่ำ	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
53	วัดหัวเวียงรังษี	ธาตุพนม	ธาตุพนม	ธาตุพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
54	วัดโอกาส (ศรีบัวบาน)		ในเมือง	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
55	วัดท่าหนองจันทร์	หนองจันทร์	ท่าค้อ	เมืองนครพนม	นครพนม	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
56	บ้านเวินพระบาท	เวินพระบาท	เวินพระบาท	ท่าอุเทน	นครพนม	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 119 ตอน พิเศษ 131 ง วันที่ 28 ธันวาคม 2545)
57	วัดทุ่งผึ้ง	บ้านทุ่งผึ้ง	ทุ่งช้าง	ทุ่งช้าง	น่าน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
58	เมืองโบราณบ้านป่าแหว	บ้านเวียงสอง	และ	ทุ่งช้าง	น่าน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
59	วัดพระพุทธบาทนาหงส์	พระบาทนาหงส์	พระบาทนาสิงห์	รัตนวาปี	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
60	วัดป่าสุทธิวนาราม	คอนปอ	หอคำ	เมืองบึงกาฬ	บึงกาฬ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
61	วัดศรีโคตรเจริญธรรม	หนองเดิ่นทุ่ง	หนองเดิ่น	บุ่งคล้า	บึงกาฬ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
62	วัดสุทธิวนาราม	ห้วยก้านเหลืองน้อย	ปากคาด	ปากคาด	บึงกาฬ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
63	วัดโพธิ์ชัยนิมิตร	สะง้อ	หอคำ	เมืองบึงกาฬ	บึงกาฬ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
64	วัดจอมทองธรรมคุณ	หนองเข็ง	หอคำ	เมืองบึงกาฬ	บึงกาฬ	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
65	แหล่งตัดหินบ้านกรวด	สายตรี 3 ใต้	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 113 ตอน พิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม 2539)
66	ปราสาทตาเมือน (บายกรีม)	หนองคันนา	ตาเมียง	พนมดงรัก	สุรินทร์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
67	ปราสาทตาเมือนโต๊ด	หนองคันนา	ตาเมียง	พนมดงรัก	สุรินทร์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3712 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
68	ปราสาทตาเมือนธม	หนองคันนา	ตาเมียง	พนมดงรัก	สุรินทร์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3712 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
69	ปราสาทถมอ (ปราสาททะมอ)	ละหานทรายเก่า	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3689 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
70	ปราสาททอง	ปราสาท	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
71	ปราสาทตาหลิ่มหรือปราสาทโคกกระนัง	หนองตะโก	เขาคอก	ประโคนชัย	บุรีรัมย์	รอการประเมิน	
72	ปราสาทไบแบก	สายโท 5	จันทบเพชร	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
73	กลุ่มเตาบ้านโคกใหญ่	โคกใหญ่	โนนเจริญ	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
74	กลุ่มเตาบ้านโตง	โตง	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
75	ปราสาทหนองตะโก	หนองตะดก	เขาคอก	ประโคนชัย	บุรีรัมย์	รอการประเมิน	
76	ปราสาทโคกยาง	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
77	ปราสาททอง บ้านหนองคันนา		บักได	พนมดงรัก	สุรินทร์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
78	บ้านเขาดินใต้	เขาดินใต้	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
79	เตานายเจียน	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
80	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 1	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
81	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 2	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
82	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 3	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
83	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 4	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
84	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 5	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
85	เตาบ้านโคกยาง หมายเลข 6	โคกยาง	บ้านกรวด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
86	เตาบ้านตาปางน้อย หมายเลข 1	ตาปาง	สายตะกู	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
87	เตาบ้านตาปางน้อย หมายเลข 2	ตาปาง	สายตะกู	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
88	เตาบ้านตาปางน้อย หมายเลข 3	ตาปาง	สายตะกู	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
89	เตาบ้านตาปางน้อย หมายเลข 4	ตาปาง	สายตะกู	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
90	เตาบ้านตาปางน้อย หมายเลข 5	ตาปาง	สายตะกู	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
91	เตาบ้านถนนน้อย 1	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
92	เตาบ้านถนนน้อย 2	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
93	เตาบ้านถนนน้อย 3	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
94	เตาบ้านถนนน้อย 4	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
95	เตาบ้านถนนน้อย 5	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
96	เตาบ้านถนนน้อย 6	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
97	เตาบ้านถนนน้อย 7	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
98	เตาบ้านถนนน้อย 8	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
99	บ้านโนนสว่าง (บ้านน้อย (2), บ้านน้อย (3))	โนนสว่าง	เขาคอก	ประโคนชัย	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
100	เตาบ้านถนนน้อย 9	ถนนน้อย	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
101	บ้านสายตรี 8	สายตรี 8	บึงเจริญ	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
102	บ้านสายโท 5	สายโท 5	หินลาด	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
103	บ้านสายโท 7 ใต้	สายโท 7 ใต้	จันทบเพชร	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
104	บ้านบึงน้อย	บึงน้อย	บึงเจริญ	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
105	เตาบ้านละหอกตะแบง หมายเลข 1-3	ละหอกตะแบง	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
106	เตาบ้านสายโท 4 หมายเลข 1	สายโท	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
107	เตาบ้านสายโท 4 หมายเลข 2	สายโท	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
108	เตาบ้านหนองคูน้อย หมายเลข 1	หนองคูน้อย	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
109	เตาบ้านหนองคูน้อย หมายเลข 2	หนองคูน้อย	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
110	เตาบ้านหนองคูน้อย หมายเลข 3	หนองคูน้อย	ปราสาท	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
111	เตาสวาย	โนนเจริญ	โนนเจริญ	บ้านกรวด	บุรีรัมย์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
112	บ้านวังด้วน (เนิน 3)	บ้านวังด้วน	ห้วยทราย	เมืองประจวบคีรี	ประจวบคีรีขันธ์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
113	บ้านวังด้วน (เนิน 2)	บ้านวังด้วน	ห้วยทราย	เมืองประจวบคีรี	ประจวบคีรีขันธ์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
114	บ้านวังด้วน (เนิน 1)	บ้านวังด้วน	ห้วยทราย	เมืองประจวบคีรี	ประจวบคีรีขันธ์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
115	ด่านสิงขร	บ้านไร่เคราหิน	คลองวาฬ	เมืองประจวบคีรี	ประจวบคีรีขันธ์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
116	เมืองโบราณเวียงแก 1	บ้านแกใหม่	ป่าสัก	ภูซาง	พะเยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
117	เมืองโบราณเวียงแก 2	บ้านแกใหม่	ป่าสัก	ภูซาง	พะเยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
118	เมืองโบราณเวียงงุ่น	บ้านงุ่น	ทุ่งกล้วย	ภูซาง	พะเยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
119	เมืองโบราณ บ้านร้องเชียงแรง		เชียงแรง	ภูซาง	พะเยา	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
120	วัดศรีสุมังค์วนาราม		ศรีบุญเรือง	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
121	วัดยอดแก้วศรีวิชัย		มุกดาหาร	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	รอการประเมิน	
122	วัดศรีมงคลใต้		มุกดาหาร	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
123	โรงเรียนมุกดาลัย		มุกดาหาร	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	รอการประเมิน	
124	ถ้ำตีนแดง	ส้มป่อย	นาสีนวน	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
125	ภูผาเทิบ	นาสีนวน	นาสีนวน	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
126	ถ้ำฝ่ามือแดง	ส้มป่อย	นาสีนวน	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
127	วัดพระธาตุสัจจะลาดปู่	ท่าลี่	ท่าลี่	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
128	วัดโพธิ์ชัย	นาพึง		นาแห้ว	เลย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 104 (ฉบับพิเศษ) ตอน 18 วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2530)
129	หนองเรือ	ธาตุ	ธาตุ	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
130	เหล่าแท่น	เมี่ยง	หนองผือ	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
131	แหล่งโบราณคดี ภูซาง	อุมุง	บุฮม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
132	วัดโนนสว่างสีดา	ห้วยสีดา	หาดทรายขาว	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
133	เมืองตูม	อาฮี	อาฮี	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
134	วัดโพธิ์ศรี	นาดี	นาดี	ด่านซ้าย	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
135	แหล่งโบราณคดีภูน้อย	ห้วยคัง	อาฮี	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
136	บ้านเชียงคานน้อย	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
137	บ้านเชียงคานเหนือ	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
138	วัดมหาธาตุ	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 119 ตอน พิเศษ 129 ง วันที่ 26 ธันวาคม 2545)
139	วัดลุมพินีวนาราม	น้อย	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
140	วัดศรีสองนาง (วัดหอสองนาง)	น้อย	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
141	พระธาตุแม่นางเดี่ยว (พระธาตุมะนาวเดี่ยว)	อาฮี	อาฮี	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
142	บ้านโป่ง	เมี่ยง	หนองผือ	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
143	กุดโง้ง	ธาตุ	ธาตุ	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
144	วัดสันติวนาราม	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
145	บ้านห้วยตม	นาจาน	ปากตม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
146	วัดท่าคก	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
147	บ้านกลาง	กลาง	ปากตม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
148	บ้านน้อย	น้อย	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
149	บ้านอาฮี	อาฮี	อาฮี	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
150	อุโบสถ (สิม) และธาตุวัดศรีคุณเมือง	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
151	เวียงกวย	พรเจริญ	ปากตม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
152	โนนนาน้อย	นาจาน	ปากตม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
153	แหล่งโบราณคดีบ้านพักกงสุลฝรั่งเศส	นาดี	นาดี	ด่านซ้าย	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
154	เจดีย์สบเงิน	อาฮี	อาฮี	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
155	ชายฝั่งแม่น้ำโขง	เชียงคาน	เชียงคาน	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
156	แท่นวัดปากห้วย	ปากห้วย	หนองผือ	ท่าลี่	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
157	โนนบ้านเรือกกตาล	กลาง	ปากตม	เชียงคาน	เลย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
158	บ้านภูมิซรอล	ภูมิซรอล	เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	รอการประเมิน	
159	โบราณสถานบนยอดเขาพระวิหาร		เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณวัตถุสถานสำหรับชาติ (เล่ม 57 หน้า 2527 ตอน วันที่ 22 ตุลาคม 2483)
160	แนวคันดินบ้านกุดม่วง	กุดม่วง	บ้านด่าน	อรัญประเทศ	สระแก้ว	รอการประเมิน	
161	วัดมะกอก	บ้านโคกพร้าว	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
162	ค่ายพระทำนบ	บ้านพร้าว	วัฒนานคร	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
163	วัดหนองติม	บ้านหนองติม	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
164	เนินโบราณสถานบ้านหนองบอน		วัฒนานคร	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
165	นิคมสร้างตนเองคลองน้ำใส (ล็อค2)		เมืองไผ่	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
166	ปราสาทโคกเขว้า	บ้านน้ำเงิน	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
167	ปราสาทโคกกรุโคกทมิฬหรือ โคกหนอง	บ้านโคกแจง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
168	ปราสาทกรุยายปาง	บ้านโคกแจง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
169	ปราสาทโคกตะแบง	บ้านโคกปราสาท	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
170	ปราสาทโคกจาน	บ้านโคกจาน	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
171	ปราสาทหนองผีต่อยเหล็กไฟ	บ้านตะลุมพุก	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
172	ปราสาทกันตราง	บ้านนางาม	หนองแวง	โคกสูง	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
173	ปราสาททองพูล	บ้านปางลาง	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
174	ปราสาทนาตาเรียน	บ้านปางลาง	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
175	แหล่งตัดหินสระเพลง	บ้านโคกระกา	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
176	ปราสาทบ้านตะโก	บ้านตะโก	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
177	ห้วยหินสิ่ว	บ้านนางาม	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
178	บ้านนางาม	บ้านนางาม	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
179	ปราสาทโคกผงาด	บ้านกะสัง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
180	ปราสาทนายาว	บ้านกะสัง	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
181	บ้านกุดหิน	บ้านกุดหิน	คลองน้ำใส	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
182	เนินโบราณสถานบ้านน้อย (บ้านน้อยห้วยพะไย)	บ้านน้อยห้วยพะไย	ผักขะ	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
183	เขาแก้ว		หนองตาคง	โป่งน้ำร้อน	จันทบุรี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
184	ปราสาทหนองจระเข้ใหญ่	บ้านโคกทหาร	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
185	วัดร้างโคกวัด	บ้านทัพไทย	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
186	ปราสาทประเตือดบอ (ผีขมุ)	บ้านหนองไผ่	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
187	เจดีย์	บ้านทัพไทย	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
188	กรีตามืน	บ้านทัพไทย	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
189	ถนนโบราณ (ทำนบโบราณ)	บ้านน้อยละลมติม	โคกสูง	โคกสูง	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
190	วัดกะสังอัตตนันท์	บ้านกะสังข์	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
191	ปราสาทฤๅษี	บ้านแก้วพลอยแหวน	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
192	ปราสาทหนองระเบิกลูกช้าง	บ้านแก้วเพชรพลอย	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
193	ปราสาททับเสียม (ทัพเซียม)	บ้านทับเซียม	หนองแวง	โคกสูง	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3690 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
194	ปราสาทสระแจง (ปราสาทช่องสระแจง)	บ้านรัตนะ	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
195	ปราสาทโคกปราสาท 1	บ้านรัตนะ	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
196	ปราสาทหนองตาพี	บ้านโคกระกา	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
197	ปราสาททอผ้า (ปราสาทกี่)	บ้านโคกระกา	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
198	ปราสาทกบาลโขมด	บ้านโคกระกา (ทัพไทย)	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
199	โคกถนนหรือคุงตะคอง	บ้านทับทิมสยาม03	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
200	เนินโบราณสถานหนองสิงห์ (หนองสิม)	บ้านหนองผักแว่น	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
201	ปราสาทหินเขาวง	บ้านหนองผักแว่น	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
202	ปราสาททับเจ้าคุณ	บ้านแก้วเพชรพลอย	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
203	บ้านเขาน้อย	บ้านเขาน้อย	คลองน้ำใส	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
204	โคกกรุ (โคกทมิฬโคกหนอง)	บ้านโคกแจง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
205	ปราสาทจรเข้ใหญ่	บ้านโคกทหาร	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
206	ปราสาทโคกปราสาท 3	บ้านโคกปราสาท	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
207	ปราสาทโคคลาน	บ้านโคคลาน	โคคลาน	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
208	ปราสาทโคกปราสาท 4	บ้านสงฆ์	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
209	ปราสาทโคกปราสาท 5	บ้านแสง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
210	บ้านหนองบอน	บ้านหนองบอน	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
211	ที่พักสงฆ์หนองมั่ง	บ้านหนองมั่ง	หนองแวง	โคกสูง	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
212	ปราสาทหนองคู	บ้านหนองมั่ง	หนองแวง	โคกสูง	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
213	เมืองไผ่	บ้านเมืองไผ่	เมืองไผ่	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 122 ตอน พิเศษ 126 ง วันที่ 7 พฤศจิกายน 2548)
214	ปราสาทบ้านน้อย	บ้านน้อยห้วยพะโย	ผักขะ	วัฒนานคร	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 92 (ฉบับพิเศษ) ตอน 136 วันที่ 21 กรกฎาคม 2518)
215	แหล่งโบราณคดีบ้านทับทรายทอง		วังสมบูรณ์	วังสมบูรณ์	สระแก้ว	รอการประเมิน	
216	ปราสาทพูนผล	บ้านละลมติม	โคกสูง	โคกสูง	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 113 ตอน พิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม 2539)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
217	ปราสาทเมืองไผ่		เมืองไผ่	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนและขอบเขตโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 74 ตอน 96 วันที่ 12 พฤศจิกายน 2500)
218	เนินโบราณสถานด้านทิศตะวันตก บ้านกุดเวียน	บ้านกุดเวียน	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
219	เนินโบราณสถานด้านทิศตะวันตก บ้านโคกแจง	บ้านโคกแจง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
220	เนินโบราณสถานด้านทิศตะวันออก บ้านโคกแจง	บ้านโคกแจง	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
221	เนินโบราณสถานด้านทิศตะวันออก บ้านโคกไพล	บ้านไพรงาม	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
222	เนินโบราณสถานโคกตราง	บ้านโคกสะอาด	ทัพเสด็จ	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
223	เนินโบราณสถานโคกบัลลังก์	บ้านใหม่ไทยถาวร	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
224	เนินโบราณสถานด้านทิศใต้ บ้านโคกกรวด	บ้านโคกกราด	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
225	เนินดินบ้านใหม่ไทยเจริญ		คลองหาด	คลองหาด	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
226	วัดทุ่งสว่างอารมณ์เย็น	หันทราย	หันทราย	อรัญประเทศ	สระแก้ว	รอการประเมิน	
227	โบราณสถานบ้านหนองเอี่ยน	หนองเอี่ยน	ท่าข้าม	อรัญประเทศ	สระแก้ว	รอการประเมิน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
228	เนินโบราณสถานด้านทิศเหนือ บ้านโคกไพล	บ้านโคกไพล	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
229	ปราสาทเขาน้อย	บ้านคลองน้ำใส	คลองน้ำใส	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3690 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
230	ปราสาทเขาโล้น		ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3690 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
231	ปราสาทสด๊กก๊อกธม	บ้านหนองเสม็ด	โคกสูง	โคกสูง	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3690 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
232	ปราสาทหนองผักบุ้งใหญ่	บ้านละลมติม	โคกสูง	โคกสูง	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 113 ตอน พิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม 2539)
233	วัดชนะไชยศรี	บ้านฟากห้วย	ฟากห้วย	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 113 ตอน พิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม 2539)
234	เขานางซอ	กุดเตย	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	รอการประเมิน	
235	เนินโบราณสถานเนินใหญ่ บ้านปราสาท	บ้านโคกปราสาท	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
236	เนินโบราณสถานบ้านตะโก	บ้านตะโก	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
237	เนินโบราณสถานบ้านป่าซอง (ปราสาทป่าซอ)	บ้านป่าซอง	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
238	บ้านหนองคู	บ้านหนองคู	ฟากห้วย	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
239	เนินโบราณ สถานสลัดได 1	ตาพระยา	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
240	เนินโบราณสถานหนอง สลัดได บ้านระเบิดขาม	บ้านระเบิกขาม	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
241	เนินโบราณ สถานหนองกะบก	บ้านเจริญสุข	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
242	เนินโบราณ สถานหนองตะเคียน	บ้านห้วย	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
243	เนินโบราณ สถานหนองตาเมอ	ตาพระยา	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
244	เนินโบราณ สถานหนองแท่น	บ้านหนองปรือ	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
245	เนินโบราณสถานหนอง บัลลังก์	บ้านหนองปรือ	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
246	เนินโบราณสถานหนอง โบสถ์ (หนองตาสด)	บ้านโคกกราด	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
247	เนินโบราณ สถานหนองไผ่ล้อม	บ้านตะลุมพุก	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
248	เนินโบราณ สถานหนองโพธิ์สอง	บ้านโคกระกา	ทัพไทย	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
249	วัดตาพระยา	ตาพระยา	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
250	ศิลาจารึก (ย้ายมาจาก บ้านเขาน้อยน้ำซับ)	บ้านกุดแต้	ท่าข้าม	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
251	เนินโบราณ สถานสลัดได 2	ตาพระยา	ตาพระยา	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
252	หนองบอน	บ้านพร้าว	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
253	หนองสิม	บ้านโนน	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
254	หนองใหญ่ บ้านระเบิกขาม	บ้านระเบิกขาม	ทัพราช	ตาพระยา	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
255	อ่างศิลา บ้านนางาม	บ้านนางาม	ท่าเกวียน	วัฒนานคร	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 106 (ฉบับพิเศษ) ตอน 112 วันที่ 16 กรกฎาคม 2532)
256	เขารัง (บ้านดงยาง)	บ้านดงยาง	เมืองไผ่	อรัญประเทศ	สระแก้ว	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนและขอบเขตโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 74 ตอน 96 วันที่ 12 พฤศจิกายน 2500)
257	วัดพระธาตุดอยกองมู		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 98 ตอน 177 วันที่ 27 ตุลาคม 2524)
258	วัดพระนอน		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 98 ตอน 177 วันที่ 27 ตุลาคม 2524)
259	วัดไม้ฮุง	บ้านไม้ฮุง	ห้วยโป่ง	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
260	วัดคำใน	บ้านขุนยวม	ขุนยวม	ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
261	วัดเมืองปอน	บ้านเมืองปอน	เมืองปอน	ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 87 ง วันที่ 29 กันยายน 2540)
262	วัดต่อแพ	บ้านต่อแพ	แม่เงา	ขุนยวม	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 87 ง วันที่ 29 กันยายน 2540)
263	ขัวมุง		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
264	วัดม่วยต่อ		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
265	วัดก้ำก่อ		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
266	วัดปางล้อ		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
267	วัดดอนเจดีย์		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
268	พระธาตุดอยกิ่วขมิ้น		ปางหมู	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
269	วัดกุงเปา		ปางหมู	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
270	วัดผาอ่าง		ปางหมู	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
271	วัดจองกลาง		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 99 ตอน 130 วันที่ 14 กันยายน 2525)
272	วัดหัวเวียง		จองคำ	เมืองแม่ฮ่องสอน	แม่ฮ่องสอน	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 98 ตอน 177 วันที่ 27 ตุลาคม 2524)
273	ปราสาทบ้านด่าน	ด่าน	ด่าน	กาบเชิง	สุรินทร์	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3713 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
274	บ้านโคกสะอาด (2)	โคกสะอาด	คูตัน	กาบเชิง	สุรินทร์	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
275	วัดพระไชยเชษฐาธิราช	กวนวันใหญ่	กวนวัน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
276	วัดพระธาตุบังพวน	ธาตุบังพวน	พระธาตุบังพวน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
277	วัดพระพุทธบาท (พระบาทคอแก่ง)	พระบาท	พระพุทธบาท	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
278	วัดพระพุทธบาทนาหงส์	พระบาทนาหงส์	พระบาทนาสิงห์	รัตนวาปี	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
279	แหล่งโบราณคดีเตาเผาปูนบ้านดงป่าเปือย	ดงป่าเปือย	นางิ้ว	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
280	แหล่งโบราณคดีเตาเผาปูนบ้านตาดเสริม	ตาดเสริม	บ้านม่วง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
281	แหล่งโบราณคดีเตาเผาปูนบ้านภูเขาทอง (บ้านน้อยเตาปูน)	ภูเขาทอง	บ้านม่วง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
282	แหล่งโบราณคดีที่ดินนางประมาณ เนาว์แก้วใหม่	ม่วงน้ำไพร	สังคม	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
283	แหล่งโบราณคดีที่ดินนางเมษา รุ่งรัศมี	ดงป่าเปือย	นางิ้ว	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
284	แหล่งโบราณคดีที่ดินนางเสี่ยน สามีวัง	นาบอน	นางิ้ว	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
285	แหล่งโบราณคดีที่ดินนายสาลี ทุมทอง	ห้วยไซงัว	ผาตั้ง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
286	แหล่งโบราณคดีบริเวณเขตพื้นที่ป่าชุมชนบ้านหนองแสง	หนองแสง		สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
287	วัดประดิษฐ์ธรรมคุณ (หอก่อง)		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
288	วัดกุศลนารี	เวียงคุกกลาง	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
289	วัดจอมเพชร	หนองกุ้งเหนือ	กุดบง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
290	วัดป่าดอนแท่นทราย	นาฮี	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
291	วัดโพธิ์ศรี	โพธิ์ศรี	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
292	วัดโพธิสมภาร	โพนตาล	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
293	วัดโพนแสน	โพนแพง	โพนแพง	รัตนวาปี	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
294	วัดภิรมยาราม	จุมพล	จุมพล	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
295	แหล่งโบราณคดีบ้านหนองแสง	หนองแสง		สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
296	แหล่งโบราณคดีริมห้วยน้ำอึม	นางิ้ว	นางิ้ว	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
297	แหล่งโบราณคดีวัดอุมุง	น้ำไพร	สังคม	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
298	อนุสาวรีย์ปราบฮ่อ (เก่า)		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
299	อาคารจวนผู้ว่าราชการจังหวัดหนองคาย		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
300	ตึกที่ว่าการอำเภอโพนพิสัย	จุมพล	จุมพล	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
301	อุโบสถ (สิม) วัดกุดแคน	กุดแคน	หนองหลวง	เฝ้าไร่	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
302	วัดป่ามฤคทายวัน (ดงแขม)	น้ำสวย	สระใคร	สระใคร	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
303	วัดป่าอูบมุง	น้ำไพร	สังคม	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
304	วัดนวลพลสุขาราม	หัวทราย	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
305	วัดลำดวน	เดื่อ	บ้านเดื่อ	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
306	วัดลำดวน	ลำดวน	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
307	วัดศรีสุข	หนองแก้ว	รัตนวาปี	รัตนวาปี	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
308	วัดศรีสุมังค์	ศรีสุมังค์	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
309	พระธาตุยาพ่อแก่	เวียงคุกกลาง	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 118 ตอน พิเศษ 29 ง วันที่ 26 มีนาคม 2544)
310	เมืองเปงจารเก่า (เปงจาน)	นิคมสร้างตนเองโพนพิสัย	โพนแพง	รัตนวาปี	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
311	วัดจุมพล (เมือง)	จุมพล	จุมพล	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
312	วัดพระแก้ว (เดิม)	พานพร้าว	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
313	วัดพระงามศรีมงคล	น้ำโมง	น้ำโมง	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
314	ธาตุปู่มัง		เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
315	ธาตุโพนจิกเวียงงัว (วัดพระธาตุบุ)	โคกป่าผาง	ปะโค	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 99 (ฉบับพิเศษ) ตอน 172 วันที่ 18 พฤศจิกายน 2525)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
316	วัดเทพพลประดิษฐาราม	เวียงคุก	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 81 ง วันที่ 15 กันยายน 2540)
317	วัดเทพมงคล	โพนสา	โพนสา	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
318	วัดมีชัยท่า		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
319	วัดยอดแก้ว	เวียงคุกเหนือ	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
320	วัดยอดแก้ว	คุ้มยอดแก้ว	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
321	ศาลาการเปรียญ (หอแจก) วัดราชโพนเงิน	โพนแพง	โพนแพง	รัตนวาปี	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
322	วัดวรเขตวนาราม	ดอนกอก	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
323	วัดศรีคุณเมือง	ศรีคุณเมือง	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
324	วัดศรีชมภูองค์ตื้อ	น้ำโมง	น้ำโมง	ท่าบ่อ	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
325	วัดศรีบัวบาง	เมืองบาง	วัดธาตุ	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
326	วัดศรีบุญเรือง	ศรีบุญเรือง	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
327	วัดศรีเมือง		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
328	วัดศรีษะเกษ		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
329	รอยพระพุทธบาทผาจ่อง		ผาตั้ง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
330	วัดศิริมงคล (วัดศรีมงคล)	วัดหลวง	จุมพล	โพนพิสัย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1526 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
331	วัดศิลาเขตอุดม	หนองสองห้อง	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
332	วัดศิลาธิคุณ	หินโงม	หินโงม	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
333	วัดศิลาโบราณ	สร้างอ่าง	โพนสว่าง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
334	วัดศิลาเลข	ท่ามะเฟือง	โพนสา	ท่าบ่อ	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 118 ตอน พิเศษ 29 ง วันที่ 26 มีนาคม 2544)
335	วัดสระแก้ว		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
336	วัดสาวสุวรรณาราม	เวียงคุก	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 81 ง วันที่ 15 กันยายน 2540)
337	วัดสิริมหากัจจายน์		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
338	วัดนางเขียวค้อม	หัวทราย	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 81 ง วันที่ 15 กันยายน 2540)
339	วัดแก้วบัวบาน	ท่ามะเฟือง	โพนสา	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
340	วัดโกเสยเขต	ปะโค	ปะโค	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
341	วัดถิ่นดุง (วัดผดุงสุข)	ถิ่นดุง	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1526 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
342	บ้านโพนพระ	โพนพระ	โคกคอน	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
343	วัดชัยพร		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
344	วัดช้างเผือก	ช้างเผือก	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 114 ตอน พิเศษ 81 ง วันที่ 15 กันยายน 2540)

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
345	วัดดงพระโพนทอง (เก่า)	เมืองบาง	วัดธาตุ	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
346	จารึกวัดจอมมณี	จอมมณี	มีชัย	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
347	เจดีย์ (ร้าง) ข้างตลาด	เวียงคุก	เวียงคุก	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 118 ตอน พิเศษ 29 ง วันที่ 26 มีนาคม 2544)
348	วัดโพธิ์ชัย (พระอารามหลวง)	โพธิ์ชัย	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
349	วัดปากน้ำฮวย	ตาดเสริม	บ้านม่วง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
350	วัดปากห้วยหลวง (วัดมณีโคตร)	จุมพล	จุมพล	โพนพิสัย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
351	พระเจดีย์ (พระธาตุขาว)	พานพร้าว	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 116 ตอน พิเศษ 7 ง วันที่ 22 มกราคม 2542)
352	พระเจดีย์ (พระธาตุดำ)	พานพร้าว	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 116 ตอน พิเศษ 7 ง วันที่ 22 มกราคม 2542)
353	พระเจดีย์ (ศรีสองนาง) วัดกลาง (วัดศรีสองนาง)	ศรีเชียงใหม่	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 116 ตอน พิเศษ 7 ง วันที่ 22 มกราคม 2542)
354	วัดโสภาภิมุข	ปากสวย	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
355	วัดกัสสปะมะธุโรม	หนองกก	บ้านถ่อน	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
356	วัดบ้านแดนเมือง (วัดปัจจันตบุรี)	แดนเมือง	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1527 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
357	ภูโล้น (วัดคีรีบรรพต)	ภูเขาทอง	บ้านม่วง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
358	วัดหลวงเจติยาราม	วัดหลวง	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
359	วัดหายโศก		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
360	วัดธรรมคุณ	ท่าบ่อ	ท่าบ่อ	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
361	วัดนาฬิกวนาราม		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
362	บ้านเลขที่ 401		ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
363	วัดใต้	ปากสวย	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
364	วัดอรุณรังษี	ดอนมน	โพธิ์ชัย	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
365	วัดอุดมมหาวัน	ป่าหลวง	ในเมือง	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
366	วัดอุดมสรรพผล (วัดโพนบก)	ปะโค	ปะโค	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
367	วัดคงกระพันชาตรี	ดอนคง	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
368	วัดดอนธาตุ (ปู่หุต)	ภูเสด็จ	วัดหลวง	โพนพิสัย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
369	วัดชุมพล	พานพร้าว	พานพร้าว	ศรีเชียงใหม่	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
370	โบราณสถานพระยืน (ร้าง)	ปากผาง	กองนาง	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
371	วัดกุกุรัตนาราม	ปะโค	ปะโค	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
372	พระธาตุกลางน้ำ	วัดธาตุ	หาดคำ	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
373	บ้านโคกคอน	โคกคอน	โคกคอน	ท่าบ่อ	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
374	แหล่งโบราณคดีบ้านปากโสม	ปากโสม	ผาตั้ง	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
375	บ้านโคกสำราญ	โคกสำราญ	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
376	ซากโบราณสถานวัดโพธิ์วนาราม	เทากลาง	นางิ้ว	สังคม	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
377	สำนักสงฆ์ดงนาคำ		โพธิ์ตาก	โพธิ์ตาก	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
378	สิมวัดพระประดิษฐ์	นาฮี	ค่ายบกหวาน	เมืองหนองคาย	หนองคาย	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
379	วัดศิริมงคล	โคกสารเทิง	โคกสาร	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	
380	วัดมัชฌิมาวาส	ดอนตาล	ดอนตาล	ดอนตาล	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
381	วัดศรีบุญเรือง	ชานุมาน	ชานุมาน	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	
382	นายกองคูน	ดอนตาล	ดอนตาล	ดอนตาล	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
383	วัดปากแซง		พะลาน	นาตาล	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
384	วัดพระใหญ่ภูเขาเงิน	สร้างกุง	สองคอน	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
385	วัดพุทธจีรวัฒน์	คันท่าเกวียน	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
386	หนองนกทา	โนนสูง	หนองนกทา	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
387	หนองแสง	บ้านโนนสว่าง	เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	รอการประเมิน	
388	แหล่งโบราณคดีดอนไร่	นาหนองเชือก	เจียด	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
389	วัดจันทร์หอม	แก้งใต้	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
390	วัดภูถ้ำทอง		กองโพน	นาตาล	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
391	แหล่งโบราณคดีบ้านเหล่าหลวง	เหล่าหลวง	หนองแวง	นิคมคำสร้อย	มุกดาหาร	รอการประเมิน	
392	โนนละโอ๋ย	หนองคูณ	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
393	วัดรมณีย์กูฏาราม	ภูเวียง	สารภี	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
394	วัดศิริมงคล	โคกสารเทิง	โคกสาร	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	
395	วัดบรมคงคา	ห้วยยาง	ห้วยยาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
396	บ้านซะซอม	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
397	บ้านดงเย็น 1	ดงเย็น	ขามป้อม	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
398	วัดเทพนิมิต		สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
399	วัดดุสิตาราม	ดอนเย็นใต้	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
400	วัดมัชฌิมาวาส	ดอนตาล	ดอนตาล	ดอนตาล	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
401	แหล่งโบราณคดี บ้านศรีคุณ	ศรีคุณ	พังเคน	นาตาล	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
402	วัดศรีบุญเรือง	ชานุมาน	ชานุมาน	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	
403	แหล่งโบราณ คดีห้วยตังติ้ว		ชานุมาน	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	
404	แหล่งโบราณ คดีหนองขุมคำ	โนนขุมคำ	พังเคน	นาตาล	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
405	วัดโชติการาม	ชาด	หนามแท่ง	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
406	วัดราชวงศาราม	หนามแท่ง	หนามแท่ง	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
407	ถ้ำพระ	ทุ่งนาเมือง	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
408	นายกองคูน	ดอนตาล	ดอนตาล	ดอนตาล	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
409	วัดเวินไชยมงคล	นามหาราช	ดอนตาล	ดอนตาล	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
410	วัดศรีบุญเรือง	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
411	วัดศรีมงคล	คำเดือย	คำเขื่อนแก้ว	ชานุมาน	อำนาจเจริญ	รอการประเมิน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
412	วัดศรีมงคล	พะไล	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
413	วัดศรีมังคลาราม (วัดเหนือ)		เขมราฐ	เขมราฐ	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
414	บ้านดอนพระ	ดอนพระ	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
415	บ้านดอนแสนพัน	ดอนแสนพัน	เจียด	เขมราฐ	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
416	กลองมโหระทึกวัดทุ่งนาเจริญนอก	นาเจริญ	ดอนจิก	พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
417	วัดสว่างคงคา	วังสะแบงใต้	หนองแสงใหญ่	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
418	วัดสว่างวารี	ตุงลุง	โขงเจียม	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
419	โนนหมากปัด	พะไล	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
420	บ้านโพธิ์เมือง	โพธิ์เมือง	นาแวง	เขมราฐ	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
421	บ้านหนองวัด	หนองวัด	ดอนจิก	พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
422	วัดธาตุรังษี	คำไหล	คำไหล	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
423	พลาญวัวแดง	หนองแสง	โพนงาม	บุณฑริก	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
424	วัดถ้ำภูพระศิลาทอง	นาหนองเชือก	เจียด	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
425	วัดถ้ำอมรวิสุทธาราม	ทุ่งนาเมือง	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
426	ถ้ำช้างสี (ถ้ำตาลาว)	ถ้ำตาลาว	กองโพน	นาตาล	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
427	ถ้ำเดิ่น	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
428	ถ้ำแต้ม (ถ้ำดงนา)	ดงนา	หนามแท่ง	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
429	ถ้ำแต้ม 1	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
430	ถ้ำแต้ม 2	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
431	ถ้ำแต้ม 3	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
432	ถ้ำแต้ม 4	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
433	ถ้ำแต้ม 5	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
434	ถ้ำแต้ม 6	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
435	ถ้ำแต้ม 7	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
436	ถ้ำแต้ม 8	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
437	ถ้ำแต้ม 9	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
438	ถ้ำแต้มโงนจะพะ	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
439	ถ้ำนางเข็นฝ้าย	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
440	ถ้ำโนนหินตั้ง	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
441	บ้านหนองหิน	หนองหิน	อ่างศิลา	พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
442	บ้านหนองไฮ	หนองไฮ	โนนกลาง	พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
443	ลานน้ำเที่ยง	คันท่าเกวียน	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
444	ถ้ำผักหนาม	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
445	ถ้ำผาบอง (ถ้ำวัดเก่า, วัดปู่เกศ)	ท่าล้ง	ห้วยไผ่	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
446	บ้านหินดาน	หินดาน	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
447	บ้านเหล่างาม	เหล่างาม	เหล่างาม	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
448	บ้านภูมิซรอล	ภูมิซรอล	เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	รอการประเมิน	
449	เพิงหินหลังภูถ้ำมืด (ถ้ำปาฏิหาริย์)	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
450	กลุ่มภาพเขียนสีก่อนประวัติศาสตร์ผาขามผาแต้มฯ	กุ่ม	ห้วยไผ่	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถาน (เล่ม 99 ตอน 130 วันที่ 14 กันยายน 2525)
451	ผาเจ๊ก	ท่าล้ง	ห้วยไผ่	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
452	ผาฝ่ามือ	ท่าล้ง	ห้วยไผ่	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
453	ภาพสลักนารายณ์บรรทมสินธุ์	แข้ด่อน	โดมประดิษฐ์	น้ำยืน	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
454	วัดชัยภูมิการาม		เขมราฐ	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
455	วัดบ้านโปร่งเจริญ	โปร่งเจริญ	สองคอน	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
456	ภูโคกใหญ่	คำข่า	สีวิเชียร	น้ำยืน	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
457	ภูปราสาท		สีวิเชียร	น้ำยืน	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
458	ภูผาเทิบ	นาสีนวน	นาสีนวน	เมืองมุกดาหาร	มุกดาหาร	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
459	บ้านนาขนัน	นาขนัน	แก้งเหนือ	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
460	วัดสว่างวนาราม		สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
461	บ้านนาเจริญ	นาเจริญ	ขามป้อม	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
462	บ้านนาโพธิ์ใต้	นาโพธิ์ใต้	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
463	บ้านนาแวง	นาแวง	นาแวง	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
464	วัดโนนสว่าง	ดอนกระทอด	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
465	วัดธรรมรังษี	ห้วยหมาก	คำไหล	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
466	วัดนาทอย	นาทอย	หนามแท่ง	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
467	ถ้ำพระ	ด่าน	โขงเจียม	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
468	ถ้ำพระบด	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
469	ถ้ำพระอานนท์	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
470	ถ้ำภูโป๊ะ	ซะซอม	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
471	ถ้ำภูหมาใน (ถ้ำปราสาท) หรือถ้ำพระ		โขงเจียม	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1534 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
472	บ้านนาหนองเขือก	นาหนองเขือก	เจียด	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
473	บ้านนาหิน	นาหิน	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
474	โบราณสถานบนยอดเขาพระวิหาร		เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณวัตถุสถานสำหรับชาติ (เล่ม 57 หน้า 2527 ตอน วันที่ 22 ตุลาคม 2483)
475	ศิลาจารึกปากลำโดมน้อย		คำเขื่อนแก้ว	สิรินธร	อุบลราชธานี	ขึ้นทะเบียนแล้ว	ขึ้นทะเบียนโบราณสถานและกำหนดเขตที่ดินโบราณสถาน (เล่ม 118 ตอน พิเศษ 124 ง วันที่ 17 ธันวาคม 2544)
476	ศิลาจารึกปากแม่น้ำมูล (คันเทวดา)	โขงเจียม	โขงเจียม	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 53 หน้า 1534 ตอน วันที่ 27 กันยายน 2479)
477	ถ้ำลายมือ	ปากลา	นาโพธิ์กลาง	โขงเจียม	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
478	ถ้ำโลง 1	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
479	ถ้ำโลง 2	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
480	ถ้ำโลง 3	ผาชัน	สำโรง	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
481	บ้านคำมณี	คำมณี	โพธิ์ไทร	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
482	บ้านโนนศรีสุข	โนนศรีสุข	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
483	ถ้ำหมี (ถ้ำโยนี) ภูอ่าง	แข้ด่อน	โดมประดิษฐ์	น้ำยืน	อุบลราชธานี	ยังไม่ขึ้นทะเบียน	
484	บ้านบก		พะลาน	นาตาล	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
485	บ้านสองคอน	สองคอน	สองคอน	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	

ลำดับที่	ชื่อโบราณสถาน	หมู่บ้าน	ตำบล	อำเภอ	จังหวัด	สถานะ	การขึ้นทะเบียน
486	บ้านบุ่งคำ	บุ่งคำ	ดอนจิก	พิบูลมังสาหาร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
487	ช่องตาเฒ่า (ปรางค์ศิลา บ้านเขาโดนต๊อล)	น้ำอ้อม	เสาธงชัย	กันทรลักษ์	ศรีสะเกษ	ขึ้นทะเบียนแล้ว	การกำหนดจำนวนโบราณสถานสำหรับชาติ (เล่ม 52 หน้า 3680 ตอน วันที่ 8 มีนาคม 2478)
488	บ้านจงพะไล	จงพะไล	ม่วงใหญ่	โพธิ์ไทร	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
489	โนนบ้านข่า	โนนสูง	หนองนกทา	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
490	สำนักสงฆ์ถ้ำภูพระเจ้า		หนามแท่ง	ศรีเมืองใหม่	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	
491	สำนักสงฆ์วัดป่านาแวง	นาแวง	นาแวง	เขมราฐ	อุบลราชธานี	รอการประเมิน	

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ข.5 พื้นที่มรดกโลก

ตารางที่ ข.5-1 แสดงรายชื่อพื้นที่มรดกโลก

ลำดับที่	ชื่อพื้นที่มรดกโลก	จังหวัด
1	เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าห้วยขาแข้ง	กาญจนบุรี
2	ป่าดงพญาเย็น-เขาใหญ่	บุรีรัมย์ และสระแก้ว

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ค

ภาคผนวก

ภาคผนวก ค
ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม

ค.1 รวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตารางที่ ค.1-1 มูลค่ารวมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา) ปี พ.ศ. 2558-2563

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศ	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2558-2563
กัมพูชา	ส่งออก	102,723.83	99,043.01	100,854.29	119,253.95	134,301.59	119,675.59	5.30%
	นำเข้า	19,506.61	18,322.76	21,402.14	20,810.93	18,670.11	19,915.46	0.36%
	ดุลการค้า	83,217.22	80,720.25	79,452.15	98,443.02	115,631.48	99,760.13	6.35%
	มูลค่ารวม	122,230.44	117,365.77	122,256.43	140,064.88	152,971.70	139,591.05	4.56%
สปป.ลาว	ส่งออก	107,444.06	106,108.67	102,015.52	103,419.59	93,617.37	84,535.32	-4.32%
	นำเข้า	15,594.02	34,423.95	41,475.13	47,881.55	47,437.56	64,892.78	19.88%
	ดุลการค้า	91,850.04	71,684.72	60,540.39	55,538.04	46,179.81	19,642.54	-21.96%
	มูลค่ารวม	123,038.08	140,532.62	143,490.65	151,301.14	141,054.93	149,428.10	2.85%
เมียนมา	ส่งออก	100,819.30	109,339.84	108,966.18	105,213.51	99,392.43	87,090.16	-2.87%
	นำเข้า	117,145.34	78,624.69	75,364.84	88,115.07	93,870.51	77,688.71	-4.48%
	ดุลการค้า	-16,326.04	30,715.15	33,601.34	17,098.44	5,521.92	9,401.45	7.83%
	มูลค่ารวม	217,964.64	187,964.53	184,331.02	193,328.58	193,262.94	164,778.87	-3.62%
รวม	ส่งออก	310,987.19	314,491.52	311,835.99	327,887.05	327,311.39	291,301.07	-0.40%
	นำเข้า	152,245.97	131,371.40	138,242.11	156,807.55	159,978.18	162,496.95	2.96%
	ดุลการค้า	158,741.22	183,120.12	173,593.88	171,079.50	167,333.21	128,804.12	-3.48%
	มูลค่ารวม	463,233.16	445,862.92	450,078.10	484,694.60	487,289.57	453,798.02	0.69%

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-2 สินค้าส่งออกชายแดนไทยกับกัมพูชาสำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้าส่งออก	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	12,992.87	14,942.34	14,223.65	4.38%
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	2,464.61	3,112.19	10,340.13	74.22%
3	รถยนต์นั่ง	6,967.77	12,548.70	8,502.98	-38.44%
4	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	6,444.64	6,221.65	4,697.24	-15.10%
5	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	5,584.40	5,732.19	4,259.03	-12.76%
6	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	3,569.48	4,082.46	3,436.07	-1.80%
7	ผ้าผืนและด้าย	3,775.07	3,739.49	3,173.81	-8.44%

อันดับ	สินค้าส่งออก	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
8	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	3,056.40	2,959.47	3,009.95	-0.77%
9	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	2,358.70	2,583.78	2,540.60	3.65%
10	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2,385.77	2,774.06	2,315.67	-1.41%
	อื่นๆ	72,977.31	81,337.46	76,622.34	2.37%
รวม		122,577.02	140,033.79	133,121.47	4.00%

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-3 สินค้านำเข้าชายแดนไทยกับกัมพูชาสำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้านำเข้า	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	6,561.73	6,189.79	8,402.74	13.05%
2	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	3,525.87	2,873.87	3,877.57	5.13%
3	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	3,980.22	3,838.82	2,718.80	-17.96%
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	1,840.27	1,839.77	1,243.44	-18.18%
5	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	828.52	634.30	842.08	0.88%
6	สัตว์น้ำ	781.01	745.95	572.92	-14.86%
7	เครื่องจักรไฟฟ้าใช้ในอุตสาหกรรม	372.57	636.42	572.29	18.95%
8	มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฯ	499.21	458.16	463.49	-3.77%
9	ผลไม้อื่นๆ และของปรุงแต่งจากผลไม้	178.51	181.98	343.32	35.13%
10	ผลิตภัณฑ์โลหะทำด้วยอะลูมิเนียม	88.64	353.43	272.19	38.55%
	อื่นๆ	4,123.10	3,425.20	3,696.95	-5.68%
รวม		22,779.65	21,177.69	23,005.79	0.51%

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-4 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา ปี พ.ศ. 2558–2563 แยกรายจังหวัด

หน่วย: ล้านบาท

จังหวัด	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563
อุบลราชธานี	ส่งออก	338.90	921.07	8.76	4.82	N/A	N/A	-60.13%
	นำเข้า	0.00	0.00	0.00	0.00	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	338.90	921.07	8.76	4.82	N/A	N/A	-60.13%
	มูลค่ารวม	338.90	921.07	8.76	4.82	N/A	N/A	-60.13%
สระแก้ว	ส่งออก	61,061.42	53,903.06	59,599.91	76,318.62	88,699.11	73,954.41	7.69%
	นำเข้า	16,111.80	12,743.95	15,551.16	14,335.30	12,524.74	13,160.58	-3.38%
	ดุลการค้า	44,949.62	41,159.11	44,048.75	61,983.32	76,174.37	60,793.83	10.53%
	มูลค่ารวม	77,173.22	66,647.01	75,151.07	90,653.92	101,223.85	87,114.99	5.82%
จันทบุรี	ส่งออก	12,250.27	14,477.63	11,605.87	11,011.42	14,412.25	17,164.48	5.04%
	นำเข้า	648.61	1,490.59	1,230.43	1,330.23	1,343.03	2,586.61	18.57%
	ดุลการค้า	11,601.66	12,987.04	10,375.44	9,681.19	13,069.22	14,577.87	3.42%
	มูลค่ารวม	12,898.88	15,968.22	12,836.30	12,341.65	15,755.28	19,751.09	6.34%
ตราด	ส่งออก	29,073.24	29,741.25	29,175.50	31,309.64	30,559.28	27,670.63	-0.23%
	นำเข้า	2,746.20	3,975.17	4,265.90	4,920.79	4,559.47	3,275.96	3.65%
	ดุลการค้า	26,327.04	25,766.08	24,909.60	26,388.85	25,999.81	24,394.67	-0.83%
	มูลค่ารวม	31,819.44	33,716.42	33,441.40	36,230.43	35,118.75	30,946.59	0.22%
บุรีรัมย์	ส่งออก	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นำเข้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	มูลค่ารวม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
ศรีสะเกษ	ส่งออก	0.00	0.00	464.25	609.45	630.95	886.07	42.80%
	นำเข้า	0.00	113.05	354.65	224.61	242.87	892.31	44.29%
	ดุลการค้า	0.00	-113.05	109.60	384.84	388.08	-6.24	39.25%
	มูลค่ารวม	0.00	113.05	818.90	834.06	873.82	1,778.38	43.42%
รวม	ส่งออก	**102,723.83**	**99,043.01**	**100,854.29**	**119,253.95**	**134,301.59**	119,675.59	**5.30%**
	นำเข้า	**19,506.61**	**18,322.76**	**21,402.14**	**20,810.93**	**18,670.11**	19,915.46	**0.36%**
	ดุลการค้า	**83,217.22**	**80,720.25**	**79,452.15**	**98,443.02**	**115,631.48**	99,760.13	**6.35%**
	มูลค่ารวม	**122,230.44**	**117,365.77**	**122,256.43**	**140,064.88**	**152,971.70**	139,591.05	**4.56%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-5 สินค้าส่งออกชายแดนไทยกับ สปป.ลาวสำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้าส่งออก	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	น้ำมันดีเซล	18,177.62	14,359.55	9,634.96	-30.38%
2	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	5,942.07	7,570.54	6,514.32	4.29%
3	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	7,003.49	6,358.05	5,247.49	-14.15%
4	รถยนต์นั่ง	8,214.79	6,530.78	4,273.14	-31.09%
5	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	4,329.49	4,162.94	3,722.76	-7.45%
6	สินค้าแร่และเชื้อเพลิงอื่นๆ	1,288.77	2,249.89	3,158.65	41.88%
7	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	3,398.21	3,228.76	3,150.51	-3.80%
8	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	2,369.51	2,552.43	2,822.36	8.77%
9	เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	1,127.32	1,759.85	2,662.20	41.49%
10	ทองคำยังไม่ขึ้นรูป	N/A	N/A	267.05	N/A
	อื่นๆ	76,956.36	69,118.37	62,168.99	-10.65%
รวม		**128,807.63**	**117,891.16**	**103,622.43**	**-10.78%**

หมายเหตุ: รวมมูลค่าการส่งออกจังหวัดมุกดาหาร

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-6 สินค้านำเข้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาวสำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้านำเข้า	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	เชื้อเพลิงอื่นๆ	45,790.26	43,473.73	55,399.25	9.96%
2	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	2,935.55	2,816.07	5,187.66	30.88%
3	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	11,903.59	12,717.34	4,803.13	-36.20%
4	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง	8,311.82	6,875.40	4,606.61	-28.08%
5	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรทัศน์	5,134.34	3,258.91	1,740.11	-50.24%
6	ปูนซีเมนต์	1,914.37	2,249.49	1,728.75	-4.73%
7	ผลไม้อื่นๆ และของปรุงแต่งจากผลไม้	141.91	395.34	809.65	74.36%
8	ปุ๋ย	789.14	827.87	767.00	-1.39%
9	ผลิตภัณฑ์จากแร่อื่นๆ	377.64	547.44	528.17	15.54%
10	คอนแทกเลนซ์และเลนส์	240.68	262.64	305.39	12.00%
	อื่นๆ	7,221.14	6,131.15	10,337.94	19.73%
รวม		**84,760.44**	**79,555.38**	**86,213.66**	**0.87%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-7 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2558 – 2563 แยกรายจังหวัด

