

โครงการศึกษาผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ประจำปีงบประมาณ 2557

(โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) (อันลอมเวง – เสียมราฐ) ประเทศกัมพูชา

1. บทนำ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือที่มีชื่อย่อว่า “สพพ.” เป็นหน่วยงานของรัฐบาลไทยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง มีภารกิจหลักในการดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้ความร่วมมือในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเมือง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปแบบของเงินให้เปล่า และเงินกู้ยืมเงินผ่อนปรน ซึ่งนับว่าเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายทางด้านต่างประเทศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสัมพันธ์ที่ดียิ่งขึ้น และยังเป็นความร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศร่วมกันในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน อันจะเป็นการช่วยให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจ ด้านการค้า ด้านการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวระหว่างกัน ในอนุภูมิภาค รวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยอีกด้วย

อนึ่งตามประกาศสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) เรื่องการประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ ลงวันที่ 30 กันยายน 2556 กำหนดให้

(1) ทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จและสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงิน ต้องประเมิน และจัดทำรายงานปิดโครงการ (Project Completion Report) โดยเจ้าหน้าที่ของ สพพ. เพื่อเป็นเครื่องมือหรือระบบที่จะใช้ในการวัดความสำเร็จ และผลกระทบของโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ.

(2) ทุกโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. เมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ และสิ้นสุดการเบิกจ่ายเงินครบ 3 ปี ต้องประเมิน และจัดทำรายงานประเมินผลประโยชน์ และผลกระทบของโครงการ โดย สพพ. จะว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญหรือที่ปรึกษาจากภายนอกเป็นผู้ดำเนินการ เพื่อใช้เป็นข้อมูล และบทเรียนที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการโครงการ และประกอบการตัดสินใจดำเนินโครงการที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคต

ทั้งนี้ในปีงบประมาณ พ.ศ.2557 สพพ. มีโครงการความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ. ที่แล้วเสร็จครบ 3 ปี คือ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) (อันลอมเวง – เสียมราฐ) ประเทศกัมพูชา ดังนั้น สพพ. จึงได้กำหนดแผนงานด้านการประเมินผลกระทบ และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของประเทศไทยที่มีต่อประเทศเพื่อนบ้านขึ้น โดยการว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการศึกษาผลประโยชน์และผลกระทบของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาประเมินผล ดังนี้

3. วัตถุประสงค์ของโครงการ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) ได้ดำเนินการตามนโยบายที่เกี่ยวข้องดังนี้

(1) R67 เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำหรับการเชื่อมโยงด้านคมนาคมประเทศกัมพูชากับประเทศไทย เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการพัฒนาด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศ

(2) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้กรอบ Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy (ACMECS) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายจากประเทศสมาชิกทั้ง 5 ประเทศ

(3) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชายแดนที่ติดกันของ 3 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และไทย

(4) เป็นโครงการทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชาตามนโยบายต่างประเทศของไทย

(5) เพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชนในบริเวณพื้นที่เส้นทางโครงการที่มีความต้องการเส้นทางคมนาคมที่สะดวกปลอดภัย

โครงการนี้ได้มีการจัดทำรายงานการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมไว้ในปี 2549 (ก่อนดำเนินโครงการ) มีการคาดการณ์ปริมาณจราจร และแนวโน้มในอนาคตของการค้าชายแดน การลงทุน การเดินทางผ่านแดน รวมทั้งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ทางเศรษฐกิจ และสังคมที่จะเกิดขึ้น หรือเป้าหมายผลประโยชน์และผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งสามารถนำมาใช้เทียบเคียงเป็นค่าเป้าหมายต่างๆ เพื่อการติดตามประเมินผล

4. ขอบเขตการดำเนินงาน

ขอบเขตการดำเนินงานของโครงการ ประกอบด้วย

(1) ก่อสร้างถนนจากเมืองอันลองเวง - เสียมราฐ ระยะทางรวม 131 กม. ตามมาตรฐาน ASEAN Highway (ถนนขนาด 2 ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ 3.5 เมตร มีไหล่ทางทั้งสองข้างทางกว้างด้านละ 1.5 เมตร) และได้ก่อสร้างระยะทางรวมทั้งสิ้น 131.139 กม. ซึ่งมากกว่าขอบเขตงานเดิมเล็กน้อย ระยะทางทั้งหมดประกอบด้วย ระยะทางของถนน R67 124.008 กม. ถนนแยกย่อย Spur Road A ระยะทาง 2.537 กม. และถนนแยกย่อย Spur Road B ระยะทาง 4.594 กม.

