

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมา

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

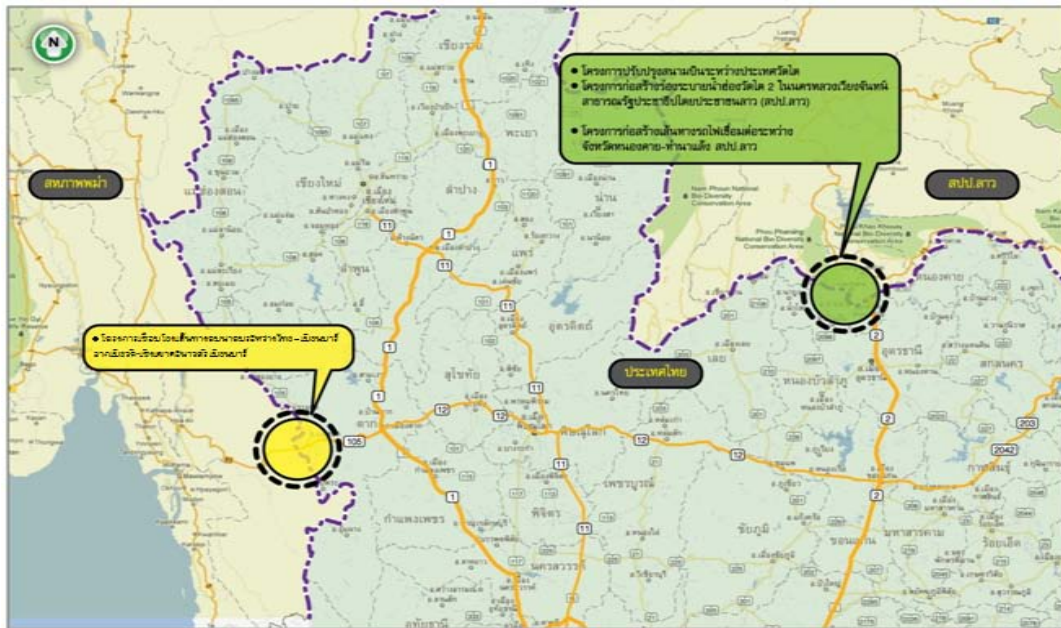
ที่ผ่านมาจนถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2555 สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินทางวิชาการและการฝึกอบรมแก่ประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ รวมทั้งสิ้น 27 โครงการ เพื่อการก่อสร้างและพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางบก ทางอากาศ และทางราง รวมถึงระบบสาธารณสุขโลกต่างๆ ซึ่งคิดเป็นวงเงินรวม 10,700 ล้านบาท นอกจากนี้ สพพ. ได้ดำเนินการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้ให้ประเทศเพื่อนบ้านทั้ง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

ผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการโครงการและประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

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

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

ทั้งนี้ กรอบงานการประเมินในรายงานฉบับนี้ ครอบคลุมเฉพาะโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ในเมียนมาร์ (รูปที่ 1.1-2) โดย สพพ. ได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้านขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 แล้วว่าจ้างบริษัท เทสโก้ จำกัด ร่วมกับสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา โดยกำหนดเริ่มงานตามสัญญาการว่าจ้างตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2555 และกำหนดแล้วเสร็จงานศึกษาภายในระยะเวลา 180 วัน นับตั้งแต่วันที่เริ่มงาน



รูปที่ 1.1-1 ความช่วยเหลือของ สฟพ. ในเมียนมาร์ และ สปป.ลาว



รูปที่ 1.1-2 แนวโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของการประเมินด้านต่างๆ มี ดังนี้

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

1.3 คำนิยามที่เกี่ยวข้อง

1.3.1 การประเมินโครงการ (Project Evaluation)

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

1.3.2 ความคุ้มค่าของโครงการ

หมายถึง การประเมินความคุ้มค่าระดับโครงการ และความคุ้มค่าในด้านสังคมและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.3.3 ความยั่งยืนของโครงการ

หมายถึง การประเมินโครงการที่พิจารณาตามลักษณะโครงการในสภาพปัจจุบัน และความสมดุลของปัจจัยหลักสามด้าน ได้แก่ ด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และเศรษฐศาสตร์

1.4 กรอบการดำเนินงาน

การประเมินโครงการนี้ มีกรอบการประเมิน 2 ส่วน คือ ส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการ และส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการ

การประเมินกระบวนการดำเนินงาน โครงการมีการวางกรอบงานตามเวลาของวงจรชีวิตโครงการ (Project Life Cycle) ตั้งแต่การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ในงานประเมินส่วนนี้ จะประเมินผลการบรรลุตามวัตถุประสงค์โครงการและการดำเนินการที่เสร็จทันตามการวางแผนงานโครงการ

ส่วนการประเมินประสิทธิภาพจากผลผลิตโครงการ เป็นการประเมินในช่วงเวลาหลังจากเปิดดำเนินการใช้ประโยชน์โครงการแล้วจนถึงปัจจุบัน โดยการประเมินได้พิจารณาข้อมูลเชิงประจักษ์ที่ได้จากการออกภาคสนามเก็บข้อมูลและการสำรวจ เพื่อทราบถึงการบรรลุวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์โครงการ แสดงผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

ผลการประเมินจากการประเมินทั้งสองแบบ นำมาจัดเรียงผลการประเมินตามเวลา ตั้งแต่กำเนิดโครงการจนกระทั่งถึงปัจจุบัน เพื่อแสดงข้อเสนอแนะการเสริมมูลค่าเพิ่มของโครงการให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเสนอแนะโครงการลงทุนที่จำเป็นเพิ่มเติม ทั้งในส่วนที่เป็นการลงทุนของภาครัฐและภาคเอกชนไทย ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

1.5 แนวทางการออกแบบระบบการประเมิน

แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามลักษณะของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ในเมียนมาร์ แบ่งออกเป็นสองระบบการประเมิน ได้แก่ การประเมินกระบวนการของโครงการซึ่งเป็นการประเมินผลสรุปภายในกรอบวัตถุประสงค์ของ

การอนุมัติงบประมาณโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการซึ่งเป็นการประเมินคุณค่าของโครงการในด้านการสร้างความยั่งยืนของโครงการในบริเวณโครงการและบริเวณโดยรอบ โดยเชื่อมโยงกับวงจรชีวิตของโครงการ (ตารางที่ 1.5-1)

ตารางที่ 1.5-1 แนวทางการออกแบบระบบการประเมินตามวงจรชีวิตของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

ช่วงเวลาวงจรชีวิตโครงการ					
อนุมัติโครงการจนก่อสร้างเสร็จ		การเปิดดำเนินการถึงปัจจุบัน		การสร้างความยั่งยืนในอนาคต	
เป้าหมาย	ดัชนีชี้วัด	ผลกระทบ ผลประโยชน์	ตัวชี้วัด มาตรฐาน	ตัวชี้วัด	องค์ประกอบความ ยั่งยืนโครงการ
ขอบเขตโครงการ	ความยาวนาน	สิ่งแวดล้อม	มลภาวะ	1. ยุทธศาสตร์	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การเบิกจ่ายโครงการ	วงเงินงบประมาณและวงเงินก่อสร้าง	เศรษฐกิจ	รายได้ / การเชื่อมต่อ	2. โปรแกรมและแผน (Program and plans)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
ระยะเวลาก่อสร้าง	วันที่เริ่มก่อสร้างตามแผนและเสร็จจริง	สังคม	คุณภาพชีวิต	3. ปฏิบัติ (Practice)	สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม
การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	การเวนคืนและการโยกย้ายในแนวเขตทาง				
การใช้ประโยชน์โครงการ	การพัฒนาเส้นทาง ASEAN Highway เชื่อมโยงไทยกับเมียนมาร์				

1.6 สาระสำคัญของผลการประเมิน

ผลการประเมินมีการดำเนินงานครอบคลุมกรอบหลักและสาระ ดังนี้

1.6.1 การศึกษาและประเมินความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

- สรุปความต้องการและนโยบายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยและประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือ
- สรุปสาระสำคัญของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ
- วิเคราะห์และประเมินผลความสอดคล้องของผลการดำเนินโครงการกับความต้องการหรือนโยบาย รวมถึงแผนงานตามกรอบความร่วมมือต่างๆ

1.6.2 การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

- ประเมินความคุ้มค่าของการลงทุนทั้งทางเศรษฐกิจและการเงิน โดยมีการพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งทางตรงและทางอ้อม
- ประเมินความคุ้มค่าในภาพรวมของโครงการ ซึ่งอาจจะไม่สามารถประเมินมูลค่าได้ อาทิ เช่น ความคุ้มค่าทางสังคม และคุณค่าของชีวิตที่ดีขึ้น
- การจัดทำโมเดลการประเมินความคุ้มค่าเพื่อเป็นแม่แบบในการประเมินผลสำหรับโครงการอื่นๆ ของ สพพ. ต่อไป

1.6.3 การศึกษาและประเมินผลกระทบและผลประโยชน์ของโครงการ

- ศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากโครงการ ทั้งในระยะสั้นและช่วงต่อไปในอนาคต
- วิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับความช่วยเหลือ และภาพรวมในอนุภูมิภาค
- กำหนดมาตรการและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไข

1.6.4 การศึกษาความเหมาะสมและแนวทางความยั่งยืนของโครงการ

- ศึกษาสภาพปัญหาที่สมควรต้องมีการปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้โครงการเอื้อประโยชน์ได้อย่างสมบูรณ์
- กำหนดแนวทางในการบำรุงรักษา เพื่อให้โครงการสามารถรองรับการบริการได้อย่างยาวนาน
- ให้ข้อเสนอแนะและการฝึกอบรมสำหรับองค์กรที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการ

1.6.5 การศึกษาแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มของโครงการ

- ศึกษาข้อจำกัดของโครงการในการให้บริการทั้งในปัจจุบันและต่อเนื่องไปในอนาคต และกำหนดรูปแบบหรือแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา
- กำหนดแนวคิดในการดำเนินงาน โครงการอื่นๆ เพิ่มเติม หรือรูปแบบการพัฒนาที่ต่อเนื่องสำหรับโครงการได้อย่างเต็มที่ต่อไป

1.6.6 การศึกษาและประเมินความสัมพันธของโครงการและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- ประเมินความเห็นหรือความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่โครงการและใกล้เคียงซึ่งได้รับผลโดยตรง
- สสำรวจและประเมินทัศนคติของประชาชนกลุ่มอื่นที่อาจไม่ได้ผลโดยตรงโครงการ แต่สามารถสะท้อนถึงความรู้สึกที่สามารถประเมินได้ถึงผลที่เกิดขึ้นในประเด็นของความสัมพันธระหว่างประเทศ
- สรุปสาระสำคัญและแนวทางแก้ไขในการปรับปรุงทัศนคติ

1.6.7 บทเรียนและข้อเสนอแนะ

- สรุปประเด็นที่เป็นนัยสำคัญสำหรับปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินโครงการต่างๆ ที่ผ่านมา
- เสนอแนะรูปแบบที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต

- กำหนดแนวทางการกำหนดทิศทางหรือรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะอื่น เพื่อเป็นทางเลือกเพิ่มเติม

1.7 การจัดสัมมนา

ดำเนินการจัดสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาให้แก่ผู้เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
- ประมวลผลและนำข้อเสนอแนะที่ได้รับ ไปปรับปรุงรายงานผลการศึกษาให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นต่อไป

1.8 โครงสร้างของรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงานสามารถสรุปได้ ดังนี้

- **บทที่ 1 บทนำ** ประกอบด้วย ความเป็นมา วัตถุประสงค์ คำนียามที่เกี่ยวข้อง กรอบการดำเนินงาน แนวทางการออกแบบระบบการประเมิน สาระสำคัญของผลการประเมิน การจัดสัมมนา และโครงสร้างของรายงานฉบับนี้
- **บทที่ 2 ข้อมูลประกอบการประเมิน** ประกอบด้วย นโยบาย วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าประสงค์หลัก คำนียามองค์กร และยุทธศาสตร์ 3 ปี (พ.ศ. 2555-2557) ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ข้อมูลทั่วไปและด้านเศรษฐกิจ-สังคมของเมียนมาร์ ข้อมูลโครงการฯ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง และผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ
- **บทที่ 3 การออกแบบ การดำเนินการ และผลประเมิน** ประกอบด้วย การออกแบบและการดำเนินการประเมิน ผลการประเมินระดับโครงการ การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม และความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
- **บทที่ 4 สรุปและข้อเสนอแนะ** ประกอบด้วย บทบาทและความสำคัญของโครงการ ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors) ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations) การประยุกต์ใช้รูปแบบเพื่อดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

บทที่ 2

ข้อมูลประกอบการประเมิน

2.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

2.1.1 นโยบาย

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

2.1.2 วัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่

สพพ. มีวัตถุประสงค์และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

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

นอกจากนี้ มาตรา 8 ได้กำหนดให้ สพพ. มีอำนาจในการกระทำการต่างๆ ดังนี้

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

ประโยชน์ในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข ที่คณะกรรมการกำหนด)

- 4) กู้ยืม (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด) หรือระดมเงินทุนเองได้ (ตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่คณะกรรมการกำหนด)
- 5) เข้าร่วมทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงาน (ตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด)
- 6) เป็นตัวแทนหรือนายหน้า หรือมอบหมาย หรือว่าจ้างบุคคลหรือนิติบุคคลประกอบกิจการต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 7) ทำความตกลงและร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐ องค์กร หรือหน่วยงาน ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งภาคเอกชนในกิจการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของสำนักงานได้
- 8) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าบริการ หรือค่าตอบแทนอื่นใดในการดำเนินกิจการ
- 9) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสำนักงาน กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน

2.1.3 วิสัยทัศน์

เป็นองค์กรชั้นนำในการเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความผาสุกและมั่นคงในภูมิภาค

2.1.4 พันธกิจ

ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5 เป้าประสงค์หลัก

2.1.5.1 ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

- 1) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ ความเข้าใจ และความไว้วางใจของประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อประเทศไทย
- 2) เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวทางด้านการลงทุนและการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) เพื่อสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงการเดินทาง เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาค

4) เพื่อเป็นพันธมิตรพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันตามกรอบความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงและทวิภาคี

2.1.5.2 เป็นแหล่งสนับสนุนด้านเงินทุนแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.5.3 สนับสนุนให้ภาคเอกชนไทย (ที่ปรึกษา/ผู้รับเหมา/ผู้ขายสินค้า) เข้าไปมีบทบาทในประเทศเพื่อนบ้านมากยิ่งขึ้น

2.1.6 ค่านิยมองค์กร

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

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

2.1.7.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของอนุภูมิภาค

เป้าหมาย

- องค์กรเป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับในฐานะหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนา
- เพิ่มความร่วมมือในการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับการเตรียมพร้อมในการเป็นประชาคมอาเซียน
- เป็นแหล่งข้อมูลประเทศเพื่อนบ้านแก่นักลงทุน ผู้สนใจ และผู้ที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์**กลยุทธ์ที่ 1** ประชาสัมพันธ์เชิงรุก**กลยุทธ์ที่ 2** บูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐ/เอกชนของไทย และประเทศผู้รับ เพื่อร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามกรอบความร่วมมือต่างๆ**กลยุทธ์ที่ 3** บูรณาการกับองค์กรระหว่างประเทศ**กลยุทธ์ที่ 4** ร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในการรวบรวมข้อมูล และสร้างฐานข้อมูลประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการตัดสินใจในการลงทุนและการเรียนรู้ของนักลงทุนและผู้สนใจ**2.1.7.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค****เป้าหมาย**

- เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อความเจริญรุ่งเรืองและความผาสุกของประชาชน ทั้งประเทศเพื่อนบ้านและประชาชนของไทยบริเวณชายแดน
- สนับสนุนการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค

กลยุทธ์**กลยุทธ์ที่ 1** สนับสนุนทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศ CLMV ที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity) และมีผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Benefit)**กลยุทธ์ที่ 2** ให้ความช่วยเหลือเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจของไทย และของภูมิภาค อาทิเช่น กรอบความร่วมมือ GMS ACMECS BIMSTEC และยุทธศาสตร์ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศของไทย**กลยุทธ์ที่ 3** ขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนาให้หลากหลายมิติยิ่งขึ้น**กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและภาคประชาสังคมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

2.1.7.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน

เป้าหมาย

- ลดภาระเงินงบประมาณแผ่นดินในการดำเนินงาน โดยบริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพและพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 บริหารเงินที่ได้รับให้มีประสิทธิภาพและพอเพียงกับการดำเนินงาน และได้รับผลตอบแทนสูงสุดภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์ที่ 2 จัดหาเงินทุนอื่นที่นอกเหนือจากเงินงบประมาณแผ่นดิน

กลยุทธ์ที่ 3 จัดเก็บหนี้และชำระหนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามกำหนด

2.1.7.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล

เป้าหมาย

- องค์กรเป็นที่ยอมรับว่ามีการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

กลยุทธ์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาบุคลากร

กลยุทธ์ที่ 2 นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการปฏิบัติงาน

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

กลยุทธ์ที่ 4 นำนวัตกรรมการบริหารจัดการมาใช้

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย–เมียนมาร์ จากเมียวดี–เชิงเขาตะนาวศรี สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของอนุภูมิภาค และยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค

2.2 สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

2.2.1 ข้อมูลทั่วไป

ที่ตั้ง	: ตอนบนสุดของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศไทย
อาณาเขต	: ทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับจีน : ทิศตะวันออกติดกับ สปป.ลาว และไทย : ทิศใต้ติดกับทะเลอันดามัน : ทิศตะวันตกและทิศตะวันตกเฉียงเหนือติดกับอินเดีย บังกลาเทศ และอ่าวเบงกอล
พื้นที่	: 678,500 ตารางกิโลเมตร (พื้นดิน 657,740 ตารางกิโลเมตร พื้นน้ำ 20,760 ตารางกิโลเมตร) ประมาณ 1.3 เท่าของไทย
ชายฝั่งทะเล	: 1,930 กิโลเมตร
ทรัพยากรธรรมชาติ	: ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันดิบ ไม้ซุง ดีบุก สังกะสี ทองแดง ทังสแตน ตะกั่ว
ภูมิประเทศ	: ทางตอนเหนือ ตะวันออก และตะวันตกของประเทศถูกล้อมรอบด้วยเทือกเขา พื้นที่ราวร้อยละ 50 ของพื้นที่ทั้งหมดเป็นภูเขาปกคลุมด้วยป่าไม้ ส่วนตอนกลางเป็นที่ราบลุ่มแม่น้ำอิระวดี (Irrawaddy/Ayeyarwady) จินด์วิน (Chindwin) และสะโตง (Sittaung) ซึ่งเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่อยู่อาศัยของประชากรส่วนใหญ่ เทือกเขาสำคัญ 3 แห่ง คั่นกลางประเทศ คือ เทือกเขาอาระกัน เทือกเขาพะโค และที่ราบสูงฉาน มีแม่น้ำสำคัญ 3 สาย คือ อิระวดี สะโตง และสาละวิน
ภูมิอากาศ	: มรสุมเขตร้อน ภาคกลางตอนบนแห้งแล้งมาก ภาคกลางตอนล่างเป็นดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำขนาดใหญ่ ปลูกข้าวเจ้า ปอ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อากาศค่อนข้างเย็น และค่อนข้างแห้งแล้ง
เมืองหลวง	: เมืองเนปีดอว์ (Nay Pyi Taw) ซึ่งแปลว่าราชธานี (Royal City) เป็นเมืองหลวงใหม่ตั้งอยู่ตอนกลางของประเทศใกล้กับเมืองปิ่นมณา

- (Pinyinmana) อยู่ห่างจากกรุงย่างกุ้งไปทางตอนเหนือราว 320 กิโลเมตร
- เมืองสำคัญ :
- : ย่างกุ้ง – เมืองหลวงเก่า เมืองศูนย์กลางการคมนาคมและศูนย์กลางการค้าในการกระจายสินค้าไปสู่ภาคต่างๆ ของประเทศ โดยมีแม่น้ำย่างกุ้งเป็นแม่น้ำสำคัญในการขนถ่ายสินค้า
 - : มณฑลพะเย่ – เมืองหลวงเก่าและศูนย์กลางธุรกิจการค้าในประเทศทางตอนบน
 - : เมียวดี – เมืองเศรษฐกิจชายแดนกับไทย ตรงข้าม อ.แม่สอด จ.ตาก
 - : ท่าซี้เหล็ก – เมืองเศรษฐกิจชายแดนกับไทย ตรงข้าม อ.แม่สาย จ.เชียงราย
 - : เกาะสอง – เมืองเศรษฐกิจชายแดนกับไทย ตรงข้าม จ.ระนอง
 - : มูเซ – เมืองเศรษฐกิจชายแดนกับจีน ตรงข้ามเมืองรุ่ยลี่
 - : เมาะลำไย (เมาะละแห่มง) – เมืองใหญ่อันดับ 3 ของเมียนมาร์ และศูนย์กลางการกระจายสินค้าไทย อยู่ในรัฐมอญ ห่างจาก อ. แม่สอด จ. ตาก ประมาณ 170 กิโลเมตร
 - : สิเรียม – เมืองที่มีโรงกลั่นน้ำมันมาก
 - : พุกาม – ศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงด้านทะเลเจดีย์
 - : อมรปุระ – ศูนย์กลางการท่องเที่ยว

2.2.2 ข้อมูลเศรษฐกิจ

จากการปฏิรูปเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบสาธารณรัฐ โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุข ภายหลังจากเลือกตั้งเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 พรรคสหเอกภาพและการพัฒนา (USDP) ได้รับเสียงสนับสนุนอย่างถล่มทลาย และได้เป็นผู้จัดตั้งรัฐบาลชุดใหม่ โดยทหารยังคงเป็นผู้กุมอำนาจอยู่ แต่มีการแต่งตั้งรัฐมนตรีจากพลเรือน 4 ตำแหน่ง ซึ่งถือว่าเป็นสัญญาณที่ดีของการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป อย่างไรก็ตาม นโยบายของรัฐบาลเมียนมาร์ยังคงเน้นเรื่องความมั่นคงของชาติเหนือกว่าด้านเศรษฐกิจ เมียนมาร์กำลังเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจเปิดหรือ Privatization โดยเปิดให้มีการ

ลงทุนทั้งด้านการเกษตร อุตสาหกรรม และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทวาย โครงการพัฒนาไฟฟ้าพลังน้ำกะฉิ่น เมืองเซเวลี ซึ่งจะเป็นเขื่อนขนาดใหญ่ 1 ใน 10 ของโลก

ตารางที่ 2.2-1 ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจของเมียนมาร์ ปี พ.ศ. 2550-2554

ดัชนีชี้วัดทางเศรษฐกิจ	ปี พ.ศ.				
	2550	2551	2552	2553	2554
อัตราการเติบโตของ GDP GDP growth (% change per year)	5.5	3.6	5.1	5.3	5.5
ดัชนีราคาผู้บริโภค CPI (% change per year)	32.9	22.5	8.2	7.3	4.2
ดุลงบประมาณของรัฐบาล Fiscal balance (% of GDP)	(3.8)	(2.4)	(4.8)	(5.7)	(5.5)
อัตราการส่งออกสินค้า Export growth (% change per year)	23.9	12.3	1.4	25.8	10.1
อัตราการนำเข้าสินค้า Import growth (% change per year)	88.0	25.6	1.9	15.8	23.8
ดุลบัญชีเดินสะพัด Current account balance (% of GDP)	0.6	(2.2)	(1.3)	(0.9)	(2.7)