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2558-2563
เชียงราย	ส่งออก	17,092.36	17,533.50	15,440.29	16,197.49	10,159.13	6,311.18	-15.60%
	นำเข้า	145.37	77.22	364.64	398.74	517.20	316.14	20.80%
	ดุลการค้า	16,946.99	17,456.28	15,075.65	15,798.75	9,641.93	5,995.04	-16.42%
	มูลค่ารวม	17,237.73	17,610.72	15,804.93	16,596.23	10,676.33	6,627.32	-14.81%
พะเยา	ส่งออก	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นำเข้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	มูลค่ารวม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
น่าน	ส่งออก	7,370.75	4,071.50	5,039.48	5,762.18	4,942.00	5,087.72	-4.29%
	นำเข้า	2,997.46	16,822.01	20,586.89	24,086.50	22,526.12	21,067.39	17.60%
	ดุลการค้า	4,373.29	-12,750.51	-15,547.41	-18,324.32	-17,584.12	-15,979.67	26.92%
	มูลค่ารวม	10,368.21	20,893.51	25,626.37	29,848.68	27,468.12	26,155.11	12.57%
อุตรดิตถ์	ส่งออก	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นำเข้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	มูลค่ารวม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
เลย	ส่งออก	5,137.89	4,350.63	4,957.10	5,168.06	5,168.23	4,007.91	-1.78%
	นำเข้า	1,276.99	1,310.90	1,124.62	1,066.81	4,271.90	12,598.78	51.81%
	ดุลการค้า	3,860.90	3,039.73	3,832.48	4,101.25	896.33	-8,590.87	-164.28%
	มูลค่ารวม	6,414.88	5,661.53	6,081.72	6,234.87	9,440.13	16,606.69	21.22%
หนองคาย	ส่งออก	57,258.01	56,560.56	53,333.02	53,407.74	51,543.00	47,181.85	-3.51%
	นำเข้า	4,362.67	7,471.35	6,748.11	8,701.90	7,759.69	13,471.84	17.09%
	ดุลการค้า	52,895.34	49,089.21	46,584.91	44,705.84	43,783.31	33,710.01	-7.20%
	มูลค่ารวม	61,620.68	64,031.91	60,081.13	62,109.64	59,302.69	60,653.69	-0.79%
บึงกาฬ	ส่งออก	1,779.32	1,965.10	3,092.36	3,589.12	1,868.18	1,551.20	-1.16%
	นำเข้า	625.54	449.19	371.06	463.54	429.17	716.66	2.74%
	ดุลการค้า	1,153.78	1,515.91	2,721.30	3,125.58	1,439.01	834.54	-2.26%
	มูลค่ารวม	2,404.86	2,414.29	3,463.42	4,052.66	2,297.35	2,267.86	-0.45%
นครพนม	ส่งออก	4,871.50	8,422.75	7,969.00	6,348.43	7,848.23	8,987.05	6.65%
	นำเข้า	3,126.85	3,974.40	7,088.16	8,473.89	7,373.24	6,638.34	13.62%
	ดุลการค้า	1,744.65	4,448.35	880.84	-2,125.46	474.99	2,348.71	-26.26%
	มูลค่ารวม	7,998.35	12,397.15	15,057.16	14,822.32	15,221.47	15,625.39	9.80%
อำนาจเจริญ	ส่งออก	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นำเข้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

จังหวัด	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย ปี พ.ศ. 2558-2563
	มูลค่ารวม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
อุบลราชธานี	**ส่งออก**	13,934.23	13,204.63	12,184.27	12,946.57	12,088.60	11,408.41	-3.44%
	นำเข้า	3,059.14	4,318.88	5,191.65	4,690.17	4,560.24	10,083.63	18.99%
	ดุลการค้า	10,875.09	8,885.75	6,992.62	8,256.40	7,528.36	1,324.78	-19.76%
	มูลค่ารวม	16,993.37	17,523.51	17,375.92	17,636.74	16,648.84	21,492.04	3.21%
รวม	**ส่งออก**	**107,444.06**	**106,108.67**	**102,015.52**	**103,419.59**	**93,617.37**	**84,535.32**	**-4.32%**
	นำเข้า	**15,594.02**	**34,423.95**	**41,475.13**	**47,881.55**	**47,437.56**	**64,892.78**	**19.88%**
	ดุลการค้า	**91,850.04**	**71,684.72**	**60,540.39**	**55,538.04**	**46,179.81**	**19,642.54**	**-21.96%**
	มูลค่ารวม	**123,038.08**	**140,532.62**	**143,490.65**	**151,301.14**	**141,054.93**	**149,428.10**	**2.85%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-8 สินค้าส่งออกชายแดนไทยกับเมียนมา สำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้าส่งออก	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	5,773.75	6,569.39	6,990.18	9.44%
2	น้ำมันดีเซล	6,838.07	7,294.55	4,067.49	-22.83%
3	ผ้าผืนและด้าย	4,949.21	5,082.32	3,480.75	-16.30%
4	ปูนซีเมนต์	2,185.76	2,529.98	3,004.56	15.91%
5	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	3,450.80	3,165.56	2,978.13	-7.39%
6	มันสำเร็จรูปอื่นๆ	5,140.71	4,544.57	2,835.10	-27.62%
7	เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	3,085.50	3,412.04	2,726.45	-5.84%
8	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	3,191.91	3,133.96	2,537.69	-11.07%
9	เครื่องเทศและสมุนไพร	1,922.80	2,379.09	1,817.64	-2.58%
10	รถยนต์นั่ง	371.60	869.44	1,616.83	65.36%
	อื่นๆ	63,610.03	60,411.53	55,035.35	-7.18%
รวม		**100,520.14**	**99,392.43**	**87,090.17**	**-7.02%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-9 สินค้านำเข้าชายแดนไทยกับเมียนมา สำคัญ 10 อันดับแรก ปี พ.ศ. 2561-2563

หน่วย : ล้านบาท

อันดับ	สินค้านำเข้า	2561	2562	2563	Δ% 2561-2563
1	ก๊าซธรรมชาติ	74,775.36	77,131.46	57,675.04	-12.24%
2	ธัญพืช	N/A	4,249.43	6,747.52	45.43%
3	สัตว์น้ำ	3,352.55	3,505.08	3,708.02	5.05%
4	ปลาหมึกสด แช่เย็น แช่แข็ง	742.93	1,178.78	1,618.02	37.08%
5	ผลิตภัณฑ์อื่นๆ จากสัตว์	1,108.79	918.73	932.23	-8.95%
6	พืชน้ำมันและผลิตภัณฑ์	897.97	888.32	821.70	-4.39%
7	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	139.74	424.41	552.22	55.42%
8	กาแฟ ชา เครื่องเทศ	125.86	167.06	445.98	64.99%
9	เครื่องพักกระแสไฟฟ้า หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ	343.35	358.27	430.63	11.56%
10	สินแร่ โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์อื่นๆ ฯ	382.98	461.55	235.56	-20.47%
	อื่นๆ	6,245.53	4,587.42	4,521.80	-16.84%
รวม		**88,115.06**	**93,870.51**	**77,688.72**	**-6.02%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-10 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับเมียนมา ปี พ.ศ. 2558–2563 แยกรายจังหวัด

หน่วย : ล้านบาท

จังหวัด	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563
เชียงราย	ส่งออก	12,813.74	11,972.69	12,724.05	14,833.85	11,660.49	11,128.32	-1.66%
	นำเข้า	145.27	174.64	172.32	291.62	384.65	1,448.65	47.60%
	ดุลการค้า	12,668.47	11,798.05	12,551.73	14,542.23	11,275.84	9,679.67	-3.43%
	มูลค่ารวม	12,959.01	12,147.33	12,896.37	15,125.47	12,045.14	12,576.97	0.00%
เชียงใหม่	ส่งออก	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	นำเข้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	ดุลการค้า	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	มูลค่ารวม	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
แม่ฮ่องสอน	ส่งออก	855.86	540.91	638.31	874.01	604.77	217.17	-12.71%
	นำเข้า	707.06	676.64	545.61	870.32	528.17	190.04	-13.19%
	ดุลการค้า	148.80	-135.73	92.70	3.69	76.60	27.13	-4.85%
	มูลค่ารวม	1,562.92	1,217.55	1,183.92	1,744.33	1,132.94	407.21	-12.94%
ระนอง	ส่งออก	16,934.72	15,398.06	20,324.85	16,734.17	15,470.72	11,128.40	-5.79%
	นำเข้า	1,597.11	4,128.32	5,475.16	4,969.52	4,763.04	5,873.41	14.57%

จังหวัด	ประเภท	2558	2559	2560	2561	2562	2563	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2558-2563
	ดุลการค้า	15,337.61	11,269.74	14,849.69	11,764.65	10,707.68	5,254.99	-13.67%
	มูลค่ารวม	18,531.83	19,526.38	25,800.01	21,703.69	20,233.76	17,001.81	-1.34%
ประจวบคีรีขันธ์	ส่งออก	94.57	104.69	197.32	214.26	289.10	168.97	15.11%
	นำเข้า	28.26	92.40	288.19	752.87	1,314.13	994.82	44.27%
	ดุลการค้า	66.31	12.29	-90.87	-538.61	-1,025.03	-825.85	57.25%
	มูลค่ารวม	122.83	197.09	485.51	967.13	1,603.23	1,163.79	37.40%
กาญจนบุรี	ส่งออก	1,123.41	694.46	503.56	620.44	930.89	798.43	-2.93%
	นำเข้า	111,408.57	69,574.94	63,944.15	75,204.18	77,741.08	58,334.49	-8.63%
	ดุลการค้า	-110,285.16	-68,880.48	-63,440.59	-74,583.74	-76,810.19	-57,536.06	-8.69%
	มูลค่ารวม	112,531.98	70,269.40	64,447.71	75,824.62	78,671.97	59,132.92	-8.57%
ตาก	ส่งออก	68,997.00	80,629.03	74,578.09	71,936.78	70,436.46	63,648.87	-2.39%
	นำเข้า	3,259.07	3,977.75	4,939.41	6,026.56	9,139.44	10,847.30	24.47%
	ดุลการค้า	65,737.93	76,651.28	69,638.68	65,910.22	61,297.02	52,801.57	-5.01%
	มูลค่ารวม	72,256.07	84,606.78	79,517.50	77,963.34	79,575.90	74,496.17	-0.20%
รวม	ส่งออก	**100,819.30**	**109,339.84**	**108,966.18**	**105,213.51**	**99,392.43**	87,090.16	**-2.87%**
	นำเข้า	**117,145.34**	**78,624.69**	**75,364.84**	**88,115.07**	**93,870.51**	77,688.71	**-4.48%**
	ดุลการค้า	**-16,326.04**	**30,715.15**	**33,601.34**	**17,098.44**	**5,521.92**	9,401.45	**7.83%**
	มูลค่ารวม	**217,964.64**	**187,964.53**	**184,331.02**	**193,328.58**	**193,262.94**	164,778.87	**-3.62%**

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2564 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-11 นักท่องเที่ยวต่างชาติและค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)

ประเทศ		2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561
กัมพูชา	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	2,552,000	2,980,000	3,254,000	3,631,000	3,904,000	**10.28%**
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	5,175	4,820	4,825	5,135	5,625	**2.37%**
ไทย	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	24,810,000	29,923,000	32,530,000	35,592,000	38,178,000	**10.06%**
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	8,824	9,539	11,267	12,676	14,675	**13.02%**
เมียนมา	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	3,081,000	4,681,000	2,907,000	3,443,000	3,551,000	**-0.84%**
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	119	146	201	136	118	**-0.83%**
สปป. ลาว	นักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	3,164,000	3,543,000	3,315,000	3,257,000	3,770,000	**2.72%**
	ค่าใช้จ่ายจากการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ล้านเหรียญสหรัฐ)	1,054	1,002	912	930	949	**-2.91%**

ที่มา : World Bank, 2020b

ตารางที่ ค.1-12 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวการชายแดนรายจังหวัด (นักท่องเที่ยวต่างชาติ)

จังหวัด		จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (หน่วย : คน)						รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท) (หน่วย : ล้านบาท)					
		2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561	2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี พ.ศ. 2557-2561
จังหวัดติดชายแดน กัมพูชา													
1	อุบลราชธานี	65,782	68,083	70,121	83,524	85,544	**7.37%**	406.70	427.61	451.80	560.07	607.05	**10.87%**
2	สระแก้ว	43,626	45,975	48,542	49,698	50,866	**3.81%**	486.51	533.74	606.30	662.35	711.15	**9.63%**
3	จันทบุรี	54,848	57,411	58,628	66,886	69,699	**6.37%**	331.81	366.67	389.26	476.65	535.58	**12.32%**
4	ตราด	390,630	419,948	458,509	475,301	496,550	**5.96%**	5,219.91	5,800.64	6,559.28	7,231.05	7,984.01	**10.61%**
5	บุรีรัมย์	8,241	9,111	10,064	10,824	32,102	**35.14%**	33.16	38.23	43.30	53.07	281.92	**56.97%**
6	ศรีสะเกษ	10,711	11,136	11,419	11,574	11,896	**2.47%**	40.81	43.88	46.41	49.75	54.02	**6.87%**
จังหวัดติดชายแดน สปป.ลาว													
1	เชียงราย	449,502	484,132	483,472	512,997	533,029	**3.98%**	4,878.37	5,468.55	5,574.46	6,075.56	6,622.55	**7.15%**
2	พะเยา	2,142	2,188	2,435	2,635	2,825	**7.42%**	30.02	32.22	35.01	38.92	42.61	**8.92%**
3	น่าน	13,386	14,704	14,911	17,361	18,321	**7.96%**	63.67	73.99	76.02	90.27	98.72	**10.73%**
4	อุตรดิตถ์	3,051	3,229	3,923	3,916	4,008	**7.17%**	9.92	11.34	13.87	14.44	15.42	**10.85%**
5	เลย	19,562	20,976	21,802	22,660	23,698	**4.58%**	84.39	96.05	104.73	115.90	129.39	**10.35%**
6	หนองคาย	48,569	50,508	51,607	51,392	52,965	**1.90%**	627.24	660.07	704.66	771.36	846.11	**7.61%**
7	บึงกาฬ	2,540	2,797	2,858	2,864	2,945	**3.13%**	9.52	10.77	11.39	12.21	13.20	**7.71%**
8	นครพนม	9,344	9,662	9,817	10,051	10,535	**2.80%**	82.68	89.55	94.95	106.57	117.81	**8.88%**
9	อำนาจเจริญ	6,308	6,501	6,666	7,267	7,335	**4.14%**	23.11	24.39	25.34	28.47	29.99	**6.79%**
10	อุบลราชธานี	65,782	68,083	70,121	83,524	85,544	**7.37%**	406.70	427.61	451.80	560.07	607.05	**10.87%**
จังหวัดติดชายแดน เมียนมา													
1	เชียงราย	449,502	484,132	483,472	512,997	533,029	**3.98%**	4,878.37	5,468.55	5,574.46	6,075.56	6,622.55	**7.15%**
2	เชียงใหม่	2,367,495	2,584,091	2,643,290	2,856,204	2,972,232	**5.52%**	25,197.47	28,879.85	33,919.79	37,750.04	41,315.75	**12.30%**
3	แม่ฮ่องสอน	179,624	184,357	193,549	226,870	248,852	**8.76%**	1,359.20	1,482.85	1,563.98	1,844.71	2,035.17	**10.34%**

จังหวัด		จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (หน่วย : คน)						รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท) (หน่วย : ล้านบาท)					
		2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561	2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี พ.ศ. 2557-2561
4	ระนอง	39,487	42,785	44,388	46,253	47,457	**4.40%**	274.38	304.79	324.35	355.48	383.41	**8.18%**
5	ประจวบคีรีขันธ์	793,239	821,985	819,073	1,030,732	1,047,199	**7.94%**	8,780.23	9,584.84	9,879.80	12,832.94	13,844.43	**12.18%**
6	กาญจนบุรี	156,170	171,588	178,291	196,164	203,242	**6.56%**	1,315.17	1,571.89	1,679.35	2,024.71	2,209.60	**12.74%**
7	ตาก	19,534	20,455	21,659	22,602	23,256	**4.46%**	129.83	142.63	153.52	166.04	176.06	**7.54%**

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2563 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-13 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวการชายรายจังหวัด (นักท่องเที่ยวชาวไทย)

จังหวัด		จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย (หน่วย : คน)						รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท) (หน่วย : ล้านบาท)					
		2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561	2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี พ.ศ. 2557-2561
จังหวัดติดชายแดน กัมพูชา													
1	อุบลราชธานี	1,363,866	1,403,524	1,444,694	1,682,637	1,733,876	**6.68%**	4,998.00	5,237.11	5,597.59	6,815.05	7,392.20	**10.60%**
2	สระแก้ว	675,451	711,539	818,295	859,457	900,685	**7.55%**	3,968.71	4,381.17	5,162.68	5,643.90	6,121.91	**11.02%**
3	จันทบุรี	1,102,719	1,234,299	1,285,453	1,649,344	1,718,029	**11.77%**	4,402.23	4,896.68	5,311.73	7,151.82	7,984.60	**15.83%**
4	ตราด	1,264,619	1,350,606	1,422,987	1,512,148	1,575,411	**5.50%**	7,942.92	8,644.41	9,226.56	10,267.69	11,311.57	**8.82%**
5	บุรีรัมย์	715,027	820,512	902,059	968,443	1,216,027	**12.44%**	1,723.37	2,001.14	2,303.20	2,686.13	4,223.70	**21.97%**
6	ศรีสะเกษ	494,187	513,276	523,175	518,980	527,464	**1.40%**	1,608.56	1,722.74	1,820.30	1,909.68	2,044.80	**5.82%**
จังหวัดติดชายแดน สปป.ลาว													
1	เชียงราย	2,057,389	2,201,902	2,298,952	2,496,186	2,673,521	**6.51%**	15,545.46	17,379.53	18,173.56	19,978.30	21,995.16	**8.33%**
2	พะเยา	256,517	272,255	289,698	305,982	319,145	**5.51%**	988.89	1,082.61	1,160.31	1,247.60	1,354.56	**7.68%**
3	น่าน	507,650	570,378	596,748	720,348	753,294	**10.18%**	1,563.61	1,882.03	1,980.86	2,372.66	2,572.40	**12.09%**
4	อุตรดิตถ์	547,589	581,357	729,469	736,067	760,848	**8.66%**	1,337.62	1,540.39	1,963.30	2,057.13	2,200.99	**12.33%**

จังหวัด		จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทย (หน่วย : คน)						รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท) (หน่วย : ล้านบาท)					
		2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561	2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี พ.ศ. 2557-2561
5	เลย	860,108	1,066,972	1,123,644	1,188,934	1,250,676	**8.22%**	2,591.08	3,251.09	3,606.95	4,036.69	4,480.75	**12.70%**
6	หนองคาย	1,107,958	1,190,967	1,229,558	1,221,717	1,259,517	**2.78%**	3,549.56	3,847.62	4,120.92	4,381.48	4,792.50	**7.30%**
7	บึงกาฬ	275,785	314,527	331,270	335,505	347,340	**5.11%**	706.56	828.18	906.03	964.40	1,041.11	**9.06%**
8	นครพนม	405,911	438,117	453,702	473,033	501,094	**4.96%**	1,324.56	1,466.18	1,595.91	1,802.25	2,018.42	**10.50%**
9	อำนาจเจริญ	159,898	165,262	167,547	179,391	182,709	**3.49%**	332.35	348.00	357.91	401.46	423.15	**6.31%**
10	อุบลราชธานี	1,363,866	1,403,524	1,444,694	1,682,637	1,733,876	**6.68%**	4,998.00	5,237.11	5,597.59	6,815.05	7,392.20	**10.60%**
จังหวัดติดชายแดน เมียนมา													
1	เชียงราย	2,057,389	2,201,902	2,298,952	2,496,186	2,673,521	**6.51%**	15,545.46	17,379.53	18,173.56	19,978.30	21,995.16	**8.33%**
2	เชียงใหม่	4,560,660	4,841,681	5,039,830	5,476,865	5,705,392	**5.71%**	48,559.98	53,690.39	56,217.49	61,320.38	66,309.57	**7.54%**
3	แม่ฮ่องสอน	558,605	584,764	607,113	711,610	788,419	**9.02%**	2,100.22	2,308.84	2,417.99	2,818.24	3,181.11	**10.41%**
4	ระนอง	642,873	699,341	730,832	773,493	799,474	**5.31%**	3,048.18	3,421.91	3,653.45	3,955.59	4,183.35	**7.68%**
5	ประจวบคีรีขันธ์	2,161,675	2,223,244	2,289,813	3,357,930	3,458,347	**13.82%**	17,125.33	18,683.64	19,640.36	26,881.88	28,302.37	**13.81%**
6	กาญจนบุรี	2,336,991	2,770,008	2,923,161	3,251,572	3,412,563	**8.96%**	13,949.87	17,373.22	19,110.67	22,416.07	24,586.80	**13.50%**
7	ตาก	1,374,231	1,484,967	1,567,684	1,652,031	1,717,050	**5.47%**	5,003.60	5,689.10	6,046.47	6,438.22	6,916.79	**7.60%**

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2563 และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.1-14 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดติดชายแดนกัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา

หน่วย : บาท

จังหวัด	2557	2558	2559	2560	2561	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยปี พ.ศ. 2557-2561
จังหวัดติดชายแดน กัมพูชา						
1 อุบลราชธานี	57,124.31	61,881.49	65,924.83	70,424.44	71,468.66	5.70%
2 สระแก้ว	61,357.67	63,724.94	68,372.32	73,331.45	80,716.00	6.95%
3 จันทบุรี	195,197.17	197,812.32	205,436.79	248,108.17	217,393.45	4.45%
4 ตราด	142,899.98	142,155.21	142,934.51	173,878.60	161,321.73	4.49%
5 บุรีรัมย์	59,658.63	63,691.23	66,539.82	69,157.84	67,142.20	3.13%
6 ศรีสะเกษ	59,469.04	62,845.04	67,214.81	71,027.77	73,958.10	5.55%
จังหวัดติดชายแดน สปป.ลาว						
1 เชียงราย	79,697.98	81,962.50	86,088.53	89,556.24	95,894.83	4.62%
2 พะเยา	78,391.30	81,607.26	85,939.54	91,079.28	97,306.47	5.45%
3 น่าน	60,328.87	64,746.54	67,787.98	70,339.36	75,676.44	5.35%
4 อุตรดิตถ์	78,456.02	73,208.43	76,803.84	88,365.53	94,260.25	5.69%
5 เลย	78,329.74	78,216.66	85,982.59	96,295.96	100,796.06	7.17%
6 หนองคาย	75,865.95	79,888.18	85,121.19	87,796.92	92,825.17	4.96%
7 บึงกาฬ	55,239.26	60,147.74	66,476.66	76,867.60	67,476.50	6.31%
8 นครพนม	65,436.95	68,286.54	74,520.72	76,029.05	78,801.83	4.75%
9 อำนาจเจริญ	53,215.08	55,896.89	58,487.25	61,765.47	65,742.33	5.24%
10 อุบลราชธานี	57,124.31	61,881.49	65,924.83	70,424.44	71,468.66	5.70%
จังหวัดติดชายแดน เมียนมา						
1 เชียงราย	79,697.98	81,962.50	86,088.53	89,556.24	95,894.83	4.62%
2 เชียงใหม่	112,355.55	116,308.44	124,486.09	129,017.12	137,316.04	5.05%
3 แม่ฮ่องสอน	47,809.87	53,684.84	54,956.52	55,661.29	58,369.61	4.27%
4 ระนอง	90,035.79	86,297.32	98,140.59	105,122.21	103,966.28	4.83%
5 ประจวบคีรีขันธ์	156,813.88	165,251.20	178,492.58	192,603.73	191,306.06	5.45%
6 กาญจนบุรี	107,995.24	107,957.53	114,497.90	118,313.37	129,304.40	4.58%
7 ตาก	83,152.23	88,599.67	91,863.19	93,503.64	99,026.31	4.02%

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2563d และจากการวิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2564

ค.2 ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ตารางที่ ค.2-1 รายละเอียดตัวชี้วัดของการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17 ประการ

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ตัวชี้วัด
SDG 1 ขจัดความยากจนทุกรูปแบบในพื้นที่ (No Poverty)	1.1 อัตราส่วนคนจนหรือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ $1.90 ต่อวัน (% ของประชากรทั้งหมด) 1.2 อัตราความยากจนหลังหักภาษีและการโอน, เส้นความยากจนที่ร้อยละ 50 (% ของประชากรทั้งหมด)
SDG 2 ขจัดความหิวโหยบรรลุความมั่นคงทางอาหารสนับสนุนเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน (Zero Hunger)	2.1 ความชุกของการขาดสารอาหาร (%) 2.2 ผลผลิตธัญพืช (จำนวนตันต่อ 10,000 ตารางเมตร) 2.3 ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีส่วนสูงต่ำกว่ามาตรฐาน (%) 2.4 ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน (%) 2.5 ดัชนีการจัดการไนโตรเจนอย่างยั่งยืน (SNMI) (0-1) 2.6 ความชุกของผู้ที่เป็นโรคอ้วน หรือมี BMI ตั้งแต่ 30 ขึ้นไป (% ของประชากรวัยผู้ใหญ่)
SDG 3 คนมีชีวิตที่มีคุณภาพและส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของคนทุกเพศทุกวัย (Good Health and Well-being)	3.1 อัตราการตายของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน 3.2 อัตราการตายของมารดาจากการคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 100,000 คน 3.3 อัตราการตายของทารกแรกคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพ จำนวน 1,000 คน 3.4 อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรจำนวน 1,000 คน 3.5 อัตราผู้ป่วยวัณโรคต่อประชากรจำนวน 100,000 คน 3.6 อัตราการการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อประชากรจำนวน 100,000 คน 3.7 อัตราการเป็นแม่วัยรุ่นต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน 3.8 คะแนนความอยู่ดีมีสุขเชิงอัตวิสัย (0-10) 3.9 อายุคาดเฉลี่ยของการมีสุขภาพดีตั้งแต่แรกเกิด (ปี) 3.10 ทารกที่ได้รับวัคซีนพื้นฐานจำนวน 8 วัคซีนตามมาตรฐาน WHO (%) 3.11 ร้อยละผู้สูบบุหรี่เป็นประจำ (% ของประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไป)
SDG 4 การศึกษามีคุณภาพอย่างเท่าเทียมและครอบคลุมและส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตทุกคน (Quality Education)	4.1 จำนวนปีที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา 4.2 อัตราการรู้หนังสือ/อ่านออกเขียนได้ของประชากรอายุ 15-24 ปี (%) 4.3 อัตราแรกเข้าสุทธิในระดับประถมศึกษา (%) 4.4 ร้อยละประชากรอายุ 25-64 ปี ที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป 4.5 คะแนน PISA (0-600) 4.6 ร้อยละประชากรอายุ 25-64 ปี ที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมศึกษาแต่ไม่เทียบเท่าระดับอุดมศึกษา

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ตัวชี้วัด
SDG 5 บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง (Gender Equality)	5.1 สัดส่วนของเพศหญิงในรัฐสภา 5.2 อัตราส่วนเพศว่าด้วยการได้รับการศึกษาของเพศหญิงเมื่อเทียบกับเพศชาย จำนวน 100 คน (%) 5.3 อัตราส่วนเพศว่าด้วยการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในตลาดแรงงานเมื่อเทียบกับเพศชายจำนวน 100 คน (%) 5.4 ความต้องการอย่างแท้จริงเกี่ยวกับการคุมกำเนิด (%) 5.5 ช่องว่างค่าจ้างระหว่างเพศ (% ของค่าจ้างมัธยฐานของเพศชาย)
SDG 6 ให้มีน้ำใช้และบริหารจัดการน้ำและสุขาภิบาลอย่างยั่งยืนสำหรับทุกคน (Clean Water and Sanitation)	6.1 การเข้าถึงน้ำสะอาด (%) 6.2 การเข้าถึงสุขาภิบาลที่ดี (%) 6.3 การตักตวงน้ำจืด (%)
SDG 7 สร้างหลักประกันให้สามารถเข้าถึงพลังงานอย่างยั่งยืนในราคาที่เหมาะสม (Affordable and Clean Energy)	7.1 การเข้าถึงไฟฟ้า (%) 7.2 การเข้าถึงแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่ของแข็ง (%) 7.3 ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ($MtCO_2$/TWh) 7.4 ส่วนแบ่งของพลังงานทดแทนในการบริโภคพลังงานขั้นสุดท้ายทั้งหมด (%)
SDG 8 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึงและการจ้างงานเต็มอัตรา (Decent Work and Economic Growth)	8.1 เครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติต่อประชากรจำนวน 100,000 คน 8.2 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (ที่ปรับแล้ว) (%) 8.3 อัตราการว่างงาน (%) 8.4 สัดส่วนแรงงานเด็ก (%) 8.5 สัดส่วนของเยาวชนที่ไม่ได้ทำงาน ไม่ได้อยู่ในระบบการศึกษาหรือการฝึกอบรม (NEET) (%) 8.6 อัตราส่วนการจ้างงานต่อประชาชน (%)
SDG 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรม (Innovation and Infrastructure)	9.1 ค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและการพัฒนาจากฐาน GDP 9.2 จำนวนนักวิจัยด้านการวิจัยและการพัฒนาต่อลูกจ้าง 1,000 คน 9.3 ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (1-5) 9.4 คุณภาพสาธารณูปโภคในภาพรวม (1-7) 9.5 การเป็นสมาชิกใช้งาน Mobile Broadband (ต่อ 100 คน) 9.6 การใช้อินเตอร์เน็ต (%) 9.7 จำนวนการขอรับสิทธิบัตรภายใต้สนธิสัญญาความร่วมมือด้านสิทธิบัตรต่อประชากร 1 ล้านคน
SDG 10 ลดความไม่เท่าเทียมทั้งภายในและระหว่างประเทศ (Reduced Inequalities)	10.1 สัมประสิทธิ์จีนี (0-100) 10.2 อัตราส่วนพาลมา (Palma Ratio) 10.3 ดัชนีความเป็นธรรมทางสังคมของ PISA
SDG 11 สร้างความปลอดภัยและภูมิคุ้มกันให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ (Sustainable Cities and Communities)	11.1 ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก 2.5 ไมครอนในเขตเมือง (µg/m3) 11.2 จำนวนห้องต่อคน 11.3 การมีแหล่งน้ำสะอาด/มีท่อน้ำ (%)
SDG 12 ส่งเสริมรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน (Responsible Consumption and Production)	12.1 น้ำเสียที่ได้รับการบำบัด (%) 12.2 ปริมาณขยะชุมชน (กิโลกรัมต่อคนต่อปี) 12.3 ปริมาณขยะชุมชนที่ไม่ได้รับการรีไซเคิล (กิโลกรัมต่อคนต่อปี)

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ตัวชี้วัด
SDG 13 เร่งรัดดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ (Climate Action)	13.1 อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการใช้พลังงาน (tCO_2/capita) 13.2 ภาวะเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (0-1)
SDG 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรอย่างยั่งยืน (Life below Water)	14.1 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความสะอาด (0-100) 14.2 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความหลากหลายทางชีวภาพ (0-100) 14.3 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านพื้นที่ที่สามารถทำการประมงได้ (0-100) 14.4 สัดส่วนพื้นที่ในน้ำที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%) 14.5 การจับหรือทำลายสัตว์น้ำในปริมาณเกินกว่าระดับที่เหมาะสม (%)
SDG 15 ปกป้องฟื้นฟูและส่งเสริมการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน (Life on Land)	15.1 ดัชนีการอยู่รอดของสิ่งมีชีวิตที่ขึ้นบัญชีแดง (0-1) 15.2 อัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ป่าต่อปี (%) 15.3 สัดส่วนพื้นที่บนบกที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)
SDG 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขทุกคน เข้าถึงกระบวนการยุติธรรมสร้างสถาบันที่มีความรับผิดชอบ (Peace, Justice and Strong Institutions)	16.1 การฆาตกรรมต่อประชากรจำนวน 100,000 คน 16.2 จำนวนผู้ต้องขังต่อประชากรจำนวน 100,000 คน 16.3 ความรู้สึกปลอดภัยเมื่อเดินในช่วงกลางคืน (%) 16.4 ดัชนีการรับรู้เกี่ยวกับการคอร์รัปชั่น (0-100) 16.5 การจดทะเบียนเมื่อแรกเกิด (% ของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี) 16.6 ประสิทธิภาพของรัฐบาล (1-7) 16.7 สิทธิในการถือครองทรัพย์สิน (1-7)
SDG 17 เสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลไกดำเนินงานและหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก (Partnerships for the Goals)	17.1 การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาอย่างเป็นทางการ (% GNI) 17.2 รายได้จากภาษีอากร (% GDP) 17.3 การใช้จ่ายด้านสุขภาพ การศึกษา การวิจัยและการพัฒนา (% GDP)

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561

ตารางที่ ค.2-2 เกณฑ์การกำหนดระดับการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนจำแนกตามตัวชี้วัด

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน จำแนกตามตัวชี้วัด	ระดับการบรรลุเป้าหมาย / ช่วงคะแนน		
	ดี	พอใช้	ปรับปรุง
SDG 1 ขจัดความยากจนทุกรูปแบบในพื้นที่			
1.1 อัตราส่วนคนจนหรือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ $1.90 ต่อวัน (% ของประชากรทั้งหมด)	ต่ำกว่า 2	2 - 12.7	สูงกว่า 12.7
1.2 อัตราความยากจนหลังหักภาษีและการโอน, เส้นความยากจนที่ร้อยละ 50 (% ของประชากรทั้งหมด)	ต่ำกว่า 10	10 - 15	สูงกว่า 15
SDG 2 ขจัดความหิวโหยบรรลุความมั่นคงทางอาหารสนับสนุนเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน			
2.1 ความชุกของการขาดสารอาหาร (%)	ต่ำกว่า 7.5	7.5 - 15	สูงกว่า 15
2.2 ผลผลิตธัญพืช (จำนวนตันต่อ 10,000 ตารางเมตร)	สูงกว่า 2.5	1.5 - 2.5	ต่ำกว่า 1.5
2.3 ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีส่วนสูงต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	ต่ำกว่า 7.5	7.5 - 15	สูงกว่า 15
2.4 ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	ต่ำกว่า 5	5 - 10	สูงกว่า 10
2.5 ดัชนีการจัดการไนโตรเจนอย่างยั่งยืน (SNMI) (0-1)	ต่ำกว่า 0.3	0.3 - 0.7	สูงกว่า 0.7
2.6 ความชุกของผู้ที่เป็นโรคอ้วน หรือมี BMI ตั้งแต่ 30 ขึ้นไป (% ของประชากรวัยผู้ใหญ่)	ต่ำกว่า 10	10 - 25	สูงกว่า 25
SDG 3 คนมีชีวิตที่มีคุณภาพและส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของคนทุกเพศทุกวัย			
3.1 อัตราการตายของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	ต่ำกว่า 25	25 - 50	สูงกว่า 50
3.2 อัตราการตายของมารดาจากการคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 100,000 คน	ต่ำกว่า 70	70 - 140	สูงกว่า 140
3.3 อัตราการตายของทารกแรกคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	ต่ำกว่า 12	12 - 18	สูงกว่า 18
3.4 อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรจำนวน 1,000 คน	สูงกว่า 3	1 - 3	ต่ำกว่า 1
3.5 อัตราผู้ป่วยวัณโรคต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ต่ำกว่า 10	10 - 75	สูงกว่า 75
3.6 อัตราการการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ต่ำกว่า 8.4	8.4 - 16.8	สูงกว่า 16.8
3.7 อัตราการเป็นแม่วัยรุ่นต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	ต่ำกว่า 25	25 - 50	สูงกว่า 50
3.8 คะแนนความอยู่ดีมีสุขเชิงอัตวิสัย (0-10)	สูงกว่า 6	5 - 6	ต่ำกว่า 5
3.9 อายุคาดเฉลี่ยของการมีสุขภาพดีตั้งแต่แรกเกิด (ปี)	สูงกว่า 65	60 - 65	ต่ำกว่า 60

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน จำแนกตามตัวชี้วัด	ระดับการบรรลุเป้าหมาย / ช่วงคะแนน		
	ดี	พอใช้	ปรับปรุง
3.10 ทารกที่ได้รับวัคซีนพื้นฐานจำนวน 8 วัคซีน ตามมาตรฐาน WHO (%)	สูงกว่า 90	80 - 90	ต่ำกว่า 80
3.11 ร้อยละผู้สูบบุหรี่เป็นประจำ (% ของประชากรอายุ 15 ปี ขึ้นไป)	ต่ำกว่า 20	20 - 25	สูงกว่า 25
SDG 4 การศึกษามีคุณภาพอย่างเท่าเทียมและครอบคลุมและส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตทุกคน			
4.1 จำนวนปี ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา	สูงกว่า 12	10 - 12	ต่ำกว่า 10
4.2 อัตราการรู้หนังสือ/อ่านออกเขียนได้ของประชากรอายุ 15-24 ปี (%)	สูงกว่า 95	85 - 95	ต่ำกว่า 85
4.3 อัตราแรกเข้าสุทธิในระดับประถมศึกษา (%)	สูงกว่า 98	90 - 98	ต่ำกว่า 90
4.4 ร้อยละประชากรอายุ 25-64 ปี ที่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีขึ้นไป	สูงกว่า 25	15 - 25	ต่ำกว่า 15
4.5 คะแนน PISA (0-600)	สูงกว่า 493	400 - 493	ต่ำกว่า 400
4.6 ร้อยละประชากรอายุ 25-64 ปี ที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงกว่ามัธยมศึกษา แต่ไม่เทียบเท่าระดับอุดมศึกษา	สูงกว่า 85	70 - 85	ต่ำกว่า 70
SDG 5 บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง			
5.1 สัดส่วนของเพศหญิงในรัฐสภา	สูงกว่า 40	20 - 40	ต่ำกว่า 20
5.2 อัตราส่วนเพศว่าด้วยการได้วับการศึกษาของเพศหญิงเมื่อเทียบกับเพศชายจำนวน 100 คน (%)	สูงกว่า 95	75 - 95	ต่ำกว่า 75
5.3 อัตราส่วนเพศว่าด้วยการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในตลาดแรงงาน เมื่อเทียบกับเพศชายจำนวน 100 คน (%)	สูงกว่า 70	50 - 70	ต่ำกว่า 50
5.4 ความต้องการอย่างแท้จริงเกี่ยวกับการคุมกำเนิด (%)	ต่ำกว่า 20	20 - 50	สูงกว่า 50
5.5 ช่องว่างค่าจ้างระหว่างเพศ (% ของค่าจ้างมัธยฐานของเพศชาย)	ต่ำกว่า 7.5	7.5 - 15	สูงกว่า 15
SDG 6 ให้มีน้ำใช้และบริหารจัดการน้ำและสุขาภิบาลอย่างยั่งยืนสำหรับทุกคน			
6.1 การเข้าถึงน้ำสะอาด (%)	สูงกว่า 98	80 - 98	ต่ำกว่า 80
6.2 การเข้าถึงสุขาภิบาลที่ดี (%)	สูงกว่า 95	75 - 95	ต่ำกว่า 75
6.3 การตักตวงน้ำจืด (%)	ต่ำกว่า 20	20 - 40	สูงกว่า 40
SDG 7 สร้างหลักประกันให้สามารถเข้าถึงพลังงานอย่างยั่งยืนในราคาที่เหมาะสม			
7.1 การเข้าถึงไฟฟ้า (%)	สูงกว่า 98	80 - 98	ต่ำกว่า 80
7.2 การเข้าถึงแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่ของแข็ง (%)	สูงกว่า 85	50 - 85	ต่ำกว่า 50
7.3 ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ($MtCO_2$/TWh)	ต่ำกว่า 1	1 - 1.5	สูงกว่า 1.5
7.4 ส่วนแบ่งของพลังงานทดแทนในการบริโภคพลังงานขั้นสุดท้ายทั้งหมด (%)	สูงกว่า 20	10 - 20	ต่ำกว่า 10

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน จำแนกตามตัวชี้วัด	ระดับการบรรลุเป้าหมาย / ช่วงคะแนน		
	ดี	พอใช้	ปรับปรุง
SDG 8 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึง และการจ้างงานเต็มอัตรา			
8.1 เครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	สูงกว่า 20	10 - 20	ต่ำกว่า 10
8.2 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (ที่ปรับแล้ว) (%)	สูงกว่า 0	-2 - 0	ต่ำกว่า 10
8.3 อัตราการว่างงาน (%)	ต่ำกว่า 5	5 - 10	สูงกว่า 10
8.4 สัดส่วนแรงงานเด็ก (%)	ต่ำกว่า 2	2 - 10	สูงกว่า 10
8.5 สัดส่วนของเยาวชนที่ไม่ได้ทำงาน ไม่ได้อยู่ในระบบการศึกษา หรือการฝึกอบรม (NEET) (%)	ต่ำกว่า 10	10 - 15	สูงกว่า 15
8.6 อัตราส่วนการจ้างงานต่อประชาชน (%)	สูงกว่า 60	50 - 60	ต่ำกว่า 50
SDG 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรม			
9.1 ค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและการพัฒนาจากฐาน GDP	สูงกว่า 1.5	1 - 1.5	ต่ำกว่า 1
9.2 จำนวนนักวิจัยด้านการวิจัยและการพัฒนาต่อลูกจ้าง 1,000 คน	สูงกว่า 8	7 - 8	ต่ำกว่า 7
9.3 ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (1-5)	สูงกว่า 3	2 - 3	ต่ำกว่า 2
9.4 คุณภาพสาธารณูปโภคในภาพรวม (1-7)	สูงกว่า 4.5	3 - 4.5	ต่ำกว่า 3
9.5 การเป็นสมาชิกใช้งาน Mobile Broadband (ต่อ 100 คน)	สูงกว่า 75	50 - 75	ต่ำกว่า 50
9.6 การใช้อินเตอร์เน็ต (%)	สูงกว่า 80	50 - 80	ต่ำกว่า 50
9.7 จำนวนการขอรับสิทธิบัตรภายใต้สนธิสัญญาความร่วมมือด้านสิทธิบัตรต่อประชากร 1 ล้านคน	สูงกว่า 100	50 - 100	ต่ำกว่า 50
SDG 10 ลดความไม่เท่าเทียมทั้งภายในและระหว่างประเทศ			
10.1 สัมประสิทธิ์จีนี (0-100)	ต่ำกว่า 30	30 - 40	สูงกว่า 40
10.2 อัตราส่วนพาลมา (Palma Ratio)	ต่ำกว่า 1	1 - 1.2	สูงกว่า 1.2
10.3 ดัชนีความเป็นธรรมทางสังคมของ PISA	สูงกว่า 5.6	4 - 5.6	ต่ำกว่า 4
SDG 11 สร้างความปลอดภัยและภูมิคุ้มกันให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์			
11.1 ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก 2.5 ไมครอนในเขตเมือง ($\mu g/m^3$)	ต่ำกว่า 10	10 - 20	สูงกว่า 20
11.2 จำนวนห้องต่อคน	สูงกว่า 1.5	1.1 - 1.5	ต่ำกว่า 1.1
11.3 การมีแหล่งน้ำสะอาด/มีท่อน้ำ (%)	สูงกว่า 98	75 - 98	ต่ำกว่า 75
SDG 12 ส่งเสริมรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน			
12.1 น้ำเสียที่ได้รับการบำบัด (%)	สูงกว่า 50	15 - 50	ต่ำกว่า 15
12.2 ปริมาณขยะชุมชน (กิโลกรัมต่อคนต่อปี)	ต่ำกว่า 1	1 - 2	สูงกว่า 2
12.3 ปริมาณขยะชุมชนที่ไม่ได้รับการรีไซเคิล (กิโลกรัมต่อคนต่อปี)	ต่ำกว่า 1	1 - 1.5	สูงกว่า 1.5

ดัชนีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน จำแนกตามตัวชี้วัด	ระดับการบรรลุเป้าหมาย / ช่วงคะแนน		
	ดี	พอใช้	ปรับปรุง
SDG 13 เร่งวัดดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ			
13.1 อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการใช้พลังงาน (tCO_2/capita)	ต่ำกว่า 2	2 - 4	สูงกว่า 4
13.2 ภาวะเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (0-1)	ต่ำกว่า 0.1	0.1 - 0.2	สูงกว่า 0.2
SDG 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรอย่างยั่งยืน			
14.1 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความสะอาด (0-100)	สูงกว่า 70	60 - 70	ต่ำกว่า 60
14.2 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความหลากหลายทางชีวภาพ (0-100)	สูงกว่า 90	80 - 90	ต่ำกว่า 80
14.3 ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านพื้นที่ที่สามารถทำการประมงได้ (0-100)	สูงกว่า 70	60 - 70	ต่ำกว่า 60
14.4 สัดส่วนพื้นที่ในน้ำที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)	สูงกว่า 50	10 - 50	ต่ำกว่า 10
14.5 การจับหรือทำลายสัตว์น้ำในปริมาณเกินกว่าระดับที่เหมาะสม (%)	ต่ำกว่า 25	25 - 50	สูงกว่า 50
SDG 15 ปกป้อง ฟื้นฟู และส่งเสริมการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน			
15.1 ดัชนีการอยู่รอดของสิ่งมีชีวิตที่ขึ้นบัญชีแดง (0-1)	สูงกว่า 0.9	0.8 – 0.9	ต่ำกว่า 0.8
15.2 อัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ป่าต่อปี (%)	ต่ำกว่า -2	-2 - 0	สูงกว่า 0
15.3 สัดส่วนพื้นที่บนบกที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)	สูงกว่า 50	10 - 50	ต่ำกว่า 10
SDG 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุข ทุกคนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม สร้างสถาบันที่มีความรับผิดชอบ			
16.1 การฆาตกรรมต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ต่ำกว่า 1.5	1.5 - 3	สูงกว่า 3
16.2 จำนวนผู้ต้องขังต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ต่ำกว่า 100	100 - 200	สูงกว่า 200
16.3 ความรู้สึกปลอดภัยเมื่อเดินในช่วงกลางคืน (%)	สูงกว่า 80	50 - 80	ต่ำกว่า 50
16.4 ดัชนีการรับรู้เกี่ยวกับการคอร์รัปชั่น (0-100)	สูงกว่า 60	40 - 60	ต่ำกว่า 40
16.5 การจดทะเบียนเมื่อแรกเกิด (% ของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี)	สูงกว่า 98	75 - 98	ต่ำกว่า 75
16.6 ประสิทธิภาพของรัฐบาล (1-7)	สูงกว่า 4.5	3 - 4.5	ต่ำกว่า 3
16.7 สิทธิในการถือครองทรัพย์สิน (1-7)	สูงกว่า 4.5	3 - 4.5	ต่ำกว่า 3
SDG 17 เสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลไกดำเนินงานและหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก			
17.1 การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาอย่างเป็นทางการ (% GNI)	สูงกว่า 0.7	0.35 - 0.7	ต่ำกว่า 0.35
17.2 รายได้จากภาษีอากร (% GDP)	สูงกว่า 25	15 - 25	ต่ำกว่า 15
17.3 การใช้จ่ายด้านสุขภาพ การศึกษา การวิจัยและการพัฒนา (% GDP)	สูงกว่า 16	8 - 16	ต่ำกว่า 8

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561

ตารางที่ ค.2-3 การเปรียบเทียบคะแนนจากตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนจำแนกตามประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงกับค่าเฉลี่ยจากประเทศภาคีสมาชิกของสหประชาชาติ

ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ค่า (value) จำแนกตามประเทศ				ค่าเฉลี่ย GMS	ค่าเฉลี่ยทั้งโลก
	กัมพูชา	สปป. ลาว	เมียนมา	ไทย		
SDG 1 ขจัดความยากจนทุกรูปแบบในพื้นที่						
อัตราส่วนคนจนหรือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ $1.90 ต่อวัน (%)	6.2	30	n/a	0.1	9.875	14.62
SDG 2 ขจัดความหิวโหยบรรลุความมั่นคงทางอาหารสนับสนุนเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน						
ความชุกของการขาดสารอาหาร (%)	14.2	18.5	14.2	7.4	13.06	10.09
ผลผลิตธัญพืช (จำนวนตันต่อ 10,000 ตารางเมตร)	3	4.5	3.7	3.1	3.98	3.25
ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีส่วนสูงต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	32.4	43.8	35.1	16.3	29.4	22.08
ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า5 ปี ที่มีน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	9.6	6.4	7.9	6.7	7.26	5.97
ดัชนีการจัดการไนโตรเจนอย่างยั่งยืน (SNMI) (0-1)	0.6	n/a	0.5	0.8	0.63	0.77
SDG 3 คนมีชีวิตที่มีคุณภาพและส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของคนทุกเพศทุกวัย						
อัตราการตายของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	28.7	66.7	50	12.3	35.88	31.99
อัตราการตายของมารดาจากการคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 100,000 คน	161	197	178	20	122	161.32
อัตราการตายของทารกแรกคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	14.8	30.1	26.4	6.7	17.88	13.62
อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรจำนวน 1,000 คน	0.2	0.2	0.6	0.4	0.52	1.56
อัตราผู้ป่วยวัณโรคต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	390	189	369	171	251.80	120.11
อัตราการการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	17.4	14.3	20.3	36.2	22.54	16.77
อัตราการเป็นแม่วัยรุ่นต่อเด็กที่เกิดมีชีพ จำนวน 1,000 คน	57	94	30.3	60	55.46	55.49
คะแนนความอยู่ดีมีสุขเชิงอัตวิสัย (0-10)	3.8	4.9	4.3	6.5	4.98	5.37
อายุคาดเฉลี่ยของการมีสุขภาพดีตั้งแต่แรกเกิด (ปี)	62	57	57	66	61.60	61.54
ทารกที่ได้รับวัคซีนพื้นฐานจำนวน 8 วัคซีนตามมาตรฐาน WHO (%)	94	87	75	99	90.00	86.13
SDG 4 การศึกษามีคุณภาพอย่างเท่าเทียมและครอบคลุมและส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตทุกคน						
จำนวนปีที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา	10.9	10.6	8.6	13.5	11.10	12.87
อัตราการรู้หนังสือ/อ่านออกเขียนได้ของประชากรอายุ 15-24 ปี (%)	87.1	83.9	96	96.6	92.14	88.34
อัตราแรกเข้าสุทธิในระดับประถมศึกษา (%)	98.4	97.3	86.4	95.6	95.14	91.44

ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ค่า (value) จำแนกตามประเทศ				ค่าเฉลี่ย GMS	ค่าเฉลี่ยทั้งโลก
	กัมพูชา	สปป. ลาว	เมียนมา	ไทย		
SDG 5 บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง						
สัดส่วนของเพศหญิงในรัฐสภา	20.3	25	12.7	6.1	17.68	20.61
อัตราส่วนเพศว่าด้วยการได้วับการศึกษาของเพศหญิงเมื่อเทียบกับเพศชายจำนวน 100 คน (%)	58.8	64	112.1	94.7	83.66	86.18
อัตราส่วนเพศว่าด้วยการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในตลาดแรงงาน เมื่อเทียบกับเพศชาย จำนวน 100 คน (%)	87.7	N/A	N/A	78.2	85.00	72.14
ความต้องการอย่างแท้จริงเกี่ยวกับการคุมกำเนิด (%)	42.4	35.3	28.7	9.2	27.94	39.01
SDG 6 ให้มีน้ำใช้และบริหารจัดการน้ำและสุขาภิบาลอย่างยั่งยืนสำหรับทุกคน						
การเข้าถึงน้ำสะอาด (%)	75.5	75.7	80.6	97.8	85.44	88.23
การเข้าถึงสุขาภิบาลที่ดี (%)	42.4	70.9	79.6	93	72.78	72.35
การตักตวงน้ำจืด (%)	0.5	1	2.8	13.1	5.34	51.79
SDG 7 สร้างหลักประกันให้สามารถเข้าถึงพลังงานอย่างยั่งยืนในราคาที่เหมาะสม						
การเข้าถึงไฟฟ้า (%)	31.1	70	52.4	100	70.50	77.17
การเข้าถึงแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่ใช่ของแข็ง (%)	10.6	5	8.3	73.9	28.32	64.37
ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ($MtCO_2/TWh$)	2.9	N/A	1.1	1.5	1.63	1.43
SDG 8 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึง และการจ้างงานเต็มอัตรา						
เครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	10.7	17.4	1.6	111.9	33.04	46.64
อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (ที่ปรับแล้ว) (%)	-0.3	0.5	1.4	-0.8	0.14	-2.07
อัตราการว่างงาน (%)	0.5	1.6	4.7	1.1	2.00	9.27
สัดส่วนแรงงานเด็ก (%)	18.3	10.1	n/a	8.3	13.28	10.77
SDG 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรม						
ค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและการพัฒนาจากฐาน GDP	0	N/A	0	0.3	0.10	0.65
ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (1-5)	2.6	2.2	2.1	3.4	2.68	2.75
คุณภาพสาธารณูปโภคในภาพรวม (1-7)	3.4	3.9	2.4	4	3.44	4.11
การเป็นสมาชิกใช้งาน Mobile Broadband (ต่อ 100 คน)	9.6	2.5	1	52.3	16.84	34.57
การใช้อินเตอร์เน็ต (%)	9	14.3	2.1	34.9	21.72	43.64
SDG 10 ลดความไม่เท่าเทียมทั้งภายในและระหว่างประเทศ						
สัมประสิทธิ์จีนี (0-100)	36	36.7	N/A	39.4	36.93	39.77
SDG 11 สร้างความปลอดภัยและภูมิคุ้มกันให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์						
ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก 2.5 ไมครอน ในเขตเมือง ($\mu g/m^3$)	19.7	27.5	28.9	22.4	24.80	18.24
การมีแหล่งน้ำสะอาด/มีท่อน้ำ (%)	75.3	63.9	18.6	75.9	59.00	74.59
SDG 12 ส่งเสริมรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน						
น้ำเสียที่ได้รับการบำบัด (%)	0	0	0	16	3.22	25.75

ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน	ค่า (value) จำแนกตามประเทศ				ค่าเฉลี่ย GMS	ค่าเฉลี่ยทั้งโลก
	กัมพูชา	สปป. ลาว	เมียนมา	ไทย		
ปริมาณขยะชุมชน (กิโลกรัมต่อคนต่อปี)	N/A	0.7	0.4	1.8	1.18	1.52
SDG 13 เร่งวัดดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ						
อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการใช้พลังงาน (tCO_2/capita)	0.3	0.2	0.2	4.5	1.44	4.63
ภาวะเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (0-1)	0.4	0.2	0.2	0.2	0.24	0.11
SDG 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรอย่างยั่งยืน						
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทร ด้านความสะอาด (0-100)	63.7	N/A	58.6	65.5	61.18	65.49
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทร ด้านความหลากหลายทางชีวภาพ (0-100)	80.1	N/A	82.4	81.8	80.88	83.63
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทร ด้านพื้นที่ที่สามารถทำการประมงได้ (0-100)	7	N/A	2	67	19.75	57.53
สัดส่วนพื้นที่ในน้ำที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)	0	N/A	0	n/a	2.57	18.92
การจับหรือทำลายสัตว์น้ำในปริมาณเกินกว่าระดับที่เหมาะสม (%)	N/A	N/A	13.6	43	19.03	32.12
SDG 15 ปกป้อง ฟื้นฟู และส่งเสริมการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน						
ดัชนีการอยู่รอดของสิ่งมีชีวิตที่ขึ้นบัญชีแดง (0-1)	0.8	0.8	0.8	0.8	0.78	0.86
อัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ป่าต่อปี (%)	18	8.6	4.7	6.4	9.36	6.93
สัดส่วนพื้นที่บนบกที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)	6.7	6.7	17.2	53.1	17.30	18.93
SDG 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุข ทุกคนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม สร้างสถาบันที่มีความรับผิดชอบ						
การฆาตกรรมต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	6.5	5.9	15.2	5	7.18	8.55
จำนวนผู้ต้องขังต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	106	69	120	398	167.60	165.70
ความรู้สึกปลอดภัยเมื่อเดินในช่วงกลางคืน (%)	45.4	74.5	79.2	69.4	65.82	61.08
ดัชนีการรับรู้เกี่ยวกับการคอร์รัปชั่น (0-100)	21	25	22	38	27.40	42.30
การจดทะเบียนเมื่อแรกเกิด (%)	62.1	74.8	72.4	9.4	62.74	81.09
ประสิทธิภาพของรัฐบาล (1-7)	2.9	3.8	2.8	3.4	3.26	3.63
สิทธิในการถือครองทรัพย์สิน (1-7)	3.6	3.6	3	4.1	3.64	4.33
SDG 17 เสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลไกดำเนินงานและหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก						
การให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาอย่างเป็นทางการ (% GNI)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0.41
รายได้จากภาษีอากร (% GDP)	18.4	23.9	23.2	24.1	22.50	28.59
การใช้จ่ายด้านสุขภาพ การศึกษา การวิจัยและการพัฒนา (% GDP)	10.1	n/a	2.6	12.4	8.37	12.72

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561

ตารางที่ ค.2-4 ระดับการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาพรวมรายเป้าหมายจำแนกตามประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

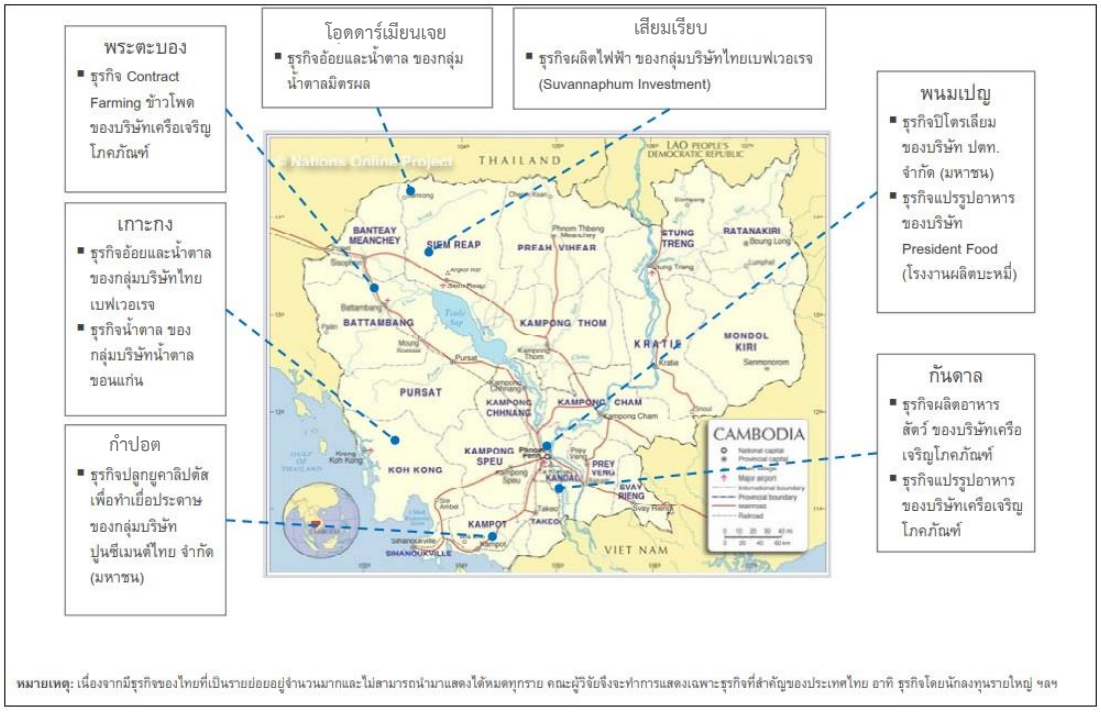
ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDG)	ระดับการบรรลุเป้าหมาย/ประเทศ			
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	ไทย
SDG 1 ขจัดความยากจนทุกรูปแบบในพื้นที่				
อัตราส่วนคนจนหรือผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ $1.90 ต่อวัน (%)	พอใช้	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล	ดี
SDG 2 ขจัดความหิวโหยบรรลุความมั่นคงทางอาหารสนับสนุนเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน				
ความชุกของการขาดสารอาหาร (%)	พอใช้	ปรับปรุง	พอใช้	ดี
ผลผลิตธัญพืช (จำนวนตันต่อ 10,000 ตารางเมตร)	ดี	ดี	ดี	ดี
ความชุดของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ที่มีส่วนสูงต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
ความชุกของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปี ทีมีน้ำหนักต่ำกว่ามาตรฐาน (%)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
ดัชนีการจัดการไนโตรเจนอย่างยั่งยืน (SNMI) (0-1)	พอใช้	ไม่มีข้อมูล	พอใช้	ปรับปรุง
SDG 3 คนมีชีวิตที่มีคุณภาพและส่งเสริมสุขภาวะที่ดีของคนทุกเพศทุกวัย				
อัตราการตายของเด็กอายุต่ำกว่า 5 ปีต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	พอใช้	ปรับปรุง	พอใช้	ดี
อัตราการตายของมารดาจากการคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 100,000 คน	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
อัตราการตายของทารกแรกคลอดต่อเด็กที่เกิดมีชีพ จำนวน 1,000 คน	พอใช้	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
อัตราส่วนแพทย์ต่อประชากรจำนวน 1,000 คน	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
อัตราผู้ป่วยวัณโรคต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
อัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ปรับปรุง	พอใช้	ปรับปรุง	ปรับปรุง
อัตราการเป็นแม่วัยรุ่นต่อเด็กที่เกิดมีชีพจำนวน 1,000 คน	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้	ปรับปรุง
คะแนนความอยู่ดีมีสุขเชิงอัตวิสัย (0-10)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
อายุคาดเฉลี่ยของการมีสุขภาพดีตั้งแต่แรกเกิด (ปี)	พอใช้	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
ทารกที่ได้รับวัคซีนพื้นฐานจำนวน 8 วัคซีนตามมาตรฐาน WHO (%)	ดี	พอใช้	ปรับปรุง	ดี
SDG 4 การศึกษามีคุณภาพอย่างเท่าเทียมและครอบคลุมและส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตทุกคน				
จำนวนปีที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา	พอใช้	พอใช้	ปรับปรุง	ดี
อัตราการรู้หนังสือ/อ่านออกเขียนได้ของประชากรอายุ 15-24 ปี (%)	พอใช้	ปรังปรุง	ดี	ดี
อัตราแรกเข้าสุทธิในระดับประถมศึกษา (%)	ดี	พอใช้	ปรับปรุง	พอใช้
SDG 5 บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศเสริมสร้างความเข้มแข็งให้แก่สตรีและเด็กหญิง				
สัดส่วนของเพศในรัฐสภา	พอใช้	พอใช้	ปรับปรุง	ปรังปรุง
อัตราส่วนเพศว่าด้วยการได้รับการศึกษาของเพศหญิงเมื่อเทียบกับเพศชายจำนวน 100 คน (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี	พอใช้
อัตราส่วนเพศว่าด้วยการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในตลาดแรงงาน เมื่อเทียบกับเพศจำนวน 100 คน (%)	ดี	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ดี
ความต้องการอย่างแท้จริงเกี่ยวกับการคุมกำเนิด (%)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	ดี

ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDG)	ระดับการบรรลุเป้าหมาย/ประเทศ			
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	ไทย
SDG 6 ให้มีน้ำใช้และบริการจัดการน้ำและสุขาภิบาลอย่างยั่งยืนสำหรับทุกคน				
การเข้าถึงน้ำสะอาด (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้	พอใช้
การเข้าถึงสุขาภิบาลที่ดี (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้	พอใช้
การตักตวงน้ำจืด (%)	ดี	ดี	ดี	ดี
SDG 7 สร้างหลักประกันให้สามารถเข้าถึงพลังงานอย่างยั่งยืนในราคาที่เหมาะสม				
การเข้าถึงไฟฟ้า (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
การเข้าถึงแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงที่ไม่ใช้ของแข็ง (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้
ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากแหล่งพลังงานเชื้อเพลิงและไฟฟ้า ($MtCO_2$/TWh)	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล	พอใช้	พอใช้
SDG 8 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึงและการจ้างงานเต็มอัตรา				
เครื่องรับจ่ายเงินอัตโนมัติต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	พอใช้	พอใช้	ปรับปรุง	ดี
อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (ที่ปรับแล้ว) (%)	พอใช้	ดี	ดี	พอใช้
อัตราการว่างงาน (%)	ดี	ดี	ดี	ดี
สัดส่วนแรงงานเด็ก (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	มีมีข้อมูล	พอใช้
SDG 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงส่งเสริมอุตสาหกรรมและนวัตกรรม				
ค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและการพัฒนาจากฐาน GDP	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล	ปรับปรุง	ปรับปรุง
ดัชนีวัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (1-5)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	ดี
คุณภาพสาธารณูปโภคในภาพรวม (1-7)	พอใช้	พอใช้	ปรับปรุง	พอใช้
การเป็นสมาชิกใช้งาน Mobile Broadband (ต่อ 100 คน)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้
การใช้อินเตอร์เน็ต (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
SDG 10 ไม่เท่าเทียมทั้งภายในและระหว่างประเทศ				
สัมประสิทธิ์จีนี (0-100)	พอใช้	พอใช้	ไม่มีข้อมูล	พอใช้
SDG 11 สร้างความปลอดภัยและภูมิคุ้มกันให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ (Sustainable Cities and Communities)				
ปริมาณฝุ่นขนาดเล็ก 2.5 ไม่ครอบในเขตเมือง ($\mu g/m^3$)	พอใช้	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
การมีแหล่งน้ำสะอาด/มีท่อน้ำ (%)	พอใช้	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้
SDG 12 ส่งเสริมรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน				
น้ำเสียที่ได้รับการบำบัด (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้
ปริมาณขยะชุมชน (กิโลกรัมต่อคนต่อปี)	ไม่มีข้อมูล	ดี	ดี	ปรับปรุง
SDG 13 เร่งรัดดำเนินการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบ				
อัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการใช้พลังงาน (tCO_2/capita)	ดี	ดี	ดี	ปรับปรุง
ภาวะเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ (0-1)	ปรับปรุง	พอใช้	พอใช้	ปรับปรุง
SDG 14 อนุรักษ์และใช้ประโยชน์ทรัพยากรทางทะเลและมหาสมุทรอย่างยั่งยืน				
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความสะอาด (0-100)	พอใช้	ไม่มีข้อมูล	ปรับปรุง	พอใช้

ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDG)	ระดับการบรรลุเป้าหมาย/ประเทศ			
	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	ไทย
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านความหลากหลายชีวภาพ (0-100)	พอใช้	ไม่มีข้อมูล	พอใช้	พอใช้
ดัชนีคุณภาพน้ำในทะเล/มหาสมุทรด้านพื้นที่ที่สามารถทำการประมงได้ (0-100)	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล	ปรับปรุง	พอใช้
สัดส่วนพื้นที่ในน้ำที่ได้รับการคุ้มครองสมบูรณ์ (%)	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล	ปรับปรุง	ไม่มีข้อมูล
การจับหรือทำลายสัตว์น้ำในปริมาณเกินกว่าระดับที่เหมาะสม (%)	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ดี	พอใช้
SDG 15 ปกป้องฟื้นฟูและส่งเสริมการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน				
ดัชนีการอยู่รอดของสิ่งมีชีวิตที่ดีขึ้นบัญชีแดง (0-1)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
อัตราการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ป่าต่อปี (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้	ปรับปรุง
สัดส่วนพื้นที่บนบกที่ได้รับการคุ้มครองอย่างสมบูรณ์ (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	พอใช้	ดี
SDG 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขทุกคนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมสร้างสถาบันที่มีความรับผิดชอบ				
การฆาตกรรมต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
จำนวนผู้ต้องขังต่อประชากรจำนวน 100,000 คน	พอใช้	ดี	พอใช้	ปรับปรุง
ความรู้สึกปลอดภัยเมื่อเดินในช่วงกลางคืน (%)	ปรับปรุง	พอใช้	พอใช้	พอใช้
ดัชนีการรับรู้เกี่ยวกับการคอร์รัปชั่น (0-100)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง
การจดทะเบียนเมื่อแรกเกิด (%)	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ปรับปรุง	ดี
ประสิทธิภาพของรัฐบาล (1-7)	ปรับปรุง	พอใช้	ปรับปรุง	พอใช้
สิทธิในการถือครองทรัพย์สิน (1-7)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
SDG 17 เสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลไกดำเนินงานและหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก				
การใช้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาอย่างเป็นทางการ (% GNI)	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
รายได้จากภาษีอากร (% GDP)	พอใช้	พอใช้	พอใช้	พอใช้
การใช้จ่ายด้านสุขภาพ การศึกษาการวิจัยและการพัฒนา (% GDP)	พอใช้	ไม่มีข้อมูล	ปรับปรุง	พอใช้

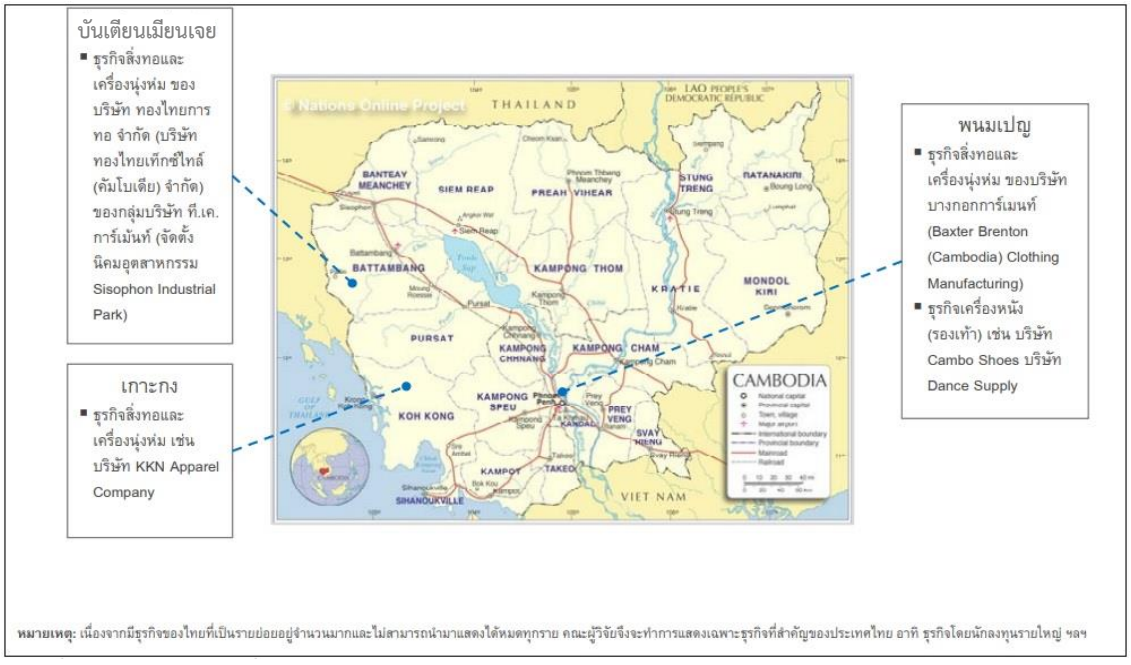
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2561

ค.3 พื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการค้า



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-1 ธุรกิจที่พึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติของประเทศไทยในกัมพูชา



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

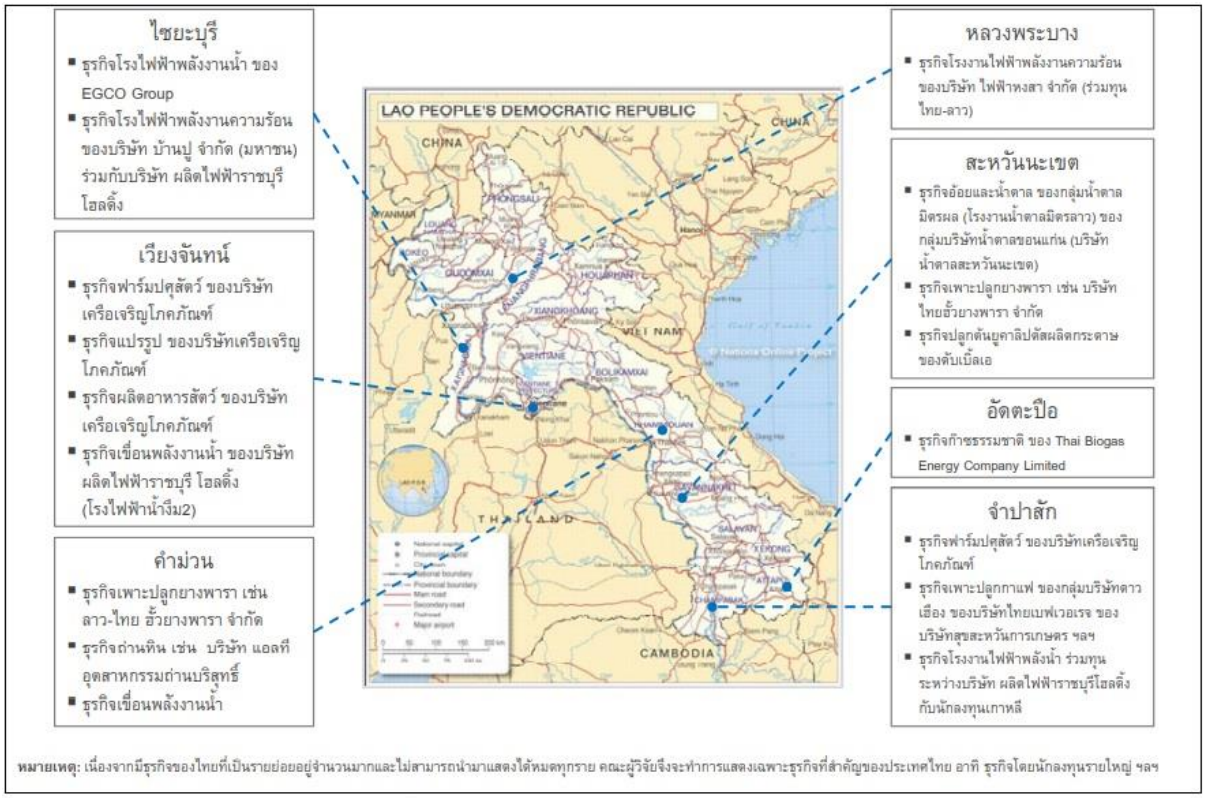
รูปที่ ค.3-2 ธุรกิจที่พึ่งพิงแรงงานจำนวนมากของประเทศไทยในกัมพูชา

ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-3 ธุรกิจภาคบริการของประเทศไทยในกัมพูชา

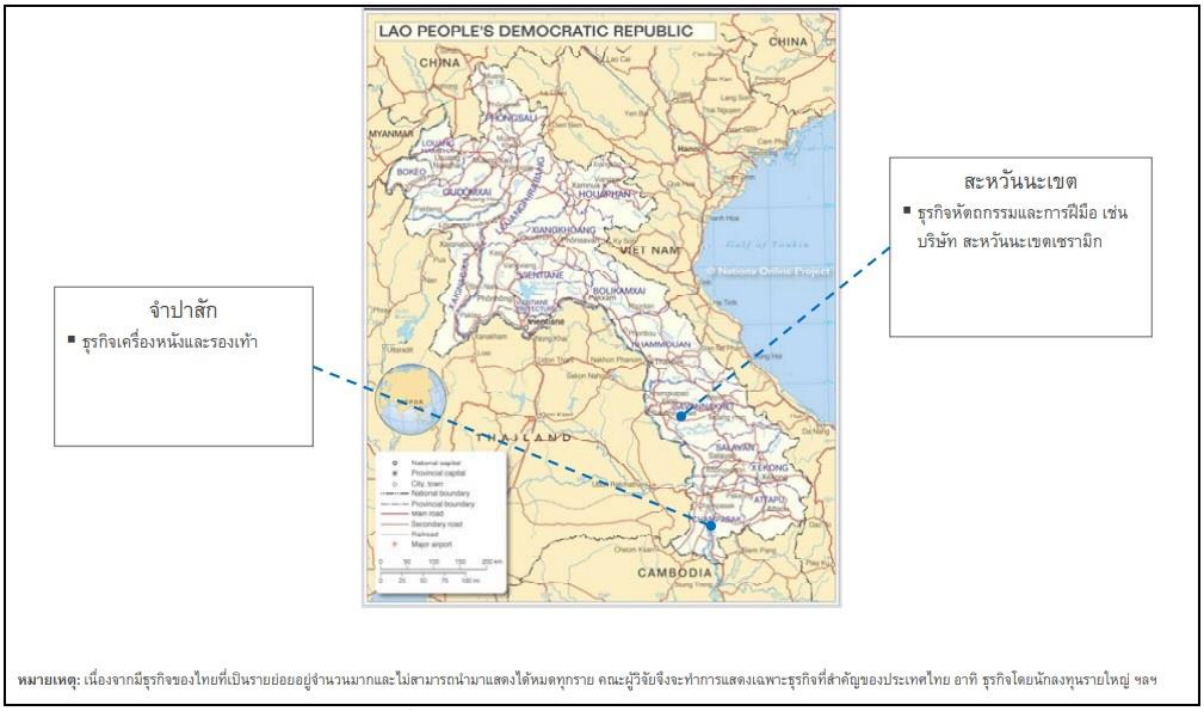
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-4 ธุรกิจการให้บริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และธุรกิจก่อสร้างของประเทศไทยในกัมพูชา



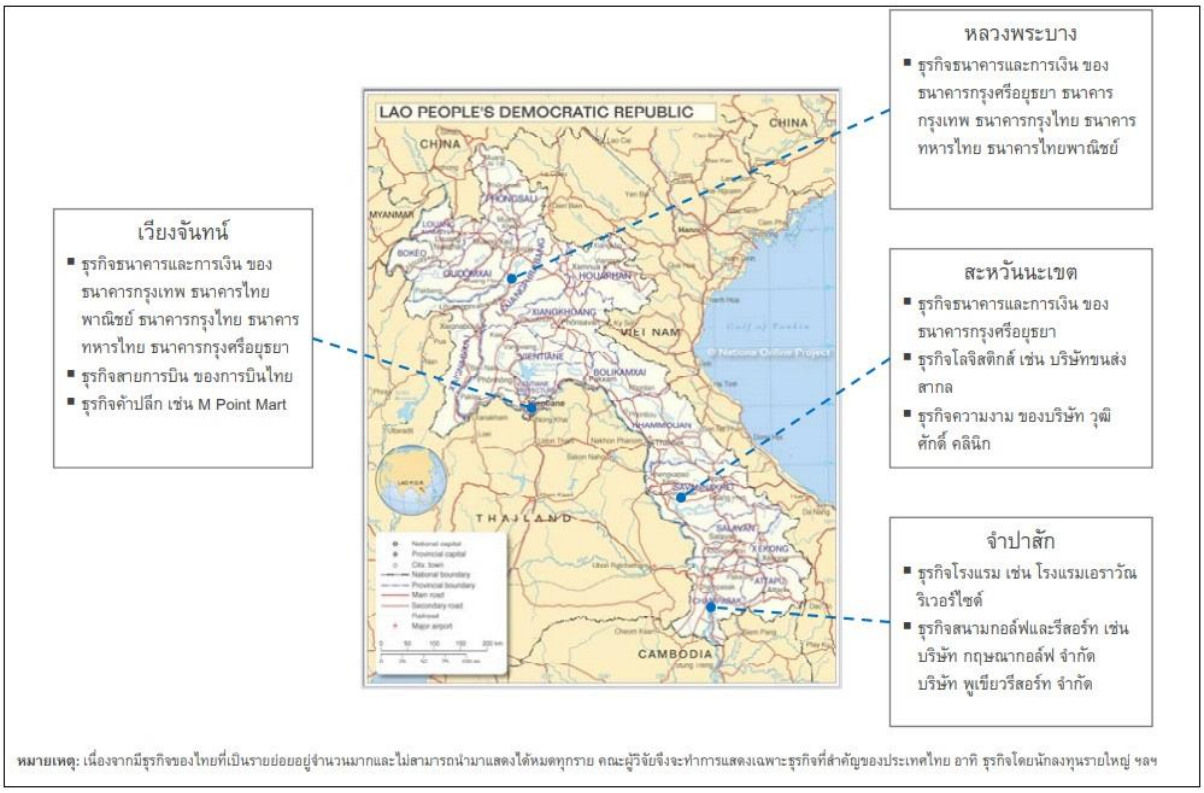
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-5 ธุรกิจที่พึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติของประเทศไทยใน สปป.ลาว



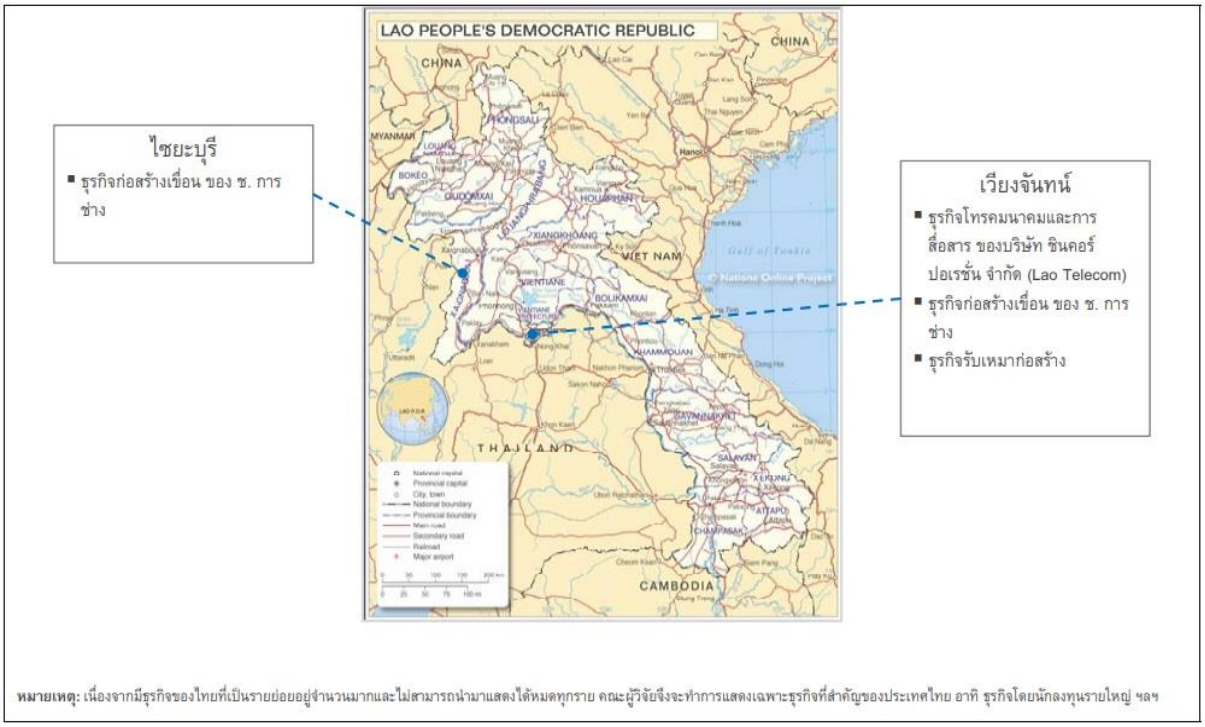
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-6 ธุรกิจที่พึ่งพิงแรงงานจำนวนมากของประเทศไทยใน สปป.ลาว



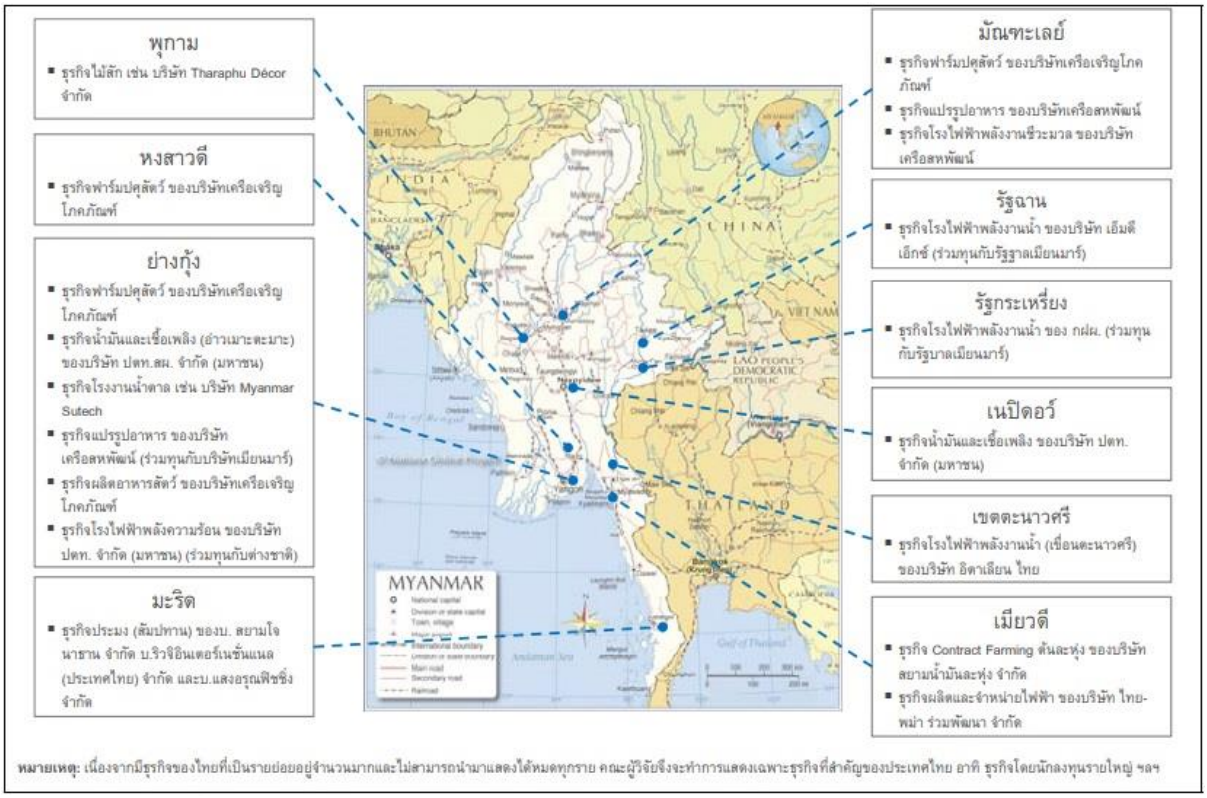
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-7 ธุรกิจที่พึ่งพิงภาคบริการของประเทศไทยใน สปป.ลาว



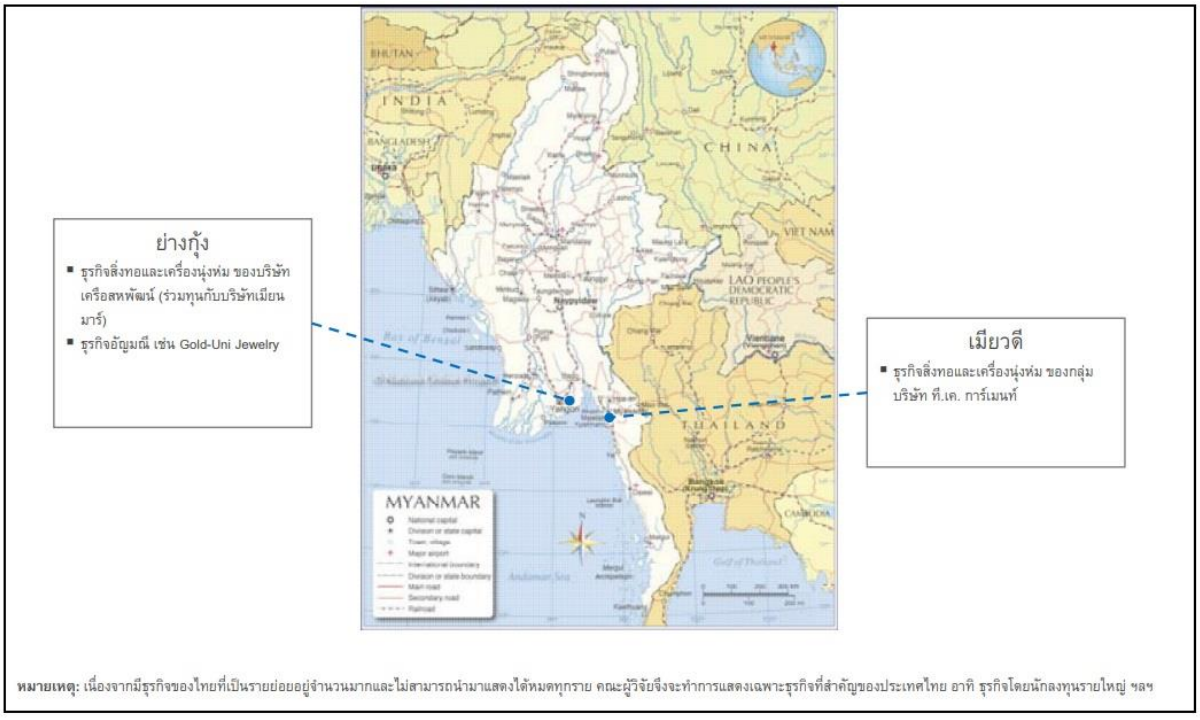
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-8 ธุรกิจการให้บริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และธุรกิจก่อสร้างของประเทศไทยใน สปป.ลาว



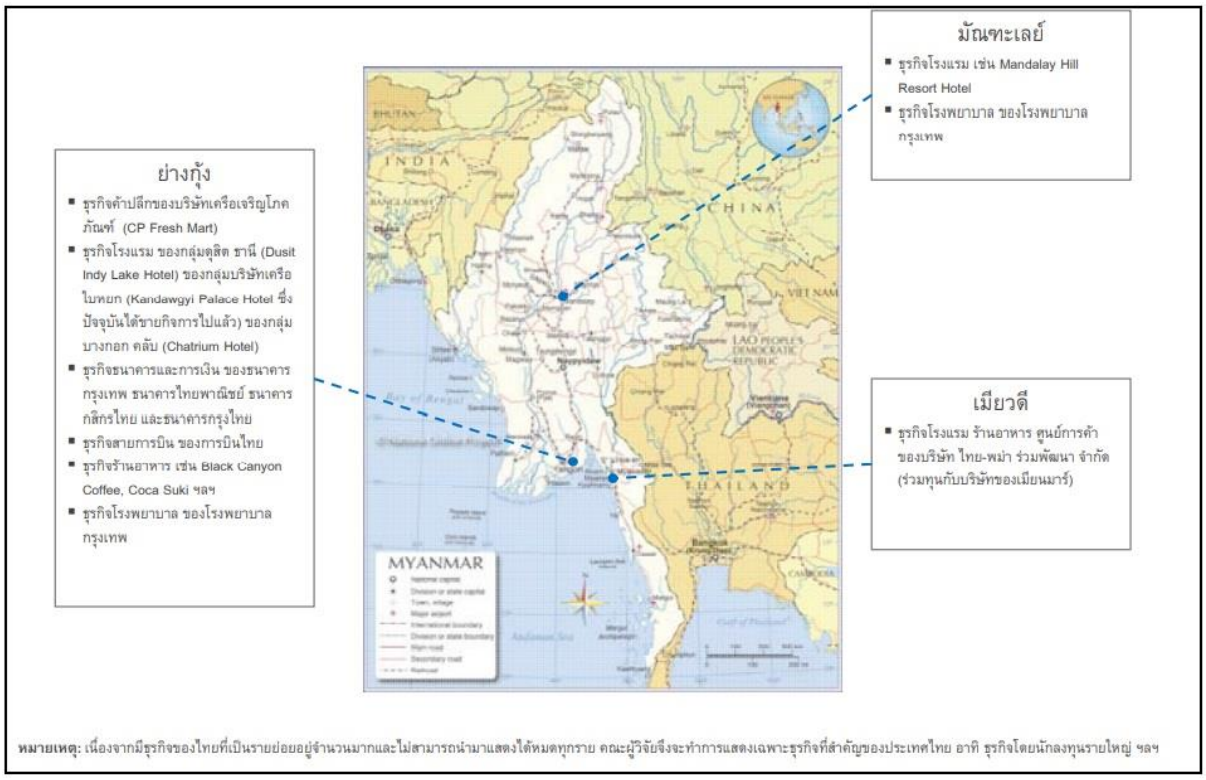
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-9 ธุรกิจที่พึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติของประเทศไทยในเมียนมา



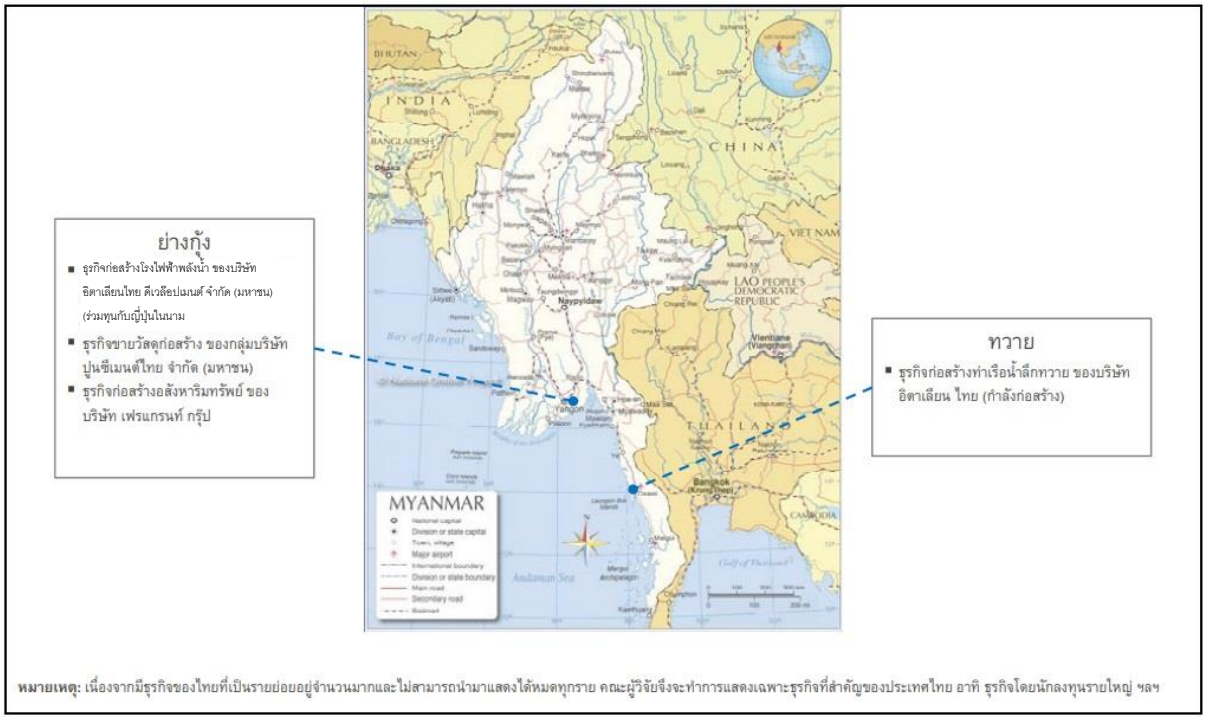
ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-10 ธุรกิจที่พึ่งพิงแรงงานจำนวนมากของประเทศไทยในเมียนมา



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-11 ธุรกิจภาคบริการของประเทศไทยในเมียนมา



ที่มา : สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2557

รูปที่ ค.3-12 ธุรกิจการให้บริการสาธารณูปโภคพื้นฐาน และธุรกิจก่อสร้างของประเทศไทยในเมียนมา

ค.4 การศึกษาศักยภาพการพัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านแบบจำลองการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทย

1) แบบจำลองการวิเคราะห์การค้าชายแดนของไทยผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน

ปัจจัยที่ส่งเสริมการค้าชายแดนให้สามารถเกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้นได้นั้นมีองค์ประกอบที่สำคัญหลายประการประกอบด้วย

1.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สถานที่ และการร่วมดำเนินการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เช่น ภาครัฐสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน ภาคเอกชนลงทุนสนับสนุนในพื้นที่ การปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้สัญจรไปมาได้อย่างสะดวก การเชื่อมโยงเส้นทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวได้อย่างทั่วถึง ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากในการดำเนินการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ไม่ว่าจะเป็น ถนนหนทาง ระบบไฟฟ้า ระบบสาธารณูปโภค ควรจะมีการดำเนินการให้เกิดการสัญจรไปมาระหว่างประเทศได้อย่างสะดวก เพื่อการการติดต่อในด้านการค้าการลงทุน การส่งเสริมและพัฒนาการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวตามลำดับ

1.2 ด้านบุคลากร ส่งเสริมการเรียนรู้ภาษาของประเทศเพื่อนบ้าน การให้ความรู้ด้านกฎหมาย กฎ และระเบียบต่างๆ การส่งเสริมการเรียนรู้วัฒนธรรมของประเทศเพื่อนบ้าน การจัดอบรม สัมมนา และศึกษาดูงานในเรื่องที่มีความเกี่ยวข้อง ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากการติดต่อเกี่ยวกับการค้าและการลงทุนของประเทศชายแดนนั้น สิ่งที่จำเป็นในการติดต่อสื่อสารระหว่างกันคือภาษา เพื่อที่จะสร้างความรู้ความเข้าใจกันในการทำการค้าและการลงทุน หรือสร้างการเรียนรู้ในประเพณีวัฒนธรรมของประเทศชายแดน ปัจจัยที่ช่วยสนับสนุนการค้าชายแดนให้พัฒนาและขยายตัวอย่างยั่งยืน 1) ความเป็นชนเชื้อชาติเดียวกันของชุมชนตามแนวชายแดน การมีภาษาพูดที่สามารถสื่อสารกันเข้าใจได้ง่าย การมีวัฒนธรรม และประเพณีที่เหมือนกันหรือคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีเอกลักษณ์ในเรื่อง “ความมีน้ำใจ และอัธยาศัยไมตรี” ที่ไม่แตกต่างกัน อันเป็นแต้มต่อที่ได้เปรียบประเทศอื่นซึ่งเป็นชนต่างเชื้อชาติ 2) การค้าแบบให้เครดิตสินเชื่อ ซึ่งถือเป็นเอกลักษณ์ของผู้ประกอบการค้าไทยที่แตกต่างจากผู้ประกอบการค้าของประเทศอื่นๆ ที่ทำการค้าแบบเงินสดเท่านั้น และ 3) มีความเชื่อถือ และเชื่อใจกันระหว่างผู้ค้าของทั้งสองฝ่าย

1.3 ด้านการบริหารจัดการ แนะนำวิธีปฏิบัติการนำเข้าสินค้าและส่งออกสินค้าแก่ผู้ประกอบการ มีการจัดทำข้อมูลสินค้าเผยแพร่ให้ทราบ จัดทำประกาศอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน และจังหวัดสามารถดำเนินการออกหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าได้ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการบางราย หรือรายใหม่ ๆ อาจจะยังไม่ทราบกฎระเบียบ หรือวิธีปฏิบัติในการนำเข้าและส่งออกสินค้าของด่าน จึงต้องมีการแนะนำวิธีปฏิบัติและจัดทำข้อมูลเผยแพร่เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการทางการค้าได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนาที่มองว่า การค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดประเทศเพื่อนบ้านเนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งต่ำและยังเป็นแหล่งระบายสินค้าที่ล้นตลาดของไทยตลอดจนยังเป็นช่องทางในการหาวัตถุดิบที่มีราคาถูกเพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานผลิต ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการผลิตทำให้สินค้าดังกล่าวมีราคาต่ำ อันเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคภายในประเทศของไทยและสามารถส่งออกสินค้าที่มีราคา

ต้นทุนต่ำ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดโลกเพิ่มขึ้น การค้าชายแดนมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคโดยไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่จะช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.4 ด้านความปลอดภัย การแข่งขันกีฬาเพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างสองประเทศ จัดตั้งคณะกรรมการการค้า การท่องเที่ยวชายแดน และจัดกิจกรรมท่องเที่ยวในประเทศชายแดน เนื่องจากการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศเป็นเรื่องสำคัญ เมื่อประเทศชายแดนมีความสัมพันธ์กันดีแล้ว จะเริ่มมีความคุ้นเคยและเข้าใจกันมากขึ้น ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินก็จะตามมา การจัดกิจกรรมต่างๆ ก็จะเป็นเรื่องใกล้ตัวและสามารถทำได้ง่ายขึ้น ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว การจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชน เพื่อทำงานร่วมกันให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน การสนับสนุนการสร้างเครือข่ายระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนให้เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น ด้านความร่วมมือทางด้านการค้า การส่งเสริมการเปิดตลาดนัดชุมชนคนสองแผ่นดิน และการส่งเสริมการใช้นโยบายการค้าควบคู่กับวิถีชีวิตชาวบ้านและส่งเสริมการใช้สิทธิพิเศษทางศุลกากรและการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับการยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าให้กับสินค้า กลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่ายและการกระจายตัวของสินค้าประกอบด้วย ผู้ส่งออกของไทยจะต้องเข้าไปร่วมทำการค้ากับผู้นำเข้ารายใหญ่ๆ โดยคัดเลือกบริษัทที่มีเครือข่ายในการกระจายสินค้าได้มากๆ เน้นการค้าตามแนวชายแดนไทย มีชายแดนติดต่อกันเป็นแนวยาวประกอบกับการคมนาคมขนส่งที่ออกไปยังจังหวัดต่างๆ

2) แนวคิดของแบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model)