(2) พื้นผิวถนนเป็นผิวลาดยาง 2 ชั้น (Double Bituminous Surface Treatment : DBST) บนพื้นทางแบบดินซีเมนต์ (Soil Cement)

(3) สะพานคอนกรีตกว้าง 10 เมตร รวม 42 แห่ง

(4) รายละเอียดการก่อสร้างถนน ได้แก่ งานดิน (Earth Work) งานผิวทาง (Pavement) งานโครงสร้าง (Structure) และอื่นๆ ดังนี้

- งานดิน : งานปรับพื้นที่ (Site Clearing 2.38 ล้าน ตารางเมตร) งานตัดคันทาง (Earth Excavation 0.44 ล้านลูกบาศก์เมตร) งานถมคันทาง (Earth Embankment 1.17 ล้าน ลูกบาศก์เมตร) งานวัสดุคัดเลือก “ก” (Selected Material “A” 0.42 ล้าน ลูกบาศก์เมตร)
- งานรองพื้นทางและพื้นทาง (Pavement) : งานรองพื้นทางวัสดุผสมรวม (0.38 ล้าน ม.³) งานพื้นทางดินซีเมนต์ (0.35 ลูกบาศก์เมตร) งานราดผิวแอสฟัลต์ (Prime Coat 1.33 ล้าน ตารางเมตร) งานผิวแบบ DBST (1.33 ล้าน ตารางเมตร)

(5) ข้อมูลด้านเทคนิค

- ความเร็ว (หน่วย : กม./ชม. Level (55-90) Rolling (40-60) Mountains (25-50)
- Maximum Profile Grade: 8%
- Structure Loading (min): HS20-40 (AASHTO)
- Right of Way Corridor (m): 25+25 = 50
- ความกว้างถนน (เมตร) 1.5 + 7 + 1.5 = 10 ทางแยก (เมตร) 1.5 + 7 + 7 + 1.5 = 17

(6) เลขที่สัญญาลงวันที่ 10 สิงหาคม 2549 โดยมีวงเงินช่วยเหลือ 1,300 ล้านบาท (ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 1,153.50 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 61 ล้านบาท ค่าบริหารจัดการ 20 ล้านบาท ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาด 65.50 ล้านบาท) ผลการดำเนินงานจริง พบว่า มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นจริง 1,224.34 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 1,151.20 ล้านบาท ค่าที่ปรึกษา 53.14 ล้านบาท และค่าบริหารจัดการ 20.00 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขการกู้ยืมดังนี้

- อัตราดอกเบี้ยคงที่ ร้อยละ 1.5 ต่อปี
- ระยะเวลาชำระหนี้ 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี)
- กำหนดชำระเงินต้นและดอกเบี้ย ปีละ 2 ครั้ง ทุกวันที่ 20 มีนาคม และ 20 ตุลาคม ของทุกปี รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 40 ครั้ง (งวด)

(7) บริษัทที่ปรึกษา (บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) และบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง (บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน)) ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติไทย

(8) มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้าง คิดเป็นร้อยละ 63.50 ของค่าก่อสร้าง ค่าควบคุมงานก่อสร้าง และค่าบริหารจัดการทั้งหมด หรือประมาณ 777 ล้านบาท

(9) หน่วยงานรับผิดชอบโครงการ ประกอบด้วย กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ประเทศกัมพูชา (ด้านการบริหารโครงการ) และกระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง ประเทศกัมพูชา (ด้านการเบิกจ่ายเงิน)

5. สภาพการเปลี่ยนแปลงภายหลังมีโครงการ

5.1 สภาพถนนของโครงการ

ก่อนการพัฒนาเส้นทาง R67 เป็นดินลูกรัง สามารถใช้เพื่อการสัญจรได้เฉพาะในฤดูแล้ง ส่วนในฤดูฝนไม่สามารถใช้การได้ ซึ่งการเดินทางจากเมืองอันลวงเวง - เสียมราฐ ต้องใช้ระยะเวลาประมาณ 6-7 ชม. ในฤดูแล้ง ทำให้การสัญจรเพื่อติดต่อหรือทำธุรกรรมกับสังคมภายนอกเป็นไปด้วยความยากลำบาก (ดูรูปที่ 2) หลังจากการพัฒนาโครงการ สภาพถนนได้รับการปรับปรุงตามมาตรฐาน ASEAN Highway ทำให้การสัญจรสะดวกขึ้น จากเดิมการเดินทางจากอันลวงเวง - เสียมราฐ ใช้เวลา 6-7 ชม. ปัจจุบันการเดินทางใช้เวลาประมาณ 1.5-2 ชม. และเดินทางได้ตลอดปี (ดูรูปที่ 3)



ที่มา : รายงานปิดโครงการ, 2552

รูปที่ 2 สภาพถนนและชุมชน ก่อนมีโครงการ



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2557

รูปที่ 3 สภาพถนนและชุมชน ในปัจจุบัน

จากการตรวจสอบสภาพถนนของโครงการเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 พบว่า