() = negative, N/A = data not available, 0.0 = value is less than half of unit employed, CPI = consumer price index, GDP = gross domestic product, GNI = gross national income

ที่มา: Asian Development Bank ข้อมูลปี พ.ศ. 2550-2554

2.2.3 สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุนในเมียนมาร์

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2531 เมียนมาร์ประกาศใช้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ (The Union of Myanmar Foreign Investment Law: FIL) โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างภาพพจน์ที่ดีให้กับประเทศและดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในเมียนมาร์มากขึ้น ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายส่งเสริมการลงทุนฉบับนี้ รัฐบาลเมียนมาร์ได้ให้สิทธิประโยชน์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แก่ นักลงทุนต่างชาติมากมาย ดังนี้

2.2.3.1 สิทธิประโยชน์ด้านภาษี

- 1) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล (Tax Holiday) ในช่วง 3 ปีแรก นับจากปีที่เริ่มดำเนินการ
- 2) ยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีเงินได้จากการนำผลกำไรกลับไปลงทุนใหม่ภายในระยะเวลา 1 ปี
- 3) ธุรกิจส่งออกจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้ ร้อยละ 50 ของผลกำไรที่ได้จากการส่งออก
- 4) ได้รับสิทธิในการหักค่าใช้จ่ายด้านการวิจัยและพัฒนาออกจากการคำนวณรายได้พึงประเมิน
- 5) ยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนำเข้า หรือภาษีท้องถิ่นอื่นๆ (Internal Taxes) หรือทั้งสองประเภท ที่เก็บจากการนำเข้าเครื่องจักรและส่วนประกอบ อุปกรณ์ เครื่องมือ ชิ้นส่วนและวัสดุต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ
- 6) ยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนำเข้าหรือภาษีท้องถิ่นอื่นๆ หรือทั้งสองประเภท ที่เก็บจากการนำเข้าวัตถุดิบในช่วง 3 ปีแรก นับจากปีที่เริ่มดำเนินการ

2.2.3.2 หลักประกันและความคุ้มครอง

รัฐบาลเมียนมาร์ให้ความคุ้มครองนักลงทุนต่างชาติตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ เช่น อนุญาตให้นักลงทุนต่างชาติโอนเงินทุนและผลกำไรกลับประเทศได้ และให้การรับรองว่ากิจการของนักลงทุนต่างชาติจะไม่ถูกยึดหรือถูกโอนไปเป็นของรัฐบาลในช่วงระหว่างที่ได้รับอนุญาตให้ลงทุน หรือช่วงที่ขยายเวลาในการลงทุนออกไป (ถ้ามี) ยกเว้นเป็นการกระทำเพื่อสาธารณะประโยชน์ ซึ่งนักลงทุนต่างชาติจะได้รับเงินชดเชยตามความเหมาะสม

2.2.3.3 การใช้ประโยชน์จากที่ดิน (Land Utilization)

ภายใต้กฎหมายที่ดินของเมียนมาร์ นักลงทุนต่างชาติหรือบริษัทต่างชาติไม่สามารถเป็นเจ้าของที่ดินได้ แต่สามารถเช่า (Lease) จากรัฐบาลเมียนมาร์ (อาจเช่าได้นานถึง 30 ปี) เพื่อใช้ในการลงทุนได้ ทั้งนี้ ระยะเวลาในการเช่าอาจยืดหยุ่นได้ ขึ้นกับการพิจารณาของรัฐบาลเมียนมาร์เป็นสำคัญ

2.2.4 การลงทุนจากต่างประเทศ

ตั้งแต่เมียนมาร์เปิดประเทศในปี พ.ศ. 2531 จนถึงปี พ.ศ. 2553 คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมาร์ (Myanmar Investment Commission: MIC) (ตารางที่ 2.2-2) อนุมัติโครงการลงทุนจากต่างประเทศจำนวน 430 โครงการ มูลค่าเงินลงทุนรวม 16,055.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากประเทศผู้ลงทุนทั้งหมด 31 ประเทศ ประเทศที่มีมูลค่าเงินลงทุนสะสมในเมียนมาร์มากที่สุด คือ ไทย รองลงมาได้แก่ สหราชอาณาจักร สิงคโปร์ และจีน ตามลำดับ ประเภทธุรกิจที่มีมูลค่าการลงทุนมากที่สุด คือ พลังงาน รองลงมาได้แก่ การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ การขนส่ง และอุตสาหกรรมการผลิต ตามลำดับ (ตารางที่ 2.2-3)

ตารางที่ 2.2-2 การลงทุนจากต่างประเทศสะสมที่ได้รับการอนุมัติจากทางการเมียนมาร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531–2553 จำแนกตามประเทศผู้ลงทุน

ประเทศผู้ลงทุน	จำนวน (โครงการ)	เงินลงทุน	
		ล้านเหรียญสหรัฐ	สัดส่วน (%)
1. ไทย	60	7,422.1	46.2
2. สหราชอาณาจักร*	50	1,861.0	11.6
3. สิงคโปร์	73	1,592.4	9.9
4. จีน	29	1,333.9	8.3
5. มาเลเซีย	36	898.3	5.6
6. ฮองกง	32	510.2	3.2
7. ฝรั่งเศส	2	469.0	2.9
8. สหรัฐฯ	15	243.6	1.5
9. อินโดนีเซีย	12	241.5	1.5
10. เกาหลี	37	239.3	1.5
11. เนเธอร์แลนด์	5	238.8	1.5
12. อื่นๆ	79	1,005.5	6.3
รวม	430	16,055.6	100

หมายเหตุ : * = Inclusive of enterprises incorporated in British Virgin Islands, Bermuda Islands and Cayman Islands.

ที่มา Myanmar Investment Commission (MIC)

ตารางที่ 2.2-3 การลงทุนจากต่างประเทศสะสมที่ได้รับการอนุมัติจากทางการเมียนมาร์
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551-2554 จำแนกตามสาขา

ประเภทธุรกิจ	จำนวน (โครงการ)	เงินลงทุน	
		ล้านเหรียญสหรัฐ	สัดส่วน (%)
1. พลังงาน	3	12,562.498	48.20
2. การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ	28	10,938.494	41.97
3. อุตสาหกรรมการผลิต	15	119.249	0.46
4. โรงแรมและการท่องเที่ยว	2	30.250	0.12
5.เหมืองแร่	7	2,274.470	8.73
6. เกษตรกรรม	3	138.750	0.53
รวม	58	26,063.711	100

ที่มา: Myanmar Investment Commission (MIC)

2.2.5 การลงทุนของไทยในเมียนมาร์ในปัจจุบัน

ในปัจจุบัน ภาคเอกชนไทยลงทุนในเมียนมาร์รวมทั้งสิ้น 3 โครงการ คิดเป็นมูลค่า 2,176.25 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณร้อยละ 8.34 ของการลงทุนจากต่างประเทศในเมียนมาร์ทั้งหมด โดยไทยมีมูลค่าการลงทุนในเมียนมาร์สูงเป็นอันดับที่ 4 การลงทุนของไทยในเมียนมาร์ที่สำคัญ ได้แก่ การลงทุนในสาขาพลังงาน (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) ประมง อุตสาหกรรม โรงแรมและการท่องเที่ยว และการแปรรูปสินค้าเกษตรกรรม

ตารางที่ 2.2-4 การลงทุนจากต่างประเทศสะสมของไทยที่ได้รับการอนุมัติจากทางการเมียนมาร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 – 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550

ประเภทธุรกิจ	จำนวน (โครงการ)	เงินลงทุน (ล้านเหรียญสหรัฐ)	สัดส่วน (%)
1. พลังงาน	2	6046.2	81.8
2. อุตสาหกรรมการผลิต	16	614.6	8.3
3. โรงแรมและการท่องเที่ยว	12	228.6	3.1
4. ประมง	7	171.0	2.3
5.เหมืองแร่	8	121.2	1.6
6. การขนส่ง	4	107.3	1.5
7. การขุดเจาะน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ	5	48.4	0.7
8. การก่อสร้าง	2	37.8	0.5
9. อสังหาริมทรัพย์	1	14.0	0.2
10. เกษตรกรรม	1	2.7	0.04
รวม	58	7,391.8	100

ที่มา: Myanmar Investment Commission (MIC)

2.2.6 ความร่วมมือในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมกับไทย

ภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เมียนมาร์ ได้มีความตกลงร่วมมือด้านการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมกับไทย โดยไทยจะให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมขึ้นในเมียนมาร์ 1 แห่ง จากพื้นที่ 4 แห่ง ที่มีเส้นทางมายังไทยไม่ไกลนัก คือ

- บริเวณชายแดนเมืองเมียวดี รัฐคะฉิ่น
- บริเวณใกล้เมืองผาอัน รัฐคะฉิ่น
- บริเวณใกล้เมืองเมะถ้ำไย (เมะละแหม่ง) รัฐมอญ
- บริเวณเมืองมุด่อง รัฐมอญ

2.2.7 การเมืองและสังคม

2.2.7.1 การเมือง

จากการปฏิรูปเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นระบอบสาธารณรัฐ โดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุข ภายหลังจากเลือกตั้งเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 พรรคสหเอกภาพและการพัฒนา (USDP) ได้รับเสียงสนับสนุนอย่างถล่มทลาย โดยพรรคได้รับเลือกถึง 878 ที่นั่ง จากทั้งหมด 1,159 ที่นั่งของทั้งสองสภา คือ สภาประชาชนและสภาชนชาติ สำหรับพรรคพลังประชาชนไทยแห่งชาติ (NDF) ซึ่งเป็นพรรคฝ่ายค้านที่ใหญ่ที่สุด ได้รับเลือกเพียงร้อยละ 10 เมื่อ 30 มีนาคม พ.ศ. 2554 พลเอกเต็งเส่งได้เข้าพิธีสาบานตนรับตำแหน่งประธานาธิบดี

2.2.7.2 สังคม

นโยบายด้านสังคมและวัฒนธรรมของเมียนมาร์ให้ความสำคัญต่อการยกระดับจิตใจและศีลธรรมของประชาชน การรักษาเอกลักษณ์วัฒนธรรมประจำชาติและเน้นความรักชาติ รัฐบาลเมียนมาร์ไม่ส่งเสริมให้ประชาชนรับวัฒนธรรมต่างชาติ โดยเฉพาะวัฒนธรรมตะวันตก มีการปิดกั้นเสรีภาพของสื่อมวลชนซึ่งทำให้ประชาชนไม่มีข้อเปรียบเทียบกับความเป็นอยู่และวัฒนธรรมของประชาชนประเทศอื่น ซึ่งจะช่วยให้รัฐบาลเมียนมาร์สามารถควบคุมและปกครองประเทศได้อย่างมั่นคงมากขึ้น

2.2.8 ความสัมพันธ์ทางการค้ากับไทย

2.2.8.1 ความร่วมมือภาคเอกชน

ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกับหอการค้าและสภาอุตสาหกรรมเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 ณ กรุงย่างกุ้ง มีการจัดตั้งสมาคมวัฒนธรรมและเศรษฐกิจไทย–เมียนมาร์ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม พ.ศ. 2544

2.2.8.2 ความร่วมมือภาครัฐ

- ความตกลงทางการค้าไทย-เมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2532 ณ กรุงย่างกุ้ง
- บันทึกความเข้าใจเพื่อการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมทางการค้า (JTC) ไทย-เมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2533 ณ กรุงย่างกุ้ง มีการประชุมไปแล้ว 5 ครั้ง ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2553 ณ อ. ชะอำ จ. เพชรบุรี
- ความตกลงว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการร่วมว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคี (JC) ไทย-เมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2536 ณ กรุงเทพฯ ประชุมไปแล้ว 6 ครั้ง ครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 7-9 มกราคม พ.ศ. 2545 ณ จังหวัดภูเก็ต
- ความตกลงการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2539 ณ กรุงย่างกุ้ง
- MOU ว่าด้วยการธนาคารระหว่างธนาคารพาณิชย์ไทยและธนาคารเมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2539
- บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งเมียนมาร์ ว่าด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการชายแดนส่วนภูมิภาค ลงนามเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2533
- บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการธนาคาร ลงนามเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2539
- หนังสือแลกเปลี่ยนระหว่างไทยกับเมียนมาร์ว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง ลงนามเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2540
- บันทึกความเข้าใจเรื่องการรับซื้อไฟฟ้าจากเมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2540
- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งเมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2541
- ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งเมียนมาร์ เพื่อการเว้นการเก็บภาษีซ้อนและการป้องกันการเลี่ยงรัษฎากรในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีเก็บจากเงินได้ ลงนามเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 (รอให้ฝ่ายเมียนมาร์ให้สัตยาบัน ขณะนี้จึงยังไม่มีผลบังคับใช้)
- ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการลงทุนระหว่างสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กับคณะกรรมการการลงทุนของเมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547

- บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการเกษตรไทย-เมียนมาร์ ลงนามเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ณ กรุงย่างกุ้ง

2.2.9 รูปแบบการค้ากับเมียนมาร์

รูปแบบการค้ากับเมียนมาร์มี 2 แบบ คือ การค้าในรูปแบบปกติ (Normal Trade) เป็นการติดต่อทำธุรกิจค้าขายโดยการทำสัญญาซื้อขาย และการเปิด L/C ตามปกติ และการค้าชายแดน (Border Trade) เป็นการค้าโดยผ่านทางชายแดน ไม่ผ่านท่าเรือหรือท่าอากาศยาน การค้าชายแดนกับประเทศที่มีอาณาเขตร่วมกัน ได้แก่ ประเทศจีน ไทย อินเดีย และบังคลาเทศ

เมียนมาร์ทำการค้าชายแดนกับจีน ดังนี้

- ค่านมูเซ (Muse) ฝั่งเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2541
- ค่านรุยลี่ (Lwejel) ฝั่งจีน เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2541
- ค่านชินชเวฮาว (Chinshwehaw) เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2546

เมียนมาร์ทำการค้าชายแดนกับไทย ดังนี้

- ค่านท่าจีเหล็ก (Tachileik) เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2539
- ค่านเกาะสอง (Kawthaung) เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2539
- ค่านเมียวดี (Myawaddy) เมื่อวันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2541
- ค่านมะริด (Myeik) (FOB) เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2542

เมียนมาร์ทำการค้าชายแดนกับอินเดีย ดังนี้

- ค่านริ (Rhi) เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2546
- ค่านทะมุ (Tamu) เมื่อวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2548

เมียนมาร์ทำการค้าชายแดนกับประเทศบังคลาเทศ ดังนี้

- ค่านเมิงดอ (Maungdaw) เมื่อวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2538
- ค่านสิตต่วย (Sittwe) เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2541

การค้าชายแดนของเมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2553 มีมูลค่า ดังนี้

- เมียนมาร์-จีน มีการค้ารวม 18,668.05 ล้านดอลลาร์
- เมียนมาร์-สิงคโปร์ มีการค้ารวม 11,616.77 ล้านดอลลาร์
- เมียนมาร์-ฮ่องกง มีการค้ารวม 10,577.17 ล้านดอลลาร์
- เมียนมาร์-อินเดีย มีการค้ารวม 5,937.99 ล้านดอลลาร์

มูลค่าการค้าระหว่างเมียนมาร์-จีน มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น เนื่องจากชายแดนเมียนมาร์-จีน ส่วนใหญ่จะมีสภาพการคมนาคมที่ดีกว่าของไทย และปัจจุบันบริเวณชายแดนของทั้งจีนและเมียนมาร์จะมีการแลกเปลี่ยนการเยือน และการไปมาหาสู่กันระดับท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง

2.2.10 ปัญหาและอุปสรรคทางการค้าของไทย

มาตรการที่มีใช้ภายในของเมียนมาร์

2.2.10.1 Contract Farming

เป็นกิจกรรมภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่น้ำโขง (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เพื่อส่งเสริมอาชีพให้ประชาชนตามแนวชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่มีเขตแดนติดกับไทย และช่วยแก้ไข/ป้องกันปัญหาสังคมในทางอ้อม โดยฝ่ายไทยจะกำหนดชนิดพืชที่ส่งเสริมให้ปลูก ให้ความรู้ด้านการเพาะปลูก และนำผลผลิตกลับเข้ามาในประเทศไทยโดยไม่เสียภาษีนำเข้า แต่ปัญหา คือ เจ้าหน้าที่และประชาชนตามแนวชายแดนของเมียนมาร์ยังขาดความรู้ความเข้าใจเรื่อง Contract Farming ขาดการประสานงานและถ่ายทอดระหว่างเมืองหลวงและเมืองชายแดน อีกทั้งเมียนมาร์ยังไม่ได้แต่งตั้งผู้ประสานงาน (Focal Point) ณ จังหวัดชายแดนของตน ทำให้การดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ

2.2.10.2 การขนส่งสินค้าผ่านแดนไทย-เมียนมาร์-จีน

เส้นทางคมนาคมทางบกสั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าไปสู่จีน คือ เส้นทางจากแม่สาย-ท่าจี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา-ด้าอ่อ-เชียงรุ่ง (ผ่านเมียนมาร์) ประมาณ 250 กิโลเมตร ใช้เวลาเพียง 1 วัน จากไทยถึงจีน โดยเฉพาะสินค้าประเภทที่เน่าเสียง่าย เช่น ผลไม้ ซึ่งสามารถแก้ปัญหาการขนส่งทางเรือผ่านแม่น้ำโขงในหน้าแล้งที่มีน้ำน้อยและใช้เวลานาน 2-3 วัน ปัจจุบันการใช้เส้นทางดังกล่าวยังขาดความชัดเจนในเรื่องกฎ ระเบียบ พิธีการศุลกากร การกำหนดค่าธรรมเนียมผ่านทาง ภาษีสินค้าผ่านแดน และการอนุญาตรถบรรทุกของต่างชาติใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้า ฯลฯ

2.2.10.3 ปัญหาภายในประเทศไทย

ขาดการประสานด้านนโยบายและการปฏิบัติระหว่างหน่วยงานต่างๆ โดยหน่วยงานต่างคนต่างทำตามนโยบายจากหน่วยงานต้นสังกัด ได้แก่ ฝ่ายปกครอง ฝ่ายความมั่นคง ฝ่ายการค้าและอำนวยความสะดวกด้านการค้า โดยขาดความร่วมมือ เชื่อมโยง และการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน

2.2.10.4 ข้อมูลการค้าชายแดนจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 2.2-5 สถิติมูลค่าสินค้าส่งออก ด้านศุลกากรแม่สอด ปีงบประมาณ 2547-2554

หน่วย: ล้านบาท

เดือน	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
ต.ค.	701.325	720.217	993.021	748.717	1,160.38	1,584.00	2,459.32	804.518
พ.ย.	706.841	843.096	1,045.01	740.653	1,176.00	1,575.46	2,277.39	948.618
ธ.ค.	828.003	1,153.68	1,172.48	850.446	1,246.51	1,359.61	2,624.00	1,225.88
ม.ค.	920.862	1,198.48	1,134.11	995.346	1,449.15	1,345.03	2,580.45	1,171.06
ก.พ.	1,014.11	1,467.25	1,441.39	889.429	1,342.45	1,657.46	2,622.00	1,291.54
มี.ค.	1,236.14	1,371.21	1,211.09	1,087.06	1,518.99	2,188.20	3,305.84	1,872.70
เม.ย.	1,007.61	1,026.70	1,021.18	895.029	1,236.46	1,806.94	2,664.45	1,814.93
พ.ค.	1,298.10	966.713	855.585	985.716	1,731.51	2,427.56	3,359.95	1,657.39
มิ.ย.	1,314.22	1,025.70	755.678	1,063.90	1,869.72	1,977.73	2,632.20	1,434.36
ก.ค.	1,317.98	728.013	603.262	1,000.19	1,750.16	2,057.79	1,446.03	N/A
ส.ค.	1,478.30	697.005	663.90	796.402	1,690.04	2,026.67	1,339.80	N/A
ก.ย.	1,581.39	864.819	787.399	1,035.74	1,341.77	2,168.21	1,361.63	N/A
รวม	13,404.87	12,062.88	11,684.11	11,088.63	17,513.13	22,174.65	31,226.06	12,220.99

N/A = data not available

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 2.2-6 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้า ด้านศุลกากรแม่สอด ปีงบประมาณ 2547-2554

หน่วย: ล้านบาท

เดือน	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
ต.ค.	47.85	62.97	59.41	58.16	78.91	126.51	60.05	86.63
พ.ย.	45.60	57.90	55.08	84.05	87.56	127.59	65.33	55.27
ธ.ค.	44.99	78.89	67.46	88.68	97.11	169.84	73.45	70.17
ม.ค.	47.44	64.55	78.51	109.21	128.67	143.19	91.39	76.52
ก.พ.	42.39	58.82	101.98	86.10	86.19	133.19	86.58	97.75
มี.ค.	42.36	72.81	134.30	93.54	127.69	215.38	133.84	108.68
เม.ย.	37.54	53.85	94.01	77.93	80.98	155.94	93.79	72.83
พ.ค.	46.75	82.91	243.92	93.85	112.10	191.10	130.57	87.91
มิ.ย.	51.88	74.37	124.59	82.79	118.25	202.88	114.49	63.70
ก.ค.	46.58	51.42	89.75	70.05	113.21	105.93	114.16	N/A
ส.ค.	69.31	47.89	126,091.00	67.95	92.68	86.49	81.36	N/A
ก.ย.	60.74	48.04	80.059	79.04	112.74	56.11	61.74	N/A
รวม	583.43	754.42	127,220.07	991.35	1,236.09	1,714.15	1,106.75	719.46

N/A = data not available

ที่มา: กรมศุลกากร

ตารางที่ 2.2-7 สถิติการส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิงของด่านศุลกากรแม่สอด
ปีงบประมาณ 2552-2555

	2552		2553		2554		2555	
	เบนซิน (ลิตร)	ดีเซล (ลิตร)	เบนซิน (ลิตร)	ดีเซล (ลิตร)	เบนซิน (ลิตร)	ดีเซล (ลิตร)	เบนซิน (ลิตร)	ดีเซล (ลิตร)
ต.ค.	1,189,781	1,474,272	4,756,963	1,915,304	2,760,000	1,035,980	8,378,000	2,258,000
พ.ย.	3,233,987	3,970,509	3,552,000	3,453,268	4,894,000	1,279,800	7,117,782	2,566,000
ธ.ค.	5,602,115	2,902,718	4,799,969	8,435,120	4,522,000	1,875,975	10,931,000	2,992,000
ม.ค.	5,802,541	2,103,691	5,885,940	7,508,710	4,450,000	3,777,049	6,947,000	2,232,898
ก.พ.	4,389,057	1,111,983	5,676,000	6,370,693	4,810,000	3,470,925	8,968,670	3,497,083
มี.ค.	6,924,547	3,475,361	8,772,947	5,470,727	6,509,024	4,551,000	9,728,253	4,681,056
เม.ย.	4,626,654	618,288	9,360,840	6,823,057	7,275,000	3,829,022	9,779,626	4,065,291
พ.ค.	5,762,687	1,624,992	6,702,000	7,959,676	5,919,060	3,618,649	10,394,050	4,513,708
มิ.ย.	3,173,915	947,255	8,029,886	5,854,285	5,649,531	2,428,829	13,697,323	3,116,306
ก.ค.	4,453,894	1,106,861	3,094,000	2,240,930	6,998,000	1,759,845	17,787,010	1,792,000
ส.ค.	2,706,000	943,491	1,126,000	315,000	4,400,000	2,502,944	7,225,952	1,369,000
ก.ย.	4,169,956	722,370	2,554,000	1,211,000	4,760,000	2,363,000	N/A	N/A
รวม	52,035,134	21,001,791	64,310,545	57,557,770	62,946,615	32,493,018	61,850,331	33,083,342