แบบจำลองแรงดึงดูด (Gravity Model) เป็นแบบจำลองที่นิยมนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาผลกระทบของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจภูมิภาคที่มีต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศสมาชิก ตามแนวคิดของ (Tinbergen, 1962) ที่ได้มีการประยุกต์ใช้แบบจำลองแรงดึงดูดเป็นคนแรก เพื่อใช้ในการวิเคราะห์สภาพคล่องทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรูปแบบของแบบจำลองแรงดึงดูดนั้นสามารถประยุกต์ได้ดังนี้

$$Fij = G * (Mi * Mj)/Dij$$

โดยที่ F_{ij} คือ สภาพคล่องทางการค้าจากประเทศเริ่มต้น (i) ไปประเทศเป้าหมาย (j)

G คือ ค่าคงที่

M_i, M_j คือ ผลผลิตมวลรวมในประเทศ หรือผลผลิตมวลรวมระดับชาติของประเทศ i และ j

D_{ij} คือ ระยะทางระหว่างประเทศ i และ j

หลักการของแบบจำลองแรงดึงดูด คือ การค้าระหว่างสองประเทศจะแปรผันในทางเดียวกันกับขนาดเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะที่แปรผกผันกับระยะห่างระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีการใส่ตัวแปรควบคุมอื่นๆ ที่สามารถอธิบายการค้าระหว่างสองประเทศเพิ่มเติม โดยในทางทฤษฎี เราสามารถสร้างแบบจำลองแรงดึงดูดได้จากแบบจำลองดุลยภาพทั่วไปของการค้าสินค้าระหว่างประเทศ ตัวอย่างเช่น *(Deardoff, 1998)* สร้างแบบจำลองแรงดึงดูดจากแบบจำลองดุลยภาพทั่วไปที่ตลาดมีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์ *(Baier and Bergstrand, 2001)* สร้างสมการแบบจำลองแรงดึงดูดจากแบบจำลองดุลยภาพทั่วไปที่มีสมมติฐานให้ตลาดกึ่งแข่งขันกึ่งผูกขาด และ *(Markusen and Rose, 2001)* สร้างสมการแบบจำลองแรงดึงดูดจาก reciprocal dumping model ในการค้าสินค้าชนิดเดียวกัน (homogeneous product) เป็นต้น *(ภัควรัทย์ เลิศวิริยะนุกูล, 2551)*

แบบจำลองแรงดึงดูดมาตรฐานที่มีปัจจัยสำคัญในการกำหนดการค้าระหว่างประเทศ โดยสามารถเขียนสมการในเชิงคณิตศาสตร์ได้ดังนี้

$$\ln Fijt = \beta_0 + \beta_1 \ln Y_{it} + \beta 2 \ln Y_{jt} + \beta 3 \ln D_{ij} + \beta 4 \ln R_{ij} + \varepsilon_{ij}$$

โดยที่ F_{ij} คือ มูลค่าการส่งออกจากประเทศเริ่มต้น i ไปประเทศปลายทาง j

Y_i คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศ i เป็นประเทศเริ่มต้น

Y_j คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศ j เป็นประเทศปลายทาง

D_{ij} คือ ระยะทางระหว่างประเทศ i และ j

R_{ij} คือ ปัจจัยอื่นที่มีผลต่อการค้าของประเทศ i ไปยังประเทศ j

ε_{ij} คือ ความผิดพลาดคลาดเคลื่อนจากปัจจัยอื่นที่ไม่ได้พิจารณา (error term)

โดยทั่วไปแล้วปัจจัยกำหนดรูปแบบการค้าระหว่างประเทศมีด้วยกันหลายปัจจัย โดย *(Frankel, 1997)* ได้สำรวจตัวแปรที่เคยใช้ในแบบจำลอง Gravity จากการศึกษาในอดีตพบว่าสามารถแบ่งกลุ่มตัวแปรเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

1) ตัวแปรขนาด (Size Variables) ขนาดของประเทศสามารถวัดได้ทั้งในรูปของรายได้ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ จำนวนประชากร และพื้นที่ โดยตัวแปรกลุ่มนี้ถือเป็นตัวแปรหลักในแบบจำลอง ขนาดของประเทศเป็นตัวแปรสำหรับวัดระดับของอุปสงค์ของประเทศนำเข้า และระดับของอุปทานของประเทศส่งออกโดยทั่วไปประเทศที่มีขนาดใหญ่มักจะมีการค้ามากกว่าประเทศขนาดเล็ก ประเทศที่มีรายได้สูงมักจะมีการค้ามากกว่าประเทศที่มีรายได้ต่ำ ตัวแปรในกลุ่มนี้ที่ได้เคยมีการศึกษาในอดีต ได้แก่ รายได้ของประเทศส่งออกและนำเข้าจำนวนประชากรของประเทศส่งออกและนำเข้า พื้นที่เพาะปลูกของประเทศส่งออกและนำเข้า ผลผลิตของประเทศส่งออกและนำเข้า ผลรวมของรายได้ประเทศส่งออกและนำเข้า และความคล้ายคลึงกันของรายได้ระหว่างประเทศส่งออกและนำเข้า เป็นต้น

2) ตัวแปรเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Variables) ระยะทางระหว่างประเทศเป็นอีกตัวแปรหลักในแบบจำลองแรงดึงดูด *(Linnemann, 1996)* กล่าวถึงเหตุผลที่ระยะทางมีผลต่อการค้าระหว่างประเทศไว้ว่า ระยะทางมีผลให้เพิ่มต้นทุนการขนส่งและเพิ่มเวลาในการขนส่ง (ซึ่งมีผลต่อผลผลิตที่เน่าเสียง่าย) นอกจากนี้ ระยะทางอาจทำให้ประเทศไม่คุ้นเคยกับระบบกฎหมายและวัฒนธรรมของประเทศคู่ค้าซึ่งอาจส่งผลให้มีการค้าระหว่างประเทศกันน้อยตัวแปรในกลุ่มนี้ที่เคยมีการศึกษาในอดีต ได้แก่ ระยะทางระหว่างประเทศ ลักษณะประเทศที่เป็นเกาะ ลักษณะประเทศที่ไม่มีพื้นที่ติดทะเล การมีชายแดนติดกันของประเทศคู่ค้า ภาษา และต้นทุนค่าขนส่ง เป็นต้น การวัดระยะทางทำได้ 2 วิธี คือ วัดจากจุดศูนย์กลางของประเทศเริ่มต้นไปยังจุดศูนย์กลางของประเทศปลายทาง หรือวัดจากเมืองหลวงของประเทศเริ่มต้นไปยังเมืองหลวงของประเทศปลายทาง เนื่องจากเมืองหลวงแสดงถึงเมืองทางเศรษฐกิจ

3) ตัวแปรทางการเงินและราคา (Monetary and Price Variables) ตัวแปรทางการเงินและราคาเป็นตัวแปรกลุ่มหนึ่งที่เพิ่มเข้าไปในแบบจำลองแรงดึงดูด ตัวแปรในกลุ่มนี้ที่มีการศึกษาในอดีต ได้แก่ การมีสกุลเงินเดียวกัน ระดับราคาในประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า เป็นต้น ตัวอย่างเช่น หากประเทศสองประเทศใช้อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเดียวกันจะช่วยลดความเสี่ยงในความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและลดต้นทุนทางธุรกรรมของธุรกิจ

4) ตัวแปรนโยบายและสถาบัน (Policy and Institutional Variables) ปัจจัยเชิงนโยบายและสถาบันถือเป็นปัจจัยเชิงคุณภาพหรือตัวแปรควบคุม ตัวอย่างตัวแปรในกลุ่มนี้ ได้แก่ อุปสรรคทางการค้า การเคยเป็นอาณานิคม การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการคอรัปชั่น เป็นต้น ตัวอย่างเช่น หากประเทศมีอุปสรรคทางการค้าสูง มีคอรัปชั่นมาก การค้าระหว่างประเทศน่าจะเกิดขึ้นน้อย เป็นต้น

3) แบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดนระหว่างประเทศของไทย

ปัจจัยกำหนดบทบาทการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นเนื่องจากแต่ละประเทศมีทรัพยากรและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้าและบริการแตกต่างกัน จึงทำให้มีความสามารถในการผลิตสินค้าแต่ละชนิดแตกต่างกันไป โดยประเทศต่างๆ จะซื้อสินค้าและบริการที่มีสภาพการขาดแคลน และไม่สามารถผลิตได้เองหรือผลิตได้ไม่เพียงพอ หรืออาจผลิตได้แต่มีทุนเปรียบเทียบกับการผลิตสินค้าอีกชนิดหนึ่งสูงกว่าประเทศอื่น และจะขายสินค้าหรือบริการที่มีความสามารถผลิตได้มากเกินความต้องการภายในประเทศ โดยมีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าประเทศอื่นหรือมีต้นทุนเปรียบเทียบกับการผลิตสินค้าอีกชนิดหนึ่งต่ำกว่าประเทศอื่น ทำให้แต่ละประเทศต่างได้รับประโยชน์จากการติดต่อค้าขายซึ่งกันและกัน ดังทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์และทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทั้งนี้สินค้าเกษตรเป็นสินค้าประเภทหนึ่งที่มีการติดต่อซื้อขายกันระหว่างประเทศ โดยที่ประเทศเกษตรกรรมเป็นประเทศผู้ส่งออก สามารถผลิตสินค้าเกษตรได้ด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าหรือผลิตได้ด้วยต้นทุนเปรียบเทียบกับการผลิตสินค้าชนิดอื่นแล้วต่ำกว่าการผลิตสินค้าเกษตรของประเทศผู้นำเข้า ประกอบกับมีความสามารถในการผลิตได้เกินความต้องการภายในประเทศ ซึ่งการส่งออกสินค้าเกษตรดังกล่าวย่อมทำให้การผลิตในสาขาเกษตรเจริญเติบโตตามการขยายตัวของตลาดที่มิได้มีแต่ตลาดภายในประเทศเท่านั้น เป็นผลให้เกษตรกรมีรายได้เพิ่มมากขึ้น มีฐานะความเป็นอยู่ดีขึ้น อีกทั้งเงินตราที่ได้มาจากการส่งออกสินค้าเกษตรไปยังต่างประเทศ ยังสามารถนำมาพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า สร้างความเจริญเติบโตให้แก่สาขาการผลิตอื่นๆ ดังนั้นการแสดงความสัมพันธ์ดังกล่าวข้างต้นสามารถนำเสนอออกเป็นรูปแบบของสมการความสัมพันธ์ที่สำคัญคือแบบจำลองการค้าชายแดนของไทยนั้นสามารถนำไปประยุกต์ใช้แนวทางการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ ซึ่งการค้าชายแดนที่สำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจสาขาการผลิตภาคเกษตร อุตสาหกรรม และภาคบริการ การค้าชายแดนถือเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการที่จะขับเคลื่อนนโยบายทางเศรษฐกิจมหภาค ดังนั้นการค้าชายแดนจึงมีส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยสามารถสะท้อนภาพการพัฒนาเหล่านี้ผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน (Border Trade Econometric Model: BTEM) ได้ต่อไป

แนวความคิดการสร้างแบบจำลองการค้าชายแดนของไทยนั้น เป็นการจำลองภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจของไทย ให้สามารถย่อส่วนใช้ได้กับทางการบริหารจัดการการค้าชายแดน ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ด้านหลัก คือ 1. แบบจำลองด้านอุปสงค์การค้าชายแดน 2. แบบจำลองด้านอุปทานการค้าชายแดน 3. แบบจำลองด้านดุลยภาพของตลาดและระดับราคา โดยมีเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่เรียกว่า เศรษฐมิติ เป็นแนวทางการศึกษาและวัดออกมาในเชิงปริมาณและระบบสมการเกี่ยวเนื่อง (Simultaneous Equation) หลายสมการ ใช้วิธีการคำนวณแบบวิธีกำลังสองน้อยที่สุดสามขั้น (Three Stage Least Square: 3SLS) และมีการจำลองค่าของตัวแปรภายนอก ผ่านตัวแปรทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลต่อการกำหนดนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนหรือตัวแปรทางนโยบายการค้าชายแดน 4. ระบบฐานข้อมูล โดยอาศัยข้อมูลอนุกรมเวลารายปี ระบบฐานข้อมูลทางเศรษฐกิจตั้งแต่พ.ศ. 2548-2562 รวมระยะเวลา 15 ปี เป็นฐานข้อมูลการสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน จากหน่วยภาครัฐและภาคเอกชน ที่มีความน่าเชื่อถือสูง เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

กระทรวงพาณิชย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น ประกอบด้วย

1. สมการเอกลักษณ์ของดุลการค้าชายแดน (Balance of Border Trade Equation) ประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา การส่งออกสินค้าชายแดนรวมหักด้วยการนำเข้าสินค้าชายแดนรวม และรวมกับสินค้าผ่านแดนนำเข้าและส่งออกสุทธิรวม

$$\mathbf{BOTOT_t = BOTMYN_t + BOTCAM_t + BOTLAO_t}$$

โดยที่ $BOTOT_t$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนรวมของไทย
$BOTMYN_t$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนรวมของไทย-เมียนมา
$BOTCAM_t$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนรวมของไทย-กัมพูชา
$BOTLAO_t$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนรวมของไทย- สปป. ลาว

ทั้งนี้สมการดุลการค้าชายแดน จะเป็นตัวแทนของทั้ง 3 ประเทศ คือประเทศ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา หรือตามสมการ $BOT_t = EX_t - IM_t + NCBT_t$ นั่นเอง

2. สมการดุลการค้าชายแดน (Balance of Border Trade Equation) ประกอบด้วยการส่งออกสินค้าชายแดนรวมหักด้วยการนำเข้าสินค้าชายแดนรวม และรวมกับสินค้าผ่านแดนนำเข้าและส่งออกสุทธิรวม

$$\mathbf{BOT_t = EX_t - IM_t + NCBT_t}$$

โดยที่ BOT_t หมายถึง ดุลการค้าชายแดนรวม
$BOT_t > 0$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนเกินดุล
$BOT_t < 0$ หมายถึง ดุลการค้าชายแดนขาดดุล
EX_t หมายถึง การส่งออกสินค้าชายแดนรวม
IM_t หมายถึง การนำเข้าสินค้าชายแดนรวม
$NCBT_t$ หมายถึง สินค้าผ่านแดนสุทธิ (Net Cross Border Trade) รวม

3. สมการการส่งออกชายแดนรวม (Total Border Exports Equation) ประกอบด้วย สินค้าเกษตรกรรม สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม สินค้าแร่และเชื้อเพลิง และสินค้าอื่นๆ

$$\mathbf{EX_t = EXAG_t + EXAI_t + EIND_t + EMFU_t + EOTH_t}$$

โดยที่ $EXAG_t$ หมายถึง การส่งออกสินค้าเกษตรกรรมรวม
$EXAI_t$ หมายถึง การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร
$EIND_t$ หมายถึง การส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม
$EMFU_t$ หมายถึง การส่งออกสินค้าแร่และเชื้อเพลิง
$EOTH_t$ หมายถึง การส่งออกสินค้าอื่นๆ

(3.1) สมการส่งออกสินค้าเกษตร (Export of Agricultural Goods Equation) ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคู่ค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยเปรียบเทียบ และราคาสินค้าเกษตรตลาดโลกเฉลี่ย

$$\mathbf{EXAG_t = f\ (GDPR_t, EXRATE_t, PWAG_t, POP_t)}$$

(3.2) สมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร (Export of Agricultural Industry Goods Equation) ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคู่ค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยเปรียบเทียบราคาสินค้าอุตสาหกรรมตลาดโลกเฉลี่ย และจำนวนประชากร

$$EXAI_t = f\ (GDPR_t, EXRATE_t, PWAI_t, POP_t)$$

(3.3) สมการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรม (Export of Industry Goods Equation) ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคู่ค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยเปรียบเทียบ ราคาสินค้าอุตสาหกรรมตลาดโลกเฉลี่ย และจำนวนประชากร

$$EIND_t = f\ (GDPR_t, EXRATE_t, PWIND_t, POP_t)$$

(3.4) สมการส่งออกสินค้าสินค้าแร่และเชื้อเพลิง (Export of Mineral & Fuel Goods Equation) ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคู่ค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยเปรียบเทียบ ราคาสินแร่และเชื้อเพลิงตลาดโลกเฉลี่ย และจำนวนประชากร

$$EMFU_t = f\ (GDPR_t, EXRATE_t, PWMFU_t, POP_t)$$

4. สมการนำเข้าชายแดนรวม (Total Border Imports Equation) ประกอบด้วยการนำเข้าสินค้าอุปโภค-บริโภค การนำเข้าวัตถุดิบการนำเข้าการค้าชายแดนมันดิบ ผลิตภัณฑ์และการนำเข้าสินค้าทุน และจำนวนประชากร

$$IM_t = IMCG_t + IMRM_t + IMCO_t + IMKK_t$$

(4.1) สมการนำเข้าของสินค้าบริโภค (Total Consumer Goods Imports Equation) ขึ้นอยู่กับการนำเข้าสินค้าบริโภคปีที่ผ่านมา ดัชนีราคาสินค้าบริโภค และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

$$IMCG_t = \Omega\ (IMCG_{t-1}, GDPR_t, PICG_t)$$

(4.2) สมการนำเข้าของผลิตภัณฑ์ขั้นกลางและวัตถุดิบ (Total Intermediate Products and Raw Materials Equation) ขึ้นอยู่กับการนำเข้าผลิตภัณฑ์ขั้นกลางและวัตถุดิบในปีที่ผ่านมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและดัชนีราคาผลิตภัณฑ์ขั้นกลาง และวัตถุดิบ

$$IMRM_t = \Omega\ (IMRM_{t-1}, GDPR_t, PIRM_t)$$

(4.3) สมการนำเข้าของผลิตภัณฑ์การค้าชายแดนน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Product Equation) ขึ้นอยู่กับการนำเข้าการค้าชายแดนน้ำมันดิบและผลิตภัณฑ์การค้าชายแดนน้ำมันเชื้อเพลิงในปีที่ผ่านมา ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และดัชนีราคาการค้าชายแดนน้ำมันดิบ

$$IMCO_t = \Omega\ (IMCO_{t-1}, GDPR_t, PIFL_t)$$

(4.4) สินค้านำเข้าสินค้าทุน (Import of Capital Goods Equation) ขึ้นอยู่กับการนำเข้าสินค้าทุนในปีที่ผ่านมา ปริมาณลงทุนภายในประเทศ และดัชนีราคาสินค้าทุน

$$IMKK_t = \Omega\ (IMKK_{t-1}, IFR_t, PIKK_{t-1})$$

5. สมการสินค้าผ่านแดนสุทธิรวม (Net Cross Border Trade) ประกอบด้วยประเทศจีน สิงคโปร์ และเวียดนาม ขึ้นอยู่กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศคู่ค้า อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศโดยเปรียบเทียบราคาสินค้าโดยเฉลี่ย และจำนวนประชากร

$$NCBT_t = f\ (GDPCN_t, GDPSP_t, GDPVT_t, EXRATE_t, PWGE_t, POP_t)$$

โดยที่ $NCBT_t$ หมายถึง สินค้าผ่านแดนสุทธิ (Net Cross Border Trade) รวม
$GDPCN_t$ หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของจีน (ล้านบาท)
$GDPSP_t$ หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของสิงคโปร์ (ล้านบาท)
$GDPVT_t$, หมายถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของเวียดนาม (ล้านบาท)
$EXRATE_t$, หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (บาทต่อดอลล่าร์สหรัฐ)
$PWGE_t$ ราคาสินค้าโดยเฉลี่ย (บาทต่อหน่วย)
POP_t หมายถึง จำนวนประชากร (ล้านคน)

นอกจากนี้ ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออก นำเข้า และดัชนีราคาสินค้าทั่วไปของไทย หรือเศรษฐกิจของประเทศที่เกิดใหม่ (Emerging Market) รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญ โดยเฉพาะกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลต่อการส่งออก แต่ไม่ใช่ปัจจัยหลักจากปัจจัยกำหนดการส่งออกที่มีปัจจัยภายนอกเป็นส่วนใหญ่อาจมีผลต่อแบบจำลองในการประมาณการคาดการณ์ นอกจากนี้แล้วยังมีปัจจัยอื่นๆ ล้วนมีส่วนทำให้การค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวหรือหดตัวได้เช่นเดียวกัน

4) ระบบฐานข้อมูลของแบบจำลองการค้าชายแดนตามสถานการณ์ค้าชายแดนและผ่านแดน

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดน อาณาเขตประเทศไทยติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ดังนี้

4.1 มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดนรวมของ 3 ประเทศ ที่มีชายแดนติดกับประเทศไทย ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-1** ซึ่งประเทศไทยมีการค้าเกินดุลกับทุกประเทศ

ตารางที่ ค.4-1 มูลค่าการส่งออก นำเข้าสินค้าและดุลการค้าการค้าระหว่างประเทศ ช่วงปี พ.ศ. 2560-2562

(หน่วย : ล้านบาท)

ประเทศ	2560	2561	2562
กัมพูชา	179,083	244,618	221,026
สปป.ลาว	133,695	132,097	119,122
เมียนมา	146,142	148,186	135,140
รวมสินค้าออก	458,920	524,901	475,288
กัมพูชา	30,739	24,921	71,101
สปป.ลาว	75,869	84,870	79,719
เมียนมา	84,349	97,953	101,917
รวมสินค้าเข้า	190,957	207,744	252,737
ดุลการค้ารวม	267,962	317,158	222,551

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

4.2 ชายแดนด้าน สปป.ลาวเป็นเขตแดนเหนือสุดติดต่อกับอำเภอเชียงแสนไปทางตะวันออกลงมาสู่ทางใต้ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้าสู่จังหวัดพะเยา ไปสิ้นสุดที่จังหวัดอุบลราชธานี มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นพรมแดนทางการค้าชายแดนที่สำคัญ ระยะทางยาวประมาณ 1,810 กิโลเมตร ส่วนพรมแดนทางบกมีระยะทางยาวประมาณ 702 กิโลเมตร โดยมีทิวเขาหลวงพระบางกั้นทางตอนบน และทิวเขาพนมดงรักบางส่วนกั้นเขตแดนตอนล่าง จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับ สปป.ลาวมี 12 จังหวัด คือ เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดน**ด้านสปป.ลาว**สถานการณ์การค้ายังคงขยายตัว โดยเฉพาะการส่งออกเครื่องคอมพิวเตอร์ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ และการค้าชายแดนน้ำมันดีเซล (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-2**) พบว่า มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของ สปป.ลาวตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2562 พบว่า ดุลการค้าสูงสุดใน ปี พ.ศ. 2559 มูลค่าดุลการค้าเกินดุล 136,420 ล้านบาท ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีดุลการค้าเกินดุลโดยตลอด

ตารางที่ ค.4-2 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	การค้าระหว่างประเทศ			การค้ารวม
	การส่งออก	การนำเข้า	ดุลการค้า	
2558	133,072	43,909	133,072	176,981
2559	136,420	66,487	136,420	202,907
2560	127,872	75,458	127,872	203,330
2561	128,808	84,760	128,808	213,568
2562	117,891	79,555	117,891	197,447

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563ก และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดน**รายสินค้า** ประกอบด้วย การส่งออก และการนำเข้ารายสินค้า เช่น น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ และสินค้าอื่นๆ เป็นต้น (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-3**) มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาวตั้งแต่ พ.ศ. 2557-2562 พบว่าใน ปี พ.ศ. 2559 มูลค่าการส่งออกสูงสุดถึง 136,420 ล้านบาท

ตารางที่ ค.4-3 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาวช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561	2562
: การส่งออก							
1	น้ำมันดีเซล	15,471.22	16,096.46	12,320.59	13,918.23	14,020.07	12,831.87
2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	19,897.68	16,300.05	15,865.66	10,416.00	10,492.21	9,603.00
3	สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ	19,897.68	2,526.37	5,679.98	8,582.71	8,645.51	7,912.80
4	น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ	2,350.82	2,399.62	2,545.62	6,585.29	6,633.48	6,071.29
5	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	2,755.65	9,111.68	9,694.52	3,701.30	3,728.38	3,412.40
6	สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	2,755.65	3,869.73	5,552.85	3,492.10	3,517.65	3,219.53
7	เครื่องสำอางค์ เครื่องหอมและสบู่	3,711.08	2,365.95	2,765.57	3,340.72	3,365.16	3,079.97
8	วงจรพิมพ์	3,256.49	3,114.87	2,777.96	3,148.95	3,171.99	2,903.16
9	เหล็กและเหล็กกล้า	3,256.49	2,842.64	2,508.48	3,129.75	3,152.65	2,885.46
10	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตรอื่นๆ	3,256.49	3,348.00	3,895.75	3,025.37	3,047.51	2,789.23
	รวม 10 อันดับ	76,609.25	61,975.37	63,606.98	59,340.42	59,774.62	54,708.70
	อื่นๆ	47,709.70	71,096.40	72,812.52	68,531.56	69,033.01	63,182.45
	มูลค่ารวม	124,318.95	133,071.77	136,419.50	127,871.98	128,807.63	117,891.15
: การนำเข้า							
1	เชื้อเพลิงอื่นๆ (พลังงานไฟฟ้า)	-	13,548.95	35,654.10	39,217.89	44,052.40	41,347.19
2	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	16,799.01	12,298.32	9,367.03	10,815.03	12,148.23	11,402.22
3	เครื่องรับ-ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ติดตั้ง	4,576.97	9,279.43	8,299.76	8,951.38	10,054.84	9,437.39
4	ผักและของปรุงแต่งจากผัก	4,576.97	1,807.08	2,774.85	3,639.55	4,088.21	3,837.16
5	เครื่องรับวิทยุโทรศัทพ์ โทรเลข โทรทัศน์	1,072.93	344.75	3,047.15	3,573.39	4,013.89	3,767.40
6	ปูนซิเมนต์	315.07	0.01	0.03	1,401.17	1,573.90	1,477.25
7	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	70.71	395.17	631.02	778.45	874.41	820.72
8	ปุ๋ย	70.71	377.52	462.29	766.40	860.88	808.01
9	กาแฟ ชา เครื่องเทศ	1,140.61	350.41	344.16	586.18	658.44	618.01
10	รองเท้า	1,140.61	266.62	327.19	413.19	464.13	435.62
	รวม 10 อันดับ	29,763.60	38,668.27	60,907.58	70,142.63	78,789.33	-
	อื่นๆ	- 2,617.98	5,240.54	5,579.71	5,315.81	5,971.11	5,604.43
	มูลค่ารวม	27,145.62	43,908.81	66,487.29	75,458.44	84,760.44	79,555.39

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563ก และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

4.3 ชายแดนด้านเมียนมา เริ่มจากเหนือสุดที่จังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย) ไปทางทิศตะวันตกและจรดลงทางใต้ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ไปสิ้นสุดที่จังหวัดระนอง ระยะทางเขตแดนยาว 2,387 กิโลเมตร มีทิวเขาชายแดนลาว ถนนธงชัย และตะนาวศรี เป็นเส้นกั้นพรมแดน นอกจากนี้ มีแม่น้ำเมย แม่การค้าชายแดน แม่น้ำกระบุรี แม่น้ำสาละวินเป็นแนวกั้นพรมแดน ในพื้นที่ชายแดนตอนบนจะติดกับพื้นที่ชนกลุ่มน้อยในเมียนมา 3 รัฐ คือ รัฐฉาน รัฐคะยา และรัฐกะเหรี่ยง ส่วนตอนล่างเกือบทั้งหมดเป็นพื้นที่ของชนชาติเมียนมา จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับเมียนมา

มี 10 จังหวัด คือ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดน**ด้านเมียนมา** สถานการณ์การค้ายังคงขยายตัว พบว่ามูลค่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศเมียนมา (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-4**) ตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2562 พบว่า ดุลการค้าสูงสุดในปี พ.ศ. 2559 มูลค่าดุลการค้าเกินดุล 109,340 ล้านบาท ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาไทยมีดุลการค้าเกินดุลโดยตลอด

ตารางที่ ค.4-4 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

	การค้าระหว่างประเทศ			
พ.ศ.	**การส่งออก**	**การนำเข้า**	**ดุลการค้า**	**การค้ารวม**
2558	100,819	117,145	100,819	217,965
2559	109,340	78,625	109,340	187,965
2560	107,681	75,357	107,681	183,038
2561	100,520	88,115	100,520	188,635
2562	99,329	93,871	99,329	193,200

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563b

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดนด้านเมียนมา รายสินค้า ประกอบด้วย การส่งออกและการนำเข้ารายสินค้า เช่น น้ำมันดีเซล รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ น้ำมันสำเร็จรูปอื่นๆ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ และสินค้าอื่นๆ เป็นต้น (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-5**) มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมา ตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2562 พบว่าในปี พ.ศ. 2558 มูลค่าการนำเข้าสูงสุดถึง 117,145 ล้านบาท

ตารางที่ ค.4-5 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา ช่วงปี พ.ศ. 2558-2563 จำแนกเป็นรายสินค้า

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561
การส่งออก						
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	4,940.20	6,786.46	8,497.45	10,172.11	12,245.47
2	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4,157.78	4,368.30	5,385.04	6,206.24	7,471.24
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,157.78	5,241.91	4,475.58	5,539.48	6,668.58
4	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	4,157.78	4,278.30	5,035.76	4,838.05	5,824.18
5	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ อื่น ๆ	1,859.77	4,209.53	3,847.66	3,822.74	4,601.92
6	ยานพาหนะอื่น ๆ และส่วนประกอบ	2,641.63	4,410.39	3,113.09	3,219.97	3,876.29
7	ผ้าผืนและด้าย	2,641.63	2,433.11	2,853.40	3,168.30	3,814.09
8	ผลิตภัณฑ์พลาสติกอื่น ๆ	1,983.63	2,529.14	2,514.07	2,704.30	3,255.51
9	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1,983.63	2,748.63	2,041.65	2,439.44	2,936.66
10	ปูนซิเมนต์	1,983.63	2,898.62	2,499.93	2,388.22	2,875.00
	รวม 10 อันดับ	30,507.46	39,904.39	40,263.63	44,498.85	53,568.94
	อื่นๆ	66,271.43	64,787.64	61,158.08	57,323.07	69,007.08
	มูลค่ารวม	96,778.89	104,692.03	101,421.71	101,821.92	122,576.02
การนำเข้า						
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก (มันสำปะหลัง)	2,237.42	5,976.54	9,237.84	9,874.10	9,554.26
2	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	2,200.87	2,963.70	3,625.33	3,463.08	3,350.91
3	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	1,069.83	1,065.62	1,782.70	2,904.23	2,810.16
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	345.18	415.88	1,014.06	1,608.38	1,556.28
5	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	540.21	214.40	361.27	873.15	844.87
6	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่นๆ	540.21	824.95	629.79	690.42	668.06
7	มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฯ	329.17	490.82	349.04	545.38	527.71
8	สัตว์น้ำ	329.17	84.35	199.34	529.82	512.66
9	ธัญพืช (ข้าวโพด)	329.17	85.21	126.11	407.76	394.55
10	ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ	523.21	416.73	319.00	308.21	298.23
	รวม 10 อันดับ	8,444.44	12,538.21	17,644.48	21,204.54	20,517.68
	อื่น ๆ	9,789.06	7,847.92	2,031.82	2,337.68	2,261.96
	มูลค่ารวม	18,233.50	20,386.13	19,676.30	23,542.22	22,779.65

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563b และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

4.4 ชายแดนด้านกัมพูชา พื้นที่บางส่วนอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จากจังหวัดอุบลราชธานี ไปทางทิศตะวันตก แล้ววกลงใต้ที่จังหวัดบุรีรัมย์ สิ้นสุดที่จังหวัดตราด มีทิวเขาพนมดงรัก และทิวเขาบรรทัด เป็นเส้นกั้นพรมแดน มีระยะทางยาวประมาณ 796 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับกัมพูชามี 7 จังหวัด คือ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดนด้านกัมพูชา สถานการณ์การค้ายังคงขยายตัว พบว่ามูลค่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศกัมพูชา (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-6**) ตั้งแต่ พ.ศ. 2558-2562 พบว่า ดุลการค้าสูงสุดในปี พ.ศ. 2562 มูลค่าดุลการค้าเกินดุล 118,856 ล้านล้านบาท ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยมีดุลการค้าเกินดุลโดยตลอด

ตารางที่ ค.4-6 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา พ.ศ. 2558-2562

หน่วย : ล้านบาท

	การค้าระหว่างประเทศ			
พ.ศ.	การส่งออก	การนำเข้า	ดุลการค้า	การค้ารวม
2558	104,692	20,386	84,306	125,078
2559	101,422	19,676	81,745	121,098
2560	101,822	23,542	78,280	125,364
2561	122,576	22,780	99,796	145,356
2562	140,034	21,178	118,856	161,212

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563c

มูลค่าดุลการค้าระหว่างประเทศการค้าชายแดนรายสินค้า ประกอบด้วย การส่งออก และการนำเข้ารายสินค้า เช่น เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ และสินค้าอื่นๆ เป็นต้น มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-7**) ตั้งแต่ พ.ศ. 2557-2562 พบว่าในปี พ.ศ. 2562 มูลค่าการส่งออกสูงสุดถึง 140,034 ล้านบาท

ตารางที่ ค.4-7 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ช่วงปี พ.ศ. 2557-2562 จำแนกเป็นรายสินค้า

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับที่	รายการสินค้าส่งออก	2557	2558	2559	2560	2561	2562
การส่งออก							
1	เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์	4,940.20	6,786.46	8,497.45	10,172.11	12,245.47	13,989.52
2	รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	4,157.78	4,368.30	5,385.04	6,206.24	7,471.24	8,535.33
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,157.78	5,241.91	4,475.58	5,539.48	6,668.58	7,618.35
4	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบฯ	4,157.78	4,278.30	5,035.76	4,838.05	5,824.18	6,653.68
5	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ อื่นๆ	1,859.77	4,209.53	3,847.66	3,822.74	4,601.92	5,257.34
6	ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	2,641.63	4,410.39	3,113.09	3,219.97	3,876.29	4,428.37
7	ผ้าผืนและด้าย	2,641.63	2,433.11	2,853.40	3,168.30	3,814.09	4,357.31
8	ผลิตภัณฑ์พลาสติกอื่นๆ	1,983.63	2,529.14	2,514.07	2,704.30	3,255.51	3,719.17
9	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1,983.63	2,748.63	2,041.65	2,439.44	2,936.66	3,354.92
10	ปูนซิเมนต์	1,983.63	2,898.62	2,499.93	2,388.22	2,875.00	3,284.48
	รวม 10 อันดับ	30,507.46	39,904.39	40,263.63	44,498.85	53,568.94	61,198.46
	อื่นๆ	66,271.43	64,787.64	61,158.08	57,323.07	69,007.08	78,835.37
	มูลค่ารวม	96,778.89	104,692.03	101,421.71	101,821.92	122,576.02	140,033.83
การนำเข้า							
1	ผักและของปรุงแต่งจากผัก (มันสำปะหลัง)	2,237.42	5,976.54	9,237.84	9,874.10	9,554.26	8,882.36
2	ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน	2,200.87	2,963.70	3,625.33	3,463.08	3,350.91	3,115.25
3	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	1,069.83	1,065.62	1,782.70	2,904.23	2,810.16	2,612.53
4	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	345.18	415.88	1,014.06	1,608.38	1,556.28	1,446.84
5	ทองแดงและผลิตภัณฑ์	540.21	214.40	361.27	873.15	844.87	785.45
6	วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปอื่นๆ	540.21	824.95	629.79	690.42	668.06	621.08
7	มอเตอร์ไฟฟ้า ชุดเครื่องกำเนิดไฟฟ้าฯ	329.17	490.82	349.04	545.38	527.71	490.60
8	สัตว์น้ำ	329.17	84.35	199.34	529.82	512.66	476.61
9	ธัญพืช (ข้าวโพด)	329.17	85.21	126.11	407.76	394.55	366.81
10	ผลิตภัณฑ์สิ่งทออื่นๆ	523.21	416.73	319.00	308.21	298.23	277.25
	รวม 10 อันดับ	8,444.44	12,538.21	17,644.48	21,204.54	20,517.68	19,074.77
	อื่นๆ	9,789.06	7,847.92	2,031.82	2,337.68	2,261.96	2,102.89
	มูลค่ารวม	18,233.50	20,386.13	19,676.30	23,542.22	22,779.65	21,177.67

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563c และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าฐานข้อมูลการสร้างแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดนที่ได้มาจากหน่วยภาครัฐและภาคเอกชนที่มีความน่าเชื่อถือสูง เช่น สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ ธนาคารแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และหน่วยงานอื่นๆ เป็นต้น ส่งผลทำให้แบบจำลองที่ถูกสร้างขึ้นจะเป็นแบบจำลองที่มีความน่าเชื่อถือสูงตามไปด้วย

5) แนวคิดและปัจจัยทางเศรษฐกิจของปัจจุบันและอนาคตที่มีต่อการค้าชายแดน (Covid-19 and Post Covid-19)

หากพิจารณาผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน (Border Trade Econometric Model: BTEM) แนวความคิดการสร้างแบบจำลองการค้าชายแดนของไทยนั้น เป็นการจำลองภาพโครงสร้างทางเศรษฐกิจของไทย ให้สามารถย่อส่วนใช้ได้กับทางการบริหารจัดการการค้าชายแดน มีการจำลองค่าของตัวแปรภายนอกผ่านตัวแปรทางเศรษฐกิจที่จะส่งผลต่อการกำหนดนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการการค้าชายแดนหรือตัวแปรทางนโยบายการค้าชายแดน และระบบฐานข้อมูล โดยอาศัยข้อมูลอนุกรมเวลารายปี ระบบฐานข้อมูลทางเศรษฐกิจตั้งแต่ พ.ศ. 2548-2562 รวมระยะเวลา 15 ปี ประกอบด้วยตัวแปรภายนอกที่สำคัญคือ

5.1 อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้าน

อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านและชายแดนมีส่วนทำให้เกิดการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-8**) กล่าวคือ เมื่ออำนาจซื้อของประเทศชายแดนเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลทางตรงต่อการค้าชายแดนในทิศทางเดียวกัน

ตารางที่ ค.4-8 อัตราการเจริญเติบโตผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศของอาเซียน ช่วงปี พ.ศ. 2561-2564

หน่วย : ร้อยละ

ประเทศ	พ.ศ. 2561-2564			
	2561	2562	2563f	2564f
กัมพูชา	7.5	7.1	-5.5	5.9
อินโดนีเซีย	5.2	5	-1	5.3
สปป.ลาว	6.2	5	-0.5	4.5
มาเลเซีย	4.7	4.3	-4	6.5
เมียนมา	6.4	6.8	1.8	6
ฟิลิปปินส์	6.3	6	-3.8	6.5
สิงคโปร์	3.4	0.7	-6	3.2
ไทย	4.2	2.4	-6.5	3.5
เวียดนาม	7.1	7	4.1	6.8
เฉลี่ยเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	5.1	4.4	-2.7	5.2

ที่มา : World Bank, 2020a

สามารถเขียนเป็นสมการได้ ดังนี้

$$BOT_{bt} = \Omega\ (GDPgrowth_t)$$

โดย BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

GDP $growth_t$ หมายถึง อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านหรือชายแดน

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าปัจจัยอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านหรือชายแดนจะมีทิศทางเดียวกันกับดุลการค้าชายแดน หากอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านหรือชายแดนมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ก็จะทำให้ปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นตามไปด้วยนั่นเอง

5.2 มูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน

แนวโน้มของมูลค่าและปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา ทำให้เห็นว่ามีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-9**) จึงส่งผลให้อนาคตคาดการณ์ว่าปริมาณการค้าชายแดนมีโอกาสที่จะขยายตัว เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านมีความต้องการสินค้าเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ ค.4-9 มูลค่าการส่งออก นำเข้าสินค้าและดุลการค้าการค้าระหว่างประเทศ ช่วงปี พ.ศ. 2560-2562

(หน่วย: ล้านบาท)

ประเทศ	2560	2561	2562
กัมพูชา	179,083	244,618	221,026
สปป.ลาว	133,695	132,097	119,122
เมียนมา	146,142	148,186	135,140
รวมสินค้าออก	458,920	524,901	475,288
กัมพูชา	30,739	24,921	71,101
สปป.ลาว	75,869	84,870	79,719
เมียนมา	84,349	97,953	101,917
รวมสินค้าเข้า	190,957	207,744	252,737
ดุลการค้ารวม	267,962	317,158	222,551

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2562 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

สามารถเขียนเป็นสมการ ได้ ดังนี้

$$BOT_{bt} = \Omega\ (INTRAD_t)$$

โดย BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

$INTRAD_t$ หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศ

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่ามูลค่าของการค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากปริมาณการค้าระหว่างประเทศในอดีตที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนการผลิตในประเทศของตนเองมีต้นทุนสูงกว่า หรือปัจจัยอื่น ๆ ที่มีความแตกต่างทางด้านทรัพยากรและเทคโนโลยีที่แตกต่างกันนั่นเอง

5.3 มูลค่าและปริมาณการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

มูลค่าและปริมาณการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา จะพบว่าแนวโน้มดุลการค้าเกินดุลมาตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่าน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-10**) รวมถึงมูลค่าของสินค้าผ่านแดนก็มีแนวโน้มเป็นช่องทางในการส่งออกที่มีมูลค่าสูงด้วยเช่นกัน

ตารางที่ ค.4-10 มูลค่าสินค้าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2560-2562

หน่วย: ล้านบาท

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)		
	2560	2561	2562
กัมพูชา	101,821.92	122,602.57	140,033.82
สปป.ลาว	127,871.98	128,858.06	117,891.15
เมียนมา	107,681.01	105,213.51	99,392.44
สินค้าส่งออกรวม	337,374.91	356,674.14	357,317.41
กัมพูชา	23,542.22	22,779.76	21,177.67
สปป.ลาว	75,458.88	84,760.44	79,555.39
เมียนมา	75,356.53	88,115.06	93,870.52
สินค้านำเข้ารวม	174,357.63	195,655.26	194,603.58
ดุลการค้าชายแดนรวม	163,017.28	161,018.88	162,713.83
ดุลการค้าผ่านแดนรวม	27,924.60	- 16,875.35	29,268.65
สินค้าส่งออกรวม	129,342.90	123,704.27	101,905.77
สินค้านำเข้ารวม	101,418.30	140,579.62	72,637.12

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2562 และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

สามารถเขียนเป็นสมการ ได้ ดังนี้

$$TBOT_t = BOT_{bt} + PBT_t$$

$$BOT_{bt} = \Omega\ (BOT_{bt-1})$$

โดย $TBOT_t$ หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนรวม

BOT_{bt-1} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนของปีที่ผ่านมา

PBT_t หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนรวม

5.4 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นส่วนสำคัญในการค้าระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีการแข่งขันกันสูงและมีมาตรการกีดกันทางค้าหลายประเภท ดังนั้นหากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมีอัตราที่อ่อนค่าโดยเปรียบเทียบ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-11**) จะส่งผลทำให้ราคาสินค้าที่มีการส่งออกราคาต่ำและถูกกว่าคู่แข่งขัน จึงสามารถมีโอกาสส่งออกได้เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

สามารถเขียนเป็นสมการ ได้ ดังนี้

$$BOT_{bt} = \Omega\ (ERAT_t)$$

โดย BOT_{bt-1} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

$ERAT_t$ หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($ USต่อบาท หรือเงินสกุลอื่นๆ)

ดังรายละเอียดตามตารางข้างนี้

ตารางที่ ค.4-11 อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ ช่วงปี พ.ศ. 2558-2562

(หน่วย: บาท ต่อ 1 หน่วยเงินตราต่างประเทศ)

		อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ				
		2558	2559	2560	2561	2562
1	อัตราอ้างอิง : ดอลลาร์สหรัฐ (USD)	34.25	35.30	33.94	32.31	31.05
2	สหรัฐอเมริกา : ดอลลาร์ (USD)	34.25	35.3	33.94	32.31	31.31
3	อังกฤษ : ปอนด์สเตอร์ลิง (GBP)	52.38	47.87	43.71	43.14	39.65
4	ยูโรโซน : ยูโร (EUR)	38.02	39.05	38.28	38.15	34.75
5	ญี่ปุ่น : เยน (100 เยน) (JPY)	28.31	32.53	30.27	29.26	28.48
6	ฮ่องกง : ดอลลาร์ (HKD)	4.42	4.55	4.36	4.10	3.96
7	มาเลเซีย : ริงกิต (MYR)	8.81	8.53	7.9	8.01	7.50
8	สิงคโปร์ : ดอลลาร์ (SGD)	24.91	25.56	24.58	23.96	22.77
9	บรูไนดารุสซาลาม : ดอลลาร์ (BND)	24.89	25.54	24.57	23.94	22.77
10	ฟิลิปินส์ : เปโซ (PHP)	0.75	0.74	0.67	0.61	0.60
11	อินโดเนียเซีย : รูเปีย (1,000 รูเปีย) (IDR)	2.57	2.66	2.55	2.29	2.21
12	อินเดีย : รูปี (INR)	0.53	0.52	0.52	0.47	0.44
13	เมียนมา : จัต (MMK)	0.03	0.03	0.02	0.02	0.02
14	เกาหลีใต้ : วอน (KRW)	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03
15	ไต้หวัน : ดอลลาร์ (TWD)	1.08	1.09	1.12	1.07	1.00
16	กัมพูชา : เรียล (100 เรียล) (KHR)	0.84	0.87	0.84	0.80	0.77
17	สปป.ลาว : กีบ (100 กีบ) (LAK)	0.42	0.43	0.41	0.38	0.36
18	เวียดนาม : ดอง (100 ดอง) (VND)	0.16	0.16	0.15	0.14	0.13

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2563

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า หากค่าเงินบาทอ่อนค่าจะส่งผลทำให้มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน มีโอกาสที่จะส่งออกสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น หากตรงกันข้าม ค่าเงินบาทแข็งค่า ก็จะทำให้โอกาสของการส่งออกสินค้าน้อยลงหรือยากลำบากขึ้น

5.5 การลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศที่กำลังพัฒนาจำเป็นต้องอาศัยเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เงินลงทุนอาจมาพร้อมกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาประเทศในทุก ๆ ด้านของการพัฒนาเศรษฐกิจของ

ประเทศ (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-12**) จากตารางพบว่า แต่ละประเทศเพื่อนบ้าน มีการลงทุนด้านต่างๆ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และด้านอื่นๆ เป็นจำนวนมาก

ตารางที่ ค.4-12 มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน ช่วงปี พ.ศ. 2560-2562

หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐ

ลำดับ	สาขาการผลิต	กัมพูชา			สปป. ลาว			เมียนมาร์		
		2560	2561	2562	2560	2561	2562	2560	2561	2562
1	สาขาเกษตรกรรม ป่าไม้ และ สาขาการประมง	0.0203	0.1634	0.0368	0.0009	0.0018	0.0003	0.0000	0.0002	0.0004
2	สาขาเหมืองแร่และเหมืองหิน	0.0908	0.0257	0.0022	0.0060	0.0003	0.0001	- 0.0605	0.1852	0.0072
3	สาขาอุตสาหกรรม	4.3243	17.8789	0.5676	0.2713	0.2621	0.8965	0.2275	- 0.9444	- 0.2211
4	สาขาไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำและระบบปรับอากาศ	0.5902	1.6478	0.0637	0.0388	0.0205	0.0027	0.0006	0.0020	0.0015
5	สาขาการจัดหาน้ำ การจัดการและการบำบัดน้ำเสีย ของเสีย สิ่งปฏิกูล	0.0400	0.2624	0.0157	0.0026	0.0033	0.0007	0.0000	0.0003	0.0004
6	สาขาการก่อสร้าง	0.0799	1.1977	0.0621	-0.0015	0.0259	0.0866	1.1072	4.7528	2.8544
7	สาขาการขายส่งและการขายปลีก การซ่อมยานยนต์	5.1963	- 21.4361	0.7820	0.0138	0.0488	0.0078	1.6798	0.5970	1.6948
8	สาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	0.0197	7.4165	0.0041	0.0030	0.0051	0.0009	0.3933	0.2003	- 0.1070
9	สาขาที่พักแรม และบริการด้านอาหาร	0.0384	0.5858	0.0312	0.0024	0.0073	0.0013	0.0000	0.0007	0.0007
10	สาขาข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร	0.0237	0.5097	0.1060	-0.0102	-0.1511	0.1550	- 0.0691	0.1352	- 0.0942
11	สาขาการเงินและการประกันภัย	0.2879	1.2072	3.9097	0.3636	24.3082	3.3416	11.5413	- 18.1865	0.1574
12	สาขาอสังหาริมทรัพย์	9.5255	29.0963	11.5751	5.7000	4.5977	4.2761	0.3604	0.6431	0.2262
13	สาขาวิชาชีพ วิทยาศาสตร์ และเทคนิค	0.0638	2.1427	0.0570	0.0048	0.0270	0.0042	- 0.0121	0.0133	- 0.0799
14	สาขาการบริหารและการบริการสนับสนุน	- 0.0415	0.2258	0.0193	0.0005	0.0027	0.0003	0.0040	0.0285	0.0177
15	สาขาการศึกษา	0.0082	0.0918	0.0041	0.0005	0.0011	0.0002	0.0000	0.0001	0.0001
16	สาขาด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	0.0273	0.1345	0.0133	0.0018	0.0017	0.0006	0.0000	0.0002	0.0003
17	สาขา ศิลปะ ความบันเทิง และนันทนาการ	0.0027	1.1476	0.0040	0.0002	0.0142	0.0002	0.0000	0.0014	0.0001
18	สาขา บริการด้านอื่นๆ	0.0584	0.0159	0.0030	0.3059	0.2929	0.2075	0.6268	1.0683	- 0.4777
19	ไม่ระบุสาขาการผลิต	0.0000	-	1.4260	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	-	0.0000
	รวมสาขาการผลิต	20.3560	42.3136	18.6830	6.7043	29.4693	8.9825	15.7994	- 11.5022	3.9811

ที่มา : สำนักงานเลขาธิการอาเซียน, 2563

สามารถเขียนเป็นสมการ ได้ ดังนี้

$$BOT_{bt} = \Omega\ (FINV_t)$$

โดย BOT_{bt-1} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

$FINV_t$ หมายถึง มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (foreign direct investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน

หากมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากที่ผ่านมาในอดีต ก็จะส่งผลทำให้มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน

5.6 จำนวนประชากรของประเทศสมาชิกอาเซียน

จำนวนประชากรของประเทศสมาชิกอาเซียนจะเป็นกลไกสำคัญของการบริโภคสินค้าและบริการของการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-13**) เพราะการบริโภคต่อหัวของประชาชนจะเพิ่มขึ้น หรือหากคงที่ ถ้าจำนวนประชากรของประเทศขยายตัว ทำให้การบริโภคสินค้าจะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