- (1) สภาพผิวทางลาดยาง : สภาพผิวทางโดยทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่ามาตรฐาน (แยะ) ยานพาหนะสามารถใช้ความเร็วได้ 30-70 กม./ชม. ผิวถนนเสียหายมากเป็นช่วงๆ ระยะทางสั้นๆ และดินหลังท่อ/คอสะพานทรุดเล็กน้อยบางแห่ง ตัวสะพานบางแห่งมีความเสียหายมาก
- (2) สภาพโครงสร้างระบายน้ำ : ท่อระบายน้ำมีการกัดเซาะข้างท่อหลายแห่ง
- (3) สภาพเครื่องหมายจราจร : เครื่องหมายจราจรบางประเภทไม่เป็นไปตามมาตรฐานหลักกิโลเมตร และหลักทางโค้งได้รับความเสียหาย และเส้นจราจรลบเลือนตลอดทั้งสายทาง
- (4) สภาพสองข้างทาง : สองข้างทางยังมีวัชพืชปกคลุมขอบถนนเล็กน้อย

5.2 การบริหารและการบำรุงรักษาโครงการ

ภายหลังการก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จ รัฐบาลกลางได้มอบหมายให้สำนักงานโยธาธิการและขนส่งจังหวัดอุดรธานี และจังหวัดเสียมราฐเป็นหน่วยงานรับผิดชอบดูแลเส้นทางสายนี้ พร้อมกับอนุมัติงบประมาณประจำปีสำหรับดำเนินการ โดยแบ่งขอบเขตตามพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละจังหวัด มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาเป็นประจำทุกปี และมีการจ้างแรงงานชั่วคราว เข้าเครื่องจักรมาใช้ในงานซ่อมแซมบำรุงรักษา อย่างไรก็ตามไม่ปรากฏว่ามีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงรักษาทุกระยะ 3-5 ปี รวมทั้งการจัดงบประมาณสำหรับซ่อมบำรุงฉุกเฉินในกรณีเกิดน้ำท่วมใหญ่ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการซ่อมแซมความเสียหายได้ทันที่

ข้อมูลจากการสำรวจชี้ให้เห็นว่าคุณภาพงานก่อสร้างเป็นที่น่าพอใจ เพราะจากการใช้งานมาประมาณ 5 ปี ยังสามารถใช้งานได้ปกติ แม้ว่าจะมีสภาพที่ชำรุดบ้าง สาเหตุมาจากเกิดน้ำท่วมใหญ่ 2 ครั้ง ปัจจุบันยังมีเส้นทางบางช่วงรวมทั้งสะพานบางแห่งที่มีการชำรุดค่อนข้างมากซึ่งอยู่ระหว่างการซ่อมแซม บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานจากไทยได้ถ่ายทอดความรู้ให้กับเจ้าหน้าที่ในสำนักงานท้องถิ่นของสำนักงานโยธาธิการและขนส่งจังหวัดอุดรธานี และเสียมราฐ ซึ่งเน้นในการซ่อมแซมถนนที่เสียหาย เช่น การ Coat and Seal รวมทั้งการถ่ายทอดความรู้ทางเทคโนโลยีในการทำ Soft Concrete จากเดิมเป็น Soil Concrete

5.3 สภาพปริมาณจราจร

ข้อมูลจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ที่กรมทางหลวงของประเทศไทย จัดทำขึ้นในปี 2549 ระบุว่า ผลการสำรวจปริมาณจราจรในปี 2547 มีปริมาณการจราจรต่อวันเฉลี่ยตลอดสายทั้งสิ้นประมาณ 1,781 คัน ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายนี้อยู่ที่ 31 กม./ชม. และคาดการณ์ปริมาณการจราจรต่อวันในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็น 2,323 คัน และในปี 2561 เพิ่มขึ้นเป็น 4,020 คัน

โดยข้อเท็จจริง ปริมาณยานพาหนะได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดนับตั้งแต่โครงการเริ่มมีการก่อสร้าง ทั้งนี้ เพราะได้มีการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องจักรจากฝั่งไทยเข้าไปในเมืองอันลวงเวง – เสียมราฐ เพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ และเริ่มใช้ประโยชน์ในปี 2553 ปริมาณจราจรในพื้นที่โครงการได้ลดลงในช่วง 2 ปีแรกอันเนื่องมาจากปัญหาข้อพิพาทระหว่างไทยกับกัมพูชา และภายหลังจากนั้น เมื่อปัญหาข้อพิพาทได้ยุติลง ปริมาณจราจรกลับมาเพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเทียบกับกรณีที่ยังไม่มีโครงการ สังเกตได้จากสถิติข้อมูลด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- (1) ในปี 2556 เมืองเสียมราฐ มีจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นจากปี 2551 ร้อยละ 8.97 ต่อปี
- (2) มูลค่าการค้าชายแดน ที่ด่านช่องสะงำ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น
- (3) ปริมาณยานพาหนะผ่านแดน ที่ด่านศุลกากรช่องสะงำ มีสถิติแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยปี 2554 - 2556 (ช่วงดำเนินโครงการ) มีปริมาณ 2,294 - 5,808 คัน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 59 ต่อปี)
- (4) ปริมาณผู้ผ่านแดน ที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองช่องสะงำ มีสถิติเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด

การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการสำรวจปริมาณจราจรของ R67 เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2557 โดยกำหนดจุดตรวจวัด 2 จุด ที่เมืองอันลวงเวง และเสียมราฐ ได้ผลดังนี้