N/A = data not available

ที่มา: กรมศุลกากร

2.3 โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

2.3.1 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน
- 2) เพิ่มศักยภาพในการค้าการลงทุน โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแม่สอดเมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาขง ภายใต้กรอบการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างประเทศไทย-เมียนมาร์-อินเดีย และเส้นทางเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) ระหว่างเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมาร์

2.3.2 แนวนโยบาย

เป็นการพัฒนาเส้นทางสาย ASEAN Highway ซึ่งเป็นการสนับสนุนการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาร์ เนื่องจากเส้นทางสายนี้ จะเชื่อมไปยังเมืองย่างกุ้งของเมียนมาร์

2.3.3 ลักษณะโครงการ

ก่อสร้างถนน เป็นระยะทาง 17.35 กิโลเมตร

- 1) ปรับปรุงจากถนนเดิมในย่านชุมชนเมียวดี เป็นทางมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 6 ช่องจราจร ผิวทางจราจรกว้าง 21 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3 เมตร ระยะทาง 1.70 กิโลเมตร (กม. 0+000-1+700)
- 2) ก่อสร้างทางแนวใหม่ เป็นทางมาตรฐานทางหลวงสายเอเชียชั้น 3 ระยะทาง 4.30 กิโลเมตร (กม. 1+700-6+000)
- 3) ปรับปรุงถนนเดิม เป็นทางมาตรฐานทางหลวงเอเชียชั้น 3 ระยะทาง 11.35 กิโลเมตร (กม. 6+000-17+350)

2.3.4 ลักษณะความช่วยเหลือ

วงเงินให้เปล่า จำนวน 122.9 ล้านบาท

2.3.5 กรอบเวลา

- 1) ระยะเวลาในการก่อสร้างทั้งสิ้น 360 วัน
- 2) ลงนามในสัญญาว่าจ้าง เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548
- 3) เริ่มก่อสร้างตามสัญญาจ้าง เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548
- 4) กำหนดแผนงานสิ้นสุด วันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549

2.3.6 ระบบขั้นตอนการดำเนินการ

1) มติคณะรัฐมนตรี (ระดับนโยบาย) เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 ให้กรมทางหลวงเป็นผู้ควบคุมงานในวงเงิน 3.9 ล้านบาท และให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการทั้งหมดจากกองทุนให้ความช่วยเหลือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ค่าใช้จ่ายส่วนที่เหลือพร้อมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะต้องส่งคืนกองทุนให้ความช่วยเหลือพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดหลังเสร็จสิ้นโครงการ และหากวงเงินงบประมาณไม่เพียงพอมอบหมายให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ

2) ว่าจ้างผู้รับเหมา (ระดับปฏิบัติตามแผนงาน) คือ บริษัท ส.เชิงทรายคอนสตรัคชั่น จำกัด ด้วยวงเงิน 122,618,382 บาท เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างของประเทศไทย เมื่อสิ้นสุดการเบิกจ่าย ณ เดือนสิงหาคม 2549 มีวงเงินเหลือจากวงเงินตามสัญญาจ้างหลังโครงการแล้วเสร็จ 224,295.02 บาท คิดเป็นร้อยละ 99.82 (ปิดโครงการแล้ว)

- 3) ตรวจสอบรับมอบงานโดยกรมทางหลวง

2.3.7 ผลการดำเนินงาน

1) มีการตั้งนโยบายด้านการกระชับความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน และเพิ่มศักยภาพในการค้าการลงทุน และมีการดำเนินการตามนโยบาย โดยคณะรัฐมนตรีมีมติวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้ ในวงเงิน 122.90 ล้านบาท

- 2) มีการก่อสร้างด้วยผู้รับเหมาของไทย คือ บริษัท ส.เชิงทราย คอนสตรัคชั่น จำกัด

3) มีการใช้จ่ายงบประมาณอยู่ในวงเงิน 122,618,382 บาทที่ได้รับอนุมัติ โดยมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น 122.28 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.72 ของวงเงินตามแผน

4) มีการตรวจรับงานโดยกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการและมีระเบียบและระบบการตรวจรับมอบงาน

5) ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 รวมระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 450 วัน และกรมทางหลวงรับมอบงานเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2549 โดยการก่อสร้างล่าช้าไปจากแผนงาน 90 วัน และล่าช้าไปจากระยะเวลาที่ขอยกย 43 วัน

6) มีการแก้ไขความล่าช้า ตามระเบียบราชการ

2.4 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการสัมภาษณ์ใน 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของเมียนมาร์ ณ เมืองเมียวดี และการสัมภาษณ์ผู้บริหารในหน่วยงานต่างๆ ในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก

2.4.1 การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของเมียนมาร์ ณ เมืองเมียวดี

สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของเมียนมาร์ ณ เมืองเมียวดี เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 โดยได้มีการสัมภาษณ์ในระดับนโยบายจากผู้ว่าการเมืองเมียวดีและประธานหอการค้าเมืองเมียวดี โดยมีประเด็นต่างๆ ดังนี้

สภาพภายหลังมีโครงการ

- มียานพาหนะประเภทต่างๆ มาใช้ถนนเส้นนี้มากขึ้น เนื่องจากสามารถร่นระยะเวลาในการเดินทางจากเดิม ในช่วงระยะทางประมาณ 18 กิโลเมตรนี้ได้เป็นอย่างดี
- ถนนมีการชำรุดเสียหายเร็วกว่าที่ควรจะเป็น ควรมีการพิจารณาเรื่องมาตรฐานและข้อกำหนดการออกแบบและการก่อสร้างให้สอดคล้องกับสภาพการใช้งานในพื้นที่
- ถนนยังไม่มีป้ายสัญญาณจราจรที่เพียงพอ และบางช่วงควรมีการยกโค้ง (Super-elevation)
- เกิดน้ำท่วมขังในถนนและไม่สามารถระบายน้ำจากสองข้างทางและจากบ้านเรือนในชุมชนเข้าสู่ระบบระบายน้ำของถนน เนื่องจากไม่มีการเปิดจุดเชื่อมต่อไว้

ความเห็นด้านอื่นๆ

- ควรมีการก่อสร้างด่านซั้งน้ำหนักเพื่อป้องกันการบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งทำให้ถนนมีการชำรุดเสียหายเร็วกว่าปกติ
- การดำเนินการพัฒนาโครงการ ต้องการให้ประชาชนในพื้นที่โครงการของเมียนมาร์ ได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานด้วย



รูปที่ 2.4-1 การสัมภาษณ์คณะผู้ว่าการเมียวดี



รูปที่ 2.4-2 การสัมภาษณ์ประธานหอการค้าเมียวดี

2.4.2 การสัมภาษณ์ผู้บริหารในหน่วยงานต่างๆ ใน อ. แม่สอด จ. ตาก

- 1) ผอ. แขวงทางตากที่ 2 (แม่สอด) สัมภาษณ์ในส่วนแนวทางในการก่อสร้างทางและอุปสรรคในการก่อสร้างทางในโครงการนี้ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2555
- 2) ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรแม่สอด สัมภาษณ์ในส่วนการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านตามแนวชายแดนแม่สอด เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2555
- 3) เลขานุการหอการค้าจังหวัดตาก สัมภาษณ์ในภาพรวมของการค้าตามแนวชายแดนแม่สอดและแนวโน้มในการทำการค้าชายแดน เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2555

ผลการสัมภาษณ์สามารถสรุปได้ ดังนี้

สภาพภายหลังมีโครงการ

- การขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ระหว่างแม่สอดและเมืองเมียวดีมีความสะดวกรวดเร็วขึ้น
- มีการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ไปรถบรรทุกขนาดเล็ก เพื่อให้สามารถวิ่งผ่านสะพานได้ ทำให้สินค้าเสียหายเนื่องจากการขนถ่าย โดยหากมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมียวดี (สะพานแม่สอดแห่งที่ 2) จะเป็นการแก้ไขปัญหา
- เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณคอสะพานทั้งสองฝั่ง เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าดังกล่าว ซึ่งหากมีการจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้า จะทำให้สามารถช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

ความเห็นด้านอื่นๆ

- ปัจจุบัน สินค้าอัญมณี (พลอยและทับทิม) และอาหารทะเล ได้ย้ายฐานการค้าจากแม่สอดไปอยู่ที่ด่านรัฐลีของสาธารณรัฐประชาชนจีนแทน เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากกว่าไทย ภาครัฐควรจะต้องมีการสนับสนุนให้สามารถแข่งขันได้มากกว่านี้ เช่น ควรมีการเร่งรัดดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว
- ชาวไทยบริเวณแม่สอดและชาวเมียนมาร์ในเมืองเมียวดีมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน มีการช่วยเหลือเกื้อกูลกันอยู่เสมอทั้งทางด้านสาธารณสุขและสาธารณูปการ ควรจะมีการนำจุดแข็งส่วนนี้ ในการไปต่อยอดความสัมพันธ์ที่ดีในด้านอื่นๆ



รูปที่ 2.4-3 การสัมภาษณ์ผู้อำนวยการแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด)



รูปที่ 2.4-4 การสัมภาษณ์ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรแม่สอด

2.5 ผลการสำรวจสภาพปัจจุบันหลังเปิดดำเนินโครงการ

สภาพถนนที่มีการบันทึกภาพไว้ เมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549 ได้มีการนำมาเปรียบเทียบกับสภาพถนนเมื่อมีการสำรวจในวันที่ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 โดยถนนเดิมมีสภาพทรุดโทรมและชำรุดเป็นจุดๆ ในช่วงเข้าเมืองเมียวดี และพบว่าฝุ่นเป็นปัญหาหลัก โดยพบปัญหานี้ตลอดเส้นทางจากเมียวดีไปยังจุดรอกข้ามเขาตะนาวศรี (รูปที่ 2.5-1 ถึง รูปที่ 2.5-5)



รูปที่ 2.5-1 สภาพถนนเดิม บันทึกเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549



รูปที่ 2.5-2 ผู้คนจากการก่อสร้างโครงการ จากเมียวดีเพื่อข้ามไปกอะเร็ก
บันทึกเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549



รูปที่ 2.5-3 การสัญจรขณะก่อสร้างโครงการจากเมียวดีเพื่อข้ามไปกอะเร็ก
บันทึกเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549



รูปที่ 2.5-4 ฝุ่นละอองบริเวณด้านที่เกิดจากถนนดิน บันทึกเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549



รูปที่ 2.5-5 สภาพถนนขณะข้ามเทือกเขาตะนาวศรี บันทึกเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549

สภาพปัจจุบันของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี โดยจากการสำรวจสภาพทางกายภาพของถนนมีผิวการจราจรกว้างขึ้นและมีฝุ่นละอองจากการจราจรน้อยลง (รูปที่ 2.5-6 ถึง รูปที่ 2.5-9)



รูปที่ 2.5-6 สภาพถนนบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี



รูปที่ 2.5-7 สภาพการจราจรบนถนนโครงการบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี



รูปที่ 2.5-8 รถบรรทุกสินค้าบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี



รูปที่ 2.5-9 สภาพถนนโครงการที่ชำรุด

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าภายหลังจากที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ สภาพแวดล้อมดีขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะในเรื่องฝุ่นละอองจากการจราจรที่ลดลง และบริเวณสองข้างทางจะพบบ้านเรือนที่มีลักษณะถาวรอยู่ทั่วไป

การออกแบบ การดำเนินการ และผลการประเมิน

3.1 การออกแบบและการดำเนินการประเมิน

3.1.1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้ และการวัด

การกำหนดแบบการประเมินสำหรับการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการในด้านที่กำหนดไว้ ได้แก่ ความสอดคล้องกับนโยบายผู้ให้งบประมาณ การดำเนินการโครงการตามขั้นตอนแผนงานของผู้รับงบประมาณ การดำเนินการใช้อันก่อให้เกิดประโยชน์จากการมีโครงการ และโอกาสการสร้างประโยชน์ต่อยอด (ตารางที่ 3.1-1)

3.1.2 การจัดประเภทโครงการ

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี เป็นโครงการที่สนับสนุนคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนสองข้างทางและบริเวณใกล้เคียงให้ดีขึ้น จากสภาพถนนฝุ่น เป็นหลุมบ่อ และการคมนาคมยากลำบากทั้งปี กลายเป็นสภาพถนนที่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ใช้ถนนได้ทั้งปี และมีฝุ่นน้อยลง ทั้งนี้ โครงการยังสามารถเอื้ออำนวยความสะดวกตลอดสองข้างทางของโครงการในการใช้ชีวิตประจำวัน เช่น การเข้าถึงสถานพยาบาล การค้าของชุมชน และการศึกษา ทำให้ชุมชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นอย่างชัดเจน นอกจากนี้ แนวเส้นทางโครงการยังทำหน้าที่เชื่อมโยงการคมนาคมและการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ด้วย

ตารางที่ 3.1-1 การกำหนดหัวข้อ ตัวบ่งชี้ และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการ และการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ
1. ความต้องการของผู้ให้งบประมาณ	นโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน และเพิ่มศักยภาพในการค้า/การลงทุน	มีประกาศแผน มีการอนุมัติงบประมาณ
	คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบาย เพื่อให้สามารถเกิดโครงการได้
2. เกิดการก่อสร้าง	ผู้รับเหมาก่อสร้างของประเทศไทย	บริษัทรับเหมาเป็นของไทย
3. การใช้งบประมาณ	อยู่ในวงเงิน 122,618,382 บาทที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ
4. การตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้าง	มีการคุมงานและตรวจรับงานโดยกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการและมีระเบียบและระบบการตรวจรับมอบงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน
5. การแล้วเสร็จตามแผนงาน	การก่อสร้างโครงการล่าช้าไปจากแผนงาน 90 วันและล่าช้าไปจากระยะเวลาที่ขอขยาย 43 วัน ทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสียค่าปรับเป็นจำนวนเงิน 2.55 ล้านบาท	ดำเนินงานแล้วเสร็จในแผนงาน
6. การแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	มีการแก้ไขความล่าช้า ตามระเบียบราชการ	มีการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ
7. ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	การเติบโตทางด้านการคมนาคม-ขนส่ง การเติบโตการค้าชายแดนบริเวณแม่สอด และการเติบโตด้านการท่องเที่ยว	จำนวนและชนิดขบวนพาหนะ จำนวนและขนาดร้านค้า/อาคารพาณิชย์
	คุณภาพชีวิตชุมชนบริเวณโครงการมีการเข้าถึงสถานบริการชุมชนรวดเร็ว	ใช้เวลาเดินทางสั้นลง จำนวนรถสาธารณะเพิ่มขึ้น การพัฒนาและเติบโตของชุมชนในบริเวณโครงการและใกล้เคียง จำนวนบ้านเรือนปรกติหนาแน่นขึ้น บ้านเรือนมีลักษณะถาวรมากขึ้น
	สิ่งแวดล้อม	ฝุ่นน้อยลง สภาพวัดและศูนย์รวมทางจิตใจ
	ความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศ และส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน และเพิ่มศักยภาพในการค้าการลงทุน	เกิดกิจกรรมสานความสัมพันธ์ มีการเติบโตของด่านแม่สอด ด้านการท่องเที่ยว/การลงทุน

3.1.3 การกำหนดวิธีการประเมินโครงการ

การประเมินโครงการ ประกอบด้วย การประเมินในหลายด้าน ได้แก่ ส่วนการประเมินกระบวนการของโครงการ และส่วนการประเมินผลผลิตจากโครงการ ที่ต้องพิจารณาครอบคลุมวงจรชีวิตของโครงการ (Project Life Cycle) ตั้งแต่การจัดสรรงบประมาณ การดำเนินการออกแบบ การดำเนินงานตามแผนการก่อสร้าง และการดำเนินการเปิดใช้ประโยชน์ ตลอดจนการสร้างความยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจ การลงทุน คุณภาพชีวิตของคนในสังคม และคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น โดยรายละเอียดวิธีการประเมินจะได้นำเสนอไว้จำแนกประเด็นออกเป็น การคมนาคม-ขนส่ง เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมและสังคม

3.2 ผลการประเมินระดับโครงการ

3.2.1 สรุปประสิทธิผลระดับโครงการ

โครงการมีประสิทธิผลอยู่ในเกณฑ์ดี โดยดำเนินการได้ครบตามตัวชี้วัด (ตารางที่ 3.2-1) แต่มีประเด็นการก่อสร้างล่าช้ากว่ากำหนด และสภาพถนนเมื่อใช้งานแล้วที่พบว่า มีน้ำขังเป็นแห่งๆ และผิวจราจรชำรุด อย่างไรก็ตาม โครงการได้ส่งผลให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้นอย่างชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบกับข้อมูลเมื่อวันที่ 7 มีนาคม พ.ศ. 2549 โดยรายละเอียดที่มาของผลการประเมิน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ผลสรุปการตรวจสอบข้อมูลตามหัวข้อ ตัวบ่งชี้ และการวัด เพื่อการประเมินกระบวนการของโครงการและการประเมินผลผลิตจากโครงการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ	ผลการตรวจสอบ
1. ความต้องการของผู้ให้งบประมาณ	นโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน และเพิ่มศักยภาพในการค้าการลงทุน	มีประกาศแผน มีการอนุมัติงบประมาณ	ดำเนินการ ดำเนินการ
	คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 ให้เบิกค่าใช้จ่ายโครงการนี้	มีการดำเนินการของฝ่ายนโยบาย เพื่อให้สามารถเกิดโครงการได้	ดำเนินการ
2. การก่อสร้าง	ผู้รับเหมาของประเทศไทย	ผู้รับเหมาเป็นของไทย	ดำเนินการ

หัวข้อ	ตัวบ่งชี้	การวัดผลสำเร็จ	ผลการตรวจสอบ
3. งบประมาณ	อยู่ในวงเงินที่อนุมัติ	ไม่เกินงบประมาณ	สำเร็จตามเป้า
4. การตรวจสอบคุณภาพการก่อสร้าง	มีการควบคุมงานและตรวจรับงาน โดยกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานราชการและมีระเบียบและระบบการตรวจรับงาน	มีระบบการตรวจสอบที่ชัดเจน	ดำเนินการ
5. การแล้วเสร็จตามแผนงาน	กรอบเวลาการก่อสร้างโครงการ	ดำเนินงานแล้วเสร็จในแผนงาน	ล่าช้าจากแผนงาน 90 วัน และล่าช้าจากระยะเวลาที่ขอยกย 43 วัน
6. การแก้ไขปัญหา	มีการแก้ไขความล่าช้า ตามระเบียบราชการ	มีการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ	ดำเนินการแล้วโดยกรมทางหลวง
7. ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	การเติบโตทางด้านคมนาคม การเติบโตการค้าชายแดน บริเวณแม่สอด และการเติบโตด้านการท่องเที่ยว	จำนวนและชนิดยวดยานพาหนะ จำนวนและขนาดร้านค้า/อาคารพาณิชย์	จำนวนมากขึ้นและขนาดยวดยานใหญ่ขึ้น จำนวนและขนาดร้านค้า/อาคารพาณิชย์/ มูลค่าการค้าชายแดนมากขึ้น และบ้านเรือนมีสภาพถาวร
	คุณภาพชีวิตชุมชนบริเวณโครงการ มีการเข้าถึงสถานบริการชุมชนรวดเร็ว	ใช้เวลาเดินทางสั้นลง จำนวนรถสาธารณะเพิ่มขึ้น การพัฒนาและเติบโตของชุมชนในบริเวณโครงการและใกล้เคียง จำนวนบ้านเรือนหนาแน่นขึ้น บ้านเรือนมีลักษณะถาวรขึ้น	การใช้ถนนของคนในพื้นที่มากขึ้น เนื่องจากการเดินทางสั้นลงและสะดวกขึ้น มีบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างถาวรและหนาแน่นขึ้น
	สิ่งแวดล้อมและสังคม	ฝุ่นน้อยลง สภาพแวดล้อมและศูนย์รวมทางจิตใจดีขึ้น	ฝุ่นน้อยลง แต่มีน้ำขังขอบทางเป็นบางจุด วัดมีสภาพได้รับการดูแลทาสีใหม่ และก่อสร้างเพิ่มเติม
	ความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ ส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดน เพิ่มศักยภาพการค้าการลงทุน	เกิดกิจกรรมสานความสัมพันธ์ มีการเติบโตของด่านแม่สอด ด้านการท่องเที่ยว/การลงทุน	เกิดการเดินทางข้ามฝั่ง และติดต่อด้านการค้าและท่องเที่ยว

3.2.2 ผลการประเมินโครงการในรายละเอียด

3.2.2.1 ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์โครงการ

โครงการก่อสร้างเส้นทางแม่สอด/เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีเป็นหนึ่งในโครงการของ East-West Highway ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เชื่อมโยงระหว่างประเทศเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมาร์ และเป็นไปตามนโยบายเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกัน ได้แก่ จีน สปป.ลาว และไทย เพื่อรองรับการเจริญเติบโตภาคเกษตรกรรมและภาคบริการ (การท่องเที่ยว) นอกจากนี้ โครงการก่อสร้างเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ยังมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลเมียนมาร์ ซึ่งจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจของเมียนมาร์ด้านการคมนาคมทางถนนที่มีความต้องการปรับปรุงถนนที่มีอยู่ให้มีการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดน

3.2.2.2 ผลการประเมินการเบิกจ่ายโครงการ

เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติค่าใช้จ่าย ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างและควบคุมงาน เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี วงเงิน 122.90 ล้านบาท โดยกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รัฐบาลมอบหมายให้กำกับดูแลและควบคุมการก่อสร้าง ดำเนินการประกวดราคา ได้มอบหมายให้ บริษัท ส.เซียงราย คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในวงเงิน 118.72 ล้านบาท กรมทางหลวงได้ประมาณการค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง วงเงิน 3.90 ล้านบาท รวมค่าใช้จ่ายโครงการเป็นวงเงินทั้งสิ้น 122.62 ล้านบาท เมื่อเสร็จสิ้นโครงการ มีค่าใช้จ่ายดำเนินงานก่อสร้างเป็นจำนวนเงิน 118.49 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาควบคุมงานเป็นจำนวนเงิน 3.78 ล้านบาท ซึ่งรวมค่าใช้จ่ายเป็นเงินทั้งสิ้น 122.28 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.72 ของวงเงินตามแผน ผลการประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจึงอยู่ในเกณฑ์ดี

3.2.2.3 ผลการประเมินระยะเวลาก่อสร้าง

ผลการประเมินระยะเวลาก่อสร้างอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ซึ่งตามสัญญาระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างกับกรมทางหลวง กำหนดระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 360 วัน (สิ้นสุดวันที่ 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549) แต่เนื่องจากผู้รับเหมาไม่สามารถนำเครื่องจักรและบุคลากรเข้าในพื้นที่ก่อสร้างได้ อันเนื่องมาจากการประสานงานระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเมียวดีและรัฐบาลกลางของเมียนมาร์มีความล่าช้า กรมทางหลวงจึงพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาดำเนินงานออกไปอีก 28 วัน ต่อมากรมทางหลวงได้พิจารณาขยายระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง ครั้งที่ 2 เป็นระยะเวลา 19 วัน อันเนื่องมาจากต้องหยุดการก่อสร้างในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์ รวมระยะเวลาก่อสร้างใหม่เป็น 407 วัน

ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2549 รวมระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 450 วัน โดยกรมทางหลวงรับมอบงานเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2549 ดังนั้น การก่อสร้างโครงการจึงล่าช้าไปกว่าแผนงาน 90 วัน และล่าช้าไปจากระยะเวลาที่ขอขยาย 43 วัน โดยระยะเวลาในการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 125 ของแผนงาน และคิดเป็นร้อยละ 110.57 ของระยะเวลาที่ขอขยายออกไป ทั้งนี้ ผู้รับเหมาได้เสียค่าปรับอันเนื่องมาจากดำเนินงานล่าช้าเป็นจำนวนเงิน 2.55 ล้านบาท (ค่าปรับวันละ 59,360 บาท)

3.2.2.4 ผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการโยกย้ายประชากร

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการมีเพียงเล็กน้อย อันเนื่องมาจากฝุ่นละอองและเสียงจากการใช้เครื่องจักรระหว่างการก่อสร้างโครงการ ซึ่งผู้รับเหมาได้ดำเนินมาตรการควบคุมผลกระทบดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพประชาชนในบริเวณใกล้เคียง และเนื่องด้วยแนวเส้นทางก่อสร้างส่วนใหญ่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองที่มีที่พักอาศัยของประชาชนกระจายอยู่เป็นระยะๆ จึงไม่มีปัญหาอันเนื่องมาจากการเวนคืนที่ดิน

ในระหว่างดำเนินการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทาง ประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองและเสียงเครื่องจักรบ้างเล็กน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถนนเดิมที่ไม่มีลาดผิวทางอยู่แล้ว ทำให้การสัญจรไปมาในถนนเดิมมีฝุ่นละอองอยู่ค่อนข้างมาก ส่วนประเด็นด้านการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากการก่อสร้างเป็นช่วงที่อยู่นอกเขตชุมชนเมืองและมีระยะทางเพียง 4.3 กิโลเมตร โดยมีประชาชนอาศัยอยู่เป็นระยะๆ จึงไม่มีปัญหาในการเวนคืนที่ดิน

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่พบว่า ประชาชนได้รับผลกระทบจากโครงการในส่วนของการระบายน้ำ ถนนที่อยู่ในเขตเมืองจะมีบ้านเรือนประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่นตลอดสองฝั่ง มีถนนย่อยหลายสายมาเชื่อมต่อกับถนนของโครงการ เมื่อมีการก่อสร้างถนนขึ้นมาใหม่ ทำให้น้ำฝนและน้ำจากบ้านเรือนประชาชนไม่มีทางออก จึงเกิดปัญหาน้ำท่วมขัง สำหรับถนนที่อยู่นอกเขตเมือง เมื่อฝนตกเกิดน้ำท่วมขังบนผิวทางและไหล่ทาง เนื่องจากระบายน้ำออกสองข้างทางไม่สะดวก ดังแสดงในรูปที่ 3.2-1



รูปที่ 3.2-1 น้ำท่วมขังบริเวณไหล่ทาง

3.2.2.5 ผลการประเมินประโยชน์ด้านการสร้างความเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคม

i) เส้นทางเชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์ แม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาซง

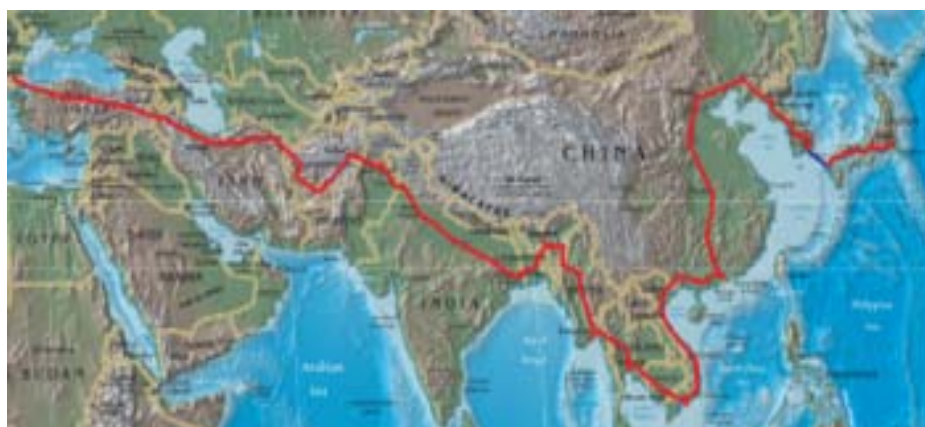
โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี (Mae Sot-Myawaddy-Thingannyinaung-Dawna Range Road Construction Project) เป็นโครงการเชื่อมโครงข่ายการคมนาคมและส่วนหนึ่งของโครงการ East-West Highway ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) โดยโครงการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศไทยและเมียนมาร์นี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่เมียนมาร์ในรูปแบบให้เปล่า (Grant) นี้ เป็นกลยุทธ์การกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและเมียนมาร์ให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

การที่รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือโครงการนี้ เป็นเพียงส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงไทย-เมียนมาร์ แม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาชง ที่มีระยะทางรวม 198 กิโลเมตร ซึ่งจากการประเมินโครงการก่อสร้างที่แล้วเสร็จในเส้นทางจากชายแดนไทยไปถึงเชิงเขาตะนาวศรี จะทำให้สามารถเดินทางสะดวกสบายขึ้น แต่การเดินทางจากเชิงเขาตะนาวศรีต่อไปยังกอกะเร็ก มีสภาพทางแคบและคดเคี้ยว ยานพาหนะไม่สามารถแล่นสวนทางกันได้ ทำให้เป็นอุปสรรคในการค้าขาย อีกทั้งปัจจัยทางด้านการเมืองภายในประเทศของเมียนมาร์ก็มียุทธศาสตร์สำคัญต่อการตัดสินใจด้านการลงทุนและค้าขายของนักลงทุน

ii) โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway: AH)

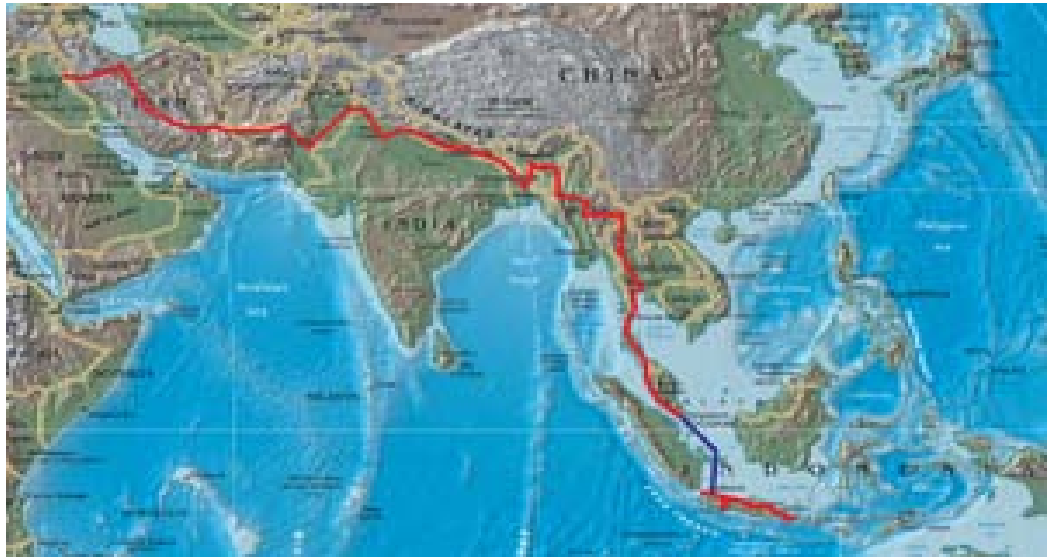
โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway: AH) เป็นโครงข่ายคมนาคมทางถนนขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในทวีปเอเชีย มีการประสานงานโดยประเทศต่างๆ และ Europe and the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) โดยเส้นทางเริ่มจากทางตะวันตกของทวีปเอเชีย คือ จากตุรกี ผ่านอิรัก อิหร่าน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน อินเดีย บังกลาเทศ เมียนมาร์ ไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยในเมียนมาร์มีเส้นทางหลวงสายเอเชีย ระยะทางรวม 3,003 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) มีความยาว 20,557 กิโลเมตร เริ่มจากโตเกียว ญี่ปุ่น ผ่านเกาหลี-จีน-โฮจิมินห์ซิตี้ เวียดนาม-ปราจีนบุรี/อุบลราชธานี/ตาก ไทย-ย่างกุ้ง เมียนมาร์-ธากา บังกลาเทศ-กัลกัตตา/นิวเดลี อินเดีย-ละฮอร์/ราวาลปินดี/อิสลามาบัด ปากีสถาน-คาบูล อัฟกานิสถาน-เตหะราน อิหร่าน ไปสิ้นสุดที่อังการา ตุรกี



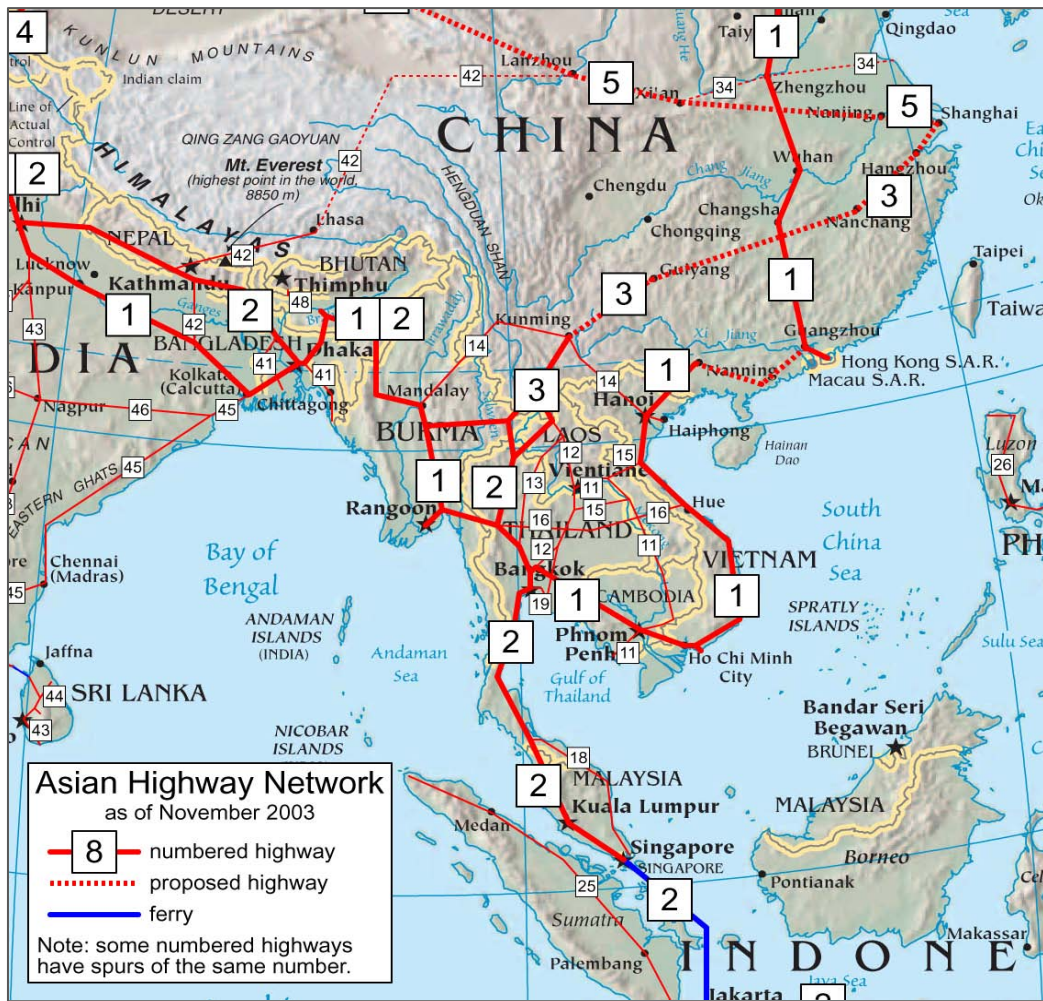
รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 1 (AH 1)

- ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 2 (AH 2) มีความยาว 13,177 กิโลเมตร เริ่มจากอินโดนีเซีย ผ่านสิงคโปร์-กัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย-สงขลา/กรุงเทพมหานคร/เชียงราย ไทย-มณฑลยี่เมียนมาร์-รากา บังคลาเทศ-พาราณสี/นิวเดลี อินเดีย-ละฮอร์ ปากีสถาน-ซาฮิสถาน/เดหะราน/ทาบรีซ อิหร่าน ไปสิ้นสุดที่แบกแดด อิรัก



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 2 (AH 2)

- ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 3 (AH 3) มีความยาว 7,331 กิโลเมตร เริ่มจากเมืองอูลาน/อูเต รัสเซีย ผ่านสาธารณรัฐประชาชนจีน-เมียนมาร์-สปป.ลาว และสิ้นสุดที่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 หรือถนนพหลโยธิน ที่แยกแม่กรณ์ อำเภอเมืองเชียงราย จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย
- ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 14 (AH 14) เป็นเส้นทางสายตรง มีความยาว 2,077 กิโลเมตร เริ่มจากเมืองไฮฟอง เวียดนาม ไปยังเมืองมณฑลยี่เมียนมาร์ ตัดกับเส้นทาง AH 1 และ AH 2



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงสายเอเชียที่เชื่อมโครงข่ายของเมียนมาร์กับประเทศต่างๆ

iii) เส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Corridors) มีประเทศสมาชิก 6 ประเทศ ประกอบด้วย ไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนนาน) ซึ่งไทยได้ลงนามในกรอบความร่วมมือตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535

โครงการนี้มีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการค้าและการลงทุนในภูมิภาค โดยได้รับเงินสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน รวมทั้งระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมาย

โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทด้านการคมนาคมขนส่ง (The Transport Master Plan) ของประเทศลุ่มแม่น้ำโขง เมื่อปี พ.ศ. 2538 หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2545 ประเทศในลุ่มแม่น้ำโขงได้มีนโยบายที่ชัดเจนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในกลุ่มประเทศในภูมิภาค ซึ่งธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการสนับสนุนด้านเงินทุนและเทคโนโลยี โดยดำเนินการวิเคราะห์ศักยภาพด้านการขนส่งให้กับกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง

แผนกลยุทธ์ด้านการคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2549-2558 จะรองรับกับแผนกลยุทธ์ด้านการท่องเที่ยว GMS-TSS (Greater Mekong Subregion-Tourism Sector Strategy) โดยดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) โดยมีเส้นทางหลัก 9 เส้นทาง ดังนี้

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. North-South Corridor (NSC): | คุนหมิง–กรุงเทพฯ |
| 2. Eastern Corridor (EC): | คุนหมิง–Ca Mau (เวียดนาม) |
| 3. East-West Corridor (EWC): | เกาะลัมไย (เมียนมาร์)–คานัง (เวียดนาม) |
| 4. Southern Corridor (SC): | ทวาย (เมียนมาร์)–Quy Nhon/Vung Tau (เวียดนาม) |
| 5. Southern Coastal Corridor (SCC): | กรุงเทพฯ–Nam Can (เวียดนาม) |
| 6. Central Corridor (CC): | คุนหมิง–Sihanoukville (กัมพูชา)–สัตหีบ–แหลมฉบัง/กรุงเทพฯ |
| 7. Northern Corridor (NC): | Fangcheng (จีน)–ตะมุ (เมียนมาร์) |
| 8. Western Corridor (WC): | ตะมุ (เมียนมาร์)–เกาะลัมไย (เมียนมาร์) |
| 9. Northeastern Corridor (NEC): | Thanh Hoa–กรุงเทพฯ/แหลมฉบัง |



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank)

หมายเหตุ: The Mid-Term Review of GMS 10-Year Strategic Framework (2002–2012) endorsed during the 14th Ministerial Conference of GMS-ECP held in Manila on June 19-21, 2007.

รูปที่ 3.2-5 แผนผังเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

iv) เส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

การก่อสร้างและปรับปรุงถนนโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ที่ สพพ. ให้การสนับสนุนด้านเงินทุน เป็นเส้นทางส่วนหนึ่งในทางหลวงสายเอเชียและอยู่ในกรอบเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ East-West Economic Corridor ซึ่งถนนสาย East-West Corridor ในเมียนมาร์ มีจุดเริ่มต้นที่ด่านแม่สอด ประเทศไทย-ข้ามชายแดนเมียนมาร์ไปยังเมียวดี และรัฐบาลทั้งสองประเทศมีแผนในการดำเนินการเชื่อมต่อ โดยในเดือนมกราคม พ.ศ. 2555 รัฐบาลไทยได้อนุมัติวงเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่เมียนมาร์ ในวงเงิน 1,140 ล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการ ดังนี้

- 1) การซ่อมแซมสะพานข้ามแม่น้ำเมยที่แม่สอด-เมียวดี ระยะทาง 420 เมตร วงเงิน 60 ล้านบาท
- 2) การปรับปรุงเพิ่มเติมจากครั้งแรก ระยะทางประมาณ 17.4 กิโลเมตร วงเงิน 200 ล้านบาท (Mae Sot-Myawaddy-Foot of Dawna Range Road Section Project)
- 3) ก่อสร้างเส้นทางใหม่และวางแนวเส้นทางเพิ่มเติม ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร ถึงกอกะเร็ก (Kawkareik) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
 - โครงการมีแผนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557 ไม่รวมส่วนต่อไปซึ่งเริ่มจาก กอกะเร็ก ไปยังตาธง (Thaton) ตามแนวถนนสายเอเชีย AH 1 ในทิศตะวันตกเฉียงเหนือ มีระยะทาง 134 กิโลเมตร
 - การเชื่อมต่อไปยังท่าเรือในเมืองเมะลาโย ไม่ได้รวมอยู่ในโครงการนี้

ตารางที่ 3.2-2 สถานะของถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก		
จาก เมะล๋าย ไป คองฮา เชื่อมกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก จาก คองฮา ไปยัง คานัง		
ประเทศ	เส้นทาง	สถานะ
เมียนมาร์	จากเมะล๋าย (เมะละหม่ง) ไปยังเมียวดี ถึงชายแดนไทย	ไทยให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า ระยะทาง 46 กิโลเมตร จากเมียวดีไปยังกอกะเร็ก โดยจากกอกะเร็กไปยังตาซง ตลอดแนวทางหลวงสายเอเชีย AH 1 ไทยจะพิจารณาให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการในลำดับต่อไป*
ไทย	จากแม่สอด ชายแดนเมียนมาร์-ขอนแก่น-มุกดาหาร	ดำเนินการต่อขยายและยกระดับ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร
สปป.ลาว	สะพานนะเขต ไปยัง ชายแดน เวียดนาม	ได้รับการสนับสนุนโดยรัฐบาลลาว JICA และ ADB โดยขณะนี้ JICA ได้ให้เงินสนับสนุนในการซ่อมแซมผิวถนน
เวียดนาม	จาก ลาวบาว ชายแดน สปป.ลาว ไปยัง คองฮา	ADB ได้ให้การสนับสนุนทางการเงินกับเวียดนามในโครงการยกระดับทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 9 โดยงานหลัก คือ การซ่อมแซมถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ

ที่มา: รายงานฉบับสุดท้าย โครงการ Initial Assessments of Road Transport Infrastructure and Transport and Logistic Services for Trade Facilitation in the GMS Countries. ADB พ.ศ. 2555

* มติจากการประชุมกรอบระหว่างนายกรัฐมนตรีไทย (นส. ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร) และประธานาธิบดี Thein Sein แห่งเมียนมาร์ เมื่อคราวประชุม UN General Assembly ณ กรุงนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 27 ก.ย. 2555 [<http://www.bangkokpost.com/business/economics/314422/yingluck-has-dawei-chat-at-un>]

v) เส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก (Western Corridor)

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกอยู่ในเมียนมาร์ ซึ่งเชื่อมต่อกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เมะล๋าย กระทรวงคมนาคมการก่อสร้าง (Ministry of Construction: MOC) เมียนมาร์ ได้วางแผนก่อสร้างทางหลวงแห่งชาติ จำนวน 7 เส้นทาง ดังนี้

- 1) เส้นทาง Shwebo-Myitkyina ระยะทาง 476 กิโลเมตร
- 2) เส้นทาง ันบูชายัต-เย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง ระยะทาง 934 กิโลเมตร
- 3) เส้นทาง Meiktila-Taunggyi-Loilem-Kyaingtong ระยะทาง 677 กิโลเมตร
- 4) เส้นทาง Minbu-Ann-Sittwe ระยะทาง 477 กิโลเมตร

- 5) เส้นทาง Monywa–Pale–Gangaw–Kalaymyo ระยะทาง 311 กิโลเมตร
- 6) เส้นทาง มัณฑะเลย์–Thabeikkyin–Tagaung–Bhamo ระยะทาง 282 กิโลเมตร
- 7) เส้นทาง Monywa–Yargyi–Kalewa ระยะทาง 186 กิโลเมตร

การก่อสร้างเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกได้มีการดำเนินการมาจากทางทิศเหนือมายังตะวันตก โดยเริ่มจากเมือง Meiktila ผ่านเมือง Chauk มายังเมือง Pakokku และเมือง Gangaw ซึ่งเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกนี้ ไม่ใช่เส้นทางขนส่งที่เป็นแนวเส้นทางเศรษฐกิจหลักและยังไม่ได้มีการใช้เพื่อประโยชน์ทางการขนส่งสินค้า เส้นทางการค้าทั้งหมดในภาคเหนือของเมียนมาร์ได้มีการปรับปรุงและมีจุดมุ่งหมายที่จะเชื่อมต่อไปยังมัณฑะเลย์ และกำหนดแนวเส้นทางต่อไปจนถึงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือที่ทะมู และปรับปรุงเส้นทางระหว่างมัณฑะเลย์ และชายแดนประเทศอินเดีย

vi) โครงการก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางคมนาคมในเมียนมาร์

เมียนมาร์มีที่ตั้งในยุทธศาสตร์สำคัญ โดยอยู่ระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและอินเดียที่มีศักยภาพและบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย รวมทั้งเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมต่อประเทศไทยกับท่าเรือน้ำลึกฝั่งมหาสมุทรอินเดียเป็นทางออกไปยังตะวันออกกลางและยุโรป โดยมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญในเมียนมาร์ ดังนี้

- Western Corridor: ทางหลวงหมายเลข 68/ 8/ 1 หรือทางหลวงสายเอเชีย AH 1: เมียวดี–ย่างกุ้ง–มัณฑะเลย์–ทะมู โดยระยะทางช่วงเมียวดี–เชิงเขาตะนาวศรีได้รับเงินสนับสนุนจาก สฟพ.
- Northern Corridor: ทางหลวงหมายเลข 3: มูเซ–มัณฑะเลย์
- North-South Corridor: เส้นทางจากประเทศจีน–เมียนมาร์ [Jinghong–Daluo (เมียนมาร์)]
- ทางหลวงหมายเลข 4: ท่าจีเหล็ก–มัณฑะเลย์
- ทางหลวงหมายเลข 8: เมะลำไย–ทวาย–เกาะสอง

ธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้กำหนดให้โครงการพัฒนาเส้นทางเมียวดี–กอกะเร็กและโครงการการพัฒนาบริเวณชายแดนไทย–เมียนมาร์ เป็นโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน

ซึ่งสอดคล้องกับแผนของ สพพ. โดยการดำเนินงานระหว่างองค์กรระหว่างประเทศจะต้องมีการประสานงานกันเป็นอย่างดี