สามารถเขียนเป็นสมการ ได้ ดังนี้

$$BOT_{bt} = \Omega\ (POP_t)$$

โดยที่ BOT_{bt-1} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

POP_t หมายถึง จำนวนประชากรของประเทศสมาชิกอาเซียน

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าหากจำนวนประชากรของประเทศเพิ่มขึ้น จะทำให้มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ตารางที่ ค.4-13 จำนวนประชากรของประเทศอาเซียน ช่วงปี พ.ศ. 2560-2562

หน่วย: ล้านคน

		ประชากรของอาเซียน		
ลำดับ	ประเทศ	2560	2561	2562
1	บรูไน	424,473	428,962	433,285
2	อินโดนีเซีย	264,645,886	267,663,435	270,625,568
3	กัมพูชา	16,009,414	16,249,798	16,486,542
4	สปป.ลาว	6,953,035	7,061,507	7,169,455
5	เมียนมา	53,382,581	53,708,395	54,045,420
6	มาเลเซีย	31,105,028	31,528,585	31,949,777
7	ฟิลิปปินส์	105,173,264	106,651,922	108,116,615
8	สิงคโปร์	5,612,253	5,638,676	5,703,569
9	ไทย	69,209,858	69,428,524	69,625,582
10	เวียดนาม	94,596,642	95,540,395	96,462,106
	รวม 10 ประเทศอาเซียน	647,114,994	653,902,760	660,620,481

ที่มา : World Bank, 2020c

6) การวิเคราะห์เศรษฐกิจการค้าชายแดนที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการค้าชายแดนที่มีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศและเศรษฐกิจชุมชนในพื้นที่ต่างๆ พบว่า

6.1 การสร้างอาชีพและการจ้างงานเพิ่มขึ้น พบว่า การค้าชายแดนเป็นกิจกรรมการซื้อขาย และแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประชาชนที่อาศัยอยู่ตามแนวชายแดนไทย ซึ่งเป็นสินค้าที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน ส่งผลกระทบด้านบวกทำให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าบริเวณตลาดการค้าชายแดนก่อให้เกิดอาชีพและการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น อาทิ อาชีพแรงงานร้านอาหาร ขับรถสองแถว ขับเรือรับจ้าง ขนส่งสินค้าในตลาดหรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พนักงานโรงแรม ห้างร้าน บริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาชีพผู้ประกอบการหาบเร่แผงลอยจำหน่ายอาหารทั่วไป และอาชีพผู้ประกอบการร้านขายอาหารและเครื่องดื่ม ร้านขายเสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า ของที่ระลึกและสินค้าเบ็ดเตล็ดทั่วไป นอกจากนี้ยังส่งผลต่อธุรกิจด้านการโรงแรม ห้างสรรพสินค้า บริษัท หรือสถานที่พักสินค้าก่อนส่งออกและหลังนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ

6.2 การเพิ่มรายได้ของจังหวัดและชุมชน พบว่า การค้าชายแดนส่งผลดีต่อคนในชุมชน ทำให้คนในชุมชนมีรายได้ เนื่องจากการค้าชายแดนมีการเคลื่อนย้ายสินค้า เคลื่อนย้ายแรงงาน ช่วยให้เกิดอาชีพและการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้คนในชุมชนมีอาชีพให้เลือกทำจำนวนมากและผลที่ตามมาคือ คนในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น ประชาชนทั้งคนในชุมชนชายแดนและชุมชนอื่นๆ ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดชายแดนไทย นับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาด้านต่างๆ ทั้งด้านการค้า การลงทุนและการขนส่งคมนาคม ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า การเคลื่อนย้ายแรงงาน การค้าชายแดนและธุรกิจระหว่างประเทศบริเวณตลาดการค้าชายแดน ก่อให้เกิดอาชีพและการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น

6.3 การกระจายรายได้ของประเทศ การค้าชายแดนสามารถสร้างรายได้ให้กับประชาชนเป็นจำนวนมาก นอกจากการจ้างงานแล้ว ยังทำให้เกิดการกระรายได้ที่มีการกระจุกอยู่แต่ในเมือง สามารถเกิดขึ้นได้ในบริเวณชายแดนที่ห่างไกลออกไป ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญคือต้องการให้มีการกระจายรายได้สู่ประชาชนอย่างทั่วถึงนั่นเอง

6.4 การค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ พบว่า เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยมีการตั้งเป้าหมายทั้งสิ้น 17 เป้าหมาย (Goals) 169 เป้าประสงค์ (Targets) เพื่อใช้เป็นแผนที่นำทางสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืนในอีก 15 ปีข้างหน้า (2015-2030) เพื่อที่ประเทศสมาชิกสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนได้จากการรักษาสมดุลใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม โดยเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนกรอบใหม่นี้เป็นความท้าทายกับประเทศต่างๆ โดยเฉพาะสำหรับประเทศกำลังพัฒนาที่จะหาแนวทางในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาดังกล่าว ผลกระทบของการค้าระหว่างประเทศต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (พิริยะ ผลพิรุฬห์และคณะ, 2561) โดยกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นกรณีศึกษา โดยประเด็นที่น่าสนใจเกิดจากการที่กลุ่มประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) ซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีน (เฉพาะมณฑลยูนานและเขตปกครองตนเองกว่างสี) นี้เป็นกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วอีกด้วย

ดังนั้น ความสำคัญของการค้าชายแดนจึงมีบทบาทที่สำคัญต่อการพัฒนาทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งในระดับชาติ จังหวัด รวมถึงชุมชนในท้องถิ่นต่างๆ ของประเทศ ขณะเดียวกันในทางเศรษฐกิจก็สามารถสร้างรายได้ให้กับประเทศ เกิดการจ้างงานในท้องถิ่น รวมถึงเกิดการกระจายรายได้ไปสู่ชนบทที่ดีอีกด้วย

7) การวิเคราะห์ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนรวม

การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนที่สำคัญประกอบด้วยปัจจัยสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศ การวิเคราะห์สถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยสภาพแวดล้อมและด้านอื่นๆ ประกอบด้วย ดังนั้น การวิเคราะห์การขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนจำเป็นต้องหาตัวแปรหรือปัจจัยที่สำคัญทางเศรษฐกิจเพื่อที่จะทำให้มูลค่าการค้าชายแดนนั้นมีความสอดคล้องและเหมาะสมกับข้อเท็จจริงและสถานการณ์ในปัจจุบัน โดยปัจจัยสำคัญทางเศรษฐกิจจะประกอบไปด้วย ปริมาณการค้าหรือมูลค่าการค้าชายแดนของปีที่ผ่านมาและแนวโน้มในอนาคต ดังจะเห็นได้ว่าแนวโน้มของการค้าและการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนในปีที่ผ่านมาและย้อนในอดีต 4-5 ปีที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้านที่จะเป็นผู้บริโภคสินค้าและบริการทางเศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และสถานะของประชากรที่จะบริโภคสินค้าและบริการเป็นเวลานาน รวมถึงมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของประเทศเพื่อนบ้านจะเป็นปัจจัยดึงดูดที่จะทำให้มีการขยายตัวของการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น อาทิ ประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มที่ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศมีการขยายตัวหรือเพิ่มขึ้นก็จะส่งผลทำให้ปริมาณการค้าและมูลค่าการค้าชายแดนขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ทั้งนี้ ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จะส่งผลทำให้ปริมาณการค้าชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าปัจจัยที่สำคัญจะประกอบด้วย

$$TBOT_t = BOT_{bt} + NCBT_t$$

$$BOT_{bt} = £ (GDPgrowth_t, BOT_{bt-1}, POP_t, FINV_t, ERAT_t, INTRAD_t)$$

โดยที่ $TBOT_t$ หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนรวม

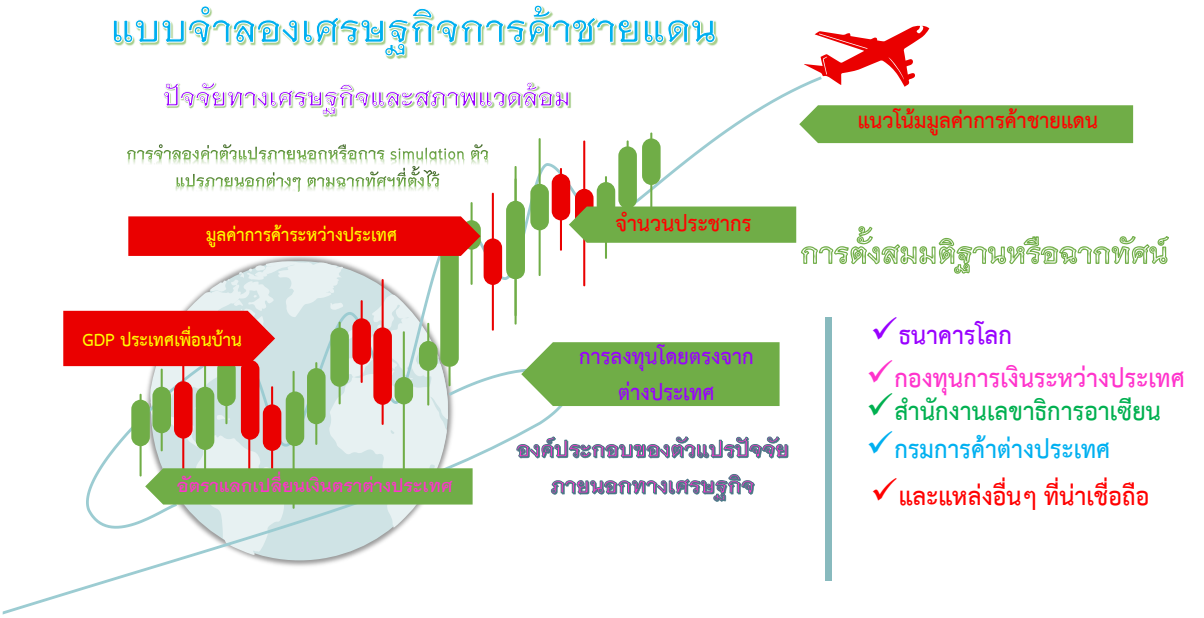
BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

$NCBT_t$ หมายถึง ดุลการค้าผ่านแดนสุทธิ (Cross Border Trade) รวม

ทั้งนี้ประกอบด้วยปัจจัยสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประเทศ การวิเคราะห์สถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงปัจจัยสภาพแวดล้อมและด้านอื่นๆ คือ

£	หมายถึง	ค่าตัวทวีคูณของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดน
$GDP\ growth_t$	หมายถึง	อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้าน
POP_t	หมายถึง	จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้าน
$FINV_t$	หมายถึง	มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน
BOT_{bt-1}	หมายถึง	มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดนของปีที่ผ่านมา
$ERAT_t$	หมายถึง	อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($ USต่อบาท หรือเงินสกุลอื่นๆ)
$INTRAD_t$	หมายถึง	มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าปัจจัยทางเศรษฐกิจต่างๆ ข้างต้น สามารถแสดงความสัมพันธ์ของตัวแปรทางเศรษฐกิจของแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้แนวทางการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจการค้าชายแดนที่สำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจสาขาการผลิต ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และภาคบริการ การค้าชายแดนถือเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการที่จะขับเคลื่อนนโยบายทางเศรษฐกิจมหภาค ดังนั้น การค้าชายแดนจึงมีส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ เราสามารถสะท้อนภาพการพัฒนาเหล่านี้ โดยการคำนวณผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน (Border Trade Econometric Model: BTEM) และ**รูปที่ ค.4-1** ตามข้างล่างนี้ ได้ต่อไป



ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

รูปที่ ค.4-1 ความสัมพันธ์ของตัวแปรภายในและภายนอกของแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดนผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน

ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่สำคัญดังกล่าวข้างต้นจะเป็นตัวแปรภายนอกของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดนที่เรียกว่า Exogenous Variable ตัวแปรเหล่านี้เราสามารถจำลองค่า (Shock) เข้าไปในแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดนนั้นได้ จึงเห็นได้ว่าปัจจัยภายนอกที่สำคัญของแบบจำลองตามสมมติฐานหรือฉากทัศน์ (Scenario) ที่เราตั้งไว้สามารถนำมาจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ อาทิ ธนาคารโลก (World Bank) กองทุนการเงินระหว่างประเท (IMF) ธนาคารพัฒนาเอเชีย (OECD) และแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่น่าเชื่อถือ ดังนั้นการตั้งสมมติฐานหรือฉากทัศน์ (Scenario) ต้องมีข้อมูลที่น่าเชื่อถือและเป็นปัจจุบันอีกด้วย

8) การวิเคราะห์ผลกระทบการค้าชายแดนของไทยผ่านแบบจำลองเศรษฐมิติการค้าชายแดน

ระบบการค้าชายแดนพบว่ามูลค่าการค้าชายแดนของไทยเกินดุลทั้ง 3 ประเทศ จำนวน 162,714 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2562 ขณะเดียวกันในปี พ.ศ. 2563 ตั้งแต่ เดือนมกราคมถึงเดือนสิงหาคม ไทยมีการเกินดุลกับสามประเทศ เพียง 93,359 ล้านบาท เท่านั้น และการค้าผ่านแดนเกินดุล 29,269 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2562 และคาดว่าแนวโน้มจนถึงสิ้นปีก็จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดัง**ตารางที่ ค.1-14**

ตารางที่ ค.4-14 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2560-2563

	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)			
ประเทศ	**2560**	**2561**	**2562**	**2563 (ม.ค.-ส.ค.)**
กัมพูชา	101,822	122,603	140,034	91,167
สปป.ลาว	127,872	128,858	117,891	68,795
เมียนมา	107,681	105,214	99,392	59,172
สินค้าส่งออกรวม	337,375	356,674	357,317	219,134
กัมพูชา	23,542	22,780	21,178	16,333
สปป.ลาว	75,459	84,760	79,555	54,172
เมียนมา	75,357	88,115	93,871	55,270
สินค้านำเข้ารวม	174,358	195,655	194,604	125,775
ดุลการค้าชายแดนรวม	163,017	161,019	162,714	93,359
ดุลการค้าผ่านแดนรวม	27,925	- 16,875	29,269	47,620
สินค้าส่งออกรวม	129,343	123,704	101,906	201,491
สินค้านำเข้ารวม	101,418	140,580	72,637	153,871

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่ามูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนจะส่งผลต่อการค้าระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่องและเป็นในทิศทางเดียวกัน ทั้งนี้ อาจรวมถึงรายได้และการจ้างงานของประชากรด้วยเช่นกัน

8.1 การตั้งสมมติฐานหรือฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1) โดยให้จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้านและมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่สำนักงานเลขาธิการอาเซียนคาดการณ์ไว้ จะพบว่า

$$BOT_{bt} = £ (POP_t, FINV_t,)$$

โดยที่ BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

£ หมายถึง ค่าตัวทวีคูณ (multiplier) ของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดน

POP_t หมายถึง จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้าน

$FINV_t$ หมายถึง มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (foreign direct investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน

ผลการวิเคราะห์ที่มีต่อการค้าชายแดน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-15**) พบว่า ดุลการค้าชายแดนรวมมีมูลค่าเกินดุลถึงร้อยละ 1.62 ในปี พ.ศ. 2564 ขณะเดียวกัน ดุลการค้าชายแดนรวมมีมูลค่าเกินดุลถึงร้อยละ 1.69 ของปี พ.ศ. 2565 เช่นกันเมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.65 และ 1.68 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.58 และ 1.65 ตามลำดับและ เมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.64 และ 1.72 ตามลำดับ

ตารางที่ ค.4-15 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	1.57	1.60
สปป.ลาว	117,891	-12.0	1.51	1.53
เมียนมา	99,392	-10.0	1.69	1.77
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	1.59	1.63
กัมพูชา	21,178	-10.0	1.68	1.87
สปป.ลาว	79,555	-3.0	1.66	1.72
เมียนมา	93,871	-15.0	1.60	1.66
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	1.65	1.75
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	1.65	1.68
สปป.ลาว	38,336	-9.0	1.58	1.65
เมียนมา	5,522	-10.0	1.64	1.72
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	1.62	1.69

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

8.2 การตั้งสมมติฐานหรือฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2) โดยให้จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้านและมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (foreign direct investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่สำนักงานเลขาธิการอาเซียนคาดการณ์ไว้ รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ส่งผลต่อราคาสินค้าของไทยและคู่ค้าในตลาดเพื่อนบ้านว่าสินค้ามีราคาถูกหรือแพงมากน้อยเพียงใด จะพบว่า

$$BOTb_t = £ (POP_t, FINV_t, ERAT_t)$$

โดยที่ BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

£ หมายถึง ค่าตัวทวีคูณ (multiplier) ของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดน

POP_t หมายถึง จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้าน

$ERAT_t$ หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($ USต่อบาท หรือเงินสกุลอื่นๆ)

ผลการวิเคราะห์ที่มีต่อการค้าชายแดน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-16**) พบว่า ดุลการค้าชายแดนรวมของปี พ.ศ. 2564 ขยายตัวทางการค้าถึงร้อยละ 1.99 และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยในปี พ.ศ. 2565 มีการขยายตัวมากกว่าร้อยละ 2 นั่นเอง เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่ากัมพูชามีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.96 และ 1.99 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.14 และ 2.16 ตามลำดับและ เมียนมามีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.02 และ 2.11 ตามลำดับ

ตารางที่ ค.4-16 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	1.80	1.83
สปป.ลาว	117,891	-12.0	1.76	1.78
เมียนมา	99,392	-10.0	2.00	2.08
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	2.04	2.08
กัมพูชา	21,178	-10.0	2.09	2.19
สปป.ลาว	79,555	-3.0	2.20	2.26
เมียนมา	93,871	-15.0	2.04	2.10
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	1.96	2.04
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	1.96	1.99
สปป.ลาว	38,336	-9.0	2.14	2.16
เมียนมา	5,522	-10.0	2.02	2.11
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	1.99	2.06

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

8.3 การตั้งสมมติฐานหรือฉากทัศน์ที่ 3 (Scenario 3) โดยให้จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้านและมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (foreign direct investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และอัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้าน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้ จะพบว่า

$$BOTbt = £ (POP_t, FINV_t, ERAT_t, GDPgrowtht)$$

โดยที่ BOT_{bt} หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

£ หมายถึง ค่าตัวทวีคูณ (multiplier) ของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดน

POP_t หมายถึง จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้าน

$FINV_t$ หมายถึง มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน

$ERAT_t$ หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($ USต่อบาท หรือเงินสกุลอื่นๆ)

GDP $growth_t$ หมายถึง อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้าน

ผลการวิเคราะห์ที่มีต่อการค้าชายแดน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-17**) พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนในปี พ.ศ. 2563 จะมีมูลค่าติดลบแต่ในปี พ.ศ. 2564 จะมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 3.10 ของปีที่ผ่านมา ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนของ 3 ประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเสมอมา เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.95 และ 2.97 ตามลำดับสปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.93 และ 2.94 ตามลำดับและเมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.24 และ 3.35 ตามลำดับ

ตารางที่ ค.4-17 มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 3 (Scenario 3)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	2.85	3.06
สปป.ลาว	117,891	-12.0	2.82	3.29
เมียนมา	99,392	-10.0	3.07	3.40
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	3.60	3.45
กัมพูชา	21,178	-10.0	3.11	3.41
สปป.ลาว	79,555	-3.0	3.23	3.80
เมียนมา	93,871	-15.0	3.09	3.35
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	2.99	3.38
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	2.95	2.97
สปป.ลาว	38,336	-9.0	2.93	2.94
เมียนมา	5,522	-10.0	3.24	3.35
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	3.10	3.30

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

8.4 การตั้งสมมติฐานหรือฉากทัศน์ที่ 4 (Scenario 4) โดยให้จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้านและมูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้านและมูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้ จะพบว่า

$$BOTbt = £ (POPt, FINVt, ERATt, GDPgrowtht, INTRAD_t)$$

โดยที่ $BOTbt$ หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าชายแดน

£ หมายถึง ค่าตัวทวีคูณ (Multiplier) ของแบบจำลองเศรษฐกิจการค้าชายแดน

POP_t หมายถึง จำนวนประชากรของประเทศเพื่อนบ้าน

$FINV_t$ หมายถึง มูลค่าการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment) ของประเทศเพื่อนบ้าน

$ERAT_t$ หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ($ US ต่อบาท หรือเงินสกุลอื่นๆ)

GDP $growth_t$ หมายถึง อัตราการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศเพื่อนบ้าน

$INTRAD_t$ หมายถึง มูลค่าหรือปริมาณดุลการค้าระหว่างประเทศ

ผลการวิเคราะห์ที่มีต่อการค้าชายแดน (ดังรายละเอียดตาม**ตารางที่ ค.4-18**) พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนของ พ.ศ. 2563 มีแนวโน้มลดลงถึงร้อยละ 10 ขณะเดียวกัน สินค้าผ่านแดนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 แม้ว่าจะเกิดวิกฤตการณ์ Covid-19 ก็ตาม ดังนั้น แม้ว่าการค้าชายแดนจะมีแนวโน้มลดลง แต่จะเห็นได้ว่าช่องทางการค้าผ่านแดนยังสดใสอยู่ และเมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวทางการค้ารายประเทศในปี พ.ศ. 2564 และ 2565 พบว่า กัมพูชามีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.12 และ 5.01 ตามลำดับ สปป.ลาว มีอัตราการขยายตัวทางการค้า

เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.11 และ 5.13 ตามลำดับและ เมียนมา มีอัตราการขยายตัวทางการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.21 และ 5.17 ตามลำดับ

ตารางที่ ค.4-18 มูลค่าสินค้า การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของไทย ช่วงปี พ.ศ. 2562-2565 : ฉากทัศน์ที่ 4 (Scenario 4)

ประเทศ	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)	อัตราการขยายตัวทางการค้า (ร้อยละ)		
	2562	2563f	2564f	2565f
กัมพูชา	140,034	-1.0	3.86	5.13
สปป.ลาว	117,891	-12.0	4.03	5.24
เมียนมา	99,392	-10.0	4.30	5.29
สินค้าส่งออกรวม	357,317	-9.0	4.75	5.20
กัมพูชา	21,178	-10.0	4.46	5.03
สปป.ลาว	79,555	-3.0	4.34	5.27
เมียนมา	93,871	-15.0	4.21	5.11
สินค้านำเข้ารวม	194,604	-13.0	4.08	5.14
ดุลการค้าแยกรายประเทศระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านชายแดน				
กัมพูชา	118,856	-11.0	4.12	5.01
สปป.ลาว	38,336	-9.0	4.11	5.13
เมียนมา	5,522	-10.0	4.21	5.17
ดุลการค้าชายแดนรวม	162,714	-10.0	4.25	5.15
สินค้าส่งออกรวม	101,906	4.0	6.00	8.00
สินค้านำเข้ารวม	72,637	3.0	4.00	5.00
ดุลการค้าผ่านแดนรวม	29,269	2.0	4.00	7.00

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ, 2563d และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564

จึงเห็นได้ว่าถึงแม้ว่าการค้าระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มของการส่งออกที่ลดลง แต่ช่องทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนยังมีผลในทิศทางที่เป็นบวก และแนวโน้มของการค้าผ่านแดนยังมีทิศทางที่ดีอยู่

ตารางที่ ค.4-19 ศักยภาพเชิงพื้นที่ในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ จำแนกตามรายด่านที่ได้รับการคัดเลือก

รายด่านที่ได้รับการคัดเลือก				ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ						ภาคเกษตรสำคัญ	
ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	เส้นทาง	ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน	ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูป	ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว	ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน	ธุรกิจด้านภาคบริการ	ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง		
1	เมียนมา	ด่านสิงขร	ตะนาวศรี–มะริด**	**ทวาย** - เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย มีการดำเนินโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ **กรุงย่างกุ้ง** - เป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว รวมถึงอุตสาหกรรมต่างๆ ของประเทศ **หงสาวดี** - เป็นเมืองอุตสาหกรรม เช่น โรงงานน้ำตาล โรงงานทอผ้า และโรงงานเซรามิก **เนปิดอร์** - กำลังอยู่ระหว่างการพัฒนา และมีโอกาสในการเข้าไปทำธุรกิจอีกมาก **มัณฑะเลย์** - เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจทางตอนเหนือของประเทศ และเป็นแหล่งรวมอุตสาหกรรม**หัตถกรรมและงานฝีมือ** **มะริด** - เป็นเมืองท่าขนาดใหญ่	**ย่างกุ้ง** - ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ - ธุรกิจโรงงานน้ำตาล เช่น บริษัท Myanmar Sutech จำกัด - ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือสหพัฒน์ (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา) - ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ **หงสาวดี** - ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ **มัณฑะเลย์** - ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ - ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือสหพัฒน์ **เมียวดี** - ธุรกิจ Contract Farming ต้นละหุ่ง ของบริษัท สยามน้ำมันละหุ่ง จำกัด **มะริด** - ธุรกิจประมง (ส้มปทาน) ของ บริษัท สยามโจนาธาน จำกัด บริษัท ริวจิอินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท แสงอรุณฟิชชิ่ง จำกัด **พุกาม** - ธุรกิจไม้สัก เช่น บริษัท Tharaphu Decor จำกัด	**หงสาวดี** - เป็นเมืองเก่า และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์หลายแห่ง **พุกาม** - เป็นเมืองเก่า และเป็นเมืองท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ **มัณฑะเลย์** - เป็นเมืองเก่าแก่ที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก **ย่างกุ้ง** - เป็นเมืองเก่าแก่ของเมียนมา และเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยว	**ย่างกุ้ง** - ธุรกิจน้ำมันและเชื้อเพลิง (อ่าวเมาะตะมะ) ของบริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังความร้อน ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) **มัณฑะเลย์** - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานชีวะมวลของบริษัทในเครือสหพัฒน์ **รัฐฉาน** - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ ของบริษัท เอ็มดีเอ็กซ์ (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา) **รัฐกะเหรี่ยง** - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ กฟผ. (ร่วมทุนกับรัฐบาลเมียนมา)	**ย่างกุ้ง** - ธุรกิจค้าปลีกของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ (CP Fresh Mart) - ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มดุสิตธานี (Dusit Indy Lake Hotel) กลุ่มบางกอก คลับ (Chatrium Hotel) - ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงเทพ - ธุรกิจสายการบิน ของการบินไทย - ธุรกิจร้านอาหาร เช่น Black Canyon Coffee และ Coca Suki - ธุรกิจโรงพยาบาล ของโรงพยาบาลกรุงเทพ **มัณฑะเลย์** - ธุรกิจโรงแรม เช่น Mandalay Hill Resort Hotel - ธุรกิจโรงพยาบาล ของโรงพยาบาลกรุงเทพ **เมียวดี** - ธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์การค้า ของบริษัท ไทย-พม่า ร่วมพัฒนา จำกัด (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา) **เนปิดอร์** - ธุรกิจน้ำมันและเชื้อเพลิง ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) **ขตตะนาวศรี** - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำ (เขื่อนตะนาวศรี) ของบริษัท อิตาเลียน จำกัด (มหาชน) **เมียวดี** - ธุรกิจผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ของบริษัท ไทย-พม่า ร่วมพัฒนา จำกัด **ยางกุ้ง** - ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัทในเครือสหพัฒน์ (ร่วมทุนกับบริษัทเมียนมา) - ธุรกิจอัญมณี เช่น Gold-Uni Jewelry **เมียวดี** - ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของกลุ่ม บริษัท ที.เค. การ์เมนท์	**ย่างกุ้ง** - ธุรกิจก่อสร้างโรงไฟฟ้าพลังน้ำ ของบริษัท อิตาเลียน ไทย (ร่วมทุนกับญี่ปุ่นในนาม โต โย-ไทย) - ธุรกิจขายวัสดุก่อสร้าง ของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) - ธุรกิจก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์ ของบริษัท เฟรแกรนด์ กรุ๊ป **ทวาย** - ธุรกิจก่อสร้าง ท่าเรือน้ำลึกทวาย ของบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน)	***แขวงมะริด แขวงย่างกุ้ง***	ปาล์มน้ำมัน
2	เมียนมา	ด่านพระเจดีย์สามองค์	พญาตองซู–ตาบูใชยัส–เมาะละแหม่ง**							***แขวงย่างกุ้ง***	อ้อยโรงงาน
3	เมียนมา	ช่องทางกิ่วผาวอก	เมืองตอน–เมืองป่าน–ลอยแหลม–ตองจี รัฐฉาน**							***แขวงเมียวดี***	ละหุ่ง
4	เมียนมา	ช่องทางหลักแต่ง	เมืองทา–เมืองป่าน–ตองจี รัฐฉาน**							***แขวงหงสาวดี***	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.4-19 ศักยภาพเชิงพื้นที่ในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ จำแนกตามรายด่านที่ได้รับการคัดเลือก (ต่อ)

รายด่านที่ได้รับการคัดเลือก				ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ						ภาคเกษตรสำคัญ	
ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	เส้นทาง	ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน	ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูป	ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว	ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน	ธุรกิจด้านภาคบริการ	ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง		
5	สปป.ลาว	บ้านม่วง	สังข์ทอง–โพนโฮง**	พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน แขวงสะหวันนะเขต อยู่ใกล้ชายแดนไทย และด้านคมนาคมสะดวกมีโอกาสในด้านธุรกิจ การค้าและการลงทุน	**เวียงจันทน์** - ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ - ธุรกิจแปรรูป ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ - ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ **สะหวันนะเขต** - ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล (โรงงานน้ำตาลมิตรลาว) กลุ่มบริษัทน้ำตาลขอนแก่น (บริษัทน้ำตาลสะหวันนะเขต) - ธุรกิจเพาะปลูกยางพารา เช่น บริษัท ไทยฮั้วยางพารา จำกัด - ธุรกิจปลูกต้นยูคาลิปตัสผลิตกระดาษของดับเบิ้ลเอ **จำปาสัก** - ธุรกิจฟาร์มปศุสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ - ธุรกิจเพาะปลูกกาแฟ ของกลุ่มบริษัทดาวเฮือง บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) บริษัท สุขสะหวันการเกษตร จำกัด **คำม่วน** - ธุรกิจเพาะปลูกยางพารา เช่น บริษัท ลาว-ไทย ฮั้วยางพารา จำกัด	**หลวงพระบาง** - เป็นเมืองท่องเที่ยวสำคัญของประเทศมีแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกที่มีชื่อเสียง **จำปาสัก** - มีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีแหล่งท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติ และทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง **เวียงจันทน์** - เป็นเมืองหลักและเป็นศูนย์กลางของประเทศ เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและอยู่ติดกับชายแดนไทยอีกด้วย **คำม่วน** - เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับเวียดนามในการเดินทาง **ไชยะบุรี** - อยู่ติดกับชายแดนไทย เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง สามารถพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวในอนาคต	**สะหวันนะเขต** - ธุรกิจหัตถกรรมและการฝีมือ เช่น บริษัท สะหวันนะเขตเซรามิก จำกัด **จำปาสัก** - ธุรกิจเครื่องหนังและรองเท้า **เวียงจันทน์** - ธุรกิจเขื่อนพลังงานน้ำ ของบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง (โรงไฟฟ้าน้ำงึม 2) **ไชยะบุรี** - ธุรกิจโรงไฟฟ้าพลังงานน้ำของ EGGO Group - ธุรกิจไฟฟ้าพลังงานความร้อนของบริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) ร่วมกับบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) **คำม่วน** - ธุรกิจถ่านหิน เช่น บริษัท แอลที อุตสาหกรรมถ่านบริสุทธิ์ จำกัด - ธุรกิจเขื่อนพลังงานน้ำ หลวงพระบาง - ธุรกิจโรงงานไฟฟ้าพลังงานความร้อนของบริษัท ไฟฟ้าหงสา จำกัด (ร่วมทุนไทย-ลาว) **อัตตะปือ** - ธุรกิจก๊าซธรรมชาติของ Thai Biogas Energy Company Limited **จำปาสัก** - ธุรกิจโรงงานไฟฟ้าพลังน้ำ ร่วมทุนระหว่างบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) กับนักลงทุนเกาหลี	**เวียงจันทร์** - ธุรกิจธนาคารและการเงินของ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารทหารไทย และธนาคารศรีอยุธยา - ธุรกิจสายการบิน ของการบินไทย - ธุรกิจค้าปลีก เช่น M Point Mart **หลวงพระบาง** - ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารทหารไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ **สะหวันนะเขต** - ธุรกิจธนาคารและการเงิน ของธนาคารกรุงศรีอยุธยา - ธุรกิจโลจิสติกส์ เช่น บริษัท ขนส่งสากล จำกัด จำปาสัก - ธุรกิจโรงแรม เช่น โรงแรมเอราวัณริเวอร์ไซด์ - ธุรกิจสนามกอล์ฟและรีสอร์ท เช่น บริษัท กฤษณา กอล์ฟ จำกัด บริษัท พูเขียวรีสอร์ท จำกัด	**เวียงจันทร์** - ธุรกิจโทรคมนาคมและการสื่อสาร ของบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Lao Telecom) - ธุรกิจก่อสร้างเขื่อนของ ช.การช่าง - ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง **ไชยบุรี** - ธุรกิจก่อสร้างเขื่อน ของ ช.การช่าง	**แขวงไชยะบุรี, แขวงอุดมไซ, แขวงเชียงขวาง**	1.ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์
										แขวงสะหวันนะเขต, แขวงจำปาสัก, แขวงหลวงพระบาง, แขวงเวียงจันทน์	2.ข้าวโพดหวาน
										แขวงจำปาสัก	3.ถั่วเหลือง
										แขวงสาละวัน, แขวงไชยะบุรี, แขวงบอลิคำไซ แขวงหลวงพระบาง	4.มันสำปะหลัง
										แขวงสะหวันนะเขต, แขวงอัตตะบือ, แขวงหลวงน้ำทา	5.อ้อยโรงงาน
										แขวงจำปาสัก, แขวงสาละวัน, แขวงเชกอง	6.กาแฟ
										แขวงอุดมไซ, แขวงจำปาสัก, แขวงอัตตะบือ, แขวงสะหวันนะเขต, แขวงหลวงน้ำทา, แขวงบ่อแก้ว, แขวงเชกอง, แขวงพงสาลี, แขวงไชยะบุรี, แขวงบอริคำไซ, แขวงเวียงจันทน์, แขวงหลวงพระบาง	7.ยางพารา
										แขวงสะหวันนะเขต แขวงบอลิคำไซ	8.ยูคาลิปตัส

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ค.4-19 ศักยภาพเชิงพื้นที่ในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ จำแนกตามรายด่านที่ได้รับการคัดเลือก (ต่อ)

รายด่านที่ได้รับการคัดเลือก				ภาพรวมด้านเศรษฐกิจ						ภาคเกษตรสำคัญ	
ลำดับ	ประเทศ	จุดผ่านแดน	เส้นทาง	ธุรกิจด้านการค้าการลงทุน	ธุรกิจด้านการเกษตรและแปรรูป	ธุรกิจด้านการท่องเที่ยว	ธุรกิจด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน	ธุรกิจด้านภาคบริการ	ธุรกิจด้านบริการสาธารณูปโภคพื้นฐานและการก่อสร้าง		
9	กัมพูชา	บ้านมะม่วง	สำรูด–พระตะบอง**	**ปันเตียนเมียนจัย** - มีเขตเศรษฐกิจพิเศษติดกับชายแดนไทย ทำให้มีโอกาสในการขยายธุรกิจเจาะตลาดกัมพูชา **เกาะกง** - มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นเมืองชายฝั่งทะเลและติดชายแดนไทย **กัมปงจาม** - เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นเมืองสำคัญทางการค้า **พนมเปญ** - เป็นเมืองหลวงและเป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจของกัมพูชา	**พระตะบอง** - ธุรกิจ Contract Farming ข้าวโพดของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ **เกาะกง** - ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มบริษัทไทยเบฟเวอเรจ ธุรกิจอ้อยและน้ำตาล ของกลุ่มบริษัทน้ำตาลขอนแก่น **อุดรเมียนจัย** - ธุรกิจอ้อยและน้ำตาลของกลุ่มน้ำตาลมิตรผล **กัมปอต** - ธุรกิจปลูกยูคาลิปตัสเพื่อทำเยื่อกระดาษของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) **พนมเปญ** - ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัท President Food (โรงงานผลิตบะหมี่) **กันดาล** - ธุรกิจผลิตอาหารสัตว์ ของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ ธุรกิจแปรรูปอาหารของบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์	**พื้นที่เสียมราฐ** - เป็นเมืองท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ เช่น ปราสาทเขาพระวิหาร **พระตะบอง** - เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ **กัมปอต** - เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ยังมีโอกาสในการพัฒนาได้อีก **พนมเปญ** - เป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของกัมพูชา และเป็นเมือง ท่องเที่ยว **สีหนุวิลล์** - เป็นเมืองชายทะเล ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูง	**เสียมราฐ** - ธุรกิจผลิตไฟฟ้า ของกลุ่มบริษัท ไทยเบฟเวอเรจ (Suvannabhum Investment) **พนมเปญ** - ธุรกิจปิโตรเลียมของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) **ปันเตียนเมียนจัย** - ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัท ทองไทยการทอ จำกัด (บริษัทของไทยเท็กซ์ไทล์ (คัมโบเดีย) จำกัด) ของกลุมบริษัท ที.เค.การ์เม้นท์ (จัดตั้งในเขตอุตสาหกรรม Sisophon Industrial Park) **เกาะกง** - ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เช่น บริษัท KKN Apparel Company **พนมเปญ** - ธุรกิจสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม ของบริษัท บางกอกการ์เมนท์ (Baxter Brenton (Cambodia) Clothing Manufacturing) ธุรกิจเครื่องหนัง (รองเท้า) เช่น บริษัท Cambo Shoes และบริษัท Dance Supply	**พนมเปญ** - ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มบริษัท ไทยนครพัฒนา จำกัด เช่น Phokeethra Resort & Spa - ธุรกิจโรงพยาบาลของโรงพยาบาลกรุงเทพ - ธุรกิจห้างสรรพสินค้าของ Phsar Big A Co., Ltd. (ห้างสรรพสินค้า Paragon) - ธุรกิจธนาคารและการเงินของธนาคารไทยพาณิชย์ (Cambodian Commercial Bank) - ธุรกิจสายการบินของบางกอกแอร์เวย์ และการบินไทย - ธุรกิจสถานีวิทยุและโทรทัศน์ของโทรทัศน์ช่อง 3 และช่อง 5 **เสียมราฐ** - ธุรกิจโรงแรม ของกลุ่มบริษัท ไทยนครพัฒนา (โรงแรม Sofitel Royal Angkor) กลุ่ม Imperial Group (โรงแรม Le Meridien Angkor) - ธุรกิจโรงพยาบาลของโรงพยาบาทกรุงเทพ - ธุรกิจท่องเที่ยว ของวิไลลักษณ์กรุ๊ป บริษัท Angkor T.K. travel บริษัท Asia in Asia บริษัท Inside Angkor Service - ธุรกิจธนาคาร และการเงินของธนาคารกรุงไทย **ปอยเปต** - ธุรกิจโรงแรม (โรงแรม Poi Pet International club, โรงแรม Star Vegas Resort & Club และโรงแรม Angor Plaza	**กัมปอต** - ธุรกิจโรงงานปูนซีเมนต์ ของกลุ่มบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) **พนมเปญ** - ธุรกิจโทรคมนาคมและการสื่อสาร ของบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (Cambodia Shinawatra หรือ Mfone) - ธุรกิจวิทยุการบินของวิไลลักษณ์กรุ๊ป - ธุรกิจจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง บริษัท Cementhai SCT (Cambodia) Co., Ltd. - ธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง เช่น บริษัท K.G Engineering และบริษัท Seaboard Construction	**แขวงศรีโสภณ** **แขวงพระตะบอง** **แขวงอุดรเมียนจัย** **แขวงกัมปอต**	1.มันสำปะหลัง 2.ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ 3.อ้อยโรงงาน 4.ยูคาลิปตัส
10	กัมพูชา	ตาพระยา	ทมอพวก–ศรีโสภณ**								
11	กัมพูชา	ช่องสายตะกู	บันเตียอาปีล–ศรีโสภณ**								
12	กัมพูชา	ช่องอานม้า	บ้านสะเตียลกวาง–จอมกระสาน								

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ง

ภาคผนวก

ภาคผนวก ง
สถิติด้านการคมนาคม

ง.1 สถิติด้านการคมนาคม

ตารางที่ ง.1-1 สถิติรถจดทะเบียนสะสม 5 ปี ย้อนหลัง

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
เชียงราย	รถจักรยานยนต์	440,920	440,010	441,796	447,004	453,117	0.68%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	95,569	102,852	111,114	120,951	130,556	8.11%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	5,528	5,476	5,523	5,590	5,668	0.63%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	222	238	254	248	272	5.21%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,779	1,855	1,904	1,919	1,937	2.15%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	127,295	131,371	134,714	138,634	142,397	2.84%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	920	920	953	953	953	0.88%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	13,665	14,014	14,378	14,774	15,128	2.58%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	12	14	18	18	22	16.36%
เชียงใหม่	รถจักรยานยนต์	777,342	791,939	805,838	823,691	839,240	1.93%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	277,542	295,675	315,879	339,218	360,306	6.74%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	12,218	12,123	12,036	11,900	11,856	-0.75%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	316	404	387	345	268	-4.04%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	6,557	6,914	7,206	7,476	7,667	3.99%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	225,432	233,437	241,980	249,919	257,045	3.34%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	29	30	34	34	34	4.06%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	16,559	17,059	17,736	18,298	18,583	2.92%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	19	22	41	38	40	20.46%
แม่ฮ่องสอน	รถจักรยานยนต์	45,648	47,615	50,192	53,478	56,357	5.41%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	2,258	2,422	2,605	2,832	3,102	8.26%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	489	516	532	529	514	1.25%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	206	200	187	195	200	-0.74%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	6,337	6,915	7,442	7,956	8,439	7.42%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	3	3	3	3	4	7.46%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถบรรทุก 10 ล้อ	836	920	967	988	1,004	4.68%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	7	6	4	4	4	-13.06%
พะเยา	รถจักรยานยนต์	171,998	169,766	169,256	170,109	170,071	-0.28%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	29,760	31,836	34,027	36,996	39,594	7.40%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,568	1,579	1,578	1,559	1,540	-0.45%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	459	464	464	454	484	1.33%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	49,468	50,485	51,012	51,552	52,085	1.30%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	42	42	43	43	43	0.59%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	6,256	6,476	6,774	7,031	7,280	3.86%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	2	2	2	2	2	0.00%
อุตรดิตถ์	รถจักรยานยนต์	159,037	154,999	154,280	155,073	155,020	-0.64%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	29,910	31,626	33,351	35,670	37,919	6.11%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,880	1,875	1,880	1,866	1,857	-0.31%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	1	9	8	6	4	41.42%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	404	413	421	424	417	0.79%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	41,762	42,551	43,399	44,414	45,306	2.06%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	11,892	11,980	13,205	13,285	13,354	2.94%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	5,742	5,809	5,930	6,022	6,054	1.33%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	6	6	6	6	6	0.00%
ตาก	รถจักรยานยนต์	143,518	145,980	147,096	149,605	151,826	1.42%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	22,967	24,635	26,326	28,346	30,385	7.25%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,819	1,863	1,852	1,862	1,896	1.04%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	20	50	50	53	73	38.22%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	834	863	870	877	891	1.67%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	38,591	40,203	41,241	42,995	44,760	3.78%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	18	18	19	19	19	1.36%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	5,870	6,146	6,493	6,835	7,119	4.94%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	3	3	3	4	4	7.46%
อุบลราชธานี	รถจักรยานยนต์	431,205	426,393	427,257	432,385	437,188	0.35%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	94,421	100,243	107,039	115,987	125,485	7.37%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	4,813	4,737	4,744	4,708	4,697	-0.61%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถโดยสารขนาดเล็ก	489	494	503	509	522	1.65%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	2,098	2,067	2,036	2,011	1,945	-1.88%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	128,607	133,675	138,903	144,521	150,531	4.01%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	201	201	203	30	203	0.25%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	16,998	17,749	18,165	18,695	19,253	3.16%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	28	28	30	30	32	3.39%
ศรีสะเกษ	รถจักรยานยนต์	243,544	242,689	244,840	250,881	255,046	1.16%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	34,430	37,161	40,439	44,503	48,427	8.90%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	3,177	3,149	3,144	3,114	3,060	-0.93%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	50	60	64	65	63	5.95%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,162	1,137	1,133	1,113	1,102	-1.32%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	78,295	81,606	85,293	88,827	92,147	4.16%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	248	248	248	6	248	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	11,825	12,004	12,459	12,885	13,368	3.11%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	5	6	6	6	8	12.47%
บุรีรัมย์	รถจักรยานยนต์	327,290	325,080	328,913	334,503	339,793	0.94%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	41,466	44,845	49,035	54,229	58,896	9.17%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	3,172	3,178	3,191	3,193	3,191	0.15%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	23	25	25	26	24	1.07%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,072	1,062	1,033	1,022	1,009	-1.50%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	78,076	80,794	83,473	86,637	89,198	3.39%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	1,762	1,770	1,773	8	1,769	0.10%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	17,277	18,340	19,066	19,776	20,127	3.89%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	7	8	9	8	7	0.00%
สุรินทร์	รถจักรยานยนต์	297,416	295,911	297,350	301,148	304,824	0.62%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	41,998	44,665	47,633	51,405	55,165	7.06%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	3,335	3,344	3,359	3,362	3,345	0.07%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	14	14	10	9	9	-10.46%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,344	1,350	1,332	1,339	1,332	-0.22%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	69,956	73,129	76,103	79,107	82,180	4.11%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	469	455	424	9	426	-2.38%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถบรรทุก 10 ล้อ	15,886	16,253	16,456	16,854	17,045	1.78%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	14	12	11	9	9	-10.46%
อำนาจเจริญ	รถจักรยานยนต์	78,498	77,443	76,640	78,015	79,014	0.16%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	11,587	12,333	13,362	14,632	15,938	8.30%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	881	910	900	900	879	-0.06%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	194	194	204	204	212	2.24%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	23,277	24,254	25,253	26,391	27,494	4.25%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	19	19	20	1	20	1.29%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	3,102	3,081	3,200	3,273	3,401	2.33%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	1	1	1	1	1	0.00%
บึงกาฬ	รถจักรยานยนต์	61,706	67,551	74,908	73,374	74,929	4.97%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	9,104	10,334	12,182	13,914	15,624	14.46%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	511	555	598	651	677	7.29%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	2	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	152	170	184	182	188	5.46%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	15,842	17,760	20,322	22,096	23,572	10.45%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	-	-	-	2	-	-
	รถบรรทุก 10 ล้อ	3,032	3,080	3,191	3,304	3,428	3.12%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	2	2	2	2	2	0.00%
หนองคาย	รถจักรยานยนต์	150,800	141,194	135,726	132,775	130,726	-3.51%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	25,085	26,648	28,335	30,254	32,263	6.49%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,595	1,618	1,620	1,609	1,576	-0.30%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	14	14	13	12	11	-5.85%
	รถโดยสารขนาดกลาง			-		-	
	รถโดยสารขนาดใหญ่	462	462	459	447	427	-1.95%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	37,422	37,712	38,229	38,921	39,428	1.31%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	259	258	258	7	258	-0.10%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	5,279	5,386	5,517	5,523	5,520	1.12%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	10	10	10	7	7	-8.53%
เลย	รถจักรยานยนต์	149,612	145,346	146,376	150,300	154,758	0.85%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	30,078	32,171	35,228	38,948	42,651	9.12%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,819	1,803	1,816	1,845	1,832	0.18%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถโดยสารขนาดเล็ก	23	24	24	26	26	3.11%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	658	651	671	672	697	1.45%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	60,090	61,730	64,063	65,959	67,193	2.83%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	171	171	174	9	178	1.01%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	10,082	10,416	10,777	11,169	11,556	3.47%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	5	6	9	9	10	18.92%
นครพนม	รถจักรยานยนต์	155,902	151,605	150,111	149,530	148,065	-1.28%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	18,614	19,974	21,761	23,939	26,248	8.97%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,500	1,481	1,469	1,476	1,475	-0.42%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	10	11	11	11	11	2.41%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	591	590	611	620	645	2.21%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	30,632	31,631	32,753	34,218	35,587	3.82%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	56	56	55	3	54	-0.91%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	4,072	4,277	4,453	4,708	5,021	5.38%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	1	1	1	3	3	31.61%
มุกดาหาร	รถจักรยานยนต์	98,410	96,800	96,034	95,712	94,522	-1.00%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	19,616	21,052	22,665	24,440	26,257	7.56%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,028	1,009	1,028	1,040	1,037	0.22%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	11	13	13	15	17	11.50%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	350	344	343	323	327	-1.68%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	28,828	29,968	31,534	32,832	34,012	4.22%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	7	7	8	1	8	3.39%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	4,091	4,330	4,447	4,630	4,899	4.61%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	-	-	-	1	1	0.00%
จันทบุรี	รถจักรยานยนต์	206,860	206,668	210,948	214,037	219,282	1.47%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	54,589	59,429	64,685	69,469	74,898	8.23%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	2,676	2,701	2,743	2,757	2,730	0.50%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	5	5	5	3	0.00%
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,091	1,100	1,138	1,133	1,137	1.04%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	82,266	85,013	88,174	91,114	94,236	3.45%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	7	7	7	7	8	3.39%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถบรรทุก 10 ล้อ	6,867	7,224	7,618	7,974	8,404	5.18%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	11	10	12	13	13	4.26%
ตราด	รถจักรยานยนต์	90,841	89,156	88,725	88,417	87,813	-0.84%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	12,972	13,767	14,633	15,521	16,490	6.18%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	977	985	928	900	862	-3.08%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	704	697	730	724	731	0.95%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	23,054	23,409	23,741	24,152	24,679	1.72%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	1	1	1	1	1	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	2,904	2,998	3,138	3,246	3,316	3.37%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว	รถจักรยานยนต์	130,042	130,847	134,193	138,189	141,646	2.16%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	23,080	25,443	28,357	31,774	36,033	11.78%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,679	1,753	1,771	1,777	1,790	1.61%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	496	517	530	548	555	2.85%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	45,492	47,106	49,012	51,154	53,612	4.19%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	51	51	52	51	51	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	9,851	9,875	10,174	10,422	10,603	1.86%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	4	5	4	4	4	0.00%
ระนอง	รถจักรยานยนต์	55,007	54,723	56,714	58,774	60,441	2.38%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	10,190	10,744	11,522	12,494	13,452	7.19%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	590	582	602	600	618	1.17%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	603	609	622	630	654	2.05%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	15,121	15,210	15,812	16,413	17,133	3.17%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	1	1	1	1	1	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	2,817	2,875	2,996	3,070	3,107	2.48%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	3	3	4	4	4	7.46%
กาญจนบุรี	รถจักรยานยนต์	242,141	240,063	237,456	237,990	235,235	-0.72%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	52,083	55,850	59,597	64,476	69,021	7.29%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	2,952	2,868	2,794	2,719	2,630	-2.85%

จังหวัด	ประเภทรถ (Type of Vehicle)	2558	2559	2560	2561	2562	% Growth
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	1,167	1,169	1,182	1,170	1,196	0.62%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	73,108	74,429	75,696	77,262	78,429	1.77%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	27	27	27	27	27	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	16,895	17,159	17,684	18,267	18,710	2.58%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	27	28	32	31	31	3.51%
ประจวบคีรีขันธ์	รถจักรยานยนต์	209,458	209,676	211,639	213,629	214,321	0.58%
	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	35,050	37,840	41,063	44,933	48,579	8.50%
	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	1,858	1,818	1,815	1,787	1,759	-1.36%
	รถโดยสารขนาดเล็ก	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดกลาง	-	-	-	-	-	-
	รถโดยสารขนาดใหญ่	814	946	939	957	940	3.66%
	รถบรรทุก 4 ล้อ	60,550	62,206	63,794	64,770	65,497	1.98%
	รถบรรทุก 6 ล้อ	31	29	31	31	31	0.00%
	รถบรรทุก 10 ล้อ	10,316	10,405	10,579	10,682	10,716	0.96%
	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	28	25	25	25	26	-1.84%

ที่มา : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2563a. และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564.