- (1) ปริมาณจราจรโดยรวม 2,176 pcu ต่อวัน
- (2) อัตราความเร็วเฉลี่ย 57.3 กม./ชม.
- (3) สัดส่วนยานพาหนะ เป็นรถนั่งส่วนบุคคล/รถกระบะ (ร้อยละ 53) รถบรรทุกขนาดกลาง (ร้อยละ 21) จักรยานยนต์ (ร้อยละ 16) รถบรรทุกขนาดใหญ่ (ร้อยละ 8) และรถบัสโดยสาร (ร้อยละ 2)

ในอนาคต คาดว่าปริมาณการจราจรจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ จะแล้วเสร็จ ประกอบกับเมืองอันลวงเวงมีศักยภาพที่จะเป็นประตูด้านการค้า และการท่องเที่ยวระหว่างไทยกับกัมพูชา และในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

5.4 การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย

โครงการพัฒนา R67 มีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และบุคลากรจากประเทศไทยเพื่อการก่อสร้าง คิดเป็นมูลค่าประมาณ ร้อยละ 63.50 ของค่าก่อสร้างทั้งหมด หรือประมาณ 777 ล้านบาท (ค่าก่อสร้างทั้งหมดมีมูลค่า 1,224.34 ล้านบาท) ซึ่งสิ่งเหล่านี้คือผลประโยชน์ที่กลับคืนมาสู่ประเทศไทย และยังทำให้เกิดผลกระทบต่อเนืองไปยังโครงสร้างการผลิตสินค้าและบริการ และการสร้างงานทั้งในประเทศไทยและในประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย

สำหรับในส่วนของการบำรุงรักษาโครงการนั้น ยังมีการใช้สินค้า วัสดุก่อสร้าง และเครื่องจักรอุปกรณ์จากประเทศไทยเพื่อการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง เหตุผลหนึ่งเกิดจากพื้นที่โครงการอยู่ติดกับแนวชายแดนระหว่างไทย – กัมพูชา ที่สะดวกต่อการจัดหา และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าว

ในอนาคต คาดว่าสถานการณ์ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเทศผู้ได้รับการช่วยเหลือ ยังคงนำเข้าสินค้าและบริการเพื่อการบำรุงรักษาโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ตลอดช่วงการดำเนินงานของโครงการ

5.5 มูลค่าการค้าชายแดน

การใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทย (ดูตารางที่ 1) เพื่อการก่อสร้างโครงการ มีผลทำให้มูลค่าการค้าชายแดน (ดูรูปที่ 4) ในขณะนั้นเพิ่มขึ้น และเริ่มลดลงในช่วงปีสุดท้ายของการก่อสร้างเนื่องจากได้รับผลกระทบจากปัญหาชายแดนไทย-กัมพูชา ต่อมาเมื่อเหตุการณ์เข้าสู่ภาวะปกติ มูลค่าการค้ามีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เกิดจากการเพิ่มขึ้นของการส่งออกสินค้าจากไทยไปกัมพูชา โดยเฉพาะอย่างยิ่ง น้ำมันเชื้อเพลิง (น้ำมันดีเซล และน้ำมันเบนซิน) มีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (ยกเว้นปี 2554)



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2557

รูปที่ 4 ตลาดนัดชายแดนที่บริเวณด่านช่องสะง่า

ตารางที่ 1 มูลค่าการค้า จำนวนยานพาหนะและผู้ผ่านแดน ที่ด่านช่องสะงำ

สถานการณ์ของโครงการ	ปี พ.ศ.	มูลค่าการค้า		ยานพาหนะผ่านแดน		ผู้ผ่านแดน	
		ล้านบาท	เปลี่ยนแปลง % ต่อปี	คัน	เปลี่ยนแปลง % ต่อปี	คน	เปลี่ยนแปลง % ต่อปี
ก่อนมีโครงการ	2548						
	2549			2,474		7,139	
ระหว่างการก่อสร้างโครงการ	2550			4,052	63.78	13,303	
	2551	1,451.64		6,064	49.65	12,423	
	2552	1,091.32	-24.82	2,653	-56.25	10,801	
ดำเนินโครงการ	2553	913.35	-16.32	2,310	-12.93	14,792	
	2554	234.67	-74.31	2,294	-0.69	18,612	25.82
	2555	501.35	-45.11	6,124	166.96	218,146	1,072.07
	2556	871.69	271.45	5,808	-5.16	246,214	12.87
การเปลี่ยนแปลง (% ต่อปี)	2551-2552	- 24.82		2.36		14.80	
	2553-2556	- 1.54		35.98		155.33	

ที่มา : ศุลกากรช่องจอม

สำหรับมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากกัมพูชา นั้นมีปริมาณไม่มาก (ประมาณร้อยละ 10 ของมูลค่าการค้าเท่านั้น) และมีแนวโน้มลดลง ประเภทสินค้าที่นำเข้าส่วนใหญ่เป็นผลผลิตทางการเกษตร เช่น พริกแห้ง ชัน เปลือกบง หวายเส้น เป็นต้น