ส่วนใหญ่ผิวทางในชนบทของเมียนมาร์เป็นหลุมเป็นบ่อชำรุดเสียหายและขาดการบำรุงรักษา รวมทั้งสภาพภูมิประเทศของเมียนมาร์เป็นภูเขาสูงและมีแม่น้ำสายใหญ่หลายสาย ดังนั้น โครงการก่อสร้างถนนในเมียนมาร์ จึงจำเป็นต้องมีการออกแบบสะพานข้ามแม่น้ำที่ได้มาตรฐานและรองรับความจุของปริมาณจราจรอย่างเพียงพอ โดยตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ทางหลวงหมายเลข R3 ที่เชื่อมผ่านทางด่านท่าจีเหล็ก-Kengtong-Mongla ได้รับการปรับปรุงให้เป็นทางหลวงสายเอเชีย ชั้น 3 (Class III) ประกอบด้วย เส้นทางช่วง Mongla-Kengtong ระยะทาง 93 กิโลเมตร และเส้นทางช่วง Kengtong-ท่าจีเหล็ก-ชายแดนประเทศไทยที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 163 กิโลเมตร

vii) โครงการตามผลการศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย

1. โครงการปรับปรุงและยกระดับเส้นทาง เมะล่าย-มุดอง (Mudon)-ชันบูชายัต ยังไม่ได้มีการปรับปรุง โดยปัจจุบันยังไม่เป็นโครงการเร่งด่วนของเมียนมาร์ แต่รัฐบาลเมียนมาร์ได้เร่งดำเนินการปรับปรุงและยกระดับเส้นทางสาย ชันบูชายัต ทางทิศใต้ ไปยังทวายและเกาะสอง

2. โครงการก่อสร้างเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางใหม่ ตาซง (Thaton)-Payagyi-พุกาม (Bagan)-Kalay-ทะมุ (Tamu)/Moreh (ชายแดนประเทศอินเดีย) รัฐบาลเมียนมาร์ได้ปรับเส้นทางส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตกและทางหลวงสายเอเชีย AH 1 จนถึงเมือง Meiktila ให้เป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางใหม่ โดยเส้นทางส่วนนี้ผ่าน พุกาม (Bagan) Kalay และทะมุ ซึ่งสภาพถนนยังไม่ได้รับการปรับปรุง อนึ่ง เมียนมาร์ให้ความสำคัญกับทางหลวงสายเอเชีย AH 1 ระหว่างเมืองย่างกุ้งและมัณฑะเลย์มากกว่าแนวเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก

3. เส้นทางสาย Xieng Kok-Kyaing Lap ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ระหว่างเมียนมาร์-สปป.ลาว เส้นทางนี้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งสำหรับ GMS-TSS (Greater Mekong Subregion-Tourism Sector Strategy) แต่ยังไม่ได้นำดำเนินการ เนื่องจาก สปป.ลาว และเมียนมาร์ มีความจำเป็นต้องขอรับเงินทุนสนับสนุนจากต่างประเทศ

3.2.3 ผลการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ

การก่อสร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ในเมียนมาร์ ระยะทาง 17.35 กิโลเมตรนั้น ถึงแม้จะเป็นการก่อสร้างเพียงช่วงสั้นๆ เมื่อเปรียบเทียบกับระยะทางทั้งหมดกว่า 400 กิโลเมตร จากเมียวดี-ย่างกุ้ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าและธุรกิจของเมียนมาร์ แต่ก็ยังเป็นโครงการที่สามารถ “จุดประกาย” ให้เกิดกระแสความสนใจและความตื่นตัวในระดับนานาชาติในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาร์ ผ่านอำเภอแม่สอดและเมืองเมียวดี โดยเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแม่สอด-เมียวดี นี้ เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ (Strategic Link) ที่นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจในวงกว้าง ทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ

โดยในระดับประเทศ การพัฒนาเส้นทางนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การเดินทางและการขนส่งสินค้า ทั้งการค้าชายแดนของผู้ประกอบการในพื้นที่และการค้าระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาร์ จากข้อมูลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงของรัฐบาลเมียนมาร์ พบว่าปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน ประกอบด้วย รถบรรทุกขนาดใหญ่ 50 คันต่อวัน รถโดยสาร 50 คันต่อวัน และรถขนาดเล็ก 800 คันต่อวัน

ขณะที่ในระดับนานาชาตินั้น เส้นทางนี้ถูกกำหนดโดยธนาคารพัฒนาเอเชียให้เป็นเส้นทางหนึ่งในระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยง (Connectivity) ในด้านต่างๆ เช่น ด้านการขนส่งและการค้า เป็นต้น อันจะนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) โดยเส้นทางนี้ถูกจัดเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) (รูปที่ 3.2-6) โดยเป็นเส้นทางที่จะอำนวยความสะดวกแก่การเดินทางและการค้าเชื่อมโยงจากประเทศเวียดนาม ซึ่งอยู่ชายขอบตะวันออกของอนุภูมิภาค GMS กับเมียนมาร์ ซึ่งอยู่ชายขอบตะวันตกของอนุภูมิภาค GMS นอกจากนี้ หากพิจารณาในภาพของการค้าระดับโลก เส้นทางนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่างอินเดีย กับ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (ASEAN) ด้วย

โดยการปรับปรุงเส้นทาง ระยะทาง 17 กิโลเมตรนี้ จะสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้อย่างมีนัยสำคัญ จากเดิมที่ต้องใช้เวลาในการเดินทางนานถึง 45 นาที ในช่วงระยะทางดังกล่าว เนื่องจากมีสภาพทางที่ไม่ได้มาตรฐาน แต่ในปัจจุบันเหลือเพียง 15 นาที จากการประมาณการปริมาณ

การเดินทางและระยะเวลาในการเดินทางข้างต้น ที่ปรึกษาสามารถจะประมาณการมูลค่าของระยะเวลาที่ลดลงจากการปรับปรุงเส้นทางได้ ดังนี้

สมมติฐาน

▪ ปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งแต่ละเที่ยว	25	ตัน
▪ จำนวนผู้โดยสารในรถโดยสาร	30	คน
▪ จำนวนผู้โดยสารในรถขนาดเล็ก	2	คน
▪ มูลค่าสินค้าที่ทำการขนส่ง	35,000	บาทต่อตัน
▪ มูลค่าของเวลาของคน	15	บาทต่อชั่วโมง
▪ มูลค่าเวลาของสินค้า รถบรรทุก และคนขับรถบรรทุก	50	บาทต่อชั่วโมง

โดยสามารถประมาณการในเบื้องต้นได้ว่า ระยะเวลาที่ลดลง 30 นาทีต่อคัน จากการปรับปรุงเส้นทางระยะทาง 17 กิโลเมตร คิด เป็นมูลค่า ประมาณ 8.90 ล้านบาทต่อปี



ที่มา: Asian Development Bank

รูปที่ 3.2-6 ระเบียบเศรษฐกิจ GMS

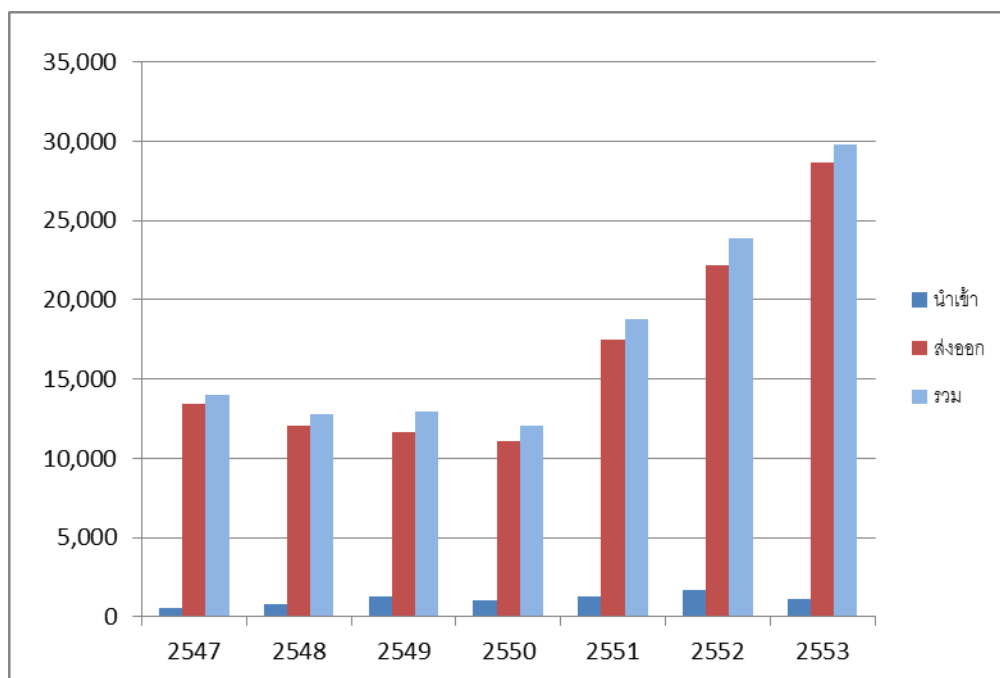
นอกจากผลกระทบของการปรับปรุงเส้นทางที่มีต่อการลดระยะเวลาในการเดินทางแล้ว ความสะดวกในการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้น จะนำไปสู่ผลกระทบทุติยภูมิในแง่การขยายตัวทางการค้า จากการพิจารณาตารางที่ 3.2-3 และรูปที่ 3.2-7 ซึ่งแสดงสถิติปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออก ผ่านด่านศุลกากร แม่สอด จะเห็นว่าภายหลังปี พ.ศ. 2550 ซึ่งได้มีการก่อสร้างเส้นทางแล้วเสร็จ การค้า ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด มีอัตราการขยายเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการส่งออกสินค้า

ตารางที่ 3.2-3 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่สอด

ปี พ.ศ.	นำเข้า		ส่งออก		รวม	
	แม่สอด (ล้านบาท)	อัตราการเติบโต (%)	แม่สอด (ล้านบาท)	อัตราการ เติบโต (%)	แม่สอด (ล้านบาท)	%
2547	583.543	NA	13,404.88	NA	13,988.42	NA
2548	754.429	29.3%	12,062.88	-10.0%	12,817.31	-8.4%
2549	1,255.15	66.4%	11,684.11	-3.1%	12,939.26	1.0%
2550	991.528	-21.0%	11,088.63	-5.1%	12,080.15	-6.6%
2551	1,236.08	24.7%	17,513.14	57.9%	18,749.21	55.2%
2552	1,714.15	38.7%	22,174.65	26.6%	23,888.80	27.4%
2553	1,109.75	-35.3%	28,673.07	29.3%	29,782.81	24.7%

NA = NOT AVAILABLE

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด กรมศุลกากร



รูปที่ 3.2-7 สถิติมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออก ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด

ถึงแม้การค้าที่แม่สอดจะมีการขยายตัวโดยรวมในระดับสูง แต่เนื่องจากระยะทางที่ทำการก่อสร้างและปรับปรุงยังสั้นมาก จึงส่งผลกระทบต่อการค้าได้เพียงระดับหนึ่งเท่านั้น อย่างไรก็ตามเส้นทางนี้มีศักยภาพที่จะขยายการค้าได้อีกมาก หากได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและการค้า โดยเฉพาะในช่วงเส้นทางที่มีเขตทางแคบ จำเป็นต้องเดินรถทิศทางเดียวสลับวันกันไปจนถึงเมืองกอกะเร็ก (อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุงโดยกรมทางหลวง) ซึ่งศักยภาพในการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าบนเส้นทางสายนี้ สะท้อนผ่านการดำเนินการของรัฐบาลเมียนมาร์ที่ได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดี (Myawaddy Border Trade Zone) บริเวณจุดสิ้นสุดถนนเมียวดี-กอกะเร็ก¹ โดยรัฐบาลเมียนมาร์ให้สัมปทานแก่ 5 บริษัทเอกชน คือ บริษัท Asia Wealth บริษัท Eden Construction บริษัท Ngwe Sin Construction บริษัท Shwe Nagar Min Construction และบริษัท Lah Construction เข้ามาพัฒนาพื้นที่ 466 เอเคอร์ หรือประมาณ 1,165 ไร่ ภายใต้อายุสัมปทาน 30 ปี

เขตเศรษฐกิจที่พัฒนาขึ้นนี้ จะเป็นศูนย์บริการนำเข้า-ส่งออก ระหว่างเมียนมาร์กับไทยผ่านชายแดนเมียวดี-แม่สอด ในลักษณะ One Stop Service โดยรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งการค้า พาณิชยกรรม ศุลกากร สรรพากร ธนาคารพาณิชย์ ตำรวจ และหน่วยตรวจคนเข้าเมือง โดยมีการนำระบบคอมพิวเตอร์ออนไลน์มาให้บริการ นอกจากนี้ ยังมีการก่อสร้างคลังสินค้าขึ้นมารองรับ จำนวน 23 คลัง อาคารพาณิชย์ จำนวน 226 ยูนิต โดยขณะนี้สร้างแล้วเสร็จ จำนวน 125 ยูนิต โดยผู้ว่าการเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดีให้สัมภาษณ์ว่า ได้จัดเตรียมพื้นที่บางส่วนที่จะใช้ในการก่อสร้างโรงแรมที่พักอาศัย และที่วางตู้สินค้าเย็น (Reefer) เพื่อรองรับธุรกรรมทางการค้าและการท่องเที่ยวที่จะขยายตัวตามแนวเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาซง ทั้งนี้ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดีน่าจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี พร้อมกับช่วงเวลาที่เส้นทางสายเมียวดี-กอกะเร็ก จะปรับปรุงแล้วเสร็จและรถยนต์สามารถวิ่งสวนทางกันได้ ซึ่งเมื่อถึงเวลานั้นการเดินทางจากเมียวดี-มาะละหม่าง-ย่างกุ้ง จะสามารถทำได้ภายในวันเดียว เพราะมีระยะทางเพียง 400 กิโลเมตร เท่านั้น

นอกจากนี้ เมียนมาร์ยังเตรียมพื้นที่ด้านตะวันตกของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเมียวดีไว้สำหรับพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมในอนาคต โดยเบื้องต้นจะเปิดพื้นที่พัฒนา ก่อน 950 เอเคอร์ หรือประมาณ 2,300 ไร่ แต่สามารถจะขยายได้อีก 1,200 เอเคอร์ หรือไม่น้อยกว่า 3,000 ไร่ ซึ่งคาดว่า

¹ ที่มา: <http://www.gotomanager.com>

จะเริ่มดำเนินการได้ภายในไม่เกิน 2 ปีต่อจากนี้ โดยขณะนี้ มีนักธุรกิจและนักลงทุนจากต่างประเทศ ทั้งไทย จีน สิงคโปร์ รวมถึงสหรัฐอเมริกาและยุโรป ได้ทำหนังสือถึงผู้นำเมียนมาร์เพื่อขอเข้าไปลงทุน ในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีแล้วหลายราย โดยแจ้งความประสงค์ว่าจะประกอบธุรกิจ ในเมียนมาร์ ทั้งขนาดเล็ก (มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 60) ขนาดกลาง (มีสัดส่วนร้อยละ 26) และขนาดใหญ่หรือ อุตสาหกรรมหนัก (มีสัดส่วนร้อยละ 18)

3.3 การจัดทำแบบจำลองการประเมินความคุ้มค่า

ข้อเสนอในการจัดทำแบบจำลอง (Model) การประเมินความคุ้มค่า สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

3.3.1 การประเมินในเชิงคุณภาพ (Non-Financial or Qualitative Evaluation)

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

- การเดินทางที่เพิ่มขึ้น
- การค้าชายแดนเพิ่มขึ้น
- แก้ไขปัญหาแรงงานผิดกฎหมาย
- การเพิ่มโอกาสและพื้นที่ให้กับไทยในการลงทุน
- ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและประชาชน
- การใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวร่วมกัน

3.3.2 การประเมินในเชิงปริมาณ (Financial or Quantitative Evaluation)

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

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

Whereas;

X_1 = ทุนหรือสินทรัพย์ (วงเงินกู้)

X_2 = ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีเงินได้นิติบุคคล

X_3 = มูลค่าจากการขายสินค้าและบริการ (อย่างน้อยร้อยละ 50 ของวงเงินความช่วยเหลือ)

X_4 = ดอกเบี้ยที่ชำระในระหว่างก่อสร้าง

X_5 = ดอกเบี้ยที่ชำระหลังโครงการแล้วเสร็จ จนถึงสิ้นสุดการชำระเงินต้น

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

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

Y = ทุน (Cost of Fund)

ตารางที่ 3.3-1 แสดงสรุปสมมติฐานที่ใช้ในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ส่วนตารางที่ 3.3-2 แสดงผลการประเมิน (ในเชิงปริมาณ) ของโครงการฯ ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-1 สมมติฐานในการประเมินความคุ้มค่า โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

Description	Assumptions	Mil. Baht
1. วงเงินลงทุนโครงการ (Project Investment Cost)		122.900
2. เงินให้เปล่า (Grant Amount)	100% of Project Investment Cost	122.900
3. ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT)	ไม่มี (None)	-
4. ภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax)	35% of Net Profit (Assuming Net Profit equal to 10% of Project Investment Cost)	4.302
5. การใช้สินค้าและบริการจากไทย (Loan Conditions: Commodities & Services from Thailand)	80% of Project Investment Cost	98.320
6. การเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายจากการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption)	Multiplying Effect = 0.70	327.733

ตารางที่ 3.3-2 ผลการประเมินความคุ้มค่า (ในเชิงปริมาณ) โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

หน่วย: ล้านบาท

Variable	Description	Assumption	Year th						Total
			1	2	3	30	
	Project Investment Cost	122.900							
X0	Grant	122.900	-122.900	-	-	-	-	-	-122.900
X1	Soft Loan	-	-	-	-	-	-	-	-
X4 & X5	Interests	0.00%	-	-	-	-	-	-	-
X2	VAT	-	-	-	-	-	-	-	-
X2	Corporate Income Tax	4.302	-	2.151	2.151	-	-	-	4.302
X3	Commodities & Services from Thailand	98.320	49.160	49.160	-	-	-	-	98.320
X6	Multiplying Effect from Consumption	327.733	-	163.867	163.867	-	-	-	327.733
	Total Direct (X0-X5)		-73.740	51.311	2.151	-	-	-	-20.279
	Total Direct + Indirect (X0-X6)		-73.740	215.177	166.017	-	-	-	307.455
	NPV of Direct (X0-X5) @	12.00%	-65.839	40.905	1.531	-	-	-	-23.404
	NPV of Direct+Indirect (X0-X6) @	12.00%	-65.839	171.538	118.168	-	-	-	223.867
	IRR of Direct (X0-X5) =	-26.45%							
	IRR of Direct+Indirect (X0-X6) =	255.19%							

ผลการประเมินเบื้องต้น พบว่าจากมูลค่าการลงทุนโครงการ จำนวน 122.90 ล้านบาท โดยเป็นเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า (Grant) ทั้งหมด (จำนวน 122.90 ล้านบาท) ประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ ดังต่อไปนี้

- จากภาษีเงินได้นิติบุคคล (Corporate Income Tax) จำนวน 4.302 ล้านบาท
- จากการซื้อสินค้าและบริการจากไทย จำนวน 98.320 ล้านบาท
- จากการเพิ่มขึ้นของรอบการใช้จ่ายในการบริโภค (Multiplying Effect from Consumption) จำนวน 327.733 ล้านบาท

จากกระแสของต้นทุนและผลประโยชน์ดังกล่าว หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง โดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) โครงการจะมีผลขาดทุน ประมาณ -20.279 ล้านบาท และหากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไร โดยไม่คิดอัตราส่วนลด (Un-discounted) ประมาณ 307.455 ล้านบาท

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

- หากพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง โครงการจะขาดทุน ประมาณ -23.404 ล้านบาท
- หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม โครงการจะให้ผลกำไร ประมาณ 223.867 ล้านบาท
- อัตราผลตอบแทนจากการลงทุน (Internal Rate of Return: IRR) กรณีพิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรง จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ -26.45 แต่หากพิจารณาทั้งผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม จะมีค่าเท่ากับ ร้อยละ 255.19 ซึ่งถือว่าสูงอย่างมีนัยสำคัญ

ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่า หากพิจารณาผลประโยชน์ของประเทศในระยะยาว โครงการนี้ถือว่ามีความคุ้มค่าต่อเงินลงทุนที่ให้อยู่ไปอย่างมีนัยสำคัญ

3.4 ศักยภาพโครงการต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ความยั่งยืนของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ต้องมีการปรับปรุง เนื่องจากมีประเด็นปัญหาที่น่ากังวล คือ รัฐบาลเมียนมาร์ยังไม่ได้จัดเตรียมงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงถนน โดยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นรัฐบาลเมียนมาร์จะแจ้งมายังแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) ซึ่งจะแจ้งให้ผู้รับเหมาเข้ามาจัดการซ่อมแซมอีกที เนื่องจากตามสัญญาผู้รับเหมาต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องหรือเสียหายของงานจ้าง ภายในกำหนด 2 ปี อีกทั้งยังไม่มี การส่งมอบงานให้รัฐบาลเมียนมาร์ โดยที่ผ่านมาแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) มีการแจ้งให้ผู้รับเหมาเข้ามาซ่อมแซมถนนที่เสียหายแล้วหนึ่งครั้ง แต่ผู้รับเหมายังไม่พร้อมเข้ามาดำเนินการ ดังนั้นแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) จึงเข้าไปซ่อมแซมก่อน แล้วไปเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้รับเหมาในภายหลังต่อไป อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจพบว่าสภาพพื้นผิวจราจรยังมีความเสียหายหลายจุด

ในอนาคตเมื่อหมดระยะเวลาความรับผิดชอบของผู้รับเหมาแล้ว หากรัฐบาลเมียนมาร์ไม่จัดเตรียมงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงและยังไม่มี การจำกัดน้ำหนักรถทุกของยานพาหนะให้เหมาะสมกับพิกัดน้ำหนักรถทุก ตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้ สภาพถนนคงจะทรุดโทรมอย่างรวดเร็วและไม่สามารถซ่อมบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานและจะส่งผลกระทบต่อ การเดินทางและสัญจรอย่างมีนัยสำคัญ

3.5 แนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่ม

โครงการฯ สามารถเอื้อประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่งได้ในระดับหนึ่ง แต่ก็ยังไม่สมบูรณ์ตามเป้าหมาย คือ การเชื่อมโยงถึงเส้นทางสายหลักของเมียนมาร์ รวมถึงหัวเมืองสำคัญ ได้แก่ ะแม่ละหม่ง และย่างกุ้ง ซึ่งสามารถเชื่อมโยงสู่ชายฝั่งทะเลอันดามันและภูมิภาคอื่นๆ ของเมียนมาร์ หากการเชื่อมโยงดังกล่าวสามารถดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์ก็จะทำให้โครงข่ายเส้นทางของโครงการนี้สามารถเอื้อประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ ในส่วนของตัวถนนเองจะต้องมีการพัฒนาให้เหมาะสมและความเพียงพอต่อการใช้งาน ทั้งในแง่ของความแข็งแรงของโครงสร้างคันทางและมิติทางด้านเรขาคณิต เพื่อให้สามารถรองรับการสัญจรของยานพาหนะได้ทุกประเภท มีความทนทาน และอายุใช้งานยาวนานต่อไป