ตารางที่ ง.1-2 จำนวนรถจดทะเบียนใหม่รายจังหวัดประจำปี 2562

หน่วย : คัน

จังหวัด	ประเภทรถ										รวม
	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	
เชียงราย	33,424	9,150	114	15		82	5,098	-	886	1	48,770
แม่ฮ่องสอน	4,977	104	7	-		9	359	1	53	-	5,510
เชียงใหม่	54,512	21,060	290	1		402	10,102	-	1,066	-	87,433
พะเยา	10,966	2,387	19	-		48	1,265	-	498	-	15,183
น่าน	8,241	1,626	38	-		31	1,022	-	307	-	11,265
อุตรดิตถ์	8,446	1,880	23	-		8	1,165	88	234	-	11,844
สุโขทัย	11,675	2,153	27	-		22	1,475	20	555	-	15,927
ตาก	15,408	2,115	25	21		60	2,397	-	462	-	20,488
อุบลราชธานี	36,813	8,729	114	14		64	6,142	-	1,048	-	52,924
ศรีสะเกษ	21,966	3,849	31	2		42	3,068	-	762	-	29,720
บุรีรัมย์	28,445	4,264	43	-		35	2,692	-	1,010	-	36,489
สุรินทร์	29,423	3,416	50	-		38	1,959	1	801	-	35,688
อำนาจเจริญ	6,637	1,268	11	-		14	996	-	189	-	9,115
หนองบัวลำภู	9,144	2,269	14	-		28	1,346	-	348	-	13,149
บึงกาฬ	8,446	1,210	7	2		15	880	-	231	-	10,791
หนองคาย	14,424	1,902	21	-		17	943	-	298	-	17,605

จังหวัด	ประเภทรถ										รวม
	รถจักรยานยนต์	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถยนต์นั่งเกิน 7 คน	รถโดยสารขนาดเล็ก	รถโดยสารขนาดกลาง	รถโดยสารขนาดใหญ่	รถบรรทุก 4 ล้อ	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ	รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	
เลย	16,452	3,644	23	-		54	2,233	-	640	-	23,046
นครพนม	11,620	1,741	23	-		41	922	-	444	-	14,791
มุกดาหาร	8,700	1,984	16	2		19	1,212	-	357	-	12,290
จันทบุรี	17,192	4,806	38	-		55	3,225	1	545	-	25,862
ตราด	4,551	890	9	-		41	892	-	154	-	6,537
สระแก้ว	12,383	2,059	30	-		46	1,211	-	463	-	16,192
ระนอง	6,233	820	27	-		73	954	-	121	-	8,228
กาญจนบุรี	12,377	4,595	74	-		73	2,367	-	919	-	20,405
ประจวบคีรีขันธ์	13,953	3,429	34	-		60	1,723	-	378	1	19,578

ที่มา : กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2563b. และเรียบเรียงโดยที่ปรึกษา, 2564.

ตารางที่ ง.1-3 อุบัติเหตุบนทางหลวงของกรมทางหลวงจำแนกรายจังหวัด ประจำปี 2562

รายจังหวัด	อุบัติเหตุปี 2562			อัตราต่อประชากร 100,000 คน			อัตราต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน			อัตราต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร			คำนวนลำดับความสำคัญ
	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	
เชียงราย	235	25	284	18.1	1.93	21.87	3.1	0.33	3.74	4.22	0.45	5.1	15.65
แม่ฮ่องสอน	71	9	57	24.99	3.17	20.06	10.17	1.29	8.16	10.84	1.37	8.7	23.19
เชียงใหม่	331	62	329	18.6	3.48	18.49	2.2	0.41	2.19	3.08	0.58	3.06	14.14
พะเยา	99	22	89	20.96	4.66	18.84	3.6	0.8	3.23	5.37	1.19	4.83	17.38
น่าน	253	32	256	52.9	6.69	55.53	10.43	1.32	10.56	12.46	1.58	12.61	42.96
อุตรดิตถ์	278	24	220	61.35	5.3	48.55	10.43	0.9	8.25	11.67	1.01	9.23	40.11
สุโขทัย	170	26	166	28.57	4.37	27.9	5.22	0.8	5.09	9.3	1.38	8.82	24.38
ตาก	449	54	480	67.46	8.11	72.11	18.64	2.24	19.93	24.74	2.97	26.44	64.38
อุบลราชธานี	182	34	205	9.69	1.81	10.92	2.39	0.45	2.7	2.7	0.5	3.04	9.33
ศรีสะเกษ	129	17	178	8.76	1.15	12.09	3.02	0.4	4.16	4.42	0.58	6.1	11.01
บุรีรัมย์	79	31	72	4.95	1.94	4.51	1.5	0.59	1.37	1.92	0.76	1.75	5.61
สุรินทร์	231	77	289	16.54	5.51	20.69	4.86	1.62	6.07	8.04	2.68	10.06	21.84
อำนาจเจริญ	41	9	33	10.83	2.38	8.72	3.14	0.69	2.52	5.24	1.15	4.21	10.59
หนองบัวลำภู	64	13	55	12.48	2.54	10.73	3.85	0.78	3.31	5.22	1.06	4.49	12.06
บึงกาฬ	102	19	83	24.05	4.48	19.57	8.45	1.57	6.87	10.43	1.94	8.49	23.07
หนองคาย	72	12	58	13.78	2.3	11.1	3.36	0.56	2.7	5.04	0.84	4.06	11.65
เลย	175	17	169	27.22	2.64	26.29	6.07	0.59	5.86	6.77	0.66	6.54	21.56

รายจังหวัด	อุบัติเหตุปี 2562			อัตราต่อประชากร 100,000 คน			อัตราต่อยานพาหนะจดทะเบียน 10,000 คัน			อัตราต่อปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคัน-กิโลเมตร			คำนวนลำดับความสำคัญ
	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	คนตาย	คนบาดเจ็บ	
นครพนม	98	22	83	13.63	3.06	11.54	4.42	0.99	3.74	3.8	0.85	3.21	12.37
มุกดาหาร	160	42	172	45.3	11.89	48.7	9.78	2.57	10.51	9.81	2.58	10.55	42.43
จันทบุรี	335	73	435	62.3	13.58	80.9	8.28	1.81	10.76	11.38	2.48	14.78	57.26
ตราด	93	4	76	40.44	1.74	33.05	6.93	0.3	5.67	8.09	0.35	6.61	25.88
สระแก้ว	165	34	181	29.14	6	31.96	6.49	1.34	7.12	5.4	1.11	5.92	25.93
ระนอง	26	5	36	15	2.59	18.62	3.03	0.52	3.76	3.86	0.67	4.79	14.42
กาญจนบุรี	268	77	358	29.93	8.6	39.98	6.51	1.87	6.69	6.14	1.76	8.21	31.69
ประจวบคีรีขันธ์	198	62	268	35.73	11.19	48.37	5.75	1.8	7.79	6.72	2.1	9.09	36.76
รวม	**4304**	**802**	**4632**	**692.7**	**121.11**	**721.09**	**151.62**	**26.54**	**152.75**	**186.66**	**32.6**	**190.69**	

ที่มา : สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2562b

ตารางที่ ง.1-4 ปริมาณยานพาหนะผ่านด่าน รถสัญชาติไทย ขาเข้าประเทศ ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ.2559 - 2555)

ลำดับ	ตำแหน่งด่าน	ปริมาณจราจรออก (คัน/ปี)																								
		2555					2556					2557					2558					2559				
		รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม
ประเทศไทย – มาเลเซีย																										
1	ด่านสะเดา	109.00	513.00	97.00	-	719.00	167.00	465.00	86.00	-	718.00	166.00	445.00	53.00	-	644.00	167.00	337.00	58.00	-	562.00	100.00	140.00	56.00	-	296.00
2	ด่านปาดังเบซาร์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ด่านบ้านประกอบ	-	9,943.00	-	-	-	-	-	-	199.00	199.00	-	-	-	544.00	544.00	1.00	5.00	-	1,106.00	1,112.00	-	1.00	-	369.00	640.00
4	ด่านสุไหงโกลก	3.00	-	-	-	9,946.00	2.00	6,873.00	-	-	6,875.00	3.00	1,404.00	-	-	1,407.00	1.00	24.00	-	-	25.00	1.00	5.00	-	-	6.00
5	ด่านเบตง	-	904.00	-	294.00	294.00	-	-	-	283.00	283.00	-	-	-	269.00	269.00	-	-	-	133.00	133.00	-	-	-	141.00	141.00
6	ด่านวังประจัน	-		-	-	904.00	-	944.00	-	-	944.00	-	700.00	-	-	700.00	-	1,696.00	-	-	1,696.00	-	5,632.00	-	-	5,632.00
7	ด่านบูเก๊ะตา																									
ประเทศไทย – เมียนมา																										
1	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1																									
2	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	-	1,565.00	-	23,372.00	24,937.00	-	1,573.00	-	32,454.00	34,027.00	-	1,550.00	-	28,033.00	29,583.00	-	2,938.00	-	25,772.00	28,710.00	-	2,354.00	-	21,764.00	24,118.00
3	ด่านบ้านริมเมย (แม่สอด)	10.00	1,666.00	1,059.00	1,089.00	3,824.00	72.00	2,810.00	1,427.00	1,061.00	5,370.00	11.00	2,851.00	1,642.00	1,467.00	5,971.00	54.00	2,231.00	1,417.00	1,888.00	5,590.00	75.00	863.00	537.00	2,361.00	3,836.00
4	ด่านบ้านพุน้ำร้อน																									
ประเทศไทย – สปป.ลาว																										
1	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)	-	1,199.00	-	19,726.00	20,925.00	-	3,117.00	-	2,516.00	24,633.00	-	12,103.00	-	22,895.00	34,998.00	-	22,085.00	-	26,751.00	48,836.00	-	24,809.00	-	36,824.00	61,633.00
2	ด่าน บ.ห้วยโก๋น (ทุ่งช้าง)	185.00	475.00	-	8,260.00	8,920.00	109.00	5,769.00	-	11,199.00	17,077.00	342.00	7,176.00	-	14,632.00	22,150.00	491.00	9,909.00	-	8,941.00	19,341.00	56.00	10,828.00	-	5,306.00	16,190.00
3	ด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง (ท่าลี่)	14.00	9,951.00	-	16,407.00	26,372.00	48.00	13,727.00	53.00	25,367.00	39,195.00	-	9,756.00	365.00	27,305.00	37,426.00	-	9,119.00	365.00	22,109.00	31,593.00	-	9,697.00	366.00	22,997.00	33,060.00
4	ด่าน บ.คกไผ่	-	-	-	133.00	133.00	-	-	-	76.00	76.00	-	-	-	231.00	231.00	-	-	-	385.00	385.00	-	-	-	234.00	234.00
5	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย)	-	369,756.00	3,900.00	98,085.00	471,741.00	-	398,739.00	3,900.00	89,192.00	491,831.00	-	440,518.00	3,900.00	94,103.00	538,521.00	-	493,200.00	3,900.00	93,004.00	590,104.00	-	548,760.00	3,975.00	105,072.00	657,807.00
6	ด่าน อ.บึงกาฬ	-	97.00	-	8,087.00	8,184.00	-	231.00	-	5,944.00	6,175.00	-	640.00	-	4,696.00	5,336.00	-	829.00	-	6,078.00	6,907.00	-	260.00	-	4,611.00	4,871.00
7	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 (นครพนม)	14.00	6,779.00	15.00	4,518.00	11,326.00	59.00	10,226.00	8.00	7,372.00	17,665.00	44.00	12,655.00	13.00	8,632.00	21,334.00	119.00	16,103.00	5.00	12,048.00	28,275.00	145.00	17,785.00	6.00	14,364.00	32,300.00
8	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 (มุกดาหาร)	-	107,180.00	5,319.00	35,466.00	147,965.00	-	83,163.00	5,321.00	37,739.00	126,223.00	-	103,544.00	4,972.00	38,112.00	146,628.00	-	144,581.00	4,899.00	38,689.00	188,169.00	-	145,901.00	4,530.00	47,116.00	197,547.00
9	ด่านถาวร บ.ปากแซง (เขมราฐ)	-	-	-	2,238.00	2,238.00	-	-	-	3,642.00	3,642.00	-	-	-	418.00	4,108.00	-	-	-	4,268.00	4,268.00	-	-	-	7,529.00	7,529.00
10	ด่านช่องเม็ก	-	12,080.00	366.00	38,073.00	50,519.00	-	13,101.00	512.00	34,781.00	48,394.00	-	15,709.00	544.00	38,900.00	55,153.00	-	17,690.00	453.00	43,133.00	61,276.00	-	21,229.00	1,037.00	54,041.00	76,307.00
11	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่																									
ประเทศไทย – กัมพูชา																										
1	ด่านช่องสะงำ	ไม่มีการเก็บข้อมูล		-	180.00	180.00		7,313.00	-	294.00	7,607.00		2,089.00	-	406.00	2,495.00		519.00	-	1,862.00	2,382.00	20.00	356.00	-	1,393.00	1,769.00
2	ด่านช่องจอม	-	1.00	-	1,004.00	1,005.00	-	-	-	837.00	837.00	76.00	127.00	-	1,637.00	1,840.00	254.00	1,220.00	8.00	5,122.00	6,604.00	399.00	2,902.00	17.00	11,350.00	14,668.00
3	ด่านอรัญประเทศ																									
4	ด่านบ้านแหลม (จันทบุรี)	35.00	68.00	-	206.00	309.00	15.00	253.00	-	536.00	804.00	36.00	262.00	-	593.00	894.00	39.00	1,789.00	-	3,656.00	5,484.00	80.00	300.00	-	750.00	1,130.00
5	ด่านบ้านผักกาด (จันทบุรี)																									
6	ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่)	489.00	1,810.00	-	8,415.00	10,714.00	468.00	2,097.00	-	7,365.00	9,930.00	425.00	2,357.00	-	12,167.00	14,949.00	594.00	3,158.00	-	15,761.00	19,513.00	847.00	33,958.00	-	18,317.00	22,562.00

สัญลักษณ์	
xxx	ข้อมูลได้รับจากศุลกากร (ปกติ)
xxx	ยังไม่ได้รับข้อมูลจากศุลกากร
xxx	ได้รับข้อมูลจากศุลกากรแล้ว (ข้อมูลไม่ครบถ้วน/ไม่สมบูรณ์)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560

ตารางที่ ง.1-5 ปริมาณยานพาหนะผ่านด่าน รถสัญชาติไทย ขาออกประเทศ ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ.2559 - 2555)

ลำดับ	ตำแหน่งด่าน	ปริมาณจราจรออก (คัน/ปี)																								
		2555					2556					2557					2558					2559				
		รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม
ประเทศไทย – มาเลเซีย																										
1	ด่านสะเดา	121.00	525.00	98.00	-	744.00	187.00	522.00	87.00	-	796.00	181.00	473.00	56.00	-	710.00	177.00	358.00	56.00	-	591.00	100.00	139.00	54.00	-	293.00
2	ด่านปาดังเบซาร์	-	-	-	-	121,907.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ด่านบ้านประกอบ	4.00	1.00	-	-	5.00	-	3.00	-	199.00	202.00	-	10.00	-	544.00	554.00	1.00	1.00	-	1,106.00	1,108.00	2.00	-	-	1,298.00	1,300.00
4	ด่านสุไหงโกลก	-	9,634.00	-	-	9,634.00	-	6,675.00	-	-	6,675.00	-	1,128.00	-	-	1,128.00	-	23.00	-	-	23.00	-	5.00	-	-	5.00
5	ด่านเบตง	-	-	-	311.00	311.00	-	-	-	287.00	287.00	-	-	-	288.00	288.00	-	-	-	141.00	141.00	-	-	-	153.00	153.00
6	ด่านวังประจัน	-	904.00	-	-	904.00	-	944.00	-	-	944.00	-	700.00	-	-	700.00	-	1,696.00	-	-	1,696.00	-	5,632.00	-	-	5,632.00
7	ด่านบูเก๊ะตา																									
ประเทศไทย – เมียนมา																										
1	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1																									
2	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	-	1,809.00	-	21,412.00	23,221.00	-	2,157.00	-	32,555.00	34,712.00	-	2,265.00	-	28,371.00	30,636.00	-	695.00	-	25,355.00	26,050.00	-	389.00	-	21,669.00	22,058.00
3	ด่านบ้านริมเมย (แม่สอด)	10.00	1,710.00	1,055.00	20,098.00	22,873.00	70.00	2,822.00	1,492.00	38,992.00	43,376.00	33.00	2,849.00	1,642.00	62,383.00	66,907.00	95.00	2,266.00	1,445.00	94,855.00	98,661.00	126.00	880.00	538.00	111,228.00	112,772.00
4	ด่านบ้านพุน้ำร้อน																									
ประเทศไทย – สปป.ลาว																										
1	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)	-	1,147.00	-	20,557.00	21,704.00	-	1,798.00	-	23,706.00	25,504.00	-	12,033.00	-	23,655.00	35,688.00	-	21,658.00	-	34,395.00	56,053.00	-	25,749.00	-	40,359.00	66,108.00
2	ด่าน บ.ห้วยโก๋น (ทุ่งช้าง)	330.00	4,537.00	-	8,443.00	13,310.00	376.00	7,069.00	-	15,388.00	22,833.00	490.00	7,623.00	-	13,788.00	21,901.00	702.00	11,098.00	-	9,053.00	20,853.00	56.00	23,193.00	-	5,724.00	28,973.00
3	ด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง (ท่าลี่)	11.00	9,046.00	-	16,989.00	26,046.00	70.00	13,780.00	51.00	22,290.00	36,191.00	-	9,437.00	365.00	26,017.00	35,819.00	-	8,981.00	365.00	23,330.00	32,676.00	-	9,570.00	366.00	21,943.00	31,879.00
4	ด่าน บ.คกไผ่	-	-	-	133.00	133.00	-	-	-	76.00	76.00	-	-	-	231.00	231.00	-	-	-	385.00	385.00	-	-	-	234.00	234.00
5	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย)	-	368,499.00	3,900.00	104,430.00	476,829.00	-	397,363.00	3,900.00	118,297.00	519,560.00	-	439,329.00	3,900.00	98,358.00	541,587.00	-	492,688.00	3,900.00	107,091.00	603,679.00	-	547,496.00	3,975.00	109,821.00	661,292.00
6	ด่าน อ.บึงกาฬ	-	285.00	-	7,889.00	8,174.00	-	428.00	-	5,527.00	5,955.00	-	745.00	-	4,489.00	5,234.00	-	932.00	-	5,731.00	6,663.00	-	652.00	-	4,317.00	4,969.00
7	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 (นครพนม)	14.00	7,566.00	15.00	13,775.00	21,370.00	59.00	10,797.00	9.00	19,438.00	30,303.00	44.00	13,085.00	13.00	29,152.00	42,294.00	119.00	16,367.00	5.00	39,288.00	55,779.00	145.00	18,059.00	7.00	55,777.00	73,988.00
8	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 (มุกดาหาร)	-	130,297.00	5,474.00	37,239.00	173,010.00	-	108,807.00	5,509.00	38,139.00	152,455.00	-	113,989.00	4,982.00	37,844.00	156,815.00	-	146,501.00	5,134.00	38,251.00	189,886.00	-	147,980.00	4,774.00	46,406.00	199,160.00
9	ด่านถาวร บ.ปากแซง (เขมราฐ)	-	-	-	2,238.00	2,238.00	-	-	-	3,642.00	3,642.00	-	-	-	4,108.00	4,108.00	-	-	-	4,268.00	4,268.00	-	-	-	7,529.00	7,529.00
10	ด่านช่องเม็ก	-	13,431.00	366.00	38,514.00	52,311.00	-	13,973.00	512.00	36,652.00	51,137.00	-	16,187.00	544.00	42,211.00	58,942.00	-	17,782.00	451.00	45,439.00	63,672.00	-	21,292.00	1,042.00	56,002.00	78,336.00
11	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่																									
ประเทศไทย – กัมพูชา																										
1	ด่านช่องสะงำ	ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล		-	1,697.00	1,697.00		7,313.00	-	2,016.00	9,329.00		2,089.00	-	1,781.00	3,870.00		519.00	-	2,411.00	2,930.00	3.00	380.00	-	3,267.00	3,650.00
2	ด่านช่องจอม	-	-	-	1,331.00	1,331.00	4.00	-	-	1,923.00	1,927.00	66.00	114.00	-	3,810.00	3,876.00	199.00	827.00	7.00	4,761.00	4,967.00	323.00	2,329.00	17.00	4,537.00	7,206.00
3	ด่านอรัญประเทศ																									
4	ด่านบ้านแหลม (จันทบุรี)	35	68	0	206	309	15.00	253.00	-	536.00	804.00	36.00	262.00	-	596.00	894.00	39.00	1,789.00	-	3,656.00	5,484.00	80.00	300.00	-	760.00	1,140.00
5	ด่านบ้านผักกาด (จันทบุรี)																									
6	ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่)	481.00	1,852.00	-	8,843.00	11,176.00	522.00	2,092.00	-	7,811.00	10,425.00	508.00	2,381.00	-	12,454.00	15,343.00	645.00	3,164.00	-	15,972.00	19,781.00	867.00	3,559.00	-	18,410.00	22,836.00

สัญลักษณ์	
xxx	ข้อมูลได้รับจากศุลกากร (ปกติ)
xxx	ยังไม่ได้รับข้อมูลจากศุลกากร
xxx	ได้รับข้อมูลจากศุลกากรแล้ว (ข้อมูลไม่ครบถ้วน/ไม่สมบูรณ์)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560

ตารางที่ ง.1-6 ปริมาณยานพาหนะผ่านด่าน รถที่ไม่ใช่สัญชาติไทย ขาเข้าประเทศ ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ.2559 - 2555)

ลำดับ	ตำแหน่งด่าน	ปริมาณจราจรออก (คัน/ปี)																								
		2555					2556					2557					2558					2559				
		รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม
ประเทศไทย – มาเลเซีย																										
1	ด่านสะเดา	10,147.00	163,022.00	20,633.00	166,255.00	360,057.00	12,373.00	184,717.00	23,227.00	166,450.00	386,767.00	14,588.00	192,230.00	19,536.00	167,427.00	393,781.00	18,255.00	195,342.00	20,004.00	182,073.00	415,674.00	19,741.00	187,794.00	22,375.00	139,535.00	369,445.00
2	ด่านปาดังเบซาร์	945.00	22,227.00	963.00	20,107.00	44,242.00	1,118.00	27,802.00	1,368.00	25,903.00	56,191.00	1,280.00	26,709.00	800.00	28,355.00	57,144.00	2,047.00	32,776.00	1,526.00	19,337.00	55,686.00	2,368.00	35,911.00	1,654.00	23,493.00	63,426.00
3	ด่านบ้านประกอบ	103.00	3,329.00	7.00	-	3,439.00	253.00	3,883.00	16.00	-	4,152.00	365.00	4,873.00	8.00	-	5,246.00	460.00	7,311.00	78.00	33.00	7,882.00	881.00	11,650.00	138.00	299.00	12,968.00
4	ด่านสุไหงโกลก	714.00	37,032.00	43.00	-	37,789.00	847.00	42,544.00	74.00	-	43,465.00	1,154.00	35,422.00	74.00	-	36,650.00	1,581.00	40,135.00	101.00	-	41,817.00	1,882.00	43,097.00	95.00	-	45,074.00
5	ด่านเบตง	1,958.00	49,415.00	738.00	3,237.00	55,348.00	2,644.00	49,299.00	804.00	3,344.00	56,091.00	3,008.00	43,667.00	705.00	3,738.00	51,118.00	4,135.00	43,306.00	754.00	3,467.00	51,662.00	5,303.00	44,981.00	848.00	3,490.00	54,622.00
6	ด่านวังประจัน	1,661.00	13,070.00	145.00	-	14,876.00	2,109.00	14,970.00	207.00	-	17,286.00	2,477.00	14,487.00	180.00	-	17,144.00	3,657.00	17,601.00	219.00	-	21,477.00	4,215.00	18,674.00	171.00	-	23,060.00
7	ด่านบูเก๊ะตา																									
ประเทศไทย – เมียนมา																										
1	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1																									
2	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	-	-	-	557.00	557.00	-	-	-	355.00	355.00	-	-	-	290.00	290.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ด่านบ้านริมเมย (แม่สอด)	9.00	22,121.00	29,307.00	-	51,437.00	28.00	55,897.00	33,037.00	-	88,962.00	91.00	103,042.00	35,003.00	-	138,136.00	80.00	72,885.00	25,986.00	-	98,951.00	88.00	27,423.00	8,022.00	-	35,533.00
4	ด่านบ้านพุน้ำร้อน																									
ประเทศไทย – สปป.ลาว																										
1	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 (เชียงของ- ห้วยทราย)	-	1,199.00	-	19,726.00	20,925.00	-	3,117.00	-	21,516.00	24,633.00	-	12,103.00	-	22,895.00	34,998.00	-	22,085.00	-	26,751.00	48,836.00	-	24,809.00	-	36,824.00	61,633.00
2	ด่าน บ.ห้วยโก่น (ทุ่งช้าง)	27.00	692.00	-	1,354.00	2,073.00	31.00	833.00	-	1,223.00	2,087.00	21.00	913.00	-	1,247.00	2,181.00	159.00	1,193.00	-	618.00	1,970.00	-	2,181.00	-	107.00	2,288.00
3	ด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง (ท่าลี่)	14.00	9,951.00	-	16,407.00	26,372.00	48.00	13,727.00	53.00	25,367.00	39,195.00	-	9,756.00	365.00	27,305.00	37,426.00	-	9,119.00	365.00	22,109.00	31,593.00	-	9,697.00	366.00	22,997.00	33,060.00
4	ด่าน บ.คกไผ่	-	-	-	1,388.00	1,388.00	-	-	-	1,797.00	1,797.00	-	-	-	2,539.00	2,539.00	-	-	-	4,686.00	4,686.00	-	-	-	3,681.00	3,681.00
5	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย)	-	369,756.00	3,900.00	98,085.00	471,741.00	-	398,739.00	3,900.00	89,192.00	491,831.00	-	440,518.00	3,900.00	94,103.00	538,521.00	-	493,200.00	3,900.00	93,004.00	590,104.00	-	548,760.00	3,975.00	105,072.00	657,807.00
6	ด่าน อ.บึงกาฬ	-	97.00	-	8,087.00	8,184.00	-	231.00	-	5,944.00	6,175.00	-	640.00	-	4,696.00	5,336.00	-	829.00	-	6,078.00	6,907.00	-	260.00	-	4,611.00	4,871.00
7	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 (นครพนม)	14.00	17,828.00	213.00	4,518.00	22,573.00	59.00	31,186.00	231.00	7,372.00	38,848.00	44.00	42,088.00	224.00	8,632.00	50,988.00	119.00	54,356.00	253.00	12,048.00	66,776.00	145.00	60,809.00	286.00	14,364.00	75,604.00
8	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 (มุกดาหาร)	-	107,180.00	5,319.00	35,466.00	147,965.00	-	83,163.00	5,321.00	37,739.00	126,223.00	-	103,544.00	4,972.00	38,112.00	146,628.00	-	144,581.00	4,899.00	38,689.00	188,169.00	-	145,901.00	4,530.00	47,116.00	197,547.00
9	ด่านถาวร บ.ปากแซง (เขมราฐ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	ด่านช่องเม็ก	-	14,399.00	366.00	38,073.00	52,838.00	-	17,828.00	512.00	34,781.00	53,121.00	-	24,515.00	544.00	38,900.00	63,959.00	-	27,278.00	410.00	43,133.00	70,821.00	-	33,858.00	842.00	54,041.00	88,741.00
11	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่																									
ประเทศไทย – กัมพูชา																										
1	ด่านช่องสะงำ	ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล		-	53.00	53.00		1,704.00	-	14.00	1,718.00		1,765.00	-	5.00	1,770.00		-	-	408.00	408.00	14.00	1,389.00	-	-	1,403.00
2	ด่านช่องจอม	9,939.00	3,649.00	26.00	6.00	13,620.00	12,866.00	5,469.00	44.00	17.00	18,396.00	13,392.00	7,667.00	70.00	5.00	21,134.00	13,459.00	10,884.00	43.00	20.00	24,406.00	12,906.00	19,360.00	174.00	7.00	32,447.00
3	ด่านอรัญประเทศ																									
4	ด่านบ้านแหลม (จันทบุรี)	22	416	0	0	438	42	924	0	0	966	55	1430	0	0	1485	36	1809	0	0	1845	41	2576	-	-	2617
5	ด่านบ้านผักกาด (จันทบุรี)																									
6	ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่)	201.00	1,674.00	-	-	1,875.00	249.00	1,541.00	-	-	1,790.00	239.00	1,777.00	-	-	2,016.00	370.00	2,443.00	-	-	2,813.00	303.00	3,071.00	-	-	3,374.00

สัญลักษณ์	
xxx	ข้อมูลได้รับจากศุลกากร (ปกติ)
xxx	ยังไม่ได้รับข้อมูลจากศุลกากร
xxx	ได้รับข้อมูลจากศุลกากรแล้ว (ข้อมูลไม่ครบถ้วน/ไม่สมบูรณ์)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560

ตารางที่ ง.1-7 ปริมาณยานพาหนะผ่านด่าน รถที่ไม่ใช่สัญชาติไทย ขาออกประเทศ ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ.2559 - 2555)

ลำดับ	ตำแหน่งด่าน	ปริมาณจราจรออก (คัน/ปี)																								
		2555					2556					2557					2558					2559				
		รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม	รถจักรยานยนต์	รถยนต์ 4 ล้อ	รถโดยสาร	รถบรรทุก	รวม
ประเทศไทย – มาเลเซีย																										
1	ด่านสะเดา	10,749.00	176,715.00	21,044.00	172,871.00	381,379.00	13,541.00	186,700.00	23,632.00	169,477.00	393,350.00	15,680.00	190,938.00	19,695.00	168,201.00	394,514.00	19,549.00	194,816.00	20,105.00	176,623.00	411,093.00	21,495.00	190,592.00	23,212.00	194,462.00	429,761.00
2	ด่านปาดังเบซาร์	796.00	21,327.00	597.00	121,907.00	144,627.00	976.00	26,947.00	1,067.00	158,067.00	187,057.00	1,088.00	25,956.00	686.00	160,860.00	188,590.00	1,951.00	34,458.00	1,618.00	126,019.00	164,046.00	1,932.00	35,100.00	925.00	135,704.00	173,661.00
3	ด่านบ้านประกอบ	53.00	2,612.00	7.00	-	2,672.00	128.00	3,166.00	6.00	-	3,300.00	176.00	4,092.00	7.00	-	4,275.00	303.00	6,407.00	51.00	33.00	6,794.00	543.00	9,541.00	66.00	299.00	10,449.00
4	ด่านสุไหงโกลก	712.00	38,453.00	47.00	-	39,212.00	834.00	44,244.00	79.00	-	45,157.00	1,025.00	35,984.00	74.00	-	37,083.00	1,560.00	40,806.00	92.00	-	42,458.00	1,772.00	43,761.00	93.00	-	45,626.00
5	ด่านเบตง	1,995.00	48,865.00	732.00	3,258.00	54,850.00	2,624.00	48,885.00	801.00	3,356.00	55,666.00	3,056.00	43,353.00	691.00	3,758.00	50,858.00	4,106.00	42,768.00	745.00	3,463.00	51,082.00	5,261.00	44,527.00	840.00	3,490.00	54,118.00
6	ด่านวังประจัน	1,107.00	11,718.00	119.00	-	12,944.00	1,209.00	12,941.00	126.00	-	14,276.00	1,474.00	21,589.00	133.00	-	23,196.00	2,150.00	14,592.00	113.00	-	16,855.00	2,510.00	15,475.00	104.00	-	18,089.00
7	ด่านบูเก๊ะตา																									
ประเทศไทย – เมียนมา																										
1	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 1																									
2	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2	-	-	-	577.00	577.00	-	-	-	355.00	355.00	-	-	-	290.00	290.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	ด่านบ้านริมเมย (แม่สอด)	10.00	22,149.00	29,367.00	-	51,526.00	29.00	55,874.00	33,037.00	-	88,940.00	71.00	102,965.00	34,990.00	-	138,026.00	76.00	72,173.00	25,783.00	-	98,032.00	77.00	26,420.00	7,716.00	-	34,213.00
4	ด่านบ้านพุน้ำร้อน																									
ประเทศไทย – สปป.ลาว																										
1	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย)	-	1,147.00	-	20,557.00	21,704.00	-	1,798.00	-	23,706.00	25,504.00	-	12,033.00	-	23,655.00	35,688.00	-	21,658.00	-	34,395.00	56,053.00	-	25,749.00	-	40,359.00	66,108.00
2	ด่าน บ.ห้วยโก๋น (พุ่งช้าง)	17.00	586.00	-	1,334.00	1,937.00	97.00	660.00	-	892.00	1,649.00	55.00	1,500.00	-	2,277.00	3,832.00	20.00	1,136.00	-	578.00	1,734.00	-	2,100.00	-	104.00	2,204.00
3	ด่านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง (ท่าลี่)	11.00	9,046.00	-	16,989.00	26,046.00	70.00	13,780.00	51.00	22,290.00	36,191.00	-	9,437.00	365.00	26,017.00	35,819.00	-	8,981.00	365.00	23,330.00	32,676.00	-	9,570.00	366.00	21,943.00	31,879.00
4	ด่าน บ.คกไผ่	-	-	-	1,388.00	1,388.00	-	-	-	1,797.00	1,797.00	-	-	-	2,539.00	2,539.00	-	-	-	4,686.00	4,686.00	-	-	-	3,681.00	3,681.00
5	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย)	-	368,499.00	3,900.00	104,430.00	476,829.00	-	397,363.00	3,900.00	118,297.00	519,560.00	-	439,329.00	3,900.00	98,358.00	541,587.00	-	492,688.00	3,900.00	107,091.00	603,679.00	-	547,496.00	3,975.00	109,821.00	661,292.00
6	ด่าน อ.บึงกาฬ	-	285.00	-	7,889.00	8,174.00	-	428.00	-	5,527.00	5,955.00	-	745.00	-	4,489.00	5,234.00	-	932.00	-	5,731.00	6,663.00	-	652.00	-	4,317.00	4,969.00
7	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 (นครพนม)	14.00	17,385.00	228.00	13,775.00	31,402.00	59.00	31,080.00	275.00	19,438.00	50,852.00	44.00	42,067.00	263.00	29,152.00	71,526.00	119.00	54,234.00	285.00	39,288.00	93,926.00	145.00	60,560.00	292.00	55,777.00	116,774.00
8	ด่านสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 2 (มุกดาหาร)	-	130,297.00	5,474.00	37,239.00	173,010.00	-	108,807.00	5,509.00	38,139.00	152,455.00	-	113,989.00	4,982.00	37,844.00	156,815.00	-	146,501.00	5,134.00	38,251.00	189,886.00	-	147,980.00	4,774.00	46,406.00	199,160.00
9	ด่านถาวร บ.ปากแซง (เขมราฐ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	ด่านช่องเม็ก	-	13,730.00	366.00	38,514.00	52,610.00	-	17,496.00	512.00	36,652.00	54,660.00	-	24,177.00	544.00	37,844.00	62,565.00	-	27,089.00	411.00	38,251.00	65,751.00	-	34,671.00	843.00	46,406.00	81,920.00
11	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่																									
ประเทศไทย – กัมพูชา																										
1	ด่านช่องสะงำ	ไม่มีการจัดเก็บข้อมูล		-	-	-	1,704.00		-	-	1,704.00	1,765.00		-	-	1,765.00	-		-	175.00	175.00	3.00	1,539.00	-	-	1,542.00
2	ด่านช่องจอม	9,482.00	1,837.00	10.00	2.00	11,331.00	12,507.00	3,592.00	15.00	3.00	16,117.00	12,978.00	5,755.00	54.00	4.00	18,791.00	13,387.00	9,180.00	38.00	8.00	22,613.00	12,825.00	17,061.00	53.00	3.00	29,942.00
3	ด่านอรัญประเทศ																									
4	ด่านบ้านแหลม (จันทบุรี)	22	416	0	0	438	42	924	0	0	966	55	1430	0	0	1485	36	1809	0	0	1845	41	2576	-	-	2617
5	ด่านบ้านผักกาด (จันทบุรี)																									
6	ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่)	254.00	1,431.00	-	-	1,685.00	207.00	1,575.00	-	-	1,782.00	263.00	1,737.00	-	-	2,000.00	388.00	2,342.00	-	-	2,730.00	382.00	2,963.00	-	-	3,345.00

สัญลักษณ์	
xxx	ข้อมูลได้รับจากศุลกากร (ปกติ)
xxx	ยังไม่ได้รับข้อมูลจากศุลกากร
xxx	ได้รับข้อมูลจากศุลกากรแล้ว (ข้อมูลไม่ครบถ้วน/ไม่สมบูรณ์)

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560

ง.2 สภาพพื้นที่และโครงข่ายการเชื่อมโยงบริเวณจุดผ่านแดน

ตารางที่ ง.2-1 สภาพพื้นที่และโครงข่ายการเชื่อมโยงบริเวณจุดผ่านแดนไทย - สปป.ลาว

ลำดับ	พื้นที่ของไทย						พื้นที่ของ สปป.ลาว							ระยะห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว			
	จังหวัด	ที่ตั้ง	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	แขวง	ที่ตั้ง	ประเภทด่าน	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	นิคมอุตสาหกรรม	นิคมอุตสาหกรรมระยะ (กม.)	แหล่งท่องเที่ยว	ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยว (กม.)
จุดผ่านแดนถาวร 20 จุด																	
1	เชียงราย	จุดผ่านแดน อ.เชียงของ	Concrete	2	354	20.2755265,100.4056828	บ่อแก้ว	เมืองห้วยทราย	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	353	20.276311, 100.410571	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	185	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	35.9
2		จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) บ.ดอนมหาวัน ต.เวียง อ.เชียงของ	Asphalt	6	356	20.2166146,100.4345203		บ.ดอน เมืองห้วยทราย	ด่านสากล	Asphalt	2	362	20.216941, 100.461277	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	179	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	38.3
3		จุดผ่านแดน อ.เชียงแสน	Asphalt	2	359	20.2740154,100.0881172		เมืองดันผึ้ง	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	366	20.358234, 100.087066	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	217	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	63
4		จุดผ่านแดนถาวรสามเหลี่ยมทองคำ ม.1 บ.สบรวก ต.เวียง อ.เชียงแสน	Asphalt	2	380	20.353694, 100.081981		ด่านสามเหลี่ยมคำ เมืองดันผึ้ง	ด่านสากล	Asphalt	2	364		เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	217	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	61.4
5	น่าน	จุดผ่านแดนถาวรบ.ห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ	Asphalt	2	549	19.596252,101.0865837	ไชยะบุลี	บ.น้ำเงิน เมืองเงิน	ด่านสากล	Asphalt	2	524	19.599908, 101.093245	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	115	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	95.7
6	เลย	จุดผ่านแดนถาวร บ.ปากห้วย ต.หนองผือ อ.ท่าลี่	Concrete	1	241	17.703913, 101.410189		เมืองแก่นท้าว		Asphalt	2	241	17.706357, 101.411391	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	135	น้ำตกตาดวางสี	133.3
7		จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	Asphalt	4	250	17.6888809,101.3934706		บ.คอนผึ้ง เมืองแก่นท้าว	ด่านสากล	Asphalt	2	244	17.691416, 101.395119	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	136	พระธาตุหลวง	135
8		จุดผ่านแดนถาวร อ.เชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน	Asphalt	2	209	17.8985272,101.664743	เวียงจันทน์	เมืองสานะคาม	ด่านท้องถิ่น	ลูกรัง (ใกล้มีถนนลาดยาง 2 เลน)	2	203	17.904228, 101.663172	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	105	พระธาตุหลวง	135
9		จุดผ่านแดนถาวร บ.คกไผ่ ต.ปากชม อ.ปากชม	Asphalt	2	194	18.040886, 101.857687		บ.วัง เมืองสานะคาม	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	199	18.046146, 101.857397	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	85	พระธาตุหลวง	83
10	หนองคาย	จุดผ่านแดนด่านท่าเสด็จ อ.เมืองหนองคาย	อิฐตัวหนอน	2	162	17.884105, 102.742957	นครหลวงเวียงจันทน์	ท่าเดื่อ	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	161	17.889814, 102.741973	เขตเศรษฐกิจเฉพาะดงโพสี	4	พระธาตุหลวง	14.8
11		จุดผ่านแดนถาวร ด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว	Asphalt	4	173	17.8673415,102.720107		บ.ดงพูลี เมืองหาดทรายฟอง	ด่านสากล	Asphalt	2	175	17.888134, 102.712200	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	52	พระธาตุหลวง	12.6
12	บึงกาฬ	จุดผ่านแดนอำเภอเมืองบึงกาฬ ด่านศุลกากร (ท่าแพขนานยนต์) บ.พันลา ต.วิศิษฐ์ ด่าน ตม. (ท่าเรือทับฟาก) ต.บึงกาฬ อ.บึงกาฬ	concrete	2	162	18.395779,103.6154913	บอลิคำไซ	เมืองปากซัน	ด่านสากล	Asphalt	2	153	18.389626, 103.641477	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	98	พระธาตุหลวง	115.8
13	นครพนม	จุดผ่านแดน อ.เมืองนครพนม (ท่าเทียบเรือ ทม.นครพนม)	Asphalt	2	146	17.403116,104.7882907	คำม่วน	เมืองท่าแขก	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	142	17.399108, 104.801220	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	87	ถ้ำกองลอ	62.1
14		จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)	Asphalt	4	160	17.4802325,104.7168295			ด่านสากล	Asphalt	2	156	17.489530, 104.742402	เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก	1	ถ้ำกองลอ	52
15	มุกดาหาร	จุดผ่านแดน อ.เมืองมุกดาหาร	concrete	2	137	16.544276, 104.731154	สะหวันนะเขต	นครไกสอน พมวิหาน	ด่านท้องถิ่น	Asphalt	2	140	16.557350, 104.744827	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	7	ถ้ำกองลอ	155
16		จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)	concrete	6	145	16.6015489,104.7261537		บ.นาแก นครไกสอน พมวิหาน	ด่านสากล	concrete	2	155	16.599579, 104.753675	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	0	ถ้ำกองลอ	150.5
17	อุบลราชธานี	จุดผ่านแดนถาวรบ.ปากแซง อ.นาตาล	concrete	1	125	15.9284791,105.3420361	สาละวัน	ด่านท้องถิ่น เมืองละครอนเพ็ง	ด่านท้องถิ่น	ลูกรัง (ใกล้มีถนนลาดยาง 2 เลน)	1	125	15.929440, 105.350742	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	89	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	129.5
18		จุดผ่านแดนถาวรช่องเม็ก อ.สิรินธร	Asphalt	4	181	15.1338747,105.4665433	จำปาสัก	ด่านสากลวังเต่า เมืองโพนทอง	ด่านสากล	Asphalt	2	179	15.133260, 105.468473	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	0	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	48
19	อุดรดิตถ์	จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ ม.2 ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก	Asphalt	2	519	18.1035632,101.159623	ไชยะบุลี	ด่านสากลพูดู่ เมืองปากลาย	ด่านสากล	Asphalt	2	444	18.109272, 101.177802	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	157	พระธาตุหลวง	155.1
20	พะเยา	จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก ต.ภูซาง อ.ภูซาง	Asphalt	2	608	19.6790219,100.4262733		บ.ปางมอน เมืองคอบ	ด่านสากล	Asphalt	2	619	19.675667, 100.437547	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	180	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	94.7
จุดผ่อนปรนการค้า 29 แห่ง																	
1	เชียงราย	บ.สวนดอก ม.8 ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน	concrete	1	363	20.298839, 100.171416	บ่อแก้ว	บ.สีเมืองงาม เมืองดันผึ้ง		ลูกรัง	1	361	20.303788, 100.170051	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	210	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	55.1
2		บ.แจมป๋อง ต.หล่ายงาว อ.เวียงแก่น	concrete	1	348	20.149594, 100.507396		บ.ด่าน เมืองห้วยทราย		ลูกรัง (ใกล้มีถนนลาดยาง 2 เลน)	1	347	20.158999, 100.505248	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	172	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	41.7
3		บ.หาดบ้าย ต.ริมโขง อ.เชียงของ	concrete	1	362	20.3717151,100.2505893		บ.ดอยแดง เมืองดันผึ้ง		Asphalt	2	363	20.388032, 100.249843	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	204	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	44
4		บ.ม้งโพธิ์ทอง ต.ดับเต่า อ.เทิง	Asphalt	2	1176	19.796800, 100.434812	ไชยะบุลี	บ.ปางใฮ เมืองคอบ		N/A				เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	179	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	83.1
7	น่าน	บ.ใหม่ชายแดน ต.ขุนแคน อ.สองแคว	ทางธรรมชาติ	1	652	19.5308701,100.6926057		บ.ห้วยลอง เมืองเชียงฮ่อน		ทางธรรมชาติ		629	19.543010, 100.700424	เขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงหลวงพระบาง	156	เขตรักษาพันธุ์ธรรมชาติบ่อแก้ว (Bokeo Nature Reserve)	106.9
8	อุดรดิตถ์	บ้านห้วยต่าง ม.7 ต.บ้านโคก อ.บ้านโคก	Asphalt	2	454	17.924628, 101.071673		บ้านขอนแก่น เมืองบ่อแตน		ทางธรรมชาติ		427	17.908947, 101.073845	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	168	พระธาตุหลวง	165.7
9	เลย	บ.เหมืองแหร่ ต.นาแห้ว อ.นาแห้ว	concrete	1	475	17.5044056,101.0767669		บ.เหมืองแหร่ เมืองบ่อแตน		ลูกรัง	1	477	17.504966, 101.077085	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	175	พระธาตุหลวง	173.4
10		บ.นาข่า ต.ปากหมัน อ.ด่านซ้าย	concrete	1	335	17.5254814,101.1770111		บ.นาข่า เมืองบ่อแตน		Asphalt	2	335	17.525836, 101.176677	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	164	พระธาตุหลวง	162.7
11		บ.นากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	Asphalt	2	250	17.6922247,101.3932797		บ.เมืองหมอ เมืองแก่นท้าว		Asphalt	2	244	18.046106, 101.857330	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	86	พระธาตุหลวง	135
12		บ.หนองผือ ต.หนองผือ อ.ท่าลี่	concrete	1	235	17.731764, 101.400108		บ.เมืองแก่นท้าว เมืองแก่นท้าว		Asphalt	2	239	17.732164, 101.398663	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	135	พระธาตุหลวง	134
13		บ.อาฮี ต.อาฮี อ.ท่าลี่	Asphalt	1	245	17.688696, 101.379171		บ.นาแก่งม้า เมืองแก่นท้าว		ลูกรัง	1	244	17.686263, 101.378363	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	138	พระธาตุหลวง	137.2
14	หนองคาย	บ.เปงจาน ต.โพนแพง อ.รัตนวาปี	Asphalt	6	161	18.268035, 103.210532	บอลิคำไซ	บ.หวย เมืองท่าพระบาท		ลูกรัง	1	168	18.272191, 103.199747	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	52	พระธาตุหลวง	68
15		ม.1 ต.จุมพล อ.โพนพิสัย	concrete	1	157	18.022530, 103.074802	นครหลวงเวียงจันทน์	บ.โคนได้ เมืองปากเริม		ลูกรัง	1	162	18.025425, 103.068682	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	32	พระธาตุหลวง	46.1
16		บ.บ้านหนัง อ.ศรีเชียงใหม่	Asphalt	2	174	17.9668146,102.5117793		บ.ด่านคำ ด่านประเพณีหนองคำ เมืองสีโคตะบอง	ด่านประเพณี	Asphalt	2	166	17.973601, 102.508553	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	15	พระธาตุหลวง	13.5
17		บ.บ้านม่วง อ.สังคม	Concrete	2	183	18.1760999,102.1704635		บ.โคกแห่ เมืองสังทอง		ลูกรัง (ใกล้มีถนนลาดยาง 4 เลน)	1	180	18.183293, 102.178812	เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง	56	พระธาตุหลวง	53.6
18	บึงกาฬ	บ.บุ่งคล้า อ.บุ่งคล้า	Concrete	3	152	18.295521,103.9982119		บ.ปากกระดิ่ง เมืองปากกระดิ่ง		ลูกรัง (ใกล้มีถนนลาดยาง 4 เลน)	1	151	18.304785, 104.003847	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	134	ถ้ำกองลอ	88.3
19		บ.หัวดาด ต.ปากคาด อ.ปากคาด	Concrete	2	152	18.308479, 103.300440	บอลิคำไซ	บ.หวย เมืองท่าพระบาท		ลูกรัง	1	166	18.313221, 103.291719	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	70	พระธาตุหลวง	78.7
20	นครพนม	บ.ดอนแพง หมู่ที่ 7 ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง	Concrete	2	136	17.180268, 104.795851		บ.บุ่งกวาง เมืองปากกระดิ่ง		ลูกรัง	1	146	18.304793, 104.004142	เขตนิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ – โนนทอง	151	ถ้ำกองลอ	85.7
21		บ.หนาดท่า ม. 2 ต.บ้านกลาง อ.เมือง	Concrete	2	150	17.180242, 104.795837	คำม่วน	ปากเงิง เมืองท่าแขก		Asphalt	2	151	17.348194, 104.807420	เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก	35	ถ้ำกองลอ	59.6
22		บ.ธาตุพนมเสนัคคี ม.2 อ.ธาตุพนม	Concrete	2	144	16.9494551,104.7299272		ปากน้ำเซบั้งไฟ เมืองหนองบก		ลูกรัง	1	139	16.942782, 104.742568	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	38	ถ้ำกองลอ	112.4
23		บ.ท่าอุเทน ด่านศุลกากร ต.ท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน	Asphalt	1	147	17.5752105,104.6031843		บ.หินบูน เมืองหินบูน		Asphalt	2	142	17.586733, 104.610399	เขตเศรษฐกิจเฉพาะภูเขียว	18	ถ้ำกองลอ	44
24	อำนาจเจริญ	บ.ยักษ์คู่ อ.ชานุมาน	Concrete	2	138	16.226197, 105.013621	สะหวันนะเขต	บ.เหล่าหมากหูด เมืองไชพูทอง		ลูกรัง	1	135	16.240354, 105.023814	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	49	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	175.8
25	อุบลราชธานี	หน้าที่ว่าการ อ.เขมราฐ (หลังเก่า)	Concrete	2	130	16.0425672,105.2271744		บ.นาปากซัน เมืองสองคอน		ลูกรัง	1	128	16.054441, 105.210830	เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน – เซโน	78	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	148.3
26		บ.สองคอน ต.สองคอน อ.โพธิ์ไทร	Concrete	2	121	15.8228047,105.3869601	สาละวัน	บ.หนองแสง บ.ดอนหมากเดื่อ เมืองละครอนเพ็ง		ช่องทางธรรมชาติ		127	15.827187, 105.398512	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	77	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	119
27		บ.ดินทำเกวียน ต.นาโพธิ์กลาง อ.โขงเจียม	Concrete	2	117	15.549592, 105.606700		บ.ค้นทุ่งใช		ลูกรัง	1	130	15.550570, 105.620788	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	50	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	80.4
28		บ.ด่านเก่า ต.โขงเจียม อ.โขงเจียม	อิฐตัวหนอน	1	104	15.322985, 105.491989	จำปาสัก	บ.สิงสำพัน เมืองขะนะสมบูน		Asphalt	2	108	15.325765, 105.510672	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	22	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	62
29		บ.หนองแสง (ช่องตาอู) โพนงาม อ.บุณฑริก	ช่องทางธรรมชาติ		268	14.703726,105.524319		บ.เหียง เมืองสุขุมา		Asphalt	2	256	14.702687, 105.526259	เขตเศรษฐกิจพิเศษวังเต่า – โพนทอง	47	ปราสาทวัดพู หรือวัดภู (Vat Phou Temple complex)	35