5.6 จำนวนยานพาหนะและผู้ผ่านแดน

การก่อสร้างถนนอันล่องเวง-เสียมราฐ และการยกระดับด่านช่องสะงำให้เป็นด่านถาวรทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น แต่ยังไม่แน่ใจให้มีการเดินทางเข้าออกผ่านแดนกันมากนัก เนื่องจากยานพาหนะจากฝั่งไทยไม่สามารถเดินทางโดยพาหนะจากไทยไปยังกัมพูชาได้ จะอนุญาตให้ผ่านไปถึงบริเวณคาสีโนซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายแดนเท่านั้น ประกอบกับด่านช่องสะงำเป็นด่านด้านความมั่นคง เพราะหากมีข้อขัดแย้งระหว่างไทยและกัมพูชา ด้านนี้จะถูกปิดทันที ซึ่งเหตุผลดังกล่าวสอดคล้องกับจำนวนยานพาหนะที่มีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น และลดลงตามสถานการณ์ทางการเมือง และความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชา ดังแสดงในตารางที่ 1 ข้างต้น

สำหรับจำนวนผู้ผ่านแดนเข้าออก ณ จุดผ่านแดนช่องสะงำ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นนับตั้งแต่เริ่มก่อสร้างโครงการ และเมื่อปี 2553 (โครงการแล้วเสร็จ) พบว่า จำนวนผู้ผ่านแดนมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด และมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2555 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากด่านช่องสะงำเป็นด่านที่มีความอ่อนไหวทางการเมือง ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าจำนวนผู้ผ่านแดนจะมีการเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับระดับความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชาอย่างชัดเจน

5.7 ปริมาณการขนส่งทางถนน

การปรับปรุงก่อสร้างถนนสาย R67 ทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น มีการสร้างกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างหลากหลายเพิ่มมากขึ้น รวมถึงเป็นการเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้า (ดูรูปที่ 5 ประกอบ) และบริการเข้า-ออกมากขึ้น อย่างไรก็ตามระบบฐานข้อมูลด้านปริมาณการขนส่งบน R67 นั้น ยังขาดการรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบและไม่สามารถจำแนกเฉพาะออกมาเป็นข้อมูลปริมาณการขนส่ง และต้นทาง - ปลายทางของสินค้าที่ขนส่งได้ แต่สิ่งที่พอจะชี้ให้เห็นว่าปริมาณการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องก็คือ มูลค่าการค้าชายแดน ปริมาณยานพาหนะและจำนวนผู้ผ่านแดนที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2557

รูปที่ 5 การขนส่งทางถนน บริเวณด่านช่องสะง่า

5.8 ด้านการลงทุน

การปรับปรุงก่อสร้างถนน ทำให้เกิดผู้ประกอบการ SMEs ตามแนวสายทางมากขึ้น และทำให้ SMEs ได้รับผลประโยชน์/ผลกระทบเพิ่มขึ้นในทุกๆ ด้าน โดยส่วนใหญ่เป็นผลกระทบด้านบวก ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ (รถโดยสาร ร้านค้า ร้านอาหาร และบริการด้านที่พัก ในบริเวณพื้นที่โครงการ) เกี่ยวกับลักษณะ และขนาดของกิจการ สภาพการเปลี่ยนแปลงภายหลังเมื่อมีโครงการ และสภาพปัญหาในปัจจุบัน พบว่า

(1) ผู้ประกอบการรถโดยสาร : ทูกรายเห็นว่า หลังมีโครงการ สภาพการประกอบอาชีพเปลี่ยนแปลงไปมาก เช่น สามารถให้บริการได้ทุกฤดูกาล ใช้ระยะเวลาการเดินทางน้อยลง ร้านซ่อมรถมีมากขึ้นและอะไหล่หาได้ง่ายขึ้น ผู้ใช้บริการมากขึ้น ในขณะที่คู่แข่งทางการค้าก็มีมากขึ้นเช่นกัน

(2) ผู้ประกอบการด้านที่พัก : ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า หลังมีโครงการสภาพการประกอบอาชีพเปลี่ยนแปลงไปมาก เช่น การเดินทางสะดวกมากขึ้น มีผู้ใช้บริการมากขึ้นแต่คู่แข่งให้บริการก็มีมากขึ้นเช่นกัน สาธารณูปโภคมีมากขึ้น และวัสดุอุปกรณ์หาง่ายขึ้น

(3) ผู้ประกอบการด้านร้านอาหาร : ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า หลังมีโครงการสภาพการประกอบอาชีพเปลี่ยนแปลงไปมาก เช่น การเดินทางสะดวกมากขึ้น ผู้ใช้บริการมากขึ้นแต่คู่แข่งบริการก็มีมากขึ้นเช่นกัน สิ่งสาธารณูปโภคมีมากขึ้น และวัสดุอุปกรณ์หาง่ายขึ้น อย่างไรก็ตาม ปัญหาในการประกอบอาชีพนี้คือ ไฟฟ้าดับบ่อย ขาดแคลนเงินทุน ขาดแคลนน้ำสะอาด สัญญาณโทรศัพท์ไม่ชัดเจน ขาดแคลนแรงงาน และพื้นที่ชุมชนไม่ค่อยมีสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว

(4) ผู้ประกอบการร้านค้า : ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า หลังมีโครงการสภาพการประกอบอาชีพเปลี่ยนแปลงไปมาก เช่น การเดินทางสะดวกมากขึ้น ผู้ใช้บริการมากขึ้นแต่คู่แข่งบริการก็มีมากขึ้นเช่นกัน สิ่งสาธารณูปโภคมีมากขึ้น และวัสดุอุปกรณ์หาง่ายขึ้น ปัญหาในการประกอบอาชีพนี้คือ ขาดแคลนน้ำสะอาด และขาดแคลนเงินลงทุน

5.9 ด้านการท่องเที่ยว

เดิมที่เมืองอันล่องเวงนั้นไม่ได้จัดอยู่ในแหล่งท่องเที่ยว หรือเป็นจุดสนใจด้านการท่องเที่ยวของคนโดยทั่วไป ประกอบกับเส้นทางคมนาคมเชื่อมต่อเข้าสู่เมืองอันล่องเวงในทุกเส้นทางยังเป็นถนนดินลูกรัง มีสภาพทุรกันดาร จึงไม่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านการท่องเที่ยวมากนัก ส่วนจังหวัดเสียมราฐนั้น แม้จะมีโครงสร้างหลักทางเศรษฐกิจเป็นแบบเกษตรกรรม แต่ประชากรในตัวเมืองเสียมราฐจะมีรายได้หลักมาจากอาชีพที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศกัมพูชา ได้แก่ นครวัด - นครธม ปราสาทบันทายศรี เป็นต้น อย่างไรก็ตาม พื้นที่ดังกล่าวนี้ได้จัดอยู่ในพื้นที่ครอบคลุมของกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกตด้วย

ภายหลังการก่อสร้าง R67 ทำให้เมืองอันล่องเวงกลายเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยว เช่น ด้านทิศใต้สามารถเชื่อมต่อกับเมืองเสียมราฐได้โดยสะดวก ทิศตะวันออกสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับอำเภอตะเปียงปราสาทและเดินทางไปสู่เขาพระวิหารได้ (แต่สภาพถนนยังเป็นดินลูกรัง) สำหรับเมืองเสียมราฐนั้น โครงสร้างเศรษฐกิจโดยรวมยังคงเป็นแบบเกษตรกรรม แต่ประชากรที่อาศัยในเขตเมืองจะหันมาประกอบอาชีพในด้านการท่องเที่ยวเป็นหลัก และที่เมืองเสียมราฐเองนั้นเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศกัมพูชาด้วย

ตารางที่ 2 สถานการณ์ด้านการท่องเที่ยวในจังหวัดศรีสะเกษ (ปี 2552-2556)

รายการ	2552	2553	2554	2555	2556	สัดส่วนผู้มาเยือน	การเปลี่ยนแปลง (%) ต่อปี
1 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	545,834	881,218	1,066,129	1,402,736	1,929,016		37.1%
ชาวไทย	539,604	867,543	1,006,207	1,377,417	1,888,585	98%	36.8%
ชาวต่างประเทศ	6,230	13,675	15,861	25,319	40,430	2%	59.6%
2 จำนวนผู้ผ่านแดนที่ด่านช่องสง่า (คน)							
ชาวไทยข้ามไปกัมพูชา			6,981	103,842	116,600	97%	308.7%
ชาวต่างชาติข้ามไปกัมพูชา			1,069	2,185	3,528	3%	81.7%
ชาวต่างชาติข้ามมาไทย			971	1,998	2,670		65.8%
3 สัดส่วนผู้ผ่านแดนเมื่อเทียบกับผู้มาเยือน							
ชาวไทยข้ามไปกัมพูชา			1%	8%	6%		
ชาวต่างชาติข้ามไปกัมพูชา			7%	9%	9%		
ชาวต่างชาติข้ามมาไทย			6%	8%	7%		

ที่มา : 1 กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
 2 สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดศรีสะเกษ

ในส่วนของการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดชายแดนประเทศไทยนั้น การพัฒนา R67 ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ สุรินทร์ และบุรีรัมย์ได้มากพอสมควร จะเห็นได้จากการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวของผู้ประกอบการท่องเที่ยวของไทย ที่มีเครือข่ายเส้นทางการนำเที่ยวแบบครบวงจรตั้งแต่กรุงเทพฯ - บุรีรัมย์ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ - เขาพระวิหาร - เสียมราฐ - ปอยเปต