3.6 ความสัมพันธ์ของประชาชนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ พบว่าประชาชนชาวเมียนมาร์มีความยินดีที่ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือในการดำเนินการก่อสร้างถนนโครงการ แต่ในการออกแบบถนนและการก่อสร้างในหลายส่วนยังไม่ได้มาตรฐานทางด้านวิศวกรรม เช่น ขาดการออกแบบระบบระบายน้ำที่เหมาะสม การออกแบบทางด้านเรขาคณิต (Geometric Design) ยังขาดการยกโค้งที่เหมาะสมกับความเร็วในการเดินทาง การออกแบบผิวทางที่ไม่สอดคล้องกับน้ำหนักของรถ ขาดการควบคุมงานและประสานงานที่ดี ส่วนการดำเนินการซ่อมแซมถนนและก่อสร้างถนนเพิ่มเติมที่ดำเนินการโดยกรมทางหลวงนั้น ทางเมียนมาร์จะตั้งคณะกรรมการขึ้นมาเพื่อกำกับและควบคุมการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานต่อไป

บทที่ 4

สรุปและข้อเสนอแนะ

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย–เมียนมาร์ จากเมียวดี–เชิงเขาตะนาวศรี สามารถสรุปเป็น บทบาทและความสำคัญของโครงการ ปัจจัยสู่ความสำเร็จ ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ และแนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 บทบาทและความสำคัญของโครงการ

4.1.1 บทบาทและความสำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ

4.1.1.1 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย–เมียนมาร์ จากเมียวดี–เชิงเขาตะนาวศรี เป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก–ตะวันตก [East–West Economic Corridor (EWEC)] ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยมีจุดเริ่มต้นที่เมืองดานังในเวียดนาม ตัดผ่านลาวและไทย มายังเมืองมะละแหม่ง หรือมะละลำย (Mawlamyine) ในเมียนมาร์ ซึ่งจากมะละลำยจะสามารถเดินทางไปตามทางหลวงหมายเลข 8 เพื่อไปยังทวาย–มริด–เกาะสองได้ (เส้นทางช่วงนี้ยังมีได้มีการปรับปรุง แต่อยู่ในแผนการพัฒนาและปรับปรุงของเมียนมาร์) และจากทางแยกที่ตาซง (Thaton) หรือที่คนไทยเรียก “สะเทือง” เส้นทางนี้จะสามารถเชื่อมต่อไปยังกรุงย่างกุ้ง (Yangon) หรือหากไปตามเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก (Western Corridor) จะสามารถไปถึงอินเดีย (Yangon–Mandalay–Tamu/Moreh) ได้

4.1.1.2 ประชคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ภายใต้แผนกลยุทธ์ด้านการขนส่งของอาเซียน ปี 2011-2015 (ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015) ได้มีการเร่งรัดแผนด้านการคมนาคมขนส่งทางบก (Land Transport) และการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามแดน (Cross-border Transport Facilitation) โดยหนึ่งในนั้น คือ การเร่งรัด

การก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงสายเอเชีย ซึ่งโครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-ผาอัน-ตาตรง-พุกาม เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 1 (AH 1) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ผ่านมา

4.1.1.3 ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC)

ความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2540 ภายใต้การริเริ่มและผลักดันของไทย โดยใช้ชื่อว่า Bangladesh-India-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation หรือ BIST-EC ซึ่งในช่วงเริ่มต้นนี้มีสมาชิกเพียง 4 ประเทศ คือ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย และไทย สำหรับเมียนมาร์ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกในกรอบความร่วมมือนี้อย่างเป็นทางการในวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2540 และเปลี่ยนชื่อกรอบความร่วมมือเป็น Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation หรือ BIMST-EC ต่อมาเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2546 ประเทศเนปาลและภูฏานได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกรอบความร่วมมือนี้ ทำให้ในปัจจุบันความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC มีสมาชิกรวม 7 ประเทศ คือ บังกลาเทศ ศรีลังกา อินเดีย ไทย เมียนมาร์ เนปาล และภูฏาน ซึ่งภายหลังจากการประชุมระดับผู้นำกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือ BIMSTEC Summit ครั้งที่ 1 ได้มีมติเปลี่ยนแปลงชื่อกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจนี้ใหม่เป็น Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation หรือ BIMSTEC ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับจุดมุ่งหมายและสมาชิกของกลุ่มมากขึ้น

ความร่วมมือภายใต้กรอบ BIMSTEC มีจุดเด่น คือ เป็นเวทีเชื่อมประสานนโยบาย Look East ของกลุ่มประเทศเอเชียใต้ กับนโยบาย Look West ของไทย และเป็นกลไกหนึ่งที่ส่งเสริมโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับภูมิภาคเอเชียใต้ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ การสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาคที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียมกัน และส่งเสริมผลประโยชน์ร่วมกันทางด้านเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และความช่วยเหลือระหว่างประเทศสมาชิกในรูปแบบของการฝึกอบรม รวมถึงการค้นคว้าวิจัยและการกระชับความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อใช้ประโยชน์จากภาคการศึกษาและอุตสาหกรรม การขยายการค้าและการลงทุน ตลอดจนปรับปรุงการสื่อสารและการคมนาคม เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชากรในภูมิภาคและส่งเสริมความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับองค์การระหว่างประเทศ

เนื่องจาก BIMSTEC สนับสนุนการเร่งรัดพัฒนาโครงข่ายถนนในเมียนมาร์อย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะในส่วนที่ต้องเชื่อมต่อกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน เช่น บังกลาเทศ อินเดีย เมียนมาร์ และ ไทย เพื่อที่จะได้พัฒนาเป็น Land Bridge ในอนาคต ดังนั้น โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ซึ่งจะมีการต่อขยายไปจนถึงตาซง และมะละลำไย จึงมีความสำคัญทางด้านยุทธศาสตร์ ภายใต้กรอบความร่วมมือนี้

4.1.1.4 นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ถือว่าสอดคล้องกับความต้องการของเมียนมาร์ และการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทย ก็เป็นการสนับสนุนและเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยและเมียนมาร์ในระยะยาว และเป็นไปตามเป้าหมายของการดำเนินนโยบายทางการต่างประเทศของไทยที่ต้องการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.1.2 บทบาทและความสำคัญต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

การก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทาง ระยะที่ 1 (โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี) ระยะทาง 17.35 กิโลเมตร และระยะที่ 2 (เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก) ระยะทาง 46 กิโลเมตร จะช่วยบรรเทาปัญหาสำคัญที่เกิดกับการเดินทางและขนส่งสินค้าบนเส้นทางนี้ โดยเปิดโอกาสให้สามารถเดินทางสวนทางกันได้ แทนที่จะต้องสลับการเดินทางวันเว้นวัน รวมทั้งการปรับแก้ลักษณะทางเรขาคณิตและความลาดชันของเส้นทาง จะทำให้เพิ่มความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางและขนส่งได้เป็นอย่างมาก ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่แม่สอดและเมียวดีกับ นครย่างกุ้ง รวมทั้งการเป็นประตูการค้า (Gateway) ที่เชื่อมเมียนมาร์กับประเทศต่างๆ ทางด้านตะวันออกของประเทศได้เป็นอย่างดี

4.1.2.1 การรองรับการบริโภคภายในประเทศ (Domestic Consumption) ของเมียนมาร์

หากพิจารณาประเด็นทางการค้า จะพบว่าเส้นทางนี้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญสำหรับประเทศไทย เพื่อขยายการค้าทั้งในแง่ของการค้ากับเมียนมาร์ และในแง่ของการค้าที่อาศัยเส้นทางในเมียนมาร์เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าต่อเนื่องไปยังประเทศต่างๆ ได้ โดยผลจากการปรับปรุงเส้นทางทั้ง 2 ระยะ ในเบื้องต้นจะทำให้สามารถถลำเลียงสินค้าจากฝั่งไทยเข้าสู่อย่างกึ่ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญที่สุดของเมียนมาร์ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกในการส่งออกสินค้าของไทย เพื่อรองรับการบริโภคภายในประเทศ (Domestic Consumption) ของเมียนมาร์ที่มีแนวโน้มขยายตัวอย่างรวดเร็ว อันเป็นผลมาจากการเปิดประเทศ

การค้าชายแดนมีความสำคัญอย่างมากต่อเศรษฐกิจของเมียนมาร์ โดยมีการประมาณการว่าเมื่อรวมการค้า “นอกระบบ” แล้ว การค้าชายแดนของเมียนมาร์มีสัดส่วนประมาณ ร้อยละ 50 ของสินค้าส่งออก และร้อยละ 30 ของสินค้านำเข้าทั้งหมดของประเทศ ถึงแม้การค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์จะมีมูลค่าสูง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับมูลค่าการค้าชายแดนที่เมียนมาร์ค้าขายกับจีน พบว่า การค้าชายแดนของไทยกับเมียนมาร์มีมูลค่าเพียงร้อยละ 20 ของการค้าชายแดนโดยรวมของเมียนมาร์ ในขณะที่การค้าชายแดนกับจีนมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70

ตารางที่ 4.1-1 เปรียบเทียบมูลค่าการค้าชายแดนของเมียนมาร์กับประเทศเพื่อนบ้าน

Fiscal Year	China			Thailand			Bangladesh		
	Export	Import	Total	Export	Import	Total	Export	Import	Total
2002	178.26	153.54	331.80	45.61	28.42	74.04	25.66	1.05	26.72
2003	214.11	173.09	387.20	37.29	41.28	78.57	22.65	2.53	25.19
2004	285.10	211.61	496.71	60.85	61.08	121.94	21.06	1.70	22.76
2005	305.47	195.48	500.95	54.51	58.04	112.55	20.28	1.99	22.26
2006	423.61	298.19	721.80	125.51	88.55	214.06	24.14	1.42	25.56
2007	555.48	422.01	977.49	148.96	156.00	304.96	31.33	1.10	32.43

Fiscal Year	India			Others			Total		
	Export	Import	Total	Export	Import	Total	Export	Import	Total
2002	7.32	4.47	11.80	15.78	0.45	16.22	272.64	187.94	460.57
2003	7.54	2.74	10.28	25.72	4.93	30.65	307.31	224.57	531.88
2004	12.00	3.19	15.20	30.97	0.32	31.28	409.99	277.90	687.88
2005	12.38	4.13	16.51	36.84	27.61	64.45	429.48	287.25	716.73
2006	11.09	6.07	17.16	34.56	0.06	34.63	618.92	394.29	1013.20
2007	10.91	4.20	15.11	0.00	0.00	0.00	746.68	583.31	1329.99

(Source) CSO and DBT-MOC.

หมายเหตุ: Toshihiro Kudo, 2010. “Myanmar’s Border Trade with China: Situation, Challenge and Prospects.”

ทั้งนี้ หากพิจารณาจำแนกตามด่าน ถึงแม้ว่าการค้าชายแดนระหว่างเมียนมาร์กับไทย ผ่านด่านแม่สอด-เมียวดี ในปัจจุบันจะมีมูลค่าสูงกว่า 20,000 ล้านบาทต่อปี แต่คิดเป็นเพียงร้อยละ 15 ของการค้าชายแดนทั้งหมดของเมียนมาร์ในปี พ.ศ. 2549 ในขณะที่ด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด คือ ด่านมูเซ-รุ่ยลี่ (Muse-Ruili) ซึ่งเป็นด่านที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างเมียนมาร์กับมณฑลยูนนานของจีน ที่มีมูลค่าการค้าคิดเป็นประมาณ ร้อยละ 65 ของการค้าชายแดนทั้งหมดในปี พ.ศ. 2549

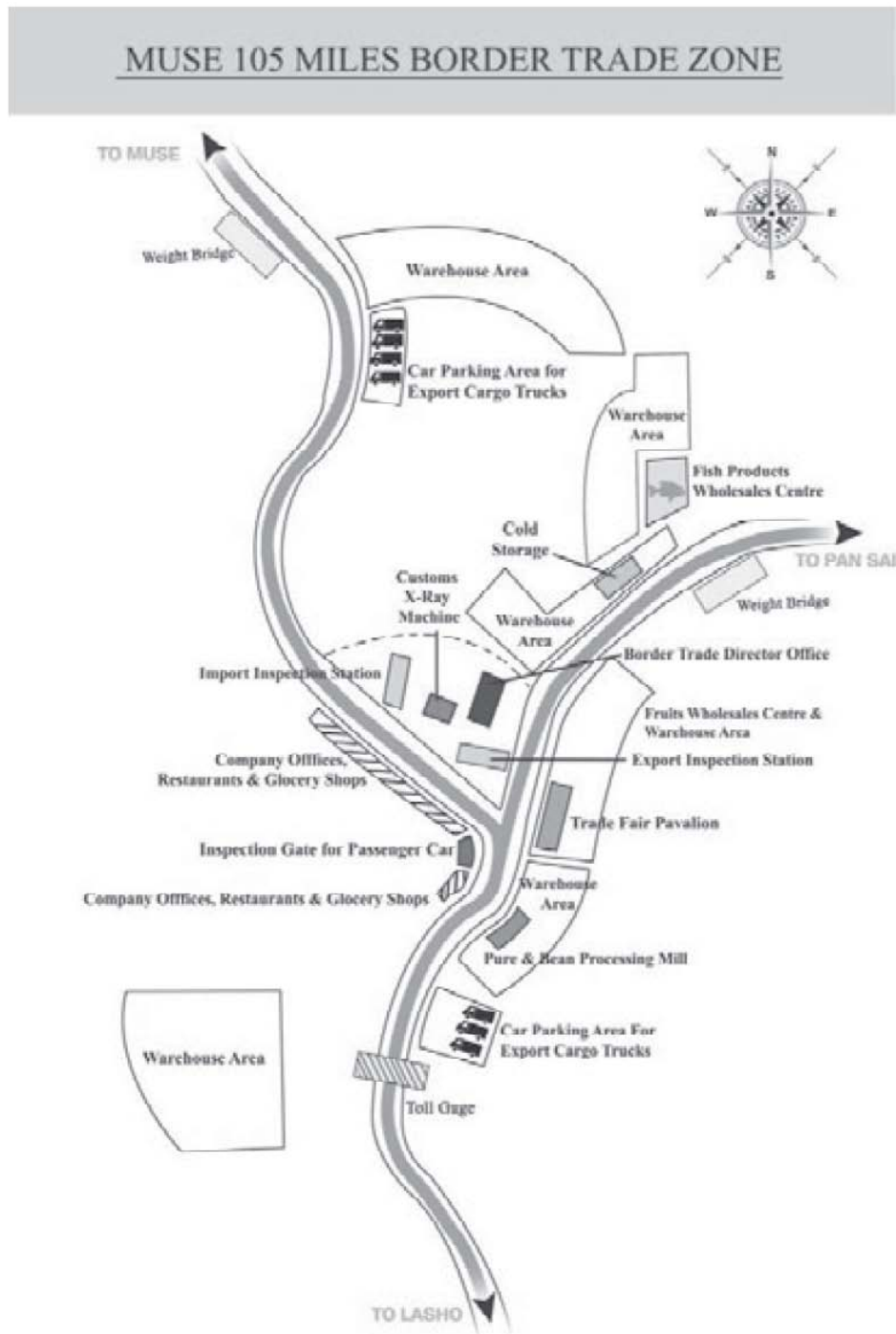
ปัจจัยประการหนึ่งที่น่าไปสู่ความสำเร็จและการเติบโตของการค้า ผ่านด่านชายแดนมูเซ-รุ่ยลี่ (Muse-Ruili) คือ การจัดให้มีเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ โดยปัจจุบันจีนได้ขยายผลการเชื่อมโยงเส้นทางที่อำนวยความสะดวกแก่การค้าชายแดนดังกล่าว ไปสู่การพัฒนาและเชื่อมต่อเส้นทางเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมมณฑลยูนนานสู่มหาสมุทรอินเดีย พร้อมกับการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติและน้ำมันตามแนวเส้นทางดังกล่าว รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนของจีนในนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ที่ “เจ้าพิว (Kyaukphyu)” ดังแสดงในรูปที่ 4.1-1



รูปที่ 4.1-1 โครงการก่อสร้างท่อก๊าซธรรมชาติและน้ำมันเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียและจีนตอนใต้ และการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่ “เจ้าพิว”

ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการขยายตัวทางการค้าผ่านด่านชายแดนมูเซอ-รุ่ยลี่ (Muse-Ruili) คือ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนทั้งสองฝั่ง โดยในฝั่งเมียนมาร์ได้มีการพัฒนา Muse Border Trade Zone บนพื้นที่ขนาด 370 เอเคอร์ (รูปที่ 4.1-2) ทำให้เกิดการพัฒนาและการลงทุนด้านต่างๆ ที่จะอำนวยความสะดวกต่อการค้าทั้งสองประเทศ เช่น ศูนย์ค้าส่ง และศูนย์การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น ในขณะที่ฝั่งจีนได้มีการจัดตั้ง Jiegao Border Trade Economic Zone รวมทั้งการพัฒนา Ruili Border Economic Cooperation Zone (RLBECZ) และ Wanding Border Trade Economic Cooperation Zone ในเมืองรุ่ยลี่ ให้เป็นนิคมอุตสาหกรรม

Muse (105 mile) Border Trade Zone

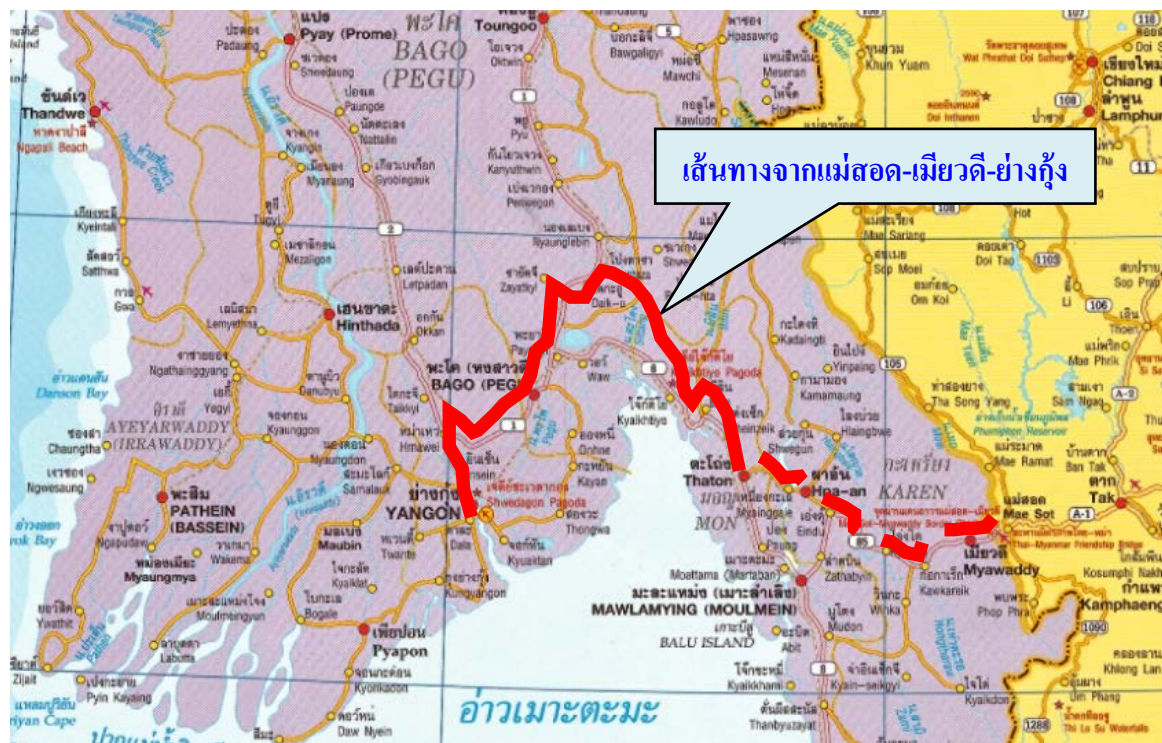


(Source) DBT-MOC.

รูปที่ 4.1-2 แผนผังของเขตการค้าชายแดนมุเซ (หลัก กม. ที่ 105)

4.1.2.2 การเป็นประตูการค้า (Gateway) ในอนาคต

ในระยะยาว หากเส้นทางนี้สามารถเชื่อมต่อไปยัง Gateway ต่างๆ เช่น ท่าเรือที่จะก่อสร้างที่เกาะลำไย หรือต่อเชื่อมกับเส้นทางระหว่างเมียนมาร์กับประเทศเพื่อนบ้านทางตะวันตก (Western Corridor) ซึ่งจะทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้าจากบริเวณชายแดนไทย-เมียนมาร์ จากอำเภอแม่สอด ผ่านพุกาม (Bagan) ของเมียนมาร์ และสิ้นสุดที่ท่ามู (Tamu) ชายแดนเมียนมาร์และอินเดีย มีความเป็นไปได้ ซึ่งจะส่งผลทำให้ไทยสามารถใช้เส้นทางในเมียนมาร์เป็น Land link เพื่อนำสินค้าไทยออกสู่ทะเลทางฝั่งอันดามันและสู่ประเทศต่างๆ ในเอเชียใต้ที่มีเศรษฐกิจกำลังเติบโตอย่างรวดเร็วได้



รูปที่ 4.1-3 บทบาทและความสำคัญของโครงการในการเป็นประตูการค้า (Gateway) ในอนาคต

4.1.2.3 การสนับสนุนให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ก่อให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจบริเวณพื้นที่ชายแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฝั่งเมียนมาร์อย่างชัดเจน อาทิเช่น การเติบโตด้านการค้า-การลงทุน-การท่องเที่ยว และการก่อสร้างบ้านเรือนที่มีลักษณะถาวรมากขึ้น ดังรายละเอียดที่นำเสนอในหัวข้อที่ 3.2 (ผลการประเมินระดับโครงการ) ที่ผ่านมา



รูปที่ 4.1-4 การสนับสนุนให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน (แม่สอด/ เมียวดี)

4.2 ปัจจัยสู่ความสำเร็จ (Key Success Factors)

4.2.1 การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแม่สอด

จากประสบการณ์ความสำเร็จของด่านชายแดนมูเซ-รุยลี่ ซึ่งจะเห็นว่าการขับเคลื่อนการค้าผ่านเส้นทางแม่สอด-เมียวดี จำเป็นต้องพิจารณาถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดน เพื่อกระตุ้นและส่งเสริมการขยายตัวของปริมาณการค้าผ่านเส้นทางนี้ โดยที่ผ่านมารัฐบาลเมียนมาร์ได้พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนเมียวดีบนพื้นที่กว่า 400 เอเคอร์ เพื่อเป็นศูนย์กลางนำเข้า-ส่งออก คลังสินค้า และอาคารพาณิชย์ในลักษณะเดียวกับด่านชายแดนมูเซ-รุยลี่ และยังมีแผนงานที่จะพัฒนานิคมอุตสาหกรรมบนพื้นที่กว่า 1,000 เอเคอร์ ทางด้านตะวันตกของเขตเศรษฐกิจชายแดนเมียวดี ในขณะที่รัฐบาลไทยได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2553 อนุมัติในหลักการแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด และเห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจแม่สอด เพื่อสนับสนุนและรองรับการขยายตัวของระเบียงเศรษฐกิจตะวันตก โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2555 รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์รับทราบผลการพิจารณากลับกรอง TOR จัดจ้างที่ปรึกษาของคณะทำงานกำกับการค้าเงิน โครงการจัดจ้างออกแบบการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด เพื่อทำการศึกษาและนำเสนอรูปแบบในการบริหารจัดการเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดที่เหมาะสม และศึกษาผลกระทบต่างๆ ทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม เศรษฐกิจ และมาตรการลดผลกระทบ

ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2554 กระทรวงอุตสาหกรรมได้นำเสนอรายงาน “เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด: โอกาสและศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดน” ซึ่งเสนอให้ภาครัฐให้ความสำคัญและควรมีนโยบายและมาตรการส่งเสริมการลงทุนในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพสูงสุด 3 อันดับแรก ในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมผักและผลไม้กระป๋อง และอุตสาหกรรมไม้และเฟอร์นิเจอร์ อย่างไรก็ตาม การศึกษาของกระทรวงอุตสาหกรรมได้ดำเนินการก่อนที่เมียนมาร์จะเปิดประเทศและได้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อชักจูงและอำนวยความสะดวกให้นักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุนในเมียนมาร์ โดยล่าสุด สภาธุรกิจไทย-เมียนมาร์ได้แถลงว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มองว่ามีความพร้อมจะเข้าไปลงทุนในเมียนมาร์ได้ก่อนจำนวน 9 กลุ่มอุตสาหกรรม ภายหลังจากที่กฎหมายส่งเสริมการลงทุนต่างๆ ในเมียนมาร์ ผ่านรัฐสภาไปแล้ว ประกอบด้วย

- 1) อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ เนื่องจากเมียนมาร์อุดมสมบูรณ์ไปด้วยไม้เนื้อแข็ง โดยเฉพาะไม้สักที่นักลงทุนต้องเข้าไปลงทุนแปรรูป
- 2) การแปรรูปสินค้าเกษตร
- 3) อุตสาหกรรมห้องเย็น เนื่องจากแปรรูปสินค้าเกษตรจะต้องส่งเข้าห้องเย็น เพื่อการส่งออกและลดการสูญเสีย
- 4) กลุ่มสินค้าอุปโภคและบริโภค ปัจจุบันยังไม่มีโรงงานเข้าไปตั้งฐานการผลิตและทุกวันนี้จะต้องนำเข้าแทน โดยจะเห็นว่ามีการค้าขายสินค้ากลุ่มนี้ ตามแนวตะเข็บชายแดนไทย-เมียนมาร์อย่างมาก
- 5) เสื้อผ้าสำเร็จรูป ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มสินค้าจำเป็นที่สำคัญ และเป็นหนึ่งในปัจจัยสี่
- 6) อุตสาหกรรมไอที
- 7) โรงสีข้าว เนื่องจากเมียนมาร์มีข้าวจำนวนมาก จึงต้องการโรงสีเข้าไปลงทุนแปรรูปข้าวมากขึ้น
- 8) กลุ่มวัสดุก่อสร้าง ที่จะเข้าไปรองรับการขยายตัวในระบบโครงสร้างพื้นฐาน
- 9) กลุ่มเครื่องจักรกลเพื่อการเกษตร

โดยอุตสาหกรรมจะได้ประโยชน์จากความพร้อมของแรงงาน การลดต้นทุนด้านแรงงาน การขยายฐานการตลาดกว้างขึ้น และการรับสิทธิพิเศษจากต้นกำเนิดสินค้าในประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างเมียนมาร์ เช่น ถ้าส่งออกไปยุโรปจะได้รับสิทธิพิเศษโดยการยกเว้นภาษีอากรนำเข้า เป็นต้น

เพื่อให้การก่อสร้างและปรับปรุงเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก เกิดประโยชน์ด้านการเชื่อมโยงการขนส่งและการค้าของไทยมากที่สุด รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญอย่างจริงจังกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจและนิคมอุตสาหกรรมชายแดนแม่สอด พร้อมกับการส่งเสริมให้เอกชนไทยไปลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี โดยการลงทุนในฝั่งเมียวดีควรเลือกลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น (Labor Intensive) และได้ประโยชน์สิทธิพิเศษจากการมีต้นกำเนิดสินค้าในเมียนมาร์ ส่วนอุตสาหกรรมที่ควรได้รับการส่งเสริมในฝั่งแม่สอดนั้น อาจเป็นอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในฝั่งเมียวดี เน้นการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (Value-added) และมีการใช้แรงงานน้อย เช่น การนำผลผลิตจากโรงงานเฟอร์นิเจอร์ในฝั่งเมียวดีมาประกอบหรือผลิตเป็นเฟอร์นิเจอร์สำหรับตลาดระดับบน เป็นต้น

4.2.2 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน/พิธีการศุลกากร

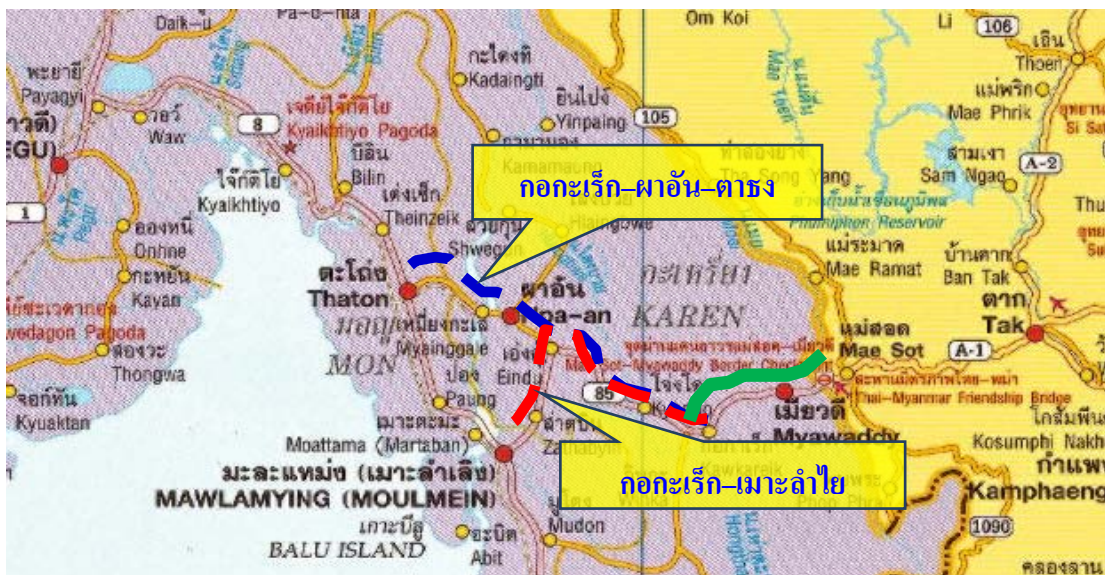
นอกจากการทำให้มีนิคมอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่จำเป็นแล้ว จำเป็นจะต้องมีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ด้วยการลดเล็กรูปแบบ/พิธีการศุลกากรที่ไม่จำเป็น โดยอาจจะมีการจัดตั้งจุดบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ให้มากขึ้น

4.3 ข้อเสนอแนะเชิงกลยุทธ์ (Strategic Recommendations)

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

4.3.1 ระยะสั้น

4.3.1.1 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการขยายและปรับปรุงเส้นทางจาก กอกระเร็ก-ผาอัน-ตาซง และกอกระเร็ก-มะละลำไย



รูปที่ 4.3-1 โครงการขยายและปรับปรุงเส้นทางจากกอกระเร็ก-ผาอัน-ตาซง และกอกระเร็ก-มะละลำไย

<p>1. ชื่อโครงการ: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการขยายและปรับปรุงเส้นทาง จากกอกะเร็ก-ผาอัน-ตาซง และกอกะเร็ก-เมาะลำไย</p>
<p>2. วัตถุประสงค์โครงการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อขยายผลโครงการก่อสร้างเส้นทางระหว่างจังหวัดเมียวดี-กอกะเร็ก โดยเป็นส่วนหนึ่งของ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ▪ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ และออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) พร้อมเสนอแนะรูปแบบ ในการลงทุน (Investment Options) ที่เหมาะสม
<p>3. ลักษณะของโครงการ:</p> <p>เป็นการขยายผลโครงการก่อสร้างเส้นทางระหว่างจังหวัดเมียวดี-กอกะเร็ก ที่เป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียง เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งตามมติที่ประชุม ระดับรัฐมนตรี (GMS Ministerial Meeting) จะอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายไทย โดยเป็นการศึกษาความเป็นไปได้ ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-สังคม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) และรูปแบบในการลงทุน โดยจะต้องพิจารณาถึงระบบระบายน้ำในแนวเส้นทาง ทั้งในส่วนถนนช่วงตัวเมืองและ นอกเมือง เพื่อป้องกันน้ำท่วมขังถนนและบ้านเรือนของประชาชนตามแนวเส้นทาง</p>
<p>4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
<p>5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
<p>6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สพพ./ ทล./ Ministry of Construction, Myanmar</p>
<p>7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.2 โครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด



รูปที่ 4.3-2 แผนที่พื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนไทย-เมียนมาร์

1. ชื่อโครงการ: โครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด
2. วัตถุประสงค์โครงการ: <ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด โดยพิจารณาถึงตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม รวมทั้งอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นจะต้องจัดให้มี ฯลฯ เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) ร่วมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีในอนาคต ▪ เสนอแนะและออกแบบกระบวนการพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และการลดเลิกวิธีปฏิบัติ/พิธีการศุลกากรที่ไม่จำเป็น โดยมีการจัดตั้งจุดบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ให้มากขึ้น
3. ลักษณะของโครงการ: <p>เป็นโครงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด บนพื้นที่ประมาณ 5,603 ไร่ พร้อมออกแบบกระบวนการพิธีการศุลกากรในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone) ร่วมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีในอนาคต</p>
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557): <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สพพ./ กระทรวงอุตสาหกรรม/ กรมศุลกากร/ เทศบาลนครแม่สอด
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ: <ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.3 โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2

1. ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและโครงสร้างสะพานชำรุด บนสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์เดิม ▪ เพื่อก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 ที่มีมาตรฐานสูง ในการรองรับการขยายตัวด้านการค้าและการขนส่งที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต รวมทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่ผ่านตัวเมืองแม่สอด
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์ แห่งที่ 2 โดยข้ามแม่น้ำเมย จากฝั่งไทยที่บ้านวังตะเคียน ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด ไปยังบ้านเย่ปู้ (เมียนมาร์) ตามผลการศึกษาและข้อเสนอแนะที่ได้ดำเนินการมาก่อนหน้านี้
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สปพ./ คค./ ทค. / Ministry of Construction, Myanmar
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.4 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมออกแบบเบื้องต้นในการจัดให้มีพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก

<p>1. ชื่อโครงการ: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมออกแบบเบื้องต้นในการจัดให้มีพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก</p>
<p>2. วัตถุประสงค์โครงการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ในการจัดให้มีพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก ตามแนวเส้นทางจากเมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาขง และกอกะเร็ก-เมะล่าย ▪ เพื่อพิจารณาถึงตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่เหมาะสม รวมทั้งอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นจะต้องจัดให้มี โดยสามารถพัฒนาเป็น Logistic Park หรือ DC หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต
<p>3. ลักษณะของโครงการ:</p> <p>เป็นโครงการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-สังคม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) ในการจัดให้มีพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก ตามแนวเส้นทางจากเมียวดี-กอกะเร็ก-ผาอัน-ตาขง และกอกะเร็ก-เมะล่าย โดยพิจารณาดำเนินการที่เหมาะสม รวมทั้งอาคาร สิ่งปลูกสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นจะต้องจัดให้มี ฯลฯ ซึ่งอาจจะพัฒนาเป็น Logistic Park หรือ Distribution Center หรืออาจจะพัฒนาถึงขั้นเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษได้ในอนาคต</p>
<p>4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
<p>5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
<p>6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สพพ./ ทล./ ขบ./ Ministry of Construction, Myanmar</p>
<p>7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.5 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทย เพื่อประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี

1. ชื่อมาตรการ:	การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทย เพื่อประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี
2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อศึกษาโอกาสด้านธุรกิจในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายในการเข้าไปลงทุนและประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีที่จัดตั้งในฝั่งเมียนมาร์ ▪ เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์จากความพร้อมของแรงงานที่มีราคาถูก การขยายฐานทางการตลาดให้กว้างขึ้น และการรับสิทธิพิเศษจากแหล่งกำเนิดสินค้าในประเทศกำลังพัฒนา
3. ลักษณะของมาตรการ:	<p>เพื่อศึกษาโอกาสด้านธุรกิจในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในสาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายในการเข้าไปลงทุนและประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดีที่จัดตั้งในฝั่งเมียนมาร์ โดยมาตรการอาจจะประกอบด้วย มาตรการทางการเงิน/ภาษี และมาตรการที่ไม่ใช่ทางการเงิน/ภาษี โดยรวมถึงการเจรจากับรัฐบาลกลางและท้องถิ่นของเมียนมาร์แบบฉันทามติและความเท่าเทียมกัน ในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการลงทุนและประกอบการในเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี</p>
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ กระทรวงพาณิชย์/ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ/ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมาร์ (Myanmar Investment Commission: MIC)
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนจากรัฐและเอกชน

4.3.1.6 โครงการศึกษาแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และระบบโลจิสติกส์ในเมียนมาร์

1. ชื่อโครงการ:	โครงการศึกษาแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และระบบโลจิสติกส์ในเมียนมาร์
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อศึกษา เสนอแนะ และจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน ในเมียนมาร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณภาคตะวันออกเฉียงและตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ที่ติดกับชายแดนประเทศไทย ▪ เพื่อศึกษา เสนอแนะ และจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในเมียนมาร์
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการศึกษาและจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน และระบบโลจิสติกส์และ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องในเมียนมาร์ โดยจะมุ่งเน้นบริเวณภาคตะวันออกเฉียงและตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ที่ติดกับชายแดนประเทศไทย
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สปพ./ สนช./ ทล./ Ministry of Construction, Myanmar
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.7 โครงการฝึกอบรมและถ่ายทอดองค์ความรู้ (Capacity Building) ด้านการบำรุงรักษาดถนน แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเมียนมาร์

1. ชื่อโครงการ:	โครงการฝึกอบรมและถ่ายทอดองค์ความรู้ (Capacity Building) ด้านการบำรุงรักษาดถนน แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเมียนมาร์
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อฝึกอบรมและเพิ่มขีดความสามารถในการบำรุงรักษาดถนน แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเมียนมาร์ ▪ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรของเมียนมาร์ในการวางแผนและจัดทำงบประมาณในการบำรุงรักษาดถนนในระยะยาว
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างองค์ความรู้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรที่เกี่ยวข้องของเมียนมาร์ ด้านการวางแผน จัดทำงบประมาณ และการบำรุงรักษาดถนน ในระยะยาว
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ ทล./ Ministry of Construction, Myanmar
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐ

4.3.1.8 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยที่มีคุณภาพ

1. ชื่อมาตรการ: การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยที่มีคุณภาพ
<p>2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทย (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัท รับเหมาก่อสร้าง และบริษัท ที่ปรึกษานานาชาติและขนาดเล็ก) ซึ่งมีผลงานที่มีคุณภาพและมาตรฐานในการดำเนินงาน ในการเข้าไปรับมอบหมายงานในประเทศเพื่อนบ้าน ▪ เพื่อสร้างความไว้วางใจ และโอกาสของผู้ประกอบการไทยและประเทศไทย ในระยะยาว ▪ เพื่อจัดทำศูนย์ข้อมูลผู้รับเหมาและที่ปรึกษาไทยในอนุภูมิภาค โดยมีการจัดทำประวัติผลงาน ประวัติการดำเนินงาน ฯลฯ โดยเชื่อมโยงกับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาไทย กระทรวงการคลัง
<p>3. ลักษณะของมาตรการ:</p> <p>เป็นการกำหนดมาตรการ เงื่อนไข และคุณสมบัติในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัท รับเหมาก่อสร้าง และบริษัท ที่ปรึกษาไทย ขนาดกลางและขนาดเล็ก ในการเข้าไปรับมอบหมายงานในประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านกลไกการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. โดยจะมีการเชื่อมโยงข้อมูลกับศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาไทย สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระทรวงการคลัง ต่อไป</p>
<p>4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
<p>5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
<p>6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สพพ./ ศูนย์ข้อมูลที่ปรึกษาไทย กระทรวงการคลัง/ ทล./ Ministry of Construction, Myanmar</p>
<p>7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนจากรัฐและเอกชน

4.3.2 ระยะเวลา

4.3.2.1 โครงการก่อสร้างและขยายเส้นทางจากกอกะเร็ก-ผาอัน-ตาชง และกอกะเร็ก-มะละลำไย

1. ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างและขยายเส้นทางจากกอกะเร็ก-ผาอัน-ตาชง และกอกะเร็ก-มะละลำไย
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อก่อสร้างเส้นทางจากกอกะเร็ก-ผาอัน-ตาชง และกอกะเร็ก-มะละลำไย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ▪ เพื่อให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนทางด้านเทคนิคและการเงินในการก่อสร้าง บริหารจัดการ และบำรุงรักษายานน
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการก่อสร้างเส้นทางจากกอกะเร็ก-ผาอัน-ตาชง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ตามผลการศึกษาและข้อเสนอแนะที่ได้ดำเนินการในแผนระยะสั้นมาก่อนหน้านี้
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สพพ./ ทล./ Ministry of Construction, Myanmar
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐและเอกชน

4.3.2.2 โครงการก่อสร้างพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก

1. ชื่อโครงการ: โครงการก่อสร้างพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก	
2. วัตถุประสงค์โครงการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อก่อสร้างพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก ตามแผนการศึกษาที่ได้เสนอแนะไว้ในแผนระยะสั้น ก่อนหน้านี้ ▪ เพื่อคัดเลือกหาเอกชนมาเป็นผู้ดำเนินการและบริหารจัดการพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุกที่จัดตั้งขึ้น ▪ เพื่อขยายผลในการก่อสร้างและดำเนินการ เพื่อจัดตั้งเป็นศูนย์โลจิสติกส์ หรือศูนย์กระจายสินค้า หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต หากมีความเหมาะสม
3. ลักษณะของโครงการ:	เป็นโครงการก่อสร้างและดำเนินการพื้นที่บริการ (Service Areas) สำหรับรถบรรทุก โดยวิธีการคัดเลือกหาเอกชนมาเป็นผู้ดำเนินการและบริหารจัดการแบบมีอาชีพ เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ หรือศูนย์กระจายสินค้า หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต หากมีความเหมาะสม
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	<p>สพพ./ ทล./ ขบ./ กรมศุลกากร/ สภาอุตสาหกรรม/ สภาหอการค้าไทย/ คณะกรรมาธิการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมาร์ (Myanmar Investment Commission: MIC)/ Ministry of Construction, Myanmar</p>
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐและเอกชน

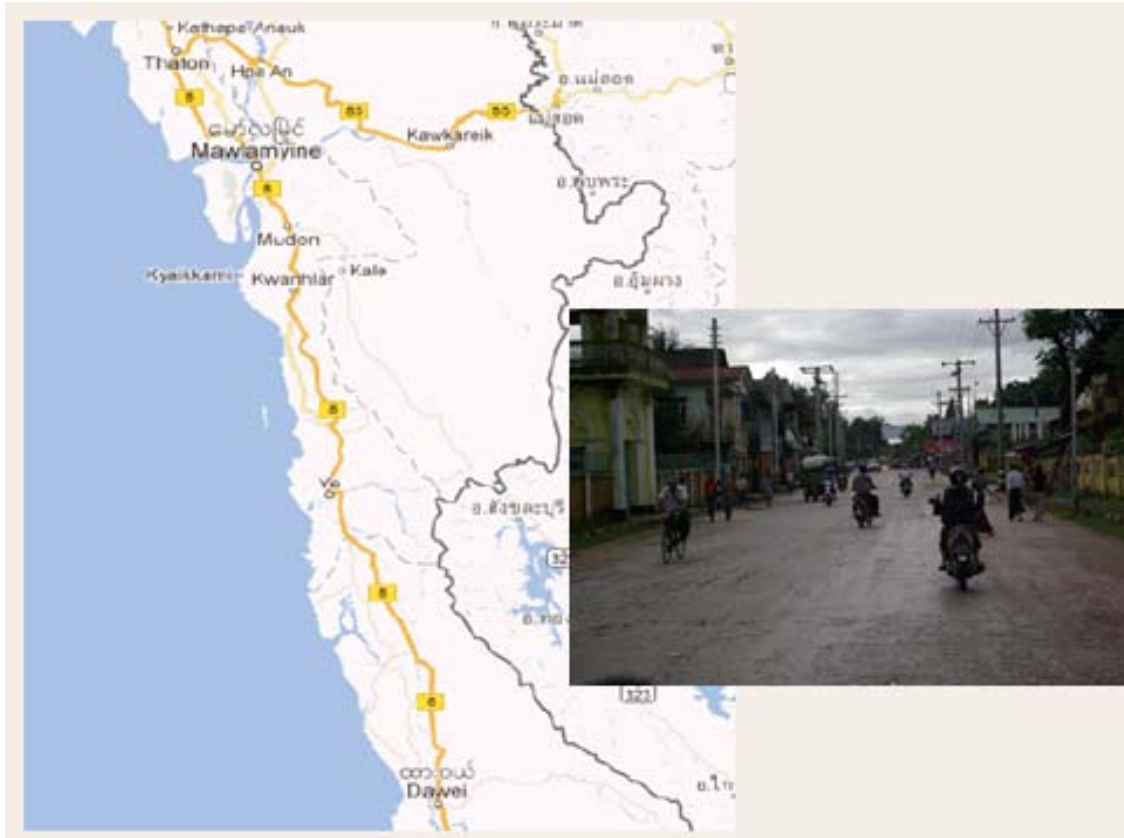
4.3.2.3 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการก่อสร้างและดำเนินการท่าเรือเมะลำไย



รูปที่ 4.3-3 ท่าเรือเมืองเมะลำไย

1. ชื่อมาตรการ:	การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการก่อสร้างและดำเนินการท่าเรือเมะลำไย
2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปลงทุนก่อสร้าง ดำเนินการ และบริหารจัดการท่าเรือเมะลำไยในเมียนมาร์ ▪ เพื่อเป็นการเปิดประตูการค้า (Gateway) และเพิ่มช่องทางในการกระจายสินค้าของไทยในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาร์และเป็นจุดเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของเมียนมาร์
3. ลักษณะของมาตรการ:	เป็นการกำหนดมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปลงทุนก่อสร้าง ดำเนินการ และบริหารจัดการท่าเรือเมะลำไยในเมียนมาร์ โดยมาตรการจะประกอบด้วย มาตรการทางการเงิน/ภาษี และ มาตรการที่ไม่ใช่ทางการเงิน/ภาษี และการเจรจากับรัฐบาลกลางและท้องถิ่นของเมียนมาร์แบบฉันท์มิตร และด้วยความเท่าเทียมกันในการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยเข้าไปมีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการท่าเรือเมะลำไย
4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):	<input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางด้านเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:	<input type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:	สหพ./ กระทรวงพาณิชย์/ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ/ สถาบันผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Thai National Shippers' Council" TNSC)/ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)/ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมาร์ (MIC)/ เทศบาลนครเมะลำไย
7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนจากรัฐและเอกชน

4.3.2.4 การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการก่อสร้างและดำเนินการทางหลวง หมายเลข 8 (เมะลำไย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง)



รูปที่ 4.3-4 ทางหลวงหมายเลข 8 ในเมียนมาร์ (เมะลำไย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง)