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ง.2-2 สภาพพื้นที่และโครงข่ายการเชื่อมโยงบริเวณจุดผ่านแดนไทย - เมียนมา

ลำดับ	พื้นที่ของไทย						พื้นที่ของเมียนมา							ระห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว			
	จังหวัด	ที่ตั้ง	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	รัฐ/ภาค	ที่ตั้ง	ประเภทด่าน	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	นิคมอุตสาหกรรม	นิคมอุตสาหกรรม ระยะ (กม.)	แหล่งท่องเที่ยว	ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยว (กม.)
จุดผ่านแดนถาวร 6 แห่ง																	
1	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสาย เขตเทศบาลแม่สาย อ.แม่สาย	Asphalt	6	403	20.443665, 99.880772	รัฐฉาน	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน		Asphalt	2	401	20.444725, 99.880424	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	567	ทะเลสาบอินเล	310
2		สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ต.สันผักฮี้อ.แม่สาย	Asphalt	4	390	20.4463752,99.9045751		เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน		Asphalt	2	390	20.449924, 99.904576	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	571	ทะเลสาบอินเล	312.5
3	ตาก	บ.ริมเมย ม.2 ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	Asphalt	8	205	16.692023, 98.519312	รัฐกะเหรี่ยง	เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง		Asphalt	4	201	16.689390, 98.513574	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	290	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	174.3
4		สะพานมิตรภาพไทย – เมียนมา ข้ามน้ำเมย แห่งที่ 2 ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	Asphalt	4	206	16.7217001,98.4890151		เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง		Asphalt	2	201	16.706416, 98.483395	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	238	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	170.6
5	ระนอง	ท่าเทียบเรือสะพานปลา ต.บางริ้น อ.เมืองระนอง	Asphalt	2	4	9.948188, 98.594811	ภาคตะนาวศรี	เมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี		Asphalt	2	12	10.007412, 98.568524	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	460	เจดีย์ชเวดากอง (Shwedagong Pagoda)	738.4
		ปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง	Concrete	2	7	10.005317, 98.609568								เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	455		
		ท่าเทียบเรือ บ.อันดามันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง	Concrete	2	14	9.980146, 98.599006								เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	458		
		ท่าเทียบเรือศุลกากรระนอง	Concrete	2	9	9.981354, 98.600149								เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	457		
6	กาญจนบุรี	บ.หุบร้อน ต.บ้านเก่า อ.เมืองกาญจนบุรี	Asphalt	2	275	13.8947439,99.0819168		บ.พิกิเมืองทวาย ภาคตะนาวศรี				338	13.89143889, 99.08213333	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	100	เจดีย์ชเวดากอง (Shwedagong Pagoda)	450.1
จุดผ่อนปรนการค้า 13 แห่ง																	
1	เชียงราย	ท่า บ.ปางห้า ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย	Concrete	2	374	20.408459, 100.001129	รัฐฉาน	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน		ช่องทางธรรมชาติ (ลูกรัง)	1	373	20.412729, 100.003849	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	574	ทะเลสาบอินเล	310
2		ท่า บ.สายลมจอย ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย	ลูกรัง	1	377	20.444009, 99.972518								เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	575		
3		ท่า บ.เกาะทราย ต.แม่สาย อ.แม่สาย	Asphalt	2	395	20.445438, 99.888129								เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	570		
4		ท่าดินดำ ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย	Asphalt	2	379	20.452240, 99.972020		บ.ดินดำ เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน		Concrete	2	378	20.452714, 99.973655	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	571	ทะเลสาบอินเล	319.8
5		บ.สบรวก ม.1 ต.เวียง อ.เชียงแสน	Asphalt	2	370	20.344997, 100.083558		บ.เมืองพง เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน		Asphalt	2	368	20.355287, 100.086464	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	576		
6	เชียงใหม่	ช่องทางกิวผาอก บ.อรุโณทัย ม.10 ต.เมืองนะ อ.เชียงดาว	Asphalt	2	717	19.768795,98.9499083		เมืองสาด รัฐฉาน		ช่องทางธรรมชาติ (ลูกรัง)	2	719	19.774563, 98.947647	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	448	ทะเลสาบอินเล	230
7		ช่องทางหลักแต่ง บ.เปียงหลวง ต.เปียงหลวง อ.เวียงแหง	Asphalt	1	928	19.7138604,98.6267919		เมืองเค็าะ รัฐฉาน		ช่องทางธรรมชาติ (ลูกรัง)	2	905	19.716296, 98.623957	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	422	ทะเลสาบอินเล	203
8	แม่ฮ่องสอน	ช่องทาง บ.ห้วยต้นปุ่น ม.4 ต.แม่เงา อ.ขุนยวม	ช่องทางธรรมชาติ		870	18.777719, 97.754235	รัฐคะยา	อ.แม่เจ๊ะ จ.ลอยก่อ รัฐคะยา		ช่องทางธรรมชาติ (ลูกรัง)	1	435	18.739057, 97.694270	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	285	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	152.8
9		ช่องทาง บ.ห้วยผึ้ง ม.3 ต.ห้วยผา อ.เมืองแม่ฮ่องสอน	Concrete	1	998	19.6315664,98.008135	รัฐฉาน	บ.ห้วยโอง รัฐฉาน		concrete	2	1045	19.636317, 98.006779	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	380	ทะเลสาบอินเล	155
10		ช่องทาง บ.เสาหิน ม.1 ต.เสาหิน อ.แม่สะเรียง	ช่องทางธรรมชาติ		516	18.5711156,97.6706377	รัฐกะเหรี่ยง	รัฐกะเหรี่ยง		ช่องทางธรรมชาติ (ลูกรัง)	2	491	18.590007, 97.659488	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	262	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	136.4
11		บ.แม่สามแลบ ม.1 อ.สบเมย	Concrete	1	84	17.9813705,97.7389734		ผาปุน รัฐกะเหรี่ยง		ไม่มีถนนติดแนวเขา		83	17.979923, 97.735277	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	215	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	87.2
12		บ.น้ำเพียดิน ม.3 ต.ผาบ่อง อ.เมืองแม่ฮ่องสอน	Asphalt	2	189	19.2237983,97.8615945	รัฐคะยา	อ.บ้านใหม่ รัฐคะยา		ไม่มีถนนติดแนวเขา		181	19.224572, 97.860680	เขตเศรษฐกิจพิเศษตีละวา (Thilawa)	332	ทะเลสาบอินเล	180
13	ระนอง	บ.เขาฝาชี ต.บางแก้ว อ.สะอุ้น	Concrete	2	6	10.177449, 98.711443	ภาคตะนาวศรี	ต. เจ็ดไมล์ อ.มะลิวัลย์		จุดตรวจตั้งอยู่ที่เกาะสอง เป็ากะเดินทางทางน้ำทั้งหมด		11	10.194381, 98.670044	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	437	เจดีย์ชเวดากอง (Shwedagong Pagoda)	770
จุดผ่อนปรนพิเศษ 1 แห่ง																	
1	ประจวบคีรีขันธ์	ด่านสิงขร บ.ไร่เครา ต.คลองวาฬ อ.เมืองประจวบฯ	concrete	4	155	11.786308, 99.648872	ภาคตะนาวศรี	บ.มุด่อง เมืองมะริด ภาคตะนาวศรี		Asphalt	2	244	11.789371, 99.640553	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	300	เจดีย์ชเวดากอง (Shwedagong Pagoda)	670.9
จุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง (จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว)																	
1	กาญจนบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี	Asphalt	6	259	15.3018493,98.3869725	ภาคตะนาวศรี	อ.พญาตองซู จ.กอกาเล็ก รัฐกะเหรี่ยง ภาคตะนาวศรี		concrete	2	259	15.301929, 98.386763	เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei)	135	พระธาตุอินทร์แขวน (Kyaiktiyo Pagoda)	277.7

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

ตารางที่ ง.2-3 สภาพพื้นที่และโครงข่ายการเชื่อมโยงบริเวณจุดผ่านแดนไทย - กัมพูชา

ลำดับ	พื้นที่ของไทย						พื้นที่ของกัมพูชา							ระห่างจากพื้นที่เศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยว			
	จังหวัด	ที่ตั้ง	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	จังหวัด	ที่ตั้ง	ประเภทด่าน	กายภาพถนน	จำนวนช่องจราจร	ความสูงจากระดับน้ำทะเล (ม.)	พิกัดจุด	นิคมอุตสาหกรรม	นิคมอุตสาหกรรม ระยะ (กม.)	แหล่งท่องเที่ยว	ระยะห่างจากแหล่งท่องเที่ยว (กม.)
จุดผ่านแดนถาวร 7 แห่ง																	
1	ศรีสะเกษ	ช่องสะงำ อ.ภูสิงห์	Asphalt	2	339	14.3456641,104.0583662	จ.อุดรมีชัย	ช่องจวม อ.อัลลองเวง จ.อุดรมีชัย		Asphalt	2	341	14.345310, 104.057985	POI PET O'NEANG SEZ	170	ปราสาทบันทายศรี	83
2	สุรินทร์	ช่องจอม อ.กาบเชิง	Asphalt	3	258	14.435161, 103.700133		โอร์เสม็ด อ.สำโรง จ.อุดรมีชัย		Asphalt	2	221	14.428232, 103.697137	POI PET O'NEANG SEZ	140	ปราสาทบันทายศรี	95.2
3	สระแก้ว	บ.คลองลึก อ.อรัญประเทศ	Asphalt	2	45	13.6628656,102.5479312	จ.บันเตียเมียนเจย	ปอยเปต อ.โอโจรว จ.บันเตียเมียนเจย		Asphalt	2	45	13.661253, 102.550174	SANCO POI PET SEZ	5	นครธม	143.8
4		บ.เขาดิน อ.คลองหาด	Asphalt	2	159	13.4322598,102.3573802	จ.พระตะบอง	บ้านพนมได จ.พระตะบอง		Asphalt	2	159	13.432312, 102.359371	SANCO POI PET SEZ	35	นครธม	162.5
5	จันทบุรี	บ.แหลม อ.โป่งน้ำร้อน	Asphalt	2	87	13.0860016,102.4453062		บ.ตวง อ.กรือมเรียง จ.พระตะบอง		Asphalt	2	86	13.086874, 102.445116	SANCO POI PET SEZ	65	นครวัด	158.1
6		บ.ผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน	Asphalt	2	118	12.926555,102.4933419	จ.ไพลิน	บ.ปรม อ.ศาลากราว จ.ไพลิน		Asphalt	2	115	12.927582, 102.495211	SANCO POI PET SEZ	80	ปราสาทพนมบาเค็ง และปราสาทตาพ	157
7	ตราด	บ.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่	Asphalt	6	13	11.6514611,102.9090546	จ.เกาะกง	จามเยียม อ.มณฑลสีมา จ.เกาะกง		Concrete	2	14	11.650614, 102.910194	NEANG KOK KOH KONG SEZ	3	เมืองพระสีหนุ (Sihanoukville) หรือ	130.9
จุดผ่อนปรนการค้า 9 แห่ง																	
1	อุบลราชธานี	ช่องอานม้า อ.น้ำยืน	Asphalt	2	180	14.388681, 104.965771	จ.พระวิหาร	บ้านสะเดียดกวาง อ.จอมกระสาน จ.พระวิหาร		ลูกรัง	1	179	14.388016, 104.965521	POI PET O'NEANG SEZ	260	ปราสาทบันทายศรี	139.1
2	สระแก้ว	บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา	Asphalt	2	75	13.988385, 102.847328	จ.บันเตียเมียนเจย	บ้านบึงตะกวน จ.บันเตียเมียนเจย		Asphalt	2	72	13.986154, 102.849569	POI PET O'NEANG SEZ	40	นครธม	124.7
3		บ้านหนองปรือ อ.อรัญประเทศ	Asphalt	2	93	13.5734772,102.3617923		มาลัย จ.บันเตียเมียนเจย		Asphalt	2	93	13.572587, 102.362675	SANCO POI PET SEZ	26	นครธม	162.7
4	จันทบุรี	บ้านชับตารี อ.สอยดาว	Asphalt	2	124	13.222355,102.379261	จ.พระตะบอง	บ้านโอลำดวน อ.พนมปรึก จ.พระตะบอง		Asphalt	2	123	13.222488, 102.379694	SANCO POI PET SEZ	52	ปราสาทพนมบาเค็ง และปราสาทตาพ	161.5
5		บ้านสวนส้ม อ.สอยดาว	Asphalt	2	112	13.1783668,102.3919722		บ้านโอลั้วะ อ.พนมปรึก จ.พระตะบอง		Asphalt	2	111	13.178412, 102.393475	SANCO POI PET SEZ	56	ปราสาทพนมบาเค็ง และปราสาทตาพ	160.8
6		บ้านบึงชนังล่าง อ.โป่งน้ำร้อน	Concrete	1	97	13.0467157,102.4766127		บ้านสวายแลง อ.กรือมเรียง จ.พระตะบอง		ลูกรัง	1	96	13.047388, 102.477339	SANCO POI PET SEZ	68	ปราสาทพนมบาเค็ง และปราสาทตาพ	155.2
7	ตราด	บ้านหมื่นด่าน ต.บ่อพลอย อ.บ่อไร่	ช่องทางธรรมชาติ		427	12.615875, 102.616074		บ้านศาลเจ้า อ.สัมลูด จ.พระตะบอง		ช่องทางธรรมชาติ		420	12.618599, 102.618288	NEANG KOK KOH KONG SEZ	113	โตนเลสาบ	159.1
8		บ้านมะม่วง ต.นนทรี อ.บ่อไร่	Asphalt	2	70	12.5395231,102.6326723		บ้านออระกา อ.สำรูด จ.พระตะบอง		Asphalt	2	256	12.542325, 102.687170	NEANG KOK KOH KONG SEZ	102	โตนเลสาบ	160.6
9	บุรีรัมย์	ช่องสายตะกู อ.บ้านกรวด	Asphalt	2	264	14.3363517,103.1757188	จ.อุดรมีชัย	บ้านจุ๊บโกกี อ.บันเตียอาปิล จ.อุดรมีชัย		ลูกรัง	1	261	14.334720, 103.175790	POI PET O'NEANG SEZ	90	ปราสาทบันทายศรี	117.8
จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว 1 แห่ง																	
1	ศรีสะเกษ	ช่องทางขึ้นเขาพระวิหาร อ.กันทรลักษณ์	Asphalt	2	541	14.402932, 104.686946	จ.พระวิหาร	ปราสาทเขาพระวิหาร อ.จอมกระสาน		Concrete	2	568	14.397657, 104.677903	POI PET O'NEANG SEZ	231	ปราสาทบันทายศรี	117.4
จุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการก่อสร้างสะพานตหนองเอี่ยน - สตึงบท																	
1	สระแก้ว	บ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ	Asphalt	2	38	13.612910, 102.583004	จังหวัดบันเตียเมียนเจย	บ้านสตึงบท เมืองปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย		Asphalt	2	36	13.618664, 102.610178	SANCO POI PET SEZ	4	นครธม	136.6

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

จ

ภาคผนวก

ภาคผนวก จ
เอกสารการสัมมนาความคิดเห็น

จ.1 รายชื่อหน่วยงานที่เข้าร่วมสัมมนาพื้นที่ส่วนกลาง

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องชาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
1	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	พันเอก ดร.ศรัณยู วิริยเวชกุล	รองผู้อำนวยการ สพพ.		
2	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	นายระพิพิษณ์ พรหมนารท	ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผน		
3	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	นายวาสิทธิ์ อนันตวิเชียร	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ	092-682-5553	
4	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	นางอรรมณ ช่วยทอง ชมพจนานันท์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการชำนาญ	081-918-0467	
5	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	นางสาววัชรี คำพูล	PR อาวุโส	063-451-6928	
6	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	นายกฤดาการ ทศนะรินทร์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ	094-589-5594	
7	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน				
8	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน				

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องซาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
1	ที่ปรึกษา	นายชม ตันติธรรมถาวร	ผู้จัดการโครงการ	081-446-6263	
2	ที่ปรึกษา	นายอภิพันธ์ แนวพันธ์อัศว	ผู้เชี่ยวชาญด้านวางแผนการขนส่ง	085-8286446	
3	ที่ปรึกษา	นายธานี คุ้มวงศ์วาน	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐาน	086-297-3888	
4	ที่ปรึกษา	ดร.กนก คติการ	ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม		
5	ที่ปรึกษา	นายปรีชา เรืองวิชาธร	ผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย	081-9346090	
6	ที่ปรึกษา	ดร.เอกชัย ศิริกิจพาณิชย์กูล	ผู้เชี่ยวชาญด้านแผนงาน	089-4997689	
7	ที่ปรึกษา	นางนงลักษณ์ เทียงดาห์	ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม		
8	ที่ปรึกษา	นายชยภัทร รักพานิชมณี	ผู้ประสานงานโครงการ	089-828-9595	
9	ที่ปรึกษา	นายธนภณ เจียรณัย	นักวิจัยด้านความมั่นคง	099-4456554	
10	ที่ปรึกษา	นางสุมาลี สุขดานนท์	ผู้เชี่ยวชาญด้านการวางแผนและการค้าชายแดน	081-8351895	
11	ที่ปรึกษา	นางสาวแสงระวี ต้นงาม	วิศวกรโครงการ	097-1159571	
12	ที่ปรึกษา	นางสาวสิรินทรา พิฤทธิ์บูรณะ	เลขาโครงการ	083-0067552	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องซาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
13	ที่ปรึกษา	นางสาววราภรณ์ ธรรมสาส์น	เลขาโครงการ	094-5458922	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องชาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
1	กระทรวงมหาดไทย สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย	นายชยชัย แสงอินทร์	ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ	02-222-7158	
2		นางสาวนภาพรรณี สิงห์สุวรรณ	นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ	081-925-5541	
3		นางภณิชชา ลิ่มสกุล	นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ		
4	กระทรวงการคลัง สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	นางสาวสุขุมาลย์ ลัดพลี	ผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายการเงินการคลังระหว่างประเทศ	02-273-9020 ต่อ 3612	
5		นางสาวพรรณวดี ทุมโฆสิต	เศรษฐกรชำนาญการ	02-273-9020 ต่อ 3658	
6	กรมทางหลวง สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ	นายปณิธิศร์ เอื้อสุดกิจ	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	081-816-1881	
7		นางสาวณัฐนรี สุธีโสภณ	เศรษฐกรปฏิบัติการ	091-886-9116	
8	กรมทางหลวง โครงการเงินกู้และเงินช่วยเหลือ	น.ส.สุภาภัสร์ โชติรักษา	วิศวกรรมโยธาปฏิบัติการ	080-499-1220	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องซาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
9	กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพานิชย์	~~นางสาวพัชรา รัตนบุปผา~~ นางสาวพัชรา ศุภวิทิพพ์ ผ่องธรรมฎ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ	055-475-101	
10		นายธำรงศักดิ์ สุนทรภัค	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ	025-474-730	
11		นายวีระวุฒิ สร้อยพลอย	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ	089-234-5063	
12		นายอดิศักดิ์ จันทาทุม	นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา)	099-287-7600	
13		นายจิระวิน ถิ่นบาง	เจ้าหน้าที่โครงการฯ	088-1570085	
14	กรมเอเชียตะวันออกกระทรวงการต่างประเทศ	นายคมกฤช จองบุญวัฒนา	นักการทูตชำนาญการพิเศษ กองเอเชียตะวันออก 2	022-035000 ต่อ 14445	
15		นายศุภณัฐ จันทร์อ่ำ	นักการทูตชำนาญการ กองเอเชียตะวันออก 2	022-035000 ต่อ 14443	
16		นายพิชญะ สนใจ	นักการทูตปฏิบัติการ กองเอเชียตะวันออก 2	022-035000 ต่อ 14442	
		น.ส. ปภาดา ภักดีรณฤทธิ์	นักการทูตปฏิบัติการ	14485	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องซาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
17	กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ	นายวศิน เกียรติปริทัศน์	นักการทูตปฏิบัติการ	02-203-5000 ต่อ 14156	
18	กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ	นางอรุณี ไสม์ม	ผอ.ภารกิจความร่วมมือหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา รก.ผอ.ส่วนวางแผนและติดตามผลฯ	021-439-327	
19		น.ส.สุภาพรรณ เตียพิริยะกิจ	นักการทูตชำนาญการ (ที่ปรึกษา)	021-439-327	
20	กรมทางหลวงชนบท	นางสาวณัฐวรา จันทรธานีวัฒน์	วิศวกรโยธาชำนาญการ	089-3004594	
21	กรมโยธาธิการและผังเมือง	นายธนารักษ์ วรปรีชาพันธุ์	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	081-802-7464	
22	กองความมั่นคงกิจการชายแดนและประเทศรอบบ้าน สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ	นายเดชาวัต ศิวะวัฒนากร	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ	094-939-5363	
23		นายวายุ สว่างจิตต์	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	02-629-8000 ต่อ 3502	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องชาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิซโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
24	กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	นางสาวภรชนัน มุ่งการดี	หัวหน้าฝ่ายความร่วมมือในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน	02-283-3075	
25		นางทิพยา ทองมี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	02-283-3075	
26		นายฉัตร ไผ่แก้ว	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	02-283-3075	
27		นางสาวดลยา พันธานนท์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	02-283-3075	
28	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	สุวิชชา รักษศรี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ	095-776-4646	
29	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	นายปุณณลักขิ์ สุรัสวดี	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	022-804085 ต่อ 6317	
30		นายบุรินทร์ ชูสุวรรณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	022-804085 ต่อ 6328	
31		นายวุฒิเดช ชำนิกิจ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	022-804-085 ต่อ 6404	
32		นายพิทวิส จิรฐติวงศ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ	022-804-085 ต่อ 6405	

ใบลงทะเบียน การสัมมนาแถลงผล

โครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว

และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

วันพุธ ที่ 10 กุมภาพันธ์ 2564 เวลา 08.30 น. – 12.00 น. ณ ห้องชาลอน เอ ชั้น 2 โรงแรมสวิชโฮเต็ล กรุงเทพฯ รัชดา

ลำดับที่	หน่วยงาน	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง	เบอร์โทร	ลงชื่อ
1	กรมทางหลวงชนบท	นายธีรศักดิ์ ศรีวรธรรมกุล	ผู้อำนวยการสำนักวิจัยและพัฒนา (ที่ปรึกษา)	14156	
	กองการบริหารงาน	นายเกียรติ สันนิ	รก.ผอ.กอง	42712	
	"	นายอดิศักดิ์ รินทาบุ	นักวิชาการทางหลวง (ปฏิบัติ)		

(17)

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 32 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☑ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักชาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว		
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ) ยังไม่สามารถพิจารณาได้ เพราะข้อมูลไม่เพียงพอ

3.3 ข้อเสนอแนะ ควรพิจารณาถึงความคุ้มค่า และความเป็นไปได้ของเส้นทางถนนว่าเหมาะสมในการเดินทางของรถที่มีขนาดใหญ่ หรือไม่

(18)

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

<u>ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป</u>

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 25 ปี

1.3 อาชีพ

☐ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☑ 3) อื่นๆ : เจ้าหน้าที่รัฐ

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สพพ. (สำนักบริหารโครงการ 2)

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)

<u>ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน</u>

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : กัมพูชา และเมียนมา

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- ☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ
- ☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า
- ☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง
- ☑ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ) ไม่สามารถระบุได้

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

- ☑ 1) น้ำประปา
- ☐ 2) ไฟฟ้า
- ☐ 3) โทรศัพท์
- ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

- ☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- ☑ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- ☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า
- ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

- ☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน
- ☐ 2) แนวเขตแดน
- ☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- ☐ 4) อาวุธสงคราม
- ☑ 5) ยาเสพติด
- ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ) -

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

เพื่อเชิงพาณิชย์

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	✓	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	✓	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	✓	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	✓	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	✓	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	✓	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	✓	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	✓	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ) -

3.3 ข้อเสนอแนะ 1. ระบุข้อเสนอแนะเพื่อการพิจารณาและการปรับปรุงของเทศบาล และท้องถิ่น
2. ศึกษาปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของการวิเคราะห์มากขึ้น

19

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 32 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : ส่วนกลาง

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☑ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☑ 1) น้ำประปา ☑ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☑ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☑ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☑ 2) แนวเขตแดน

☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☑ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักชาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	/	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	/	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี โขงเจียม	สปป.ลาว	/	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	/	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	/	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	/	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	/	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	/	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	/	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	/	ล้อนิยมาก ด. เมืองว
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	/	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมแมียนมา	/	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	/	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	/	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	/	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

3.3 ข้อเสนอแนะ ในการวิเคราะห์ศักยภาพการค้าการลงทุนของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้ง ควรวิเคราะห์ถึงเส้นทาง + แนวทางการลงทุน เพิ่มเติม นอกจากนี้ในส่วนเส้นทางคุณค่าข้างไทยกับ C และ L ยังไม่ชัดเจน ถ้าไม่ลองคลิกดู ตรงจุดที่ 4

20.

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

<u>ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป</u>

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 29 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สพพ.

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

<u>ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน</u>

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : ไม่ตรงกับพื้นที่การศึกษาและวิจัยการ

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☑ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☑ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☑ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☑ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☑ 2) แนวเขตแดน

☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☑ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

โรงพยาบาลเอกชน / โรงแรมขนาดเล็ก

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	/	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		/
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว		/
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	/	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	/	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	/	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	/	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		/
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		/
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		/
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	/	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	/	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	/	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	/	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	/	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

_____

_____

_____

_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

_____

_____

_____

_____

_____

21

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 48 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมโยธาธิการและผังเมือง

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- ☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ☑ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ
- ☑ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ☑ 4) ขาดทางเดินเท้า
- ☑ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ☑ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง
- ☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

- ☑ 1) น้ำประปา
- ☑ 2) ไฟฟ้า
- ☑ 3) โทรศัพท์
- ☑ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

- ☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- ☑ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- ☑ 3) ข้อกีดกันทางการค้า
- ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

- ☑ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน
- ☑ 2) แนวเขตแดน
- ☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- ☐ 4) อาวุธสงคราม
- ☑ 5) ยาเสพติด
- ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

- การค้า-ขาย อุปโภค บริโภค ยกเว้น

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	✓	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	✓	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	✓	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	✓	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	✓	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	✓	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	✓	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	✓	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)

1. ขอให้พิจารณาเรื่อง การพัฒนาด่านชายแดน การเชื่อมต่อ ด่านต่างๆ ของประเทศที่ 3 ด้วย.

3.3 ข้อเสนอแนะ

22

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 35 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมทางหลวง

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : ส่วนกลาง (อุทกพรม)

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☑ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☑ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☑ 1) น้ำประปา ☑ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☑ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☑ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		✓
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		✓
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		✓
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		/

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

_____

_____

_____

_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

_____

_____

_____

_____

_____

(23)

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 25 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมทางหลวง

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : ส่วนกลาง

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	✓	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

_____

_____

_____

_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

_____

_____

_____

_____

_____

24

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 29 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมการค้าต่างประเทศ

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☑ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☑ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☑ 2) แนวเขตแดน

☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☑ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

สินค้าประเภทอาหาร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักชาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	✓	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	✓	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	✓	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	✓	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	✓	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	✓	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	✓	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	✓	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

3.3 ข้อเสนอแนะ อยากให้พิจารณาประเด็นเรื่องโรคระบาด/สุขอนามัย เข้าไปด้วย รวมถึงความเข้มงวดในการป้องกันการลอบหนีเข้าเมืองของคนต่างด้าวแบบผิดกฎหมาย (การป้องกัน)

(25

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

<u>ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป</u>

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 40 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมทางหลวง

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

<u>ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน</u>

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : อยู่ในพื้นที่ กทม.

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		✓
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		✓
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

_____

_____

_____

_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

_____

_____

_____

_____

_____

26

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 44 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักชาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว		
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ต่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

3.3 ข้อเสนอแนะ ไทย แนะ: กัมพูชา ตกลงกัน ผ่ อ: ยกระ: ดับจุด ผ่าน แดน
4 แห่ง ได้แก่ 1) ช่านเขาดิน (ยกระดับแล้ว) อ. พะแลง
2) จุดผ่อนปรนการค้า ช่องสายตะกู อ. บุรีรัมย์
3) จุดผ่อนปรนการค้า ช่องอานม้า อ. ตุมลางาของ
4) ช่องทางธรรมชาติ บ้านท่าเสม็ด อ. ตราด
ตรากับ คณะทำงานฯ สำนักงาน สัดทาพ ของ ช่องทาง ธรรมชาติ บ้านท่าเสม็ด อ. ตราด ด้วย

(๓)

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : ๔๔ ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สพพ.

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	✓	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	✓	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	✓	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	✓	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	✓	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	✓	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	✓	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	✓	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

_____

_____

_____

_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

_____

_____

_____

_____

_____

19

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 49 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมทางหลวง

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	✓
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		✓
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		✓
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว		✓
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		✓
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		✓
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		✓
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		✓
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		✓
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		✓
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		✓
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		✓
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		✓
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	✓	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		✓
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		✓

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		✓

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)

เห็นควรได้มีการพูดคุยกับประเทศเพื่อนบ้านก่อนว่าตกลงกับความสำคัญ เพราะหากประเทศเพื่อนบ้านไม่เห็นไม่ตรงกันก็ไม่มีประโยชน์ เพราะต่อเข้าไปฝั่งกลางเชื่อมต่อ หากเขาของประเทศไม่เห็นความสำคัญ ก็ไม่เกิดประโยชน์

3.3 ข้อเสนอแนะ

29

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 39 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☐ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	✓	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)

- อยากให้มีการเชื่อมโยง ~~[illegible]~~ เน้นการจัดลำดับ Priority โดยการเชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน โดยเป็นทางยก, ลาว หรือที่อยู่ในลักษณะ upgrade หรือ ที่จะทำเป็น ... รวมถึง การพัฒนาด้านกฎระเบียบ
- เพิ่ม ข้อมูลโดยการก่อสร้างเป็นประโยชน์ต่อใคร เพื่อเสริมการจราจรทางต่อรองกับเพื่อนบ้าน

3.3 ข้อเสนอแนะ

- อยากให้มีการวางตัว Highlight ของแต่ละประเทศ ว่าอยู่ในปริมาณเท่าไหร่ เพื่อประกอบการจราจรระหว่างประเทศ

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☑ 1) ชาย ☐ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 57 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กระทรวงการต่างประเทศ (กรมองค์การ รปห.)

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) _____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☐ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☑ 4) อื่นๆ : ส่วนกลาง

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ
☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า
☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง
☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

ไม่ทราบว่ามีปัญหา

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า
☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

ไม่ทราบว่ามีปัญหา

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☑ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
☑ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน
☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม
☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

โลจิสติกส์ / ขนส่ง

ท่องเที่ยว / BCG

_____

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓ อย่างยิ่ง	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓ อย่างยิ่ง	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓ อย่างยิ่ง	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓ อย่างยิ่ง	
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	✓ อย่างยิ่ง	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักชาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	✓	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		✓
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	✓	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	✓	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	✓	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	✓	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	✓	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	✓	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	✓	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปีล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	✓	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	✓	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	✓	✗
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		✓
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		✓
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	✓	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	✓	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		✓

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)_____

3.3 ข้อเสนอแนะ_____

(31)

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 27 ปี

1.3 อาชีพ

☐ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) กรมทางหลวงชนบท กองแผนงาน

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☑ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☑ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☑ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☑ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☑ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☑ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☐ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☑ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☑ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☑ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☐ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ)_____

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☑ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)_____

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)_____

_____

_____

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ขนส่งข้ามประเทศ

_____

_____

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไชยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา	/	
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว	/	
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	/	
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว	/	
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว	/	
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว	/	
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร	/	
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไชยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา	/	
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา	/	
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา	/	
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา	/	
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา	/	
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา	/	
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	/	
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา	/	
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว	/	
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว	/	

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว	/	

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ)

3.3 ข้อเสนอแนะ

32

แบบสอบถาม

การจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว
และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำชี้แจง : ข้อมูลในแบบสอบถามนี้ใช้เพื่อประกอบการศึกษาโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โปรดตอบคำถามและให้ข้อมูลของท่านตามความจริงเพื่อประโยชน์ในการศึกษา

ทางที่ปรึกษาขอขอบคุณทุกท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ส่วนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

1.1 เพศ :

☐ 1) ชาย ☑ 2) หญิง ☐ 3) อื่น ๆ

1.2 อายุ : 37 ปี

1.3 อาชีพ

☑ 1) ราชการ / รัฐวิสาหกิจ ☐ 2) พนักงานเอกชน

☐ 3) อื่นๆ : _____

1.4 หน่วยงาน

☑ 1) ส่วนกลาง: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน) สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย

☐ 2) ส่วนท้องถิ่น: โปรดระบุ (ชื่อหน่วยงาน)_____

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

2.1 หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ

☑ 1) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

☐ 2) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

☐ 3) พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

☐ 4) อื่นๆ : _____

2.2 ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

☐ 1) สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี ☐ 2) ขาดพื้นที่จอดรถ

☐ 3) ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้ ☐ 4) ขาดทางเดินเท้า

☐ 5) ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ☐ 6) ปัญหาน้ำท่วมขัง

☑ 7) อื่นๆ (โปรดระบุ) แต่ละด่านมีปัญหาแตกต่างกัน ไปสามารถรวมใส่เสียงข้อมูลอื่นๆ

2.3 ปัญหาด้านสาธารณูปโภค

☐ 1) น้ำประปา ☐ 2) ไฟฟ้า

☐ 3) โทรศัพท์ ☐ 4) สถานพยาบาล

2.4 ปัญหาด้านกฎระเบียบ

☐ 1) ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ ☐ 2) ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด

☐ 3) ข้อกีดกันทางการค้า ☑ 4) อื่นๆ (โปรดระบุ) CCA

2.5 ปัญหาด้านความมั่นคง

☐ 1) การสู้รบตามแนวชายแดน ☐ 2) แนวเขตแดน

☐ 3) การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง ☐ 4) อาวุธสงคราม

☐ 5) ยาเสพติด ☐ 6) อื่น ๆ (โปรดระบุ)

2.6 ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ) สถานพยาบาลพื้นที่ชายแดนไทย และประเทศเพื่อนบ้าน, ไปสอดคล้องกับ
ราคาตรวจแพงมาก การบูรณาการมีน้อย.

2.7 ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน (ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนรายประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

<u>ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่</u>

3.1 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

(โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด)

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองตะนาวศรี-มะริด	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
2	ยกระดับทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบูไซยัส-เมาะละแหม่ง	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
3	ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
4	พัฒนาอาคารด่านพรมแดนด่านสิงขร	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
5	พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดนด่านพระเจดีย์สามองค์	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
6	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	ด่านสิงขร เชื่อมเมียนมา		
7	ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-คำเกิด (หลักซาว) แขวงบอลิคำไซ	บ้านบุ่งคล้า เชื่อมสปป.ลาว		
8	งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองป่าน-ลอยแหลม-ตองจี	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
9	พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว		
10	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาตาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	สปป.ลาว		
11	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี – จำปาศักดิ์	สปป.ลาว		
12	ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย - แขวงเวียงจันทน์	สปป.ลาว		
13	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	ด่านสิงขร		
14	ถนนเชื่อมต่อด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตาบูไซยัส	ด่านพระเจดีย์สามองค์ เชื่อมเมียนมา		
15	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรูด	บ้านมะม่วง เชื่อมกัมพูชา		
16	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนตาพระยา-เมืองทมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	ตาพระยา เชื่อมกัมพูชา		
17	ถนนเชื่อมต่อช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	ช่องสายตะกู เชื่อมกัมพูชา		
18	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	ช่องอานม้า เชื่อมกัมพูชา		
19	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางกิ่วผาวอก เชื่อมเมียนมา		
20	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	ช่องทางบ้านหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
21	ถนนเชื่อมต่อเมืองป่าน-ตองจี รัฐฉาน	ช่องทางหลักแต่ง เชื่อมเมียนมา		
22	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านม่วง เชื่อมสปป.ลาว		
23	ถนนเชื่อมต่อจุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ฮอม แขวงไชยสมบูรณ์	บ้านเปงจาน เชื่อมสปป.ลาว		

ลำดับ	รายละเอียด	จุดเชื่อมต่อ	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
24	ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์คุ-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	บ้านยักษ์คุ เชื่อมสปปลาว		

ยังไม่สามารถให้ความเห็นได้อย่างชัดเจน เพราะ ยังไม่มีข้อมูลที่ละเอียดรอบด้านเพียงพอ

3.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)(โปรดระบุ) ควรมีการเร่งรัดก่อสร้าง ด้วย เพราะมีโอกาสในการเพิ่มการค้าขายชายแดน

3.3 ข้อเสนอแนะ ① การศึกษาควรกล่าวถึงการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในเชิงเศรษฐกิจ, ② พฤติกรรมการเดินทางของประชาชน หรือกลุ่มเป้าหมาย, ③ สอบถามความต้องการของประชาชนเพื่อนบ้าน, ④ บริบทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ถนนสายต่างๆ ถนนไฟฟ้า) ในอนาคต, กัมพูชาด้วย

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

55

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- [ ] สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- [x] ขาดพื้นที่จอดรถ
- [ ] ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- [ ] ขาดทางเดินเท้า
- [ ] ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- [ ] ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [x] พื้นที่ลาดชัน

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ไม่มี

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [x] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [ ] Other

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [x] แนวเขตแดน
- [ ] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [ ] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

อาหารทะเล, สินค้าอุปโภคบริโภค, วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้างถนน, บ้าน, ไฟฟ้า ฯลฯ

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองคะนวงศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบุไชยัส-เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอติค่าไช (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลัาเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน-เมืองบ้าน-ลอยแหลม-ดองจี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านอักษัคุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาศักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ล่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองดานูใยบัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะนวง-อำเภอสำรัด	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนดาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ดองจี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแสง-เมืองทา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	○	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	○	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	○	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	○	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

15. ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

55

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

แขวงทางหลวงชนบทหนองคาย

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- [ ] สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- [ ] ขาดพื้นที่จอดรถ
- [x] ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- [ ] ขาดทางเดินเท้า
- [x] ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- [ ] ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [ ] Other

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [x] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [ ] Other

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [x] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [ ] Other

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [x] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [x] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

การค้าขาย และการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองคะนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบุโชย์ส-เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	◉	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	◉	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปาก กระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	◉	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน เมืองบ่าน-ลอยแหลม-ดองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	◉
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านธักษิคุ เชื่อมสปป.ลาว	◉	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	◉	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	◉	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	◉
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	◉	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	◉	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสังขละ	○	◉
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	◉
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	◉
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	◉	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ดองรี รัฐฉาน	◉	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	○	◉

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐจาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	○	◉
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	○	◉
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	○	◉

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ไม่มี

15. ข้อเสนอแนะ

ไม่มี

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

41

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- [ ] สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- [ ] ขาดพื้นที่จอดรถ
- [ ] ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- [ ] ขาดทางเดินเท้า
- [ ] ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- [ ] ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [x] สามารถสัญจรได้ปกติดี

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ไม่มีข้อมูลประเทศเพื่อนบ้าน

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [x] ข้อกีดกันทางการค้า
- [ ] Other

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [ ] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [x] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

การค้าขาย

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองคะนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองดาบุโพยัส-เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนบ่ากระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองหา-เมืองตอน เมืองบ้าน-ลอยแหลม-ลองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านธักษิคุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ล่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรุต	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ลองรี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแดง-เมืองหา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

15. ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

34

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

ด่านศุลกากรช่องจอม

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- จังหวัดสุรินทร์

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- [x] สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- [x] ขาดพื้นที่จอดรถ
- [x] ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- [x] ขาดทางเดินเท้า
- [ ] ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- [x] ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [ ] Other

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [x] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [ ] Other

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [x] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [ ] Other

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [x] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [ ] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองละนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบุไชยัส-เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนบ่ากระดิ่ง-คำเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน เมืองบ่าน-ลอยแหลม-ดองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านอักษัคุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาศักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสังขละ	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ดองรี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแดง-เมืองทา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

15. ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

49

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ขาดพื้นที่จอดรถ
- ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ขาดทางเดินเท้า
- ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ปัญหาน้ำท่วมขัง
- ทางสัญจรไม่เหมาะกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใ

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [x] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [ ] Other

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [x] อื่งไม่เป็นด่านถาวร

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [x] แนวเขตแดน
- [x] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [x] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนถาวรประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองละนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองตาบุไชยัส-เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	○	◉
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	○	◉

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่าน พรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
5. พัฒนาถนนและอาคาร ด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	◉
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	◉	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปาก กระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	◉	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองหา-เมืองตอน เมืองบ่าน-ลอยแหลม-ลองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	◉	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านธักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	◉	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	◉	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	◉	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	◉	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	◉	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	◉
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรุต	○	◉
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	◉
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	◉	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	◉	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ลองรี รัฐฉาน	◉	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแดง-เมืองหา	◉	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมืองบ่าน-ดองจี้ ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระนาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ควรยกระดับถนนสำหรับการขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ มีจุดพักสินค้าขนาดใหญ่และสามารถแปรรูปหรือเป็นห้องเย็นขั้นต้น ก่อนเข้าสู่ระบบขนส่งภายในประเทศ และควรมีการเชื่อมต่อกับท่าเรือบางสะพาน

15. ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

49

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

สนง.พาณิชย์จ.หนองคาย

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- [ ] สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- [ ] ขาดพื้นที่จอดรถ
- [ ] ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- [ ] ขาดทางเดินเท้า
- [ ] ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- [ ] ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [x] การจราจรด้านการขนส่งบนสะพานมิตรภาพไทยลาวแ

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ไม่มี

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [x] ไม่มี

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [x] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [x] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

ขาดการสร้างความสัมพันธ์อันดีในระดับบน หากเทียบกับประเทศเวียดนามและจีน

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

ธุรกิจส่งออก นำเข้า ค้าปลีก/ส่ง สินค้าอุปโภคบริโภค ผลิตภัณฑ์การเกษตร การท่องเที่ยว การบริการ และโลจิสติกส์

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองละนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองคามุโซ่ยัส (เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่าน พรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคาร ด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-ด่านเกิด (หลักหว้า) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองหา-เมืองตอน เมืองบ่าน-ลอยแหลม-ลองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางด่วนอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านธักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรุต	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางด่วนอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ลองรี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแดง-เมืองหา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมืองบ่าน-ดองจี ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ด้านสปป.ลาว ด้านจังหวัดหนองคาย ขอเสนอพื้นที่เป้าหมายในการยกระดับจุดผ่านแดนการค้า คือจุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่ ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับบ้านหนองคา เมืองสีโคตตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งมีมูลค่าการค้า(ส่งออก)ปีละ ไม่น้อยกว่าหกร้อยล้านบาท และจ.หนองคายได้ประกาศเปิดทำการจุดผ่อนปรนฝั่งลาว สัปดาห์ละ หกวัน ยกเว้นวันอาทิตย์ ซึ่งจะส่งเสริมสนับสนุนด้านการค้าการลงทุน การท่องเที่ยวการบริการและการสาธารณสุขของทั้งสองประเทศเพิ่มมากขึ้น

15. ข้อเสนอแนะ

การประชุมครั้งต่อไปควรมีการทดสอบระบบก่อนการเริ่มประชุม

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

58

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

แขวงทางหลวงหนองคาย

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ขาดพื้นที่จอดรถ
- ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ขาดทางเดินเท้า
- ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ปัญหาน้ำท่วมขัง
- Other

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ไม่มีปัญหา

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [x] ไม่มีปัญหา

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [x] แนวเขตแดน
- [x] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [x] ยาเสพติด
- [ ] Other

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

-

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

- ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - ธุรกิจการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองคะนวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองคามุโซ่ยัส (เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนบ่ากระดิ่ง-คำเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองหา-เมืองตอน เมืองบ้าน-ลอยแหลม-ดองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านอักษัคุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสังขละ	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางกิ่วผาวอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ดองรี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองหา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

สร้างสะพานคู่ขนานระหว่าง หนองคาย - เวียงจันทน์เพิ่ม

15. ข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

50

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ขาดพื้นที่จอดรถ
- ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ขาดทางเดินเท้า
- ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ปัญหาน้ำท่วมขัง
- ไม่มี

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ไม่มี

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [x] ไม่มี

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [ ] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [ ] ยาเสพติด
- [x] ไม่มี

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

ไม่มี

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน
ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

ไม่มี

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองคะนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองคามุโซ่ยัส (มาละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่านพรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคารด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปากกระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคลำเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน เมืองบ้าน-ลอยแหลม-ดองรี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านธักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุใย บัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรุต	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ดองรี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแดง-เมืองทา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมือง บ้าน-ดองจี ชัฐจาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแดง เชื่อมเมียนมา)	◉	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	◉	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	◉	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ไม่มี

15. ข้อเสนอแนะ

ไม่มี

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ

- ชาย
- หญิง
- Other

2. อายุ

53

3. อาชีพ *

- ราชการ / รัฐวิสาหกิจ
- พนักงานเอกชน
- Other

4. หน่วยงาน *

กรมศุลกากร

ส่วนที่ 2: สภาพปัญหาของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนและข้อมูลด้านเศรษฐกิจและลงทุน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับสภาพปัญหาที่ท่านทราบบริเวณด่านพรมแดนทั้งในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

5. หน่วยงานของท่านอยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบ *

- พื้นที่จังหวัดหนองคาย
- พื้นที่จังหวัดสระแก้ว
- พื้นที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- Other

6. ปัญหาการสัญจรและการจราจรบริเวณพื้นที่ชายแดนในฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน *

- สภาพผิวทางชำรุด ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี
- ขาดพื้นที่จอดรถ
- ถนนมีขนาดเล็กไม่สามารถสวนทางกันได้
- ขาดทางเดินเท้า
- ขาดระบบไฟฟ้าแสงสว่าง
- ปัญหาน้ำท่วมขัง
- [x] เป็นทางสัญจรรวมของบุคคล รถบรรทุกสินค้า รถยนต์

7. ปัญหาด้านสาธารณูปโภค *

- [ ] น้ำประปา
- [ ] ไฟฟ้า
- [ ] โทรศัพท์
- [ ] สถานพยาบาล
- [x] ช่องทางความกว้างของถนนเส้นทางการขนส่ง

8. ปัญหาด้านกฎระเบียบ *

- [ ] ระเบียบด้านการผ่านพิธีการ
- [ ] ระเบียบด้านชีวอนามัยและโรคระบาด
- [ ] ข้อกีดกันทางการค้า
- [x] ด้านการผ่านพิธีการศุลกากรไม่มีปัญหาด้านกฎระเบีย

9. ปัญหาด้านความมั่นคง *

- [ ] การสู้รบตามแนวชายแดน
- [ ] แนวเขตแดน
- [ ] การลักลอบหลบหนีเข้าเมือง
- [ ] อาวุธสงคราม
- [ ] ยาเสพติด
- [x] อยู่ในความรับผิดชอบหน่วยงานด้านความมั่นคง

10. ปัญหาด้านอื่นๆ (โปรดระบุ)

-สถานการณ์โรคติดต่อทำให้เกิดปัญหาในการประชุมเจรจาความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น การเปิดจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ

11. ธุรกิจประเภทใดที่คาดว่าจะเติบโตในอนาคตหลังจากเปิดจุดผ่านแดน

ประเภทธุรกิจที่คาดว่าจะเติบโตเมื่อยกระดับจุดผ่านแดนแยกรายประเทศ *(ทีมพูชา สปป.ลาวและเมียนมา)*

- คลังเก็บสินค้า - การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

ส่วนที่ 3: แผนกลยุทธ์โครงข่ายการเชื่อมโยงพื้นที่

โปรดเลือกคำตอบกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

12. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนเมืองละนาวศรี-มะริด (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	◉	○
2. ยกระดับ ทางหลวง 8 ตอน เมืองคามุโซ่ยัส (เมาะละแหม่ง (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○
3. ปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 323 ตอนทองผาภูมิ - สังขละบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์เชื่อมเมียนมา)	◉	○

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
4. พัฒนาอาคารด่าน พรมแดน ด่านสิงขร (จุดผ่อนปรนด่านสิงขรเชื่อมเมียนมา)	○	○
5. พัฒนาถนนและอาคาร ด่านพรมแดน ด่านพระเจดีย์สามองค์	○	○
6. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในนิคมอุตสาหกรรมมะริด ประเทศเมียนมา	○	○
7. ยกระดับทางหลวงหมายเลข 8 ตอนปาก กระดิ่ง-ค่าเกิด (หลักขาว) แขวงบอลิคำไซ (จุดผ่อนปรนบ้านบุงคล้าเชื่อมสปป.ลาว)	○	○
8. งานปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคในเมืองทา-เมืองตอน เมืองบ่าน-ลอยแหลม-ตองจี (จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอกเชื่อมเมียนมา)	○	○
9. พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จุดผ่อนปรนบ้านฮักษ์คุ เชื่อมสปป.ลาว	○	○
10. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 นาคาล-ละคอนเพ็ง จังหวัดอุบลราชธานี	○	○
11. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 7 อุบลราชธานี–จำปาสักดิ์	○	○
12. ก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว เลย-แขวงเวียงจันทน์	○	○
13. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนด่านสิงขร-บ้านมู่ด่อง-เมืองตะนาวศรี	○	○
14. ถนนเชื่อมต่อ ด่านพระเจดีย์สามองค์-หมู่บ้านพญาตองซู-เมืองตานุไยบัส	○	○
15. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านมะม่วง-อำเภอสำรุต	○	○
16. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนเจาพระยา-เมืองหมอพวก-เมืองบันทายฉมาร์	○	○
17. ถนนเชื่อมต่อ ช่องสายตะกู-อำเภอบันเตียอาปิล จังหวัดอุดรมีชัย	○	○
18. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องอานม้า เมืองจอมกระสาน จังหวัดพระวิหาร	○	○
19. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางถาวรอก-เมืองตอน-ลอยแหลม-ตองจี รัฐฉาน	○	○
20. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนช่องทางบ้านหลักแต่ง-เมืองทา	○	○

13. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (ต่อ)
โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย

	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
21. ถนนเชื่อมต่อ เมืองบ่าน-ดองจี้ รัฐฉาน (จุดผ่อนปรนช่องทางหลักแสง เชื่อมเมียนมา)	○	○
22. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านม่วง-สังข์ทอง-โพนโฮง แขวงเวียงจันทน์-ทางหลวงหมายเลข 13	○	○
23. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านเปงจาน-ท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ-ธอม แขวงไชยสมบูรณ์	○	○
24. ถนนเชื่อมต่อ จุดผ่อนปรนบ้านยักษ์-เมืองไชยพูทอง-ทางหลวงหมายเลข 13	○	○

14. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมด้านโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

ศึกษาประเภทธุรกิจ/กิจการในพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดน มีความเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับมูลค่าสินค้าที่เข้าออกหรือไม่ หรือเป็นมูลค่าสินค้าที่นำเข้าส่งออก เพื่อธุรกิจนอกพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดน หรือ เป็นเพียงการนำผ่านเพื่อไปส่งออกยังจุดผ่านแดนอื่นๆ ต่อไป เพื่อทราบผลประโยชน์/ผลกระทบ ที่ท้องถิ่น/ชุมชนบริเวณจุดผ่านแดนจะได้รับหรือต้องเตรียมตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

15. ข้อเสนอแนะ

เหมือนข้อ 14

จ.2 ข้อมูลความเห็นจากการสัมภาษณ์ ผู้เชี่ยวชาญประกอบการจัดทำเกณฑ์พื้นที่เป้าหมายที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยง

1) รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

(1) รศ.ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์
(2) รศ.ดร. จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา
(3) นางสุมาลี สุขดานนท์
(4) ผศ.ดร. วิทยา สุหฤทดำรง
(5) รศ. สุพจน์ ชววิวรรธน์
(6) คุณสุกิจ ปัญจธนศักดิ์
(7) รศ.ดร. รุธิร์ พนมยงค์
(8) ผศ.ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล
(9) รศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฎ

- **วันที่สำรวจ:** วันที่ 14-15 มิถุนายน 2564

2) ประเด็นคำถามและผลการสัมภาษณ์

คำถามที่ 1 : ท่านคิดว่าประเทศไทยมีความจำเป็นในการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวรหรือไม่ อย่างไร และชายแดนใดควรให้ความสำคัญเป็นลำดับแรก (กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา)

คำตอบ : แสดงดัง**ตารางที่ จ.2-1**

ตารางที่ จ.2-1 ความจำเป็นในการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร

คำตอบ	จำนวน (คน)	เหตุผลสนับสนุน
จำเป็น	7	สร้างโอกาสในการเพิ่มแหล่งผลิต/แหล่งบริโภคของทั้งสองประเทศ/ สามารถเชื่อมต่อไปยังทางหลวงอาเซียนหรือสามารถพัฒนาต่อไปเป็นเส้นทางผ่านแดน (Transit Transport Route)/เพิ่มความเชื่อมั่นการค้าชายแดนของภาคเอกชน/มีบทบาทสำคัญต่อการเศรษฐกิจของประเทศ
ไม่จำเป็น	1	มีผลกระทบทางลบกับเศรษฐกิจท้องถิ่น
ไม่มีความเห็น	1	
รวม	**9**	

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

คำถามที่ 2 : ท่านคิดว่าปัจจัยตามตารางนี้ มีความเหมาะสมในการพิจารณาเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรนการค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร

คำตอบ : แสดงดัง**ตารางที่ จ.2-2**

ตารางที่ จ.2-2 ลำดับความสำคัญของจุดผ่านแดนแยกตามประเทศ

ประเทศ	จำนวน (คน)			เหตุผลสนับสนุน
	เลือก ลำดับที่ 1	เลือก ลำดับที่ 2	เลือก ลำดับที่ 3	
กัมพูชา	2	3	-	จุดเด่น: ไม่มีปัญหาด้านความมั่นคง จุดด้อย:
สปป.ลาว	2	-	2	จุดเด่น: ระยะทางสั้นที่สุดไปยังเวียดนามและจีน/ไม่มีปัญหาด้านความมั่นคง จุดด้อย: จุดผ่านแดนถาวรมีหลายจุดครอบคลุมแล้ว/กำลังซื้อน้อย/เศรษฐกิจขนาดเล็ก/สินค้าผ่านแดนเป็นส่วนใหญ่
เมียนมา	4	-	1	จุดเด่น: พรมแดนติดต่อกับไทยยาวที่สุด/จุดผ่านแดนถาวรยังมีน้อย/กำลังซื้อสูง จุดด้อย: ปัญหาความมั่นคงยังมีอยู่
ไม่มีความเห็น	1	-	-	
รวม	**9**	**3**	**3**	

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

คำถามที่ 3 : ท่านเห็นด้วยกับลำดับความสำคัญของปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ดังต่อไปนี้ หรือไม่ อย่างไร

ลำดับที่ 1 ศักยภาพเมืองคู่ค้า
ลำดับที่ 2 ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง
ลำดับที่ 3 เส้นทางการขนส่ง
ลำดับที่ 4 ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน
ลำดับที่ 5 การเมืองและความมั่นคง

คำตอบ : แสดงดัง**ตารางที่ จ.2-3**

ตารางที่ จ.2-3 ความเหมาะสมของปัจจัยที่ใช้ในการพิจารณาเพื่อยกระดับจุดผ่อนปรน การค้าเป็นจุดผ่านแดนถาวร

คำตอบ	จำนวน (คน)	เหตุผลสนับสนุน
เหมาะสมทั้งหมด	6	ครอบคลุมทุกมิติแล้ว คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านวิศวกรรมหรือกายภาพ ด้านความมั่นคง
เหมาะสมบางส่วน	2	เสนอแนะให้เพิ่มปัจจัยใหม่ เช่น ความคุ้มค่าในการลงทุน การเชื่อมต่อไปยังเส้นทางขนส่งผ่านแดนของอาเซียน เป็นต้น เสนอแนะให้แก้ไขน้ำหนักความสำคัญ (ดูข้อ 4 เพิ่มเติม)
ไม่มีความเห็น	1	
รวม	**9**	

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

คำถามที่ 4 : จาก**ตารางที่ จ.2-1** ท่านคิดว่าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 3 ยังมีความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานเพิ่มเติมหรือไม่ เพราะเหตุใด หากมีความจำเป็น จังหวัดใดมีความเหมาะสม เพราะเหตุใด

คำตอบ : ความจำเป็นต้องก่อสร้างสะพาน แสดงดัง**ตารางที่ จ.2-4** และน้ำหนักของปัจจัยที่เสนอแนะโดยผู้เชี่ยวชาญ แสดงดัง**ตารางที่ จ.2-5** และ**ตารางที่ จ.2-6**

ตารางที่ จ.2-4 ความจำเป็นในการก่อสร้างสะพานระหว่างชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

คำตอบ	จำนวน (คน)	เหตุผลสนับสนุน
จำเป็น	4	- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพเพิ่มขึ้น ช่วยเพิ่มช่องทางการค้าระหว่างกัน - สะพานมิตรภาพแห่งใหม่ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจชายแดน - สะพานมิตรภาพช่วยให้เมืองชายแดนทั้งสองประเทศเจริญมากขึ้น ช่วยยกระดับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน
ไม่จำเป็น	3	- สะพานมิตรภาพที่เปิดใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ - สะพานมิตรภาพที่ก่อสร้างขึ้นมาใช้เงินงบประมาณจำนวนมาก รวมทั้งต้องมีค่าบำรุงรักษาในระยะยาว ขณะที่ประเทศไทยมีงบประมาณจำกัด จำเป็นต้องใช้งบประมาณไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นๆ ที่จำเป็นมากกว่า
อาจจำเป็นในระยะยาว	2	- อาจมีความจำเป็นหากสะพานมิตรภาพนั้นสามารถเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าไปยังศูนย์กลางในระดับภูมิภาคได้ หรือช่วยสนับสนุนการทำเกษตรในประเทศเพื่อนบ้าน - อาจมีความจำเป็น หากเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่ทาง ADB อาจกำหนดเพิ่มเติมในอนาคต
รวม	**9**	

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

ตารางที่ จ.2-5 พิจารณาน้ำหนักของทุกปัจจัย

ปัจจัยพิจารณา	ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ					เฉลี่ย	ผลการศึกษา
	1	2	3	4	5		
1. ศักยภาพเมืองคู่ค้า	15%	30%	5%	25%	20%	20%	33%
2. ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	20%	25%	5%	15%	15%	18%	27%
3. เส้นทางการขนส่ง	10%	20%	10%	10%	15%	15%	20%
4. ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน	25%	10%	30%	20%	25%	20%	7%
5. การเมืองและความมั่นคง	30%	15%	50%	30%	25%	27%	13%
รวม	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

ผลการให้น้ำหนักของผู้เชี่ยวชาญในกรณีนี้ (พิจารณาน้ำหนักของทุกปัจจัย) พบว่าค่าน้ำหนักตามผลการศึกษามีความแตกต่างจากข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญมาก ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงนั้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญ แต่ที่ปรึกษาพิจารณาแล้วเห็นว่าหากให้ค่าน้ำหนักกับปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงมาก การยกระดับจุดผ่านแดนอีกหลายจุดน่าจะเกิดขึ้นได้ช้า เพราะถือเป็นนโยบายระดับรัฐต่อรัฐ ที่ต้องมีการหารือร่วมกันอีกมาก ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงลองวิเคราะห์ในอีกกรณีหนึ่ง คือ ไม่นำปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคงมาพิจารณา ดังแสดง**ตารางที่ จ.2-6**

ตารางที่ จ.2-6 ไม่พิจารณาปัจจัยด้านการเมืองและความมั่นคง

ปัจจัยพิจารณา	ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ					เฉลี่ย	ผลการศึกษา (ปรับค่า)
	1	2	3	4	5		
1. ศักยภาพเมืองคู่ค้า	21%	35%	10%	35%	27%	26%	38%
2. ภูมิศาสตร์ที่ตั้ง	29%	29%	10%	29%	20%	23%	31%
3. เส้นทางการขนส่ง	14%	24%	20%	24%	20%	20%	23%
4. ความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดน	36%	12%	60%	12%	33%	31%	8%
รวม	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์, 2564

ผลการให้น้ำหนักของผู้เชี่ยวชาญในกรณีนี้ (ไม่พิจารณาปัจจัยด้านความมั่นคง) พบว่า ปัจจัยด้านศักยภาพเมืองคู่ค้าและภูมิศาสตร์ที่ตั้งที่เสนอแนะโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน มีค่าน้ำหนักต่ำกว่าผลการศึกษามาก (อีกนัยหนึ่ง ผลการศึกษาให้ค่าน้ำหนักของ 2 ปัจจัยนี้สูงกว่าข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ) ส่วนปัจจัยเส้นทางขนส่งมีค่าน้ำหนักจากผลการศึกษาใกล้เคียงกับข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ สำหรับปัจจัยด้านความพร้อมของหน่วยงานในการยกระดับจุดผ่านแดนนั้น พบว่า ค่าน้ำหนักที่ได้จากผลการศึกษาต่ำกว่าข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญมาก

3) ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของบุคลากรที่ได้สัมภาษณ์

รายละเอียดแสดงดัง**ตารางที่ จ.2-7**

ตารางที่ จ.2-7 ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของบุคลากรที่ได้สัมภาษณ์

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	อายุ (ปีเกิด)	การศึกษา วุฒิการศึกษา	ปีที่สำเร็จการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	ประสบการณ์
1	รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์	62 (2502)	Ph.D. (Civil Engineering), University of Maryland M.S. (Civil Engineering), University of California วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2532 2526 2524	40	มีประสบการณ์ในด้านวิศวกรรมการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ กว่า 40 ปี มีงานศึกษาต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน: กรณีศึกษาเส้นทาง R3A 2. โครงการการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ 3. โครงการการส่งเสริมศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งในการค้าและขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
2	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา	51 (2513)	D.Ph. (Economics), University of Sydney, Australia M.S. (Academic Excellence), University of Sydney, Australia บธ.บ. (พาณิชยนาวี), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2543 2538 2535	29	มีประสบการณ์ในด้านการศึกษา รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ วิจัยด้านการขนส่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การพาณิชย์ การศึกษาความเป็นไปได้ของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า สถานีขนส่งคอนเทนเนอร์ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง การบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) ศูนย์บริการโลจิสติกส์ กว่า 29 ปี มีงานศึกษาต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. โครงการศึกษาและบริหารจัดการการเดินรถทั้งระบบตามพื้นที่โครงสร้าง โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) 2. โครงการศึกษาเมืองการบินภาคตะวันออกและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออก 3. โครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงรายตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติ
3	นางสุมาลี สุขดานนท์	63 (2501)	M.S. (Port Management and Harbour Administration), University Antwerp, Belgium ศศ.บ. (ภาษาและวรรณคดีอังกฤษ), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2529 2523	41	มีประสบการณ์ทางด้านการค้าการขนส่งชายแดน กว่า 41 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. การค้าและการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน 2. ระบบแผนการขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน 3. การค้าและการขนส่งต่อเนื่องในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ 4. วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย–มาเลเซีย 5. การศึกษาเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวทางเรือตามเส้นทางแม่น้ำโขงในกลุ่มประเทศอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6. การศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 7. การศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน 8. การจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน 9. การจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง 10. การศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย–พม่า 11. การศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย–พม่า 12. การศึกษาโครงข่ายการค้าและคมนาคมเชื่อมโยงภาคใต้ตอนล่างของไทยกับเกาะสุมาตราของอินโดนีเซียเพื่อพัฒนาการค้าและการท่องเที่ยว 13. การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคท่องเที่ยว 14. การศึกษาการใช้ประโยชน์จากการขนส่งชายฝั่งเพื่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าชายแดนไทย–พม่า 15. โครงการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงเส้นทาง R3A ไทย สปป.ลาว และจีน

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	อายุ (ปีเกิด)	การศึกษา วุฒิการศึกษา	ปีที่สำเร็จการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	ประสบการณ์
4	ผศ.ดร.วิทยา สุหฤทดำรง	56 (2508)	Ph.D. (Industrial Engineering), Wichita State University, United States of America M.S. (Engineering Management Sciences), Wichita State University, United States of America วศ.บ. (วิศวกรรมไฟฟ้า), สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าลาดกระบัง	2540 2553 2529	35	มีประสบการณ์ทางด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน กว่า 35 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน 2. โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 3. โครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค
5	รศ.สุพจน์ ชววิวรรธน์	63 (2501)	M.Sc. (Maritime Studies), University of Wales Institute of Science and Technology (UWIST), United Kingdom Diploma (Port and shipping Administration), University of Wales institute of science and technology (UWIST), United Kingdom ศศ.บ. (เศรษฐศาสตร์), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	2531 2530 2524	40	มีประสบการณ์ทางด้านการจัดทำยุทธศาสตร์กว่า 36 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน 2. โครงการศึกษาพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าในเส้นทางการขนส่งโลจิสติกส์ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3. โครงการว่าจ้างที่ปรึกษาด้านเทคนิค (In-House Consultant) ประจำสำนักส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี สำหรับกิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี (ระยะที่สอง)
6	คุณสุกิจ ปัญจธนศักดิ์	58 (2506)	วศ.ม. (วิศวกรรมขนส่ง), สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) วศ.บ. (วิศวกรรมโยธา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2531 2527	37	มีประสบการณ์ทางด้านการวางแผนการขนส่งและโลจิสติกส์กว่า 36 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. โครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค 2. โครงการศึกษาการจัดตั้งและออกแบบรายละเอียดศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม 3. โครงการศึกษาพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าในเส้นทางการขนส่งโลจิสติกส์ ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
7	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์	54 (2510)	Ph.D. (International Logistics), Cardiff Business School. Cardiff University, Wales. United Kingdom M.A. Maitrise en Droit des Affaires Internationales (L.L.M. International Business Law), University de Paris I, Pantheon-Sorbonne, France B.A. Baccalaureat (Economics), Lycee Michelet, France	2544 2534 2528	36	มีประสบการณ์ทางด้านกฎหมายระหว่างประเทศและโลจิสติกส์ กว่า 36 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและโลจิสติกส์ และให้คำปรึกษาแผนพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียนในตั้งแต่ปีพ.ศ. 2550 ปัจจุบันดำรงตำแหน่งคณบดีคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และเป็นศาสตราจารย์ ประจำภาควิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ โลจิสติกส์ และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ งานวิจัยหลักมุ่งเน้นด้านการขนส่งหลายรูปแบบ ระบบโลจิสติกส์สากล นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการวัดผลประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทาน เขาจัดทำเอกสารและรายงานกว่า 90 ฉบับให้กับสื่ออย่าง International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, International Journal of Logistics Research and Application, Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics, Journal of Applied Sciences, Maritime Policy and Management นอกจากนี้ ยังร่วมแต่งหนังสืออีกกว่า 10 เล่ม ตั้งแต่ปีค.ศ. 1995 ยังเป็นที่ปรึกษาให้กับองค์กรนานาชาติ อาทิ การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (UN-ESCAP) ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาเอเชีย และสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	อายุ (ปีเกิด)	การศึกษา วุฒิการศึกษา	ปีที่สำเร็จการศึกษา	ประสบการณ์การทำงาน (ปี)	ประสบการณ์
8	ผศ.ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล	50 (2514)	Ph.D. (Industrial Engineering with supportive field of Transportation and Logistics Management), Iowa State University, USA. M.S. (Industrial Engineering with supportive field of Transportation and Logistics Management), Iowa State University, USA. วศ.บ. (Production Engineering), มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี	2545 2542 2536	28	มีประสบการณ์ทางด้านวางแผนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ กว่า 28 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ปัจจุบันดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) และเป็นอาจารย์ประจำคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (มจธ.) **ตำแหน่งที่ปรึกษาองค์กรต่างๆ** - คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์เศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ - คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน วาระปีพ.ศ. 2555–2557 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย - คณะกรรมการองค์ความรู้โลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย วาระปีพ.ศ. 2555–2557 สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย - ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการการทหาร สภาผู้แทนราษฎร รัฐสภา - ที่ปรึกษา รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์ - ประธานคณะกรรมการจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ - ที่ปรึกษา แผนโลจิสติกส์แห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ - ที่ปรึกษา กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์ - คณะอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์ โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการด้านการตลาด โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง - กรรมการจัดตั้งบริษัทโลจิสติกส์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย - คณะอนุกรรมการกำกับดูแลงานด้านโลจิสติกส์ของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย - ที่ปรึกษาสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) **ตำแหน่งที่ปรึกษาองค์กรต่างๆ** - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการพิจารณาการลงทุนและการบริหารความเสบียง โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง - ที่ปรึกษาสมาคม สมาคมขนส่งทางบก - กรรมการมูลนิธิโลจิสติกส์และการขนส่งแห่งประเทศไทย - ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการคมนาคม โลจิสติกส์ และโครงสร้างพื้นฐาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย - ที่ปรึกษา คณะทำงานสนับสนุนและผลักดันการใช้ระบบห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของผลไม้ไทย กรมส่งเสริมการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ - ที่ปรึกษา แผนด้านโลจิสติกส์ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ แก่ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ - ที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน - ที่ปรึกษาอนุกรรมการด้านโลจิสติกส์และการค้า หอการค้าแห่งประเทศไทย - อนุกรรมการฝ่ายการศึกษา อี.ซี.อาร์. ประเทศไทย
9	รศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ	43 (2521)	Ph.D. Transportation Engineering, University of California at Berkeley, United States of America. M.S. Transportation Engineering, University of California at Berkeley, United States of America B.Eng. (วิศวกรรมโยธา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	2548 2544 2542	22	มีประสบการณ์ทางด้านการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดน และการจัดทำยุทธศาสตร์กว่า 22 ปี มีงานศึกษาและวิจัยต่างๆ ที่สำคัญได้แก่ 1. โครงการการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Inland Container Depot (ไอซีดี แห่งที่ 2) และสถานีขนส่งสินค้าในรูปแบบ Hub & Spoke เพื่อส่งเสริมและเพิ่มสัดส่วน การขนส่งสินค้าทางรถไฟ 2. โครงการยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย 3. โครงการการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด โครงการพัฒนาพื้นที่ชุมชนด่านชายแดน จังหวัดเชียงราย

ที่มา : ที่ปรึกษา, 2564

บรรณานุกรม

Amazing THAILAND. (2020). สะพานมิตรภาพน้ำเหือง ไทย-ลาว. สืบค้นเมื่อ 18 มกราคม 2564. https://thai.tourismthailand.org/Attraction/สะพานมิตรภาพน้ำเหือง-ไทย-%E.

Asian Development Bank (ADB). (2011). Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS CBTA) : Instruments and Drafting History. Retrieved on 12 October 2020. https://www.adb.org/publications/gms-cross-border-transport-facilitation-agreement-instruments-and-drafting-history.

Asian Development Bank (ADB). (2019). Country Partnership Strategy (2019-2023). Retrieved on 23 November 2020. https://www.adb.org/documents/cambodia-country-partnership-strategy-2019-2023.

Asian Development Bank (ADB). (2020a). Projects & Tenders in Cambodia. Retrieved on 23 November 2020. https://www.adb.org/projects/country/cam.

Asian Development Bank (ADB). (2020b). Projects & Tenders in Laos. Retrieved on 23 November 2020. https://www.adb.org/projects/country/lao.

Asian Development Bank (ADB). (2020c). Projects & Tenders in Myanmar. Retrieved on 26 November 2020. https://www.adb.org/projects/country/mya.

Asian Highway Classification and Design Standards. (2016). Retrieved on 4 November 2020 https://www.unescap.org/sites/default/files/AH%20classification%20and%20design%20standards-English.pdf.

Association of Southeast Asian Nations. (16 December 1998). ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT). Ha Noi. Retrieved on 25 November 2020. https://www.parliament.go.th/aseanrelated_law/files/file_20170808133019_txtattactEN_.pdf.

Association of Southeast Asian Nations. (10 December 2009). ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport (AFAFIST). Manila. Retrieved on 9 October 2020. https://www.parliament.go.th/aseanrelated_law/files/file_20170809090519_txtattactEN_.pdf.

Baier and Bergstrand. (2001). The Growth of World Trade: Tariffs, Transport Costs, and Income Similarity Journal of International Economics (Vol. 53(1) (1), pp. 1-27).

Business Information Centre (BIC), Royal Thai Embassy, Yangon. (2018). Mon State Economic Overview. Retrieved on 23 December 2020. http://www.thaibizmyanmar.com/en/thai-myanmar/trade-investment/Non-paper%20-%2015%20April%202018%20-%20Mon%20State%20Economic%20Overview.pdf.

Deardorff. (1998). Determinants of Bilateral Trade Flows: Does Gravity Work in a Neoclassical World. In: Frankel, J.A., Ed., The Regionalization of the World Economy, The University of Chicago Press, Chicago.

Deconville, A., Frédéric, D., Christophe, S., & Olivier, W. (2013). Comparing Cross-Border Metropolitan Integration in Europe: Towards a Functional Typology. Journal of Borderlands Studies (Vol. 28(2), pp. 221-237).

Frankel. (1997). Trading Blocs in the World Economic System. Institute for International Economics, Washington.

Fullerton, T. (2003). Recent trends in border economics. Social Science Journal (Vol. 40(4), pp. 583-592).

Glatte, T. (2015). Location strategies: methods and their methodological limitations. Journal of Engineering, Design and Technology (Vol. 13(3), pp. 435–462).

Han, E. (2017). Geopolitics, Ethnic Conflicts along the Border, and Chinese Foreign Policy Changes toward Myanmar. Asian Security (Vol. 13(1), pp. 59-73).

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2020a). JICA Projects in Khmer. Retrieved on 28 October 2020. https://www.jica.go.jp/cambodia/english/office/others/projects_kh.html.

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2020b). Activities in Laos. Retrieved on 28 October 2020. https://www.jica.go.jp/laos/english/activities/activity.html.

Japan International Cooperation Agency (JICA). (2020c). Activities in Myanmar. Retrieved on 28 October 2020. https://www.jica.go.jp/myanmar/english/activities/index.html.

Jones, L. (2014). The Political Economy of Myanmar's Transition. Journal of Contemporary Asia (Vol. 44(1), pp. 147-170).

Keesing, D., & Sherk, D. (1971). Population Density in Patterns of Trade and Development. The American Economic Review (Vol. 61(5), pp. 956-961).

Kiik, L. (2016). Nationalism and anti-ethno-politics: why 'Chinese Development' failed at Myanmar's Myitsone Dam. Eurasian Geography and Economics (Vol. 57(3), pp. 374-402).

Krainara, C., & Routray, J. (2015). Cross-Border Trades and Commerce between Thailand and Neighboring Countries: Policy Implications for Establishing Special Border Economic Zones. In Journal of Borderlands Studies (Vol. 30(3), pp. 345-363).

Linnemann. (1966). An Econometric Study of International Trade Flows. Holland Publishing, Amsterdam.

Mahadevan, P. (2013). The Changing Politics and Geopolitics of Burma. Strategic Analysis (Vol. 37(5), pp. 596-609).

Markusen and Rose. (2001). Using the gravity equation to differentiate among alternative theories of trade. Journal of Economics is currently. Edited by Katherine Cuff.

Meehan, P. (2015). Fortifying or Fragmenting the State? The Political Economy of the Opium/Heroin Trade in Shan State, Myanmar, 1988–2013. Critical Asian Studies (Vol. 47(2), pp. 253-282).

Ministry of Immigration and Population. (2020). Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement – GMS CBTA. Retrieved on 2 January 2021. http://www.mip.gov.mm/greater-mekong-subregion-cross-border-transport-agreement-gms-cbta-information-for-myanmar-thailand-border-crossing/.

Myanmar Peace Monitor. (2012). Border Guard Force Scheme. Retrieved on 26 December 2020. https://www.mmpeacemonitor.org/border-guard-force-scheme.

Myanmar Times. (2018). Myanmar-Loa boder gate receives international status. Retrieved on 3 January 2021. https://www.mmtimes.com/news/myanmar-laos-border-gate-receives-international-status.html.

Myanmore. (2018). Indo-Myanmar International land border opens in Sagiangl Region Retrieved on 5 January 2021. https://www.myanmore.com/2018/08/indo-myanmar-international-land-border-opens-in-sagaing-region/.

Ntakiyemungu, M., H. Zhang. (2015). Traffic Volume Forecasting Model by using Elasticity Method and Exponential Smooth Model for Main National Roads of Rwanda. Asian Journal of Applied Sciences, 3(1), 66-74.

Payan, T. (2014). Theory-building in Border Studies: The View from North America. Eurasia Border Review (Vol. 5(1), pp. 1-18).

Peck, F., & Mulvey, G. (2016). Cross-Border Collaboration in Economic Development: Institutional Change on the Anglo-Scottish Border. Journal of Borderlands Studies.

Pholphirul and Rukumnuaykit. (2010). Economic Contribution of Migrant Workers to Thailand. Journal of International Migration 48(5):174 - 202

Punpuing S., Kitisriworaphan T. and Musikaphan W. (2011). Migration and Environment. In Thailand Migration Report 2011: Migration for development in Thailand: Overview and tools for policymakers, edited by Jerrold W. and Aphichat Chamratrithirong. International Organization for Migration (IOM): pp. 75 – 84

Pornpan. (2016). Cambodia, administrative divisions-th-colored.svg. Retrieved on 12 December 2020. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/Cambodia%2C_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

Potapt. (2016a). Laos, administrative divisions - th - colored.svg. Retrieved on 29 November 2020. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5c/Laos%2C_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

Potapt. (2016b). Myanmar, administrative divisions - th - colored.svg. Retrieved on 29 November 2020. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Myanmar,_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR. (2021). Provinces of Laos. Retrieved on 13 October 2020. https://vientiane.thaiembassy.org/th/about/provinces.php.

Sangkaew and Jayanthakumaran. (2013). Pholphirul Trade-Linkage to Sustainable Development Framework. Retrieved on 20 November 2020. https://www.researchgate.net/publication/289106064_Trade_Liberalisation_Labour_Productivity_Growth_and_Skilled_Labour_Complement_Evidence_from_the_Thai_Manufacturing_Sector.

Sharma, P., Phanden, R., Baser, V., & Kurukshetra, H. (2012). Analysis of site selection based on factors rating. International Journal of Emerging trends in Engineering and Development (Vol. 6, pp. 616-622).

Šliupas, T. (2006). Transport. Annual Average Daily Traffic Forecasting Using Different Techniques (Vol. 21(1), pp. 38-43).

Solidiance. (2015). Myanmar the next manufacturing hub with a special focus on special economic zone.

The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP). (2016). Asian Highway Classification and Design Standards. Retrieved on 6 January 2021. https://www.unescap.org/sites/default/files/AH%20classification%20and%20design%20standards-English.pdf.

The Investment Promotion Department (IPD), Ministry of Planning and Investment. (2021). Special Economic Zone (SEZ). Retrieved on 27 November 2020. https://vientiane.thaiembassy.org/th/about/provinces.php.

The Royal Government of Cambodia (RGC). (23 January 2020). Diagram of Rectangular Strategy - Phase IV. Retrieved on 14 January 2021. http://cnv.org.kh/wp-content/uploads/2012/10/Rectangular-Strategy-Phase-IV-of-the-Royal-Government-of-Cambodia-of-the-Sixth-Legislature-of-the-National-Assembly-2018-2023.pdf.

Tinbergen. (1962). Shaping the World Economy: Suggestions for an International Economic Policy. The Twentieth Century Fund, New York

Tourism of Cambodia. (2019). Cambodia Visa and Passport. Retrieved on 23 November 2020. https://www.tourismcambodia.com/tripplanner/essential-information/visa-passport.htm

United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO). (2014). Myeik Archipelago. Retrieved on 23 November 2020. https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5874/.

Visalaos.com (2019). Visa Information/Laos Border Crossing Points and Checkpoints. Retrieved on 23 November 2020. https://www.visalaos.com/border-crossing-points/.

Walther, O. (2012). Traders, Agricultural Entrepreneurs and The Development of Cross-Border Regions in West Africa. Entrepreneurship & Regional Development (Vols. 24(3-4), pp. 123-141).

World Bank. (2020a). Gross domestic product (GDP) of the ASEAN countries. Retrieved on 17 December 2020. https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL.

World Bank. (2020b). International tourism, Expenditures of the ASEAN countries. Retrieved from: https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.XPND.CD. (11 November, 2020).

World Bank. (2020c). Total population of the ASEAN countries. Retrieved from: https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL. (11 November, 2020).

กนกพร รัตนสุธีระกุล. (2562). ด่านประเพณี : กลไก/เครือข่ายและระบบความสัมพันธ์ ในการจัดการแรงงานข้ามชาติของชุมชนท้องถิ่น วารสารอารยธรรมศึกษา โขง – สาละวิน 10(2), 36 – 58. สืบค้นเมื่อ 31 ตุลาคม 2563. https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jnuks/article/view/107185/149949.

กรมความร่วมมือระหว่างประเทศ (TICA). (2563). ภาพรวมมูลค่าความร่วมมือเพื่อการพัฒนาให้แก่ต่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 27 พฤศจิกายน 2563. https://tica-thaigov.mfa.go.th/th/page/%E0%B8%A1%E0%B8%B9%E0%B8%A5%E0%B8%84%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%A1-oda-%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%88%E0%B8%B3%E0%B8%9B%E0%B8%B5-2561-%E0%B8%9C%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%99-tica?menu=5f36328ad68bca0d54302feb

กรมการค้าต่างประเทศ. (2562). สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2560 – 2562 (มกราคม).

กรมการค้าต่างประเทศ. (2563a). สถิติมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว ช่วงปี 2558-2562. สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2563. https://www.dft.go.th/bts/trade-report.

กรมการค้าต่างประเทศ. (2563b). สถิติมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-เมียนมา พ.ศ. 2558-2562. สืบค้นเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2563. https://www.dft.go.th/bts/trade-report.

กรมการค้าต่างประเทศ. (2563c). สถิติมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา พ.ศ. 2558-2562. สืบค้นเมื่อ 9 ธันวาคม 2563. https://www.dft.go.th/bts/trade-report

กรมการค้าต่างประเทศ. (2563d). สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย. สืบค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2563. https://www.dft.go.th/bts/trade-report.

กรมการค้าต่างประเทศ. (2564). สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย. สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2564. https://www.dft.go.th/bts/trade-report.

กรมการปกครอง. (2563). สถิติจำนวนประชากร. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2563. https://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByYear.php.

กรมทรัพยากรธรณี. (2558). ประชาคมอาเซียน. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2564. http://www.dmr.go.th/ewt_news.php?nid=93722.

กรมทางหลวง. (2557). งานศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจรายละเอียดสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ): รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร. กรุงเทพฯ.

กรมทางหลวง. (2558). การศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมนาคมเศรษฐกิจอาเซียน.: รายงานขั้นสุดท้าย. กรุงเทพฯ.

กรมทางหลวง. (2563). แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง. สืบค้นเมื่อ 21 ตุลาคม 2563. http://www.doh-motorway.com/master-plan/highway-network/.

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2561a). คู่มือโอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในประเทศกัมพูชา. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (2561b). คู่มือโอกาสและทิศทางการค้าการลงทุนในประเทศเมียนมา. กรุงเทพฯ: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์.

กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2555). แผนงานการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (3 เสา) Roadmap for ASEAN Community 2015. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2564. https://www.mot.go.th/mot_aec/files-aec/roadmap_asean_community.pdf

กระทรวงการต่างประเทศ. (16 มิถุนายน 2561). Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) / ACMECS Master Plan 2019 - 2023. สืบค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2563. http://www3.mfa.go.th/main/en/information/8151/*90566-BANGKOK-DECLARATION-OF-THE-8TH-AYEYAWADY--CHAO-PHRAYA--MEKONG-ECONOMIC-COOPERATION-STRATEGY-SUMMIT.html*

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. (2562). รายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สืบค้นเมื่อ 6 มกราคม 2564. http://www.onep.go.th/eia/wp-content/uploads/2019/01/EIA040162.pdf.

กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2561). คู่มือการเปิดจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. สืบค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2563. http://km.moi.go.th/km/51_PMQA_6/support61/sup_1.pdf

กองการต่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย. (2562). ตารางจุดผ่านแดนทั่วประเทศ 7 พฤศจิกายน 2562. สืบค้นเมื่อ 30 ธันวาคม 2563. http://www.fad.moi.go.th/images/ngancedkumpha/judpandentuathai.pdf.

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2563a). สถิติรถจดทะเบียน (สะสม). กรุงเทพฯ: กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก.

กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก. (2563b). สถิติรถจดทะเบียนใหม่ (รายจังหวัด). กรุงเทพฯ: กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.). (2563). สะพานมิตรภาพน้ำเหือง ไทย-ลาว. สืบค้นเมื่อ 4 พฤศจิกายน 2563. https://thai.tourismthailand.org/Attraction/%E0%B8%AA%E0%B8%B0%E0%B8%9E%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%A1%E0%B8%B4%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B8%A0%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%99%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B9%80%E0%B8%AB%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%87-%E0%B9%84%E0%B8%97%E0%B8%A2-%E0%B8%A5%E0%B8%B2%E0%B8%A7

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2553). แผนโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่. กรุงเทพฯ.: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

แขวงทางหลวงสิงห์บุรี. (2562). เปิดแบบสะพานมิตรภาพไทย-ลาว6 "อุบล-สาละวัน". สืบค้นเมื่อ 3 มกราคม 2564. http://singburi.doh.go.th/singburi/content/page/news/86467.

เดลินิวส์. (7 มกราคม 2564). เปิดผลงานสร้างสะพานไทย-ลาว 5 "บึงกาฬ-บอลิคำไซ". สืบค้นเมื่อ 25 มีนาคม 2564. https://www.dailynews.co.th/economic/817508/.

ด่านศุลกากรช่องจอม. (2559). จุดผ่อนปรนทางการค้า.สืบค้นเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2564. http://chongchom.customs.go.th/content.php?ini_content=responsibility_161019_02&lang=th&left_menu=responsibility_161019_02.

ด่านศุลกากรบึงกาฬ. (2561). เขตพื้นที่ความรับผิดชอบ:จุดผ่อนปรนสินค้า. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2563. http://buengkan.customs.go.th/content_with_menu1.php?ini_content=about_180510_02&ini_menu=about_leftmenu&top_menu=menu_about&lang=th&left_menu=about_leftmenu_180510_01.

ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงใหม่. (12 ตุลาคม 2559). ข้อมูลพื้นที่รับผิดชอบ. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2563. http://www.chiangmaiimm.com/th-th/2016-06-05-02-28-20/2016-06-05-02-29-02/12-5.html.

ไทยรัฐ. (28 พฤษภาคม 2559). ด่านช่องอานม้าไทย – กัมพูชาคึกคัก! พ่อค้า – แม่ค้า แห่ซื้อเห็ดเผาะโลละ 100. สืบค้นเมื่อ 4 ตุลาคม 2563. https://www.thairath.co.th/content/627286.

ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2563). อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ ช่วงปี 2558-2562. สืบค้นเมื่อ 15 ตุลาคม 2563. https://www.bot.or.th/App/BTWS_STAT/statistics/BOTWEBSTAT.aspx?reportID=123&language=TH.

ธนาคารโลก, 2563

ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องผ่อนผันเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวบริเวณด่านพระเจดีย์สามองค์ พ.ศ. 2541. (2541, 7 สิงหาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 115 ตอนพิเศษ 80 ง. 146 หน้า 14–15

ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการเปิดจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร พ.ศ. 2558. (2558, 6 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 132 ตอนพิเศษ 110 ง 146 หน้า 2.

ประกาศจังหวัดกาญจนบุรี. (30 ธันวาคม 2535). “เรื่อง ขอรับความเห็นชอบในการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าบริเวณชายแดน”

ประกาศจังหวัดกาญจนบุรี. (22 มกราคม 2536). “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนการค้าบริเวณชายแดน”

ประกาศจังหวัดเชียงใหม่. (22 มกราคม 2551). “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรน ณ ช่องทางกิ่วผาวอก บ้านอรุโณทัย หมู่ที่ 10 ตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ (เพิ่มเติม)”

ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (5 กุมภาพันธ์ 2541). “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนและการสัญจรไป–มาของบุคคลและยานพาหนะบริเวณชายแดนไทย–พม่า ณ ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”

ประกาศจังหวัดประจวบคีรีขันธ์. (16 มิถุนายน 2541). “เรื่อง การเปิดจุดผ่อนปรนและการสัญจรไป–มาของบุคคลและยานพาหนะบริเวณชายแดนไทย–พม่า ณ ด่านสิงขร อำเภอเมือง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (แก้ไข)”

ประสงค์ ชิงชัย. (2551). “เส้นแบ่งเขตแดนระหว่างประเทศ” สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (เล่มที่ 32 เรื่องที่ 5). สืบค้นเมื่อ 11 พฤศจิกายน 2563. http://saranukromthai.or.th/sub/book/book.php?book=32&chap=5&page=t32-5-infodetail04.html.

ปรีดี นุกุลสมปรารถนา. (2563). วางกลยุทธ์ธุรกิจให้ถูกจุด กับ TOWS Matrix. สืบค้นเมื่อ 2 มกราคม 2564. https://www.popticles.com/business/tows-matrix/.

ผู้เชี่ยวชาญด้านการค้า ขนส่ง โลจิสติกส์. (2564). สัมภาษณ์.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556. (2556, 17 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอน 119 ก 146 หน้า 7.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557. (2557, 23 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 131 ตอนที่ 82 ก หน้า 1.

พระราชบัญญัติอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556. (2556,1 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 หน้า 53 ก. หน้า 26.

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2480. (2506, 12 มีนาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 80 ตอนที่ 23 หน้า 141–143.

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2480. (2532, 12 พฤษภาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 106 ตอนที่ 82 ก หน้า 11-13.

พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 22) พ.ศ. 2557. (2557, 23 ธันวาคม). ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 131 ตอนที่ 82 ก หน้า 26.

โพสต์ทูเดย์. (9 พฤษภาคม 2558). ตราดเตรียมก่อสร้างถนนเชื่อมพระตะบอง. สืบค้นเมื่อ 3 มกราคม 2564. https://www.posttoday.com/social/local/363913.

โพสต์ทูเดย์. (17 พฤศจิกายน 2559). ดันจุดผ่อนปรนช่องสายตะกูเป็นด่านแดนถาวร. สืบค้นเมื่อ 5 กุมภาพันธ์ 2564. https://www.posttoday.com/social/local/465803.

ภัควรัทย์ เลิศวิริยะนุกูล. (2551). ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีผลต่อการส่งออกและสวัสดิการของประเทศอาเซียน. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

มติชนสุดสัปดาห์ออนไลน์. (1 กุมภาพันธ์ 2564). ต่างมุมมองของไทย – ลาว บน “สมรภูมิร่มเกล้า” สงครามที่ไทยใช้งบกว่า 3,000 ล้านบาท. สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2563. https://www.silpa-mag.com/history/article_45070.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2559a). Cambodia, administrative divisions - th - colored.svg. สืบค้นเมื่อ 22 พฤศจิกายน 2563. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d8/Cambodia%2C_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2559b). Laos, administrative divisions - th - colored.svg. สืบค้นเมื่อ 22 พฤศจิกายน 2563. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5c/Laos%2C_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2559c). Myanmar, administrative divisions - th - colored.svg. สืบค้นเมื่อ 22 พฤศจิกายน 2563. https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/08/Myanmar%2C_administrative_divisions_-_th_-_colored.svg.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564a). สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 1 (หนองคาย–เวียงจันทน์). สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2563. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว_1_(หนองคาย–เวียงจันทน์).

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564b). สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 2 (มุกดาหาร–สะหวันนะเขต). สืบค้นเมื่อ 5 มกราคม 2564. https://th.wikipedia.org/wiki/ https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว_2_(มุกดาหาร–สะหวันนะเขต).

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564c). สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 3 (นครพนม–คำม่วน). สืบค้นเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2564. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว_3_(นครพนม–คำม่วน).

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564d). สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 4 (เชียงของ–ห้วยทราย). สืบค้นเมื่อ 12 ตุลาคม 2563. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว_4_(เชียงของ–ห้วยทราย).

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564e). สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 5 (บึงกาฬ–บอลิคำไซ). สืบค้นเมื่อ 13 พฤศจิกายน 2563. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพไทย–ลาว _5_(บึงกาฬ–บอลิคำไซ).

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2564f). สะพานมิตรภาพ (ไทย–พม่า). สืบค้นเมื่อ 20 ตุลาคม 2563. https://th.wikipedia.org/wiki/สะพานมิตรภาพ_(ไทย–พม่า).

ศูนย์ข้อมูลข่าวอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. (2563). สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จะเริ่มสร้างปีพ.ศ. 2566. สืบค้นเมื่อ 2 ธันวาคม 2563. https://risned.kku.ac.th/main/ebook/Seminar_Report/BorderTradeSouth2.pdf

ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ (ERTC). (2563). กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs). สืบค้นเมื่อ 17 พฤศจิกายน 2563. https://www.sdgmove.com/aboutsdgs/.

สถาบันยุทธศาสตร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (2559). รายงานการสัมมนา การพัฒนาการค้าชายแดนของกลุ่มจังหวัด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2563. https://risned.kku.ac.th/main/ebook/Seminar_Report/BorderTradeSouth2.pdf

สถาบันดำรงราชานุภาพ กระทรวงมหาดไทย. (2558). สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท). สืบค้นเมื่อ 4 พฤศจิกายน 2563. http://www.stabundamrong.go.th/web/asean/asean_15.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2557). การพัฒนากรอบความร่วมมือเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC). กรุงเทพฯ: ออนป้า.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2559b). การค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลสำหรับประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ทรีบีการพิมพ์และตรายาง.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2559a). รายงานการศึกษาโอกาสและศักยภาพของการลงทุนภาคการเกษตรของผู้ประกอบการไทยใน สปป.ลาว ฉบับปรับปรุง ปี 2559. กรุงเทพฯ.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2560). การประเมินผลกระทบของนโยบายการค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเติบโตอย่างสมดุลของประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. กรุงเทพฯ: โรจนพริ้นติ้ง.

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2561). การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศเพื่อขับเคลื่อนประเทศกำลังพัฒนาสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs): กรณีศึกษากลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS). กรุงเทพฯ: สหมิตรพริ้นติ้ง แอนด์ พับลิสชิ่ง.

สถาบันสารสนเทศทรัพยากรน้ำและการเกษตร กรมทรัพยากรทางน้ำ. (2555). การดำเนินการด้านการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล โครงการพัฒนาระบบคลังข้อมูล 25 ลุ่มน้ำ และแบบจำลองน้ำท่วมน้ำแล้ง: ลุ่มน้ำสาละวิน. กรุงเทพฯ.

ส่วนบริหารงานทวิภาคี สำนักอาเซียน กรมเจรจาทางการค้า. (2560). ข้อมูลการค้าไทย-กัมพูชา. กรุงเทพฯ.

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564a). จำนวนประชากร จำแนกตามสถานภาพแรงงาน. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2564. https://www.nia.go.th/newsnow/almanac-files/static/pdf/2564/%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%A1%E0%B8%9E%E0%B8%B9%E0%B8%8A%E0%B8%B2_2564.pdf.

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564b). แผนที่ประเทศกัมพูชา. สืบค้นเมื่อ 6 กุมภาพันธ์ 2564. https://www.nia.go.th/newsnow/ almanac-%20files/static/pdf%20/2564/กัมพูชา_2564.pdf.

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564c). แผนที่ สปป.ลาว. สืบค้นเมื่อ 30 มกราคม 2564 https://www.nia.go.th/newsnow/ almanac-files/static/pdf/2564/ลาว_2564.

สำนักข่าวกรองแห่งชาติ. (2564d). แผนที่ประเทศเมียนมา. สืบค้นเมื่อ 25 ธันวาคม 2564. https://www.nia.go.th/newsnow/ almanac-files/static/pdf/2564/เมียนมา_2564.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2564). นโยบายส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้นเมื่อ 11 มกราคม 2564. https://www.boi.go.th/index.php?page=SEZ_policy&language=th.

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.). (2563) ยุทธศาสตร์ 20 ปี สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน).

สำนักงานจังหวัดบึงกาฬ. (2555). แผนพัฒนาจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560) ฉบับทบทวน.

สำนักงานนโยบายและแผน การขนส่งและจราจร. (2560). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.

สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2563). จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2563. https://mots.go.th/more_news_new.php?cid=592.

สำนักงานภาค และสายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2548). การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 5 ประเทศ (มาเลเซีย พม่า จีนตอนใต้ ลาว และกัมพูชา): ธนาคารแห่งประเทศไทย.

สำนักงานเลขาธิการอาเซียน. (2563). ข้อมูลสถิติที่สำคัญตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2563. สืบค้นเมื่อ 6 มกราคม 2564. https://www.aseanstats.org/infographics/socio-demographic-and-economic/.

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (2558). จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยพม่า. สืบค้นเมื่อ 5 ตุลาคม 2563. http://www.ayutthaya.go.th/5783-%20จุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยพม่า.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2563a). จำนวนประชากร จำแนกตามสถานภาพแรงงาน. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2563. http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/02.aspx.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2563b). จำนวนเจ้าหน้าที่ทางการแพทย์ต่อสัดส่วนประชากร. สืบค้นเมื่อ 23 ธันวาคม 2563. http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/05.aspx

สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ. (2561). แผนการพัฒนาพื้นที่เพื่อเสริมความมั่นคงของชาติ (พ.ศ. 2561 - 2564).

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). หลักเกณฑ์การวิเคราะห์แผนระดับที่ 3 ของ สศช. สืบค้นเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2563. https://www.nesdc.go.th/ewt_w3c/ewt_dl_link.php?nid=8297.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563a). รายละเอียดประเภทกิจการเป้าหมายที่ได้รับการส่งเสริมในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ. กรุงเทพฯ.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563b). การขอรับส่งเสริมการลงทุน จาก BOI. กรุงเทพฯ.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563c). นิติบุคคลจัดตั้งใหม่ใน SEZ (ในช่วงปี 2558 - มี.ค. 2563). กรุงเทพฯ.

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2563d). ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด แบบปริมาณลูกโซ่ ฉบับ พ.ศ. 2561. สืบค้นเมื่อ 23 พฤศจิกายน 2563. https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5628&filename=gross_regional.

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2562a). สถิติวิศวกรรมจราจรกรมทางหลวง. สืบค้นเมื่อ 8 ธันวาคม 2563. http://bhs.doh.go.th/download/report.

สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2562b). รายงานอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ปี 2562. สืบค้นเมื่อ 27 ตุลาคม 2563. http://bhs.doh.go.th/download/report.

สุมาลี สุขดานนท์. (2551). รายงานโครงการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุมาลี สุขดานนท์. (2553). รายงานโครงการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งในประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุมาลี สุขดานนท์. (2557). รายงานโครงการวิจัยการจัดทำฐานข้อมูลการค้าการขนส่งชายแดนไทย–เมียนมา. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุมาลี สุขดานนท์. (2558). รายงานการศึกษาประเมินศักยภาพช่องทางการค้าชายแดนไทย-พม่า. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุมาลี สุขดานนท์. (2560). การศึกษาศักยภาพเส้นทางการค้าการขนส่งชายแดนไทย–พม่า จังหวัดเชียงใหม่. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

หนังสือพิมพ์ MGR Online. (2559). ลาว-เขมรกำลังจะมีสะพานมิตรภาพแห่งแรก สร้างด่านชายแดนอีก 4 แห่งรวมเป็น 5. สืบค้นเมื่อ 4 ธันวาคม 2563. https://mgronline.com/indochina/detail/9590000113195.

หอการค้า จังหวัดอุบลราชธานี. (2561). สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 อำเภอนาตาล (อุบลราชธานี) – เมืองละคอนเพ็ง (สาละวัน). สืบค้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2563. https://www.https://www.ubonchamber.net/page/id/1506146154072110.

อาคม เติมพิทยาไพสิฐ. (6 มิถุนายน 2557). ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดน. สืบค้นเมื่อ 19 ธันวาคม 2563. https://www.nesdc.go.th/ewt_w3c/ewt_dl_link.php?nid=2747.