อย่างไรก็ตาม แม้ว่า R67 จะมีศักยภาพในการเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวค่อนข้างมาก แต่จุดเชื่อมต่อชายแดนด่านช่องสง่าเป็นพื้นที่อ่อนไหวต่อปัญหาชายแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกรณีพิพาทเขาพระวิหาร ทำให้บรรยากาศด้านการท่องเที่ยวในบริเวณพื้นที่เชื่อมโยงของ R67 มักได้รับผลกระทบค่อนข้างมากเมื่อเกิดข้อพิพาทแต่ละครั้ง

5.10 ด้านเศรษฐกิจ-สังคม

จากการประชุมกลุ่มย่อยร่วมกับคณะเจ้าหน้าที่ของจังหวัดเสียมราฐและจังหวัดอุดรธานี มีความเห็นว่าโครงการนี้มีประโยชน์อย่างมาก ทำให้เมืองมีความเจริญเติบโตทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ดีขึ้น มีอาชีพ การจ้างงาน และทำการเกษตรเพื่อการพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ประชากรมีรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจครัวเรือนริมสายทางจำนวน 96 ครัวเรือนทั้งหมด เห็นว่าการก่อสร้าง R67 นี้ มีผลทำให้รายได้ของครัวเรือนเพิ่มขึ้น (มีรายได้พอเพียงกับการยังชีพ บางรายมีเหลือเก็บออม และบางรายมีเหลือสำหรับนำไปลงทุน)

ส่วนด้านสังคมนั้น โครงการนี้ทำให้วิถีชีวิตของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปค่อนข้างมาก กล่าวคือ ก่อนมีโครงการ การตั้งถิ่นฐานของครัวเรือนกระจุกกระจาย และตั้งอยู่ริมถนนมีน้อยมาก แต่หลังจากมีโครงการ ครัวเรือนได้ย้ายมาตั้งอยู่ริมถนนมากขึ้น สำหรับปัญหาด้านสังคมที่เกิดขึ้นภายหลังจากการมีโครงการนั้น จากการสอบถามครัวเรือนริมสายทาง และผู้ประกอบการในชุมชน รวม 134 ราย พอสรุปได้ว่าปัญหาส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก (ร้อยละ 96 - 99) เช่น อาชญากรรม การค้าสิ่งของผิดกฎหมาย ยาเสพติด การแพร่เชื้อโรคติดต่อ (เอชไอวี วัณโรค) เอกสิทธิ์ถูกทำลาย ดุหมั่นศักดิ์ศรี การรักษาวัฒนธรรมท้องถิ่น มีเพียงปัญหาด้านอุบัติเหตุทางถนน และปัญหาการค้าผู้หญิง และเด็กที่เห็นว่าเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ร้อยละ 51 และร้อยละ 41 ตามลำดับ

5.11 ด้านสิ่งแวดล้อม

ภายหลังการปรับปรุงถนนเป็นถนนตามมาตรฐาน ASEAN Highway ผิวถนนลาดยางมี 2 ช่องจราจร ความกว้าง ช่องละ 3.5 เมตรพร้อมไหล่ทางกว้าง ช้างละ 1.5 เมตร หลังการเปิดใช้งานพบว่า

(1) ทำให้การคมนาคมสะดวกขึ้น

(2) การใช้ที่ดิน : รูปแบบการใช้ที่ดินของชุมชนเมือง ชุมชนชนบท การเกษตรกรรมซึ่งเป็นส่วนใหญ่ รวมทั้งป่าไม้บนพื้นที่สูงชั้นในเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า และอุทยานแห่งชาติ ดังแสดงในรูปที่ 6 (ยังคงไว้ซึ่งรูปแบบเดิมเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนมีโครงการ ยกเว้นชุมชนเมืองที่ปัจจุบันมีการขยายตัวของชุมชนเพิ่มขึ้นตามแนวถนนโดยเฉพาะเมืองอันล่องเวง และบ้านแซร์น้อย นอกจากนี้ยังพบว่ามีมีการขยายตัวของชุมชนเดิมนอกเมืองยังปรากฏให้เห็นอยู่เช่นกัน



ที่มา : บริษัทที่ปรึกษา, 2557

รูปที่ 6 พื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ป่าไม้บนภูเขา บริเวณเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า (Khulen Prum Tep Wildlife Sanctuary) อุทยานแห่งชาติ (Phnom Kulen National Park) และภูเขาบริเวณใกล้ด่านช่องสะงำฝิ่งกัมพูชา

(3) การประกอบอาชีพ : อาชีพเกษตรกรรมแบบพื้นบ้าน ยังปรากฏอยู่ให้เห็นเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ตลอดเส้นทาง

(4) แหล่งกำเนิดมลภาวะ : จากผลการสำรวจวิเคราะห์สภาพการใช้ที่ดินตามแนวสายทางจะเห็นได้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ยังมีลักษณะของชนบท และป่าไม้ธรรมชาติ ไม่มีแหล่งกำเนิดมลภาวะที่สำคัญจึงสามารถสรุปได้ว่าคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวมในพื้นที่มีลักษณะของสภาพธรรมชาติทั่วไป ยกเว้นในพื้นที่ชุมชนเมืองรวมทั้งพื้นที่หน้าด่านฝิ่งกัมพูชาซึ่งมีตลาดอาจมีปัญหาการจัดการขยะ และน้ำเสียในอนาคต