<p>1. ชื่อมาตรการ: การส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการก่อสร้างและดำเนินการทางหลวงหมายเลข 8 (เมะลำไย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง)</p>
<p>2. วัตถุประสงค์ของมาตรการ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปลงทุนก่อสร้างและดำเนินการทางหลวงหมายเลข 8 (เมะลำไย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง) ▪ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางและเพิ่มช่องทางการกระจายสินค้าของไทยในภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ ซึ่งอยู่ติดกับชายแดนของประเทศไทย ▪ เพื่อเชื่อมโยงและสนับสนุนการค้าและการทำเรือและนิคมอุตสาหกรรมของไทยที่ทวายและเมะลำไย
<p>3. ลักษณะของมาตรการ:</p> <p>เป็นมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในการลงทุนก่อสร้างและดำเนินการทางหลวงหมายเลข 8 (เมะลำไย-ทวาย-มะริด-เกาะสอง) ในภาคตะวันออกและตะวันออกเฉียงใต้ของเมียนมาร์ โดยประกอบด้วย มาตรการทางการเงิน/ภาษี และ มาตรการที่ไม่ใช่ทางการเงิน/ภาษี และการเจรจากับรัฐบาลกลางและท้องถิ่นของเมียนมาร์แบบฉันทามติและความเท่าเทียมกันในการส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการไทย</p>
<p>4. ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของ สพพ. (พ.ศ. 2555-2557):</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความเป็นหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมของอนุภูมิภาค <input checked="" type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขยายบทบาทการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความมั่นคงทางด้านการเงิน <input type="checkbox"/> ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล
<p>5. ความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาค:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> โครงการทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) <input checked="" type="checkbox"/> กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) <input checked="" type="checkbox"/> ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) <input checked="" type="checkbox"/> ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) <input checked="" type="checkbox"/> นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐ
<p>6. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สพพ./ ทล./ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ/ สมาคมอุตสาหกรรมก่อสร้างไทย/ คณะกรรมาธิการส่งเสริมการลงทุนแห่งเมียนมาร์ (MIC)/ Ministry of Construction, Myanmar</p>
<p>7. ปัจจัยสู่ความสำเร็จ:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐและเอกชน

4.3.3 ระยะเวลา

เนื่องจากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้มีการเจริญเติบโตในอัตราเร่ง ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องเข้าไปมีส่วนร่วมตั้งแต่ในระยะเริ่มแรก มิฉะนั้น จะสูญเสียการมีส่วนร่วมและส่วนแบ่งทางการตลาดในระยะยาว จนยากที่จะเข้าไปมีบทบาทและมีส่วนร่วมได้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคต จากเหตุผลและความจำเป็นดังกล่าว จึงทำให้แผนระยะสั้นและแผนระยะกลางที่นำเสนอมาข้างต้นจำเป็นต้องมีการดำเนินการตามกำหนดเวลาที่เสนอแนะ โดยแผนระยะยาวจะเป็นการขยายผลจากความสำเร็จของการดำเนินการจากแผนระยะสั้นและระยะกลาง เป็นหลัก

4.4 การประยุกต์ใช้รูปแบบเพื่อดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันต่อไปในอนาคต

โครงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-เมียนมาร์ จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี สามารถที่จะนำรูปแบบโดยทั่วไปของโครงการไปประยุกต์ใช้ในบริเวณพื้นที่ชายแดนอื่นๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพ และเศรษฐกิจ-สังคมคล้ายคลึงกับพื้นที่แม่สอด-เมียวดีต่อไปในอนาคต โดยในเบื้องต้นที่ปรึกษาขอเสนอแนะพื้นที่ ดังต่อไปนี้

1. ด่านสิงขร (อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์)/ มุดอง (Mudon)-มะริด

เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้าและด่านพรมแดน โดยมีการนำโค กระบือ กว๊ายไม้ และของพื้นบ้านข้ามพรมแดนเข้ามาขายที่ตลาดนัดฝั่งไทย และซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคกลับไปในปริมาณที่ไม่มากนัก ขณะที่เมืองมะริด มณฑลตะนาวศรี เป็นเมืองท่าและเศรษฐกิจสำคัญทางตะวันออกเฉียงใต้ของ

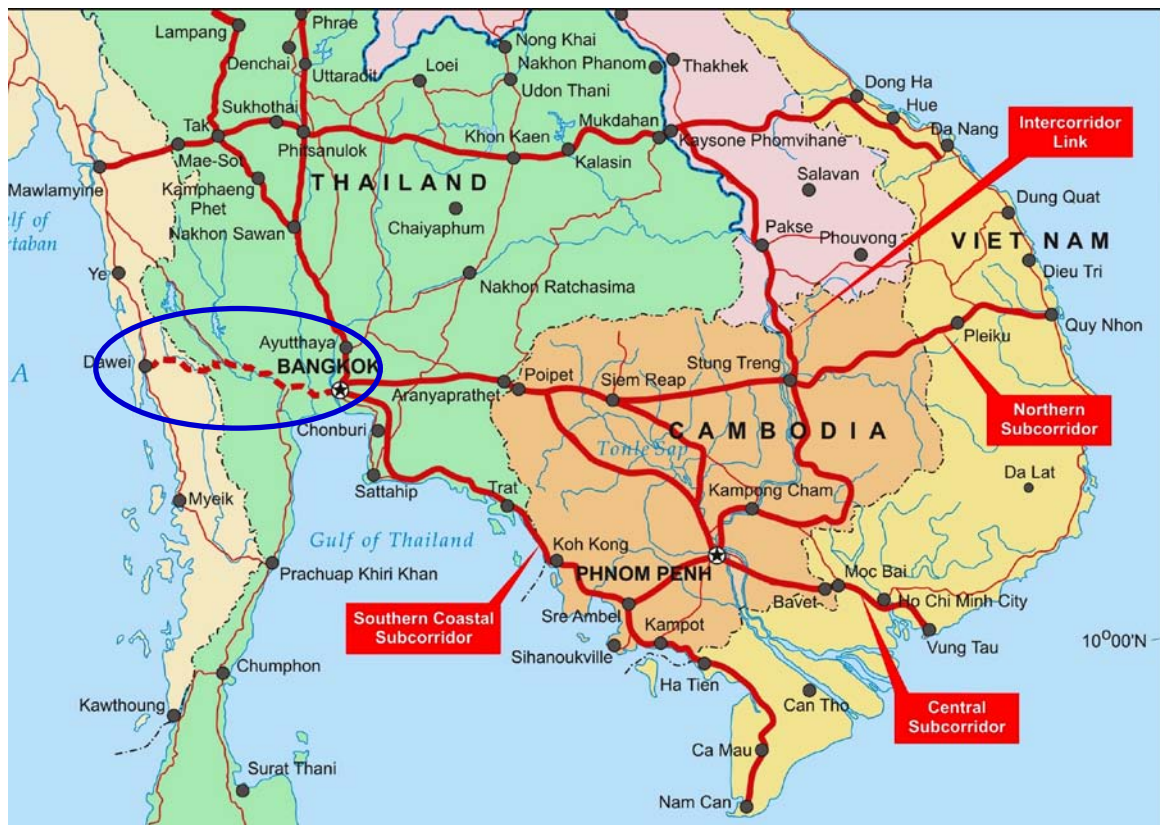


เมียนมาร์ โดยมีการผลิตสินค้าประมง ประมาณ 2,500 ตัน/วัน โดยปัจจุบันต้องใช้เส้นทางอ้อมไปทางอำเภอเกาะสอง จังหวัดระนอง หากมีการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านสิงขร/มุดอง-มะริด จะทำให้เกิดการค้าขายและขนส่งสินค้าที่

สะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลาอย่างมีนัยสำคัญ

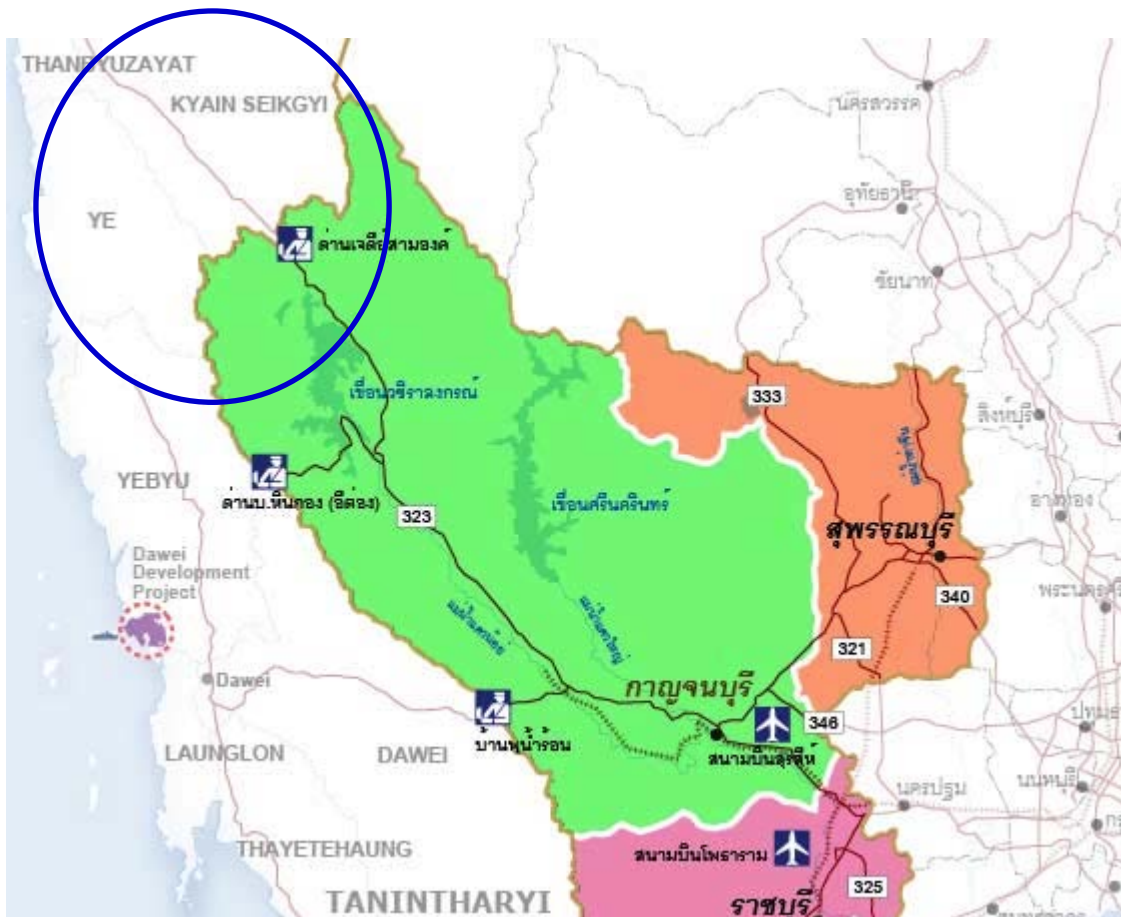
2. บ้านพุน้ำร้อน (อ. เมือง จ. กาญจนบุรี)/ บ้านแม่ทะมี (Minthame)-ทวาย

ปัจจุบันเปิดเป็น “จุดผ่านแดนชั่วคราว” โดยเอกชนไทยผู้ได้รับสัมปทานจากรัฐบาลเมียนมาร์ กำลังพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมที่ทวาย รวมทั้งก่อสร้างเส้นทางแนวใหม่ที่มีมาตรฐานสูง ขนาด 4 ช่องจราจร (2 ช่องจราจรไป-กลับ) จากบ้านพุน้ำร้อน-มิตต้า-นิคมอุตสาหกรรมทวาย ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงการมอเตอร์เวย์สายกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน ของกรมทางหลวงต่อไป โดยแนวเส้นทางสายนี้ จะเป็นส่วนหนึ่งของ GMS Southern Coastal Corridor



รูปที่ 4.4-1 GMS Southern Coastal Corridor
(บ้านพุน้ำร้อน/ บ้านแม่ทะมี (Minthame)-ทวาย)

3. ด้านเจดีย์สามองค์ (อ. สังขละบุรี จ. กาญจนบุรี)/ พญาตองซู (Hpayarthonesu)-ชั้นบูชายัตต์ เป็นจุดผ่อนปรนทางการค้า (ตามประกาศกระทรวงมหาดไทยลงวันที่ 13 พฤษภาคม พ.ศ. 2536) และเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการท่องเที่ยว (ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2541) รวมทั้งเป็นทางอนุมัติด่านพรมแดนและด่านศุลกากร (ตามกฎกระทรวงการคลัง พ.ศ. 2553 ลงวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2553) โดยบริเวณด้านเจดีย์สามองค์/พญาตองซู มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งโรงงานผลิตรองเท้า เสื้อผ้า และสินค้าอุปโภคเพื่อการส่งออก ซึ่งเป็นการลงทุนทั้งจากนักลงทุนไทยและต่างชาติ นอกจากนี้ เส้นทางนี้ยังเป็นส่วนหนึ่งในแผนงาน/โครงการของโครงการตามผลการศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (โครงการปรับปรุงและยกระดับเส้นทางแม่ลาไย-มุด่อง-ชั้นบูชายัตต์) โดยปัจจุบันยังไม่เป็นโครงการเร่งด่วนของเมียนมาร์ แต่รัฐบาลเมียนมาร์ได้เร่งดำเนินการปรับปรุงและยกระดับเส้นทางสายชั้นบูชายัตต์ทางทิศใต้ เพื่อไปยังทวายและเกาะสองแล้ว



รูปที่ 4.4-2 เส้นทางด้านเจดีย์สามองค์ (อ. สังขละบุรี จ. กาญจนบุรี)/ พญาตองซู-ชั้นบูชายัตต์

4. บ้านห้วยต้นนุ่น (อ. ขุนยวม จ. แม่ฮ่องสอน)/ รัฐคะยา-เนปีดอร์



รูปที่ 4.4-3 จุดผ่อนปรนบ้านห้วยต้นนุ่น

5. กัวผาวอก (เชียงใหม่)/ บ้านป่าแฉม เมืองหาง-เมืองตองยี

ตั้งอยู่บริเวณเขตป่าสงวนบ้านอรุโณทัย หมู่ที่ 10 เทศบาลตำบลเมืองนะ อำเภอเชียงดาว ห่างจากจังหวัดเชียงใหม่ประมาณ 120 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพบริเวณจุดผ่อนปรนกัวผาวอก เป็นช่องเขากว้างประมาณ 200 เมตร ไม่มีพรมแดนแน่ชัด และพื้นที่เป็นป่าไม้ มีอาณาเขตติดต่อกับ บ้านป่าแฉม เมืองหาง และเมืองต่วน เมียนมาร์



รูปที่ 4.4-4 เส้นทางกัวมวอก (เชียงใหม่)/ บ้านป่าแหม เมืองหงส์-เมืองตองยี

6. ด่านแม่สาย (เชียงราย)/ ท่าจี้เหล็ก (รัฐฉาน)

ด่านแม่สาย ตั้งอยู่ที่หมู่ 10 บ้านป่ายางผาแตก ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย เชื่อมต่อกับด่านพรมแดนท่าจี้เหล็ก แขวงท่าจี้เหล็ก รัฐฉาน เมียนมาร์



4.5 แนวทางที่ควรดำเนินการในช่วงต่อไป (The Way Forward)

จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษา การสำรวจภาคสนาม และการประชุมสัมมนา สามารถสรุปเป็นบทเรียนได้ ดังนี้

1. **มาตรฐานในการก่อสร้าง ควบคุมงาน และตรวจรับมอบงาน** เนื่องจากถนนที่ก่อสร้างมีการชำรุดทรุดโทรมอย่างมาก ทั้งที่จะเพิ่งก่อสร้างแล้วเสร็จไม่นาน แม้ว่าจะมีประเด็นด้านความหย่อนยานในการบังคับใช้กฎหมายการบรรทุกน้ำหนักเกิน แต่ประชาชนในพื้นที่โดยทั่วไปยังมีความรู้สึกและรับรู้ว่ามีมาตรฐานในการก่อสร้าง ควบคุมงาน และตรวจรับมอบงาน อาจจะไม่ได้ตามมาตรฐานที่ออกแบบไว้

ดังนั้น การส่งเสริม สนับสนุน และคัดเลือกผู้ประกอบการไทย ควรเน้นภาคเอกชนที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความไว้วางใจและโอกาสของผู้ประกอบการและประเทศไทยในระยะยาว โดยการคัดเลือกและตรวจรับมอบงานควรมอบหมายให้หน่วยงานของประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบหลัก

2. **ปัญหาด้านความไม่ไว้วางใจและพื้นที่อิทธิพลของชนกลุ่มน้อย** เนื่องจากบริเวณพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่อิทธิพลของชนกลุ่มน้อยหลายกลุ่ม ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีความสัมพันธ์ที่ดีกับรัฐบาลกลางและ/หรือรัฐบาลท้องถิ่นของเมียนมาร์ ดังนั้น การที่ผู้รับเหมาไทยจะเข้าไปดำเนินการก่อสร้างในพื้นที่ จึงพบกับปัญหาในทางปฏิบัติและค่าใช้จ่ายที่สูงมาก แต่เนื่องจากประเด็นนี้เป็นประเด็นปัญหาทางการเมืองภายใน (Politics) ของเมียนมาร์ ที่ปรึกษาจึงไม่มีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะใดๆ ต่อแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ประเด็นปัญหานี้สมควรที่จะได้มีการหยิบยกมาหารือตามเวทีหรือช่องทางการสื่อสารที่มีความเหมาะสมต่อไป เนื่องจากมีผลต่อความสำเร็จหรืออยู่รอดของโครงการอย่างมีนัยสำคัญ โดยในเบื้องต้นนี้ ที่ปรึกษาพิจารณาเห็นว่ารัฐบาลกลางของเมียนมาร์ควรจะต้องเป็นเจ้าภาพและผู้รับผิดชอบโดยตรงสำหรับความปลอดภัยในเส้นทางและพื้นที่ตามแนวเส้นทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ในการดำเนินโครงการต่อไปในอนาคต ซึ่งที่ผ่านมานับว่า

เป็นปัญหามาก โดยที่สำคัญคือ ขั้นตอนในการประสานงานเต็มไปด้วยความยุ่งยากและล่าช้า รวมถึงมีค่าใช้จ่ายนอกระบบที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

3. นโยบายและยุทธศาสตร์ในการให้ความช่วยเหลือให้เกิดผลในเชิงประจักษ์ การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา มีลักษณะเป็นการให้ความช่วยเหลือเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเป็นหลัก ยังขาดนโยบายและแผนกลยุทธ์ในการให้ความช่วยเหลือ นอกจากนี้งบประมาณที่ยังมีลักษณะเป็น “เบียดหัวแตก” ทำให้ไม่สามารถเกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมในเชิงประจักษ์แก่ประชาชนทั่วไปได้

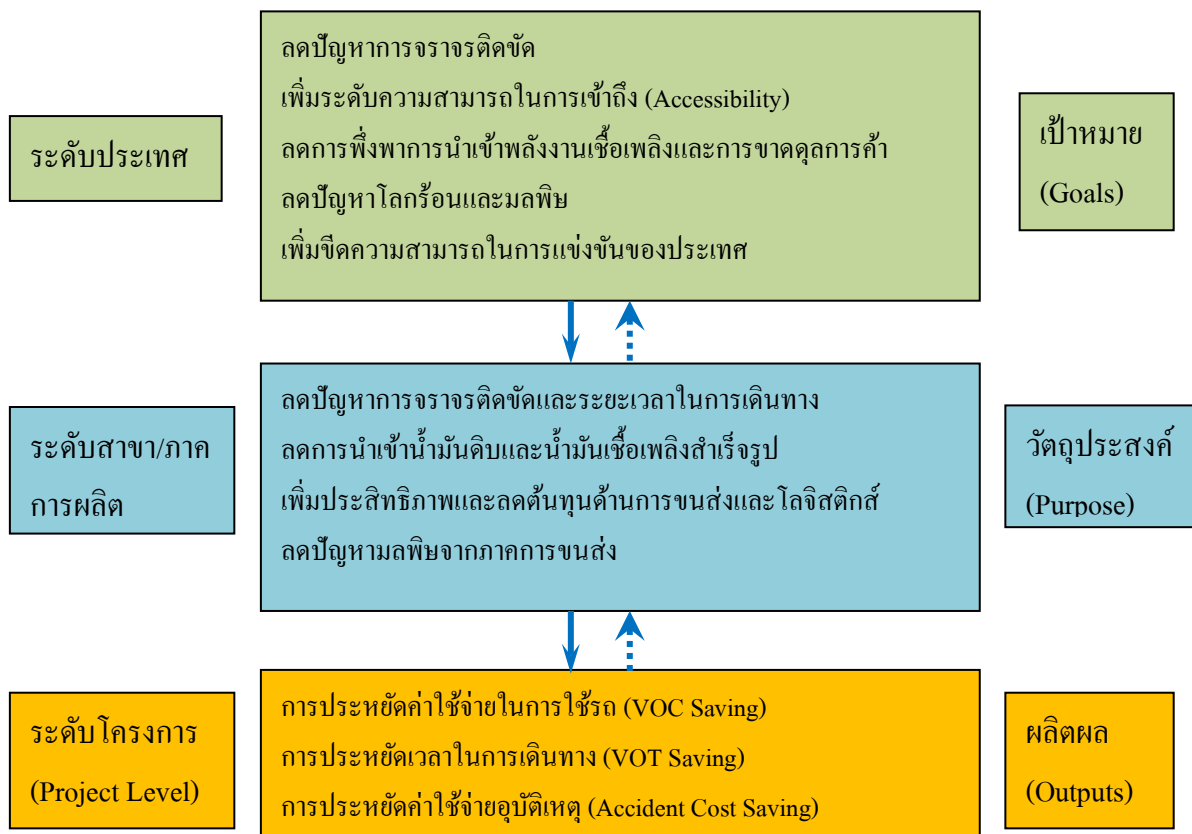
ดังนั้น ที่ปรึกษาจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ควรมีการกำหนดยุทธศาสตร์ของประเทศสำหรับประเทศเพื่อนบ้าน โดยกำหนดเป้าหมาย ทั้งเชิงรุกและรับในแต่ละอุตสาหกรรมให้ชัดเจน โดยการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ควรมีทิศทางที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นรายอุตสาหกรรม
2. การให้ความสนับสนุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นยุทธศาสตร์นำร่องเพื่อรองรับอุตสาหกรรมอื่นๆ ของไทยในระยะยาว
3. สนับสนุนการยกระดับมาตรฐานแรงงานของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมภายในประเทศของไทย
4. มีการบูรณาการข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ จากประสบการณ์ในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านที่ผ่านมา สามารถจำแนกเป็นประเภทโครงการใหญ่ๆ ได้ ดังนี้

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

โครงการที่มีการศึกษาแผนแม่บทหรือการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว สามารถที่จะประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดความสำเร็จ จากผลการศึกษาและวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางด้านเศรษฐกิจและการเงินของโครงการ เป็นหลัก เนื่องจากโดยปกติ ก่อนที่จะมีการดำเนินโครงการประเภทนี้ จะต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ-สังคม การเงิน และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเสียก่อน เพื่อที่จะได้สามารถทราบถึงความเป็นไปได้ของโครงการและสามารถกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ เมื่อเริ่มดำเนินการได้ หรืออย่างน้อยจะต้องมีการกำหนดผังการเชื่อมโยง (Linkages) ระหว่างเป้าประสงค์ (Goal) ในระดับกรอบความร่วมมือหรือระดับประเทศ วัตถุประสงค์ (Objectives) ในระดับสาขา (Sector Level) และผลิตผล (Outputs) ในระดับโครงการ/มาตรการ ดังเช่นตัวอย่างการประเมินโครงการด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนในรูปที่ 4.5-1 โดยกรอบในการวิเคราะห์โครงการ จะทำให้สามารถประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดในการตรวจสอบติดตามการดำเนินการโครงการและมาตรการทางด้านเศรษฐกิจในเชิงปริมาณ (Quantitative) และมูลค่า (Valuation) ได้ (หากมี)



รูปที่ 4.5-1 ตัวอย่างกรอบในการวิเคราะห์โครงการ (The Project Framework) ด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน

2. โครงการที่ยังไม่มีผลการศึกษาใดๆ

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