(5) มลภาวะด้านเสียง ฝุ่นละออง และการสั่นสะเทือน : พบว่าเกิดจากรถบรรทุกหนักที่วิ่งผ่านชุมชน รวมถึงการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถจักรยานยนต์ และรถยนต์ เป็นต้น และคริวเรือนส่วนใหญ่ ร้อยละ 55 เห็นว่าได้รับเสียงรบกวนจากยานพาหนะบนท้องถนนมากกว่าเดิมก่อนมีโครงการ ร้อยละ 38 เห็นว่ามีปัญหาฝุ่นละอองจากยานพาหนะบนท้องถนนมากกว่าเดิม และมีเพียงร้อยละ 5 เห็นว่าสร้างความสั่นสะเทือนต่อโบราณสถานในบริเวณใกล้เคียง อย่างไรก็ตามจากการเทียบเคียงปริมาณจราจรของโครงการถนนอื่นๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันพบว่าขนาดปริมาณจราจรที่ 2,176 pcu ต่อวัน ยังไม่ก่อให้เกิดระดับมลภาวะเกินกว่าค่ามาตรฐานที่ยอมรับได้

(6) ด้านการสาธารณสุข : การเก็บรวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลโรคที่เฝ้าระวังทางระบาดวิทยาจากสำนักป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งรับผิดชอบพื้นที่จังหวัดศรีสะเกษ พบว่าในระหว่างปี พ.ศ. 2552-2554 โรคที่พบมากประกอบด้วย โรคท้องร่วง อาหารเป็นพิษ ปอดบวม ไข้ไม่ทราบสาเหตุ วัณโรค และไข้เลือดออก ซึ่งโรคเหล่านี้จะพบเป็นประจำทุกปีในพื้นที่ และจากการสำรวจพบว่าภายหลังการก่อสร้างถนนของโครงการ ทำให้คริวเรือนสามารถผ่านแดนเพื่อเข้ามาใช้บริการทางการแพทย์ในฝั่งไทยมากขึ้น ทำให้สุขภาพโดยรวมของประชาชนในพื้นที่อยู่ในระดับที่ดีขึ้น และจากข้อมูลสถิติพบว่าโดยภาพรวมการก่อสร้างถนนและมีประชาชนผ่านแดน ไม่ได้ก่อให้เกิดการแพร่ของเชื้อโรคติดต่อที่สำคัญ (โรคซาร์ส โรคไข้หวัดนก หรือ HIV) ในบริเวณพื้นที่โครงการเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด

5.12 ข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ

(1) หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการและหน่วยงานท้องถิ่น ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานรัฐบาลกลางและหน่วยงานท้องถิ่นของกัมพูชา ให้ความเห็นพอสรุปได้ดังนี้

- 1) ถนนสายนี้ เป็นประโยชน์ในด้านความมั่นคงของกัมพูชา การสนับสนุนโครงการพัฒนา/ปรับปรุง R67 เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดความเป็นชาติกัมพูชา เนื่องจากมีการเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างจังหวัดอูดรมีซัยกับจังหวัดอื่นๆ ของกัมพูชาได้อย่างสะดวก
- 2) ทางกัมพูชามีแผนหลักของประเทศ “Planning for National Road Rehabilitation Up to Year 2020” ในการปรับปรุงสภาพโครงข่ายถนนระดับชาติเพื่อพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจ สังคมให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งในอนาคตจะมีการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการขยายตัวเศรษฐกิจ สังคมตามแผนดังกล่าว
- 3) ระดับความสัมพันธ์ทั้งระหว่างประชาชน และเจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศมีแนวโน้มดีขึ้น และมีกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันมากขึ้น ส่วนในระดับท้องถิ่นก็มีความสัมพันธ์ในทางที่ดี มีข้อตกลงในการเดินทางระหว่างประชาชนในสองอำเภอ ระหว่างอำเภออันล่องเวง และอำเภอภูสิงห์ในการใช้ใบผ่านทาง (Border Pass) แทนการใช้หนังสือเดินทาง (Passport)

(2) หน่วยงานท้องถิ่นและภาคธุรกิจเอกชน (ไทย) ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานท้องถิ่นของไทยในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงทั้งภาครัฐ และเอกชน มีความเห็นที่สำคัญๆ สรุปดังนี้

- 1) R67 กับ R68 มีประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางได้ใกล้เคียงกัน แต่ R68 มีศักยภาพในการเป็นโครงข่ายมากกว่า เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อเส้นทางสายอื่นๆ ในกัมพูชาได้มาก ในขณะที่ R67 ใช้เชื่อมต่ออันล่องเวงกับเสียมราฐ และผ่านชุมชนเล็กๆ ไม่กี่แห่งเท่านั้น
- 2) ด้านช่องสง่ากับด่านช่องจอมเปรียบเสมือนเป็นคู่แข่งทางด้านเส้นทางการค้า แต่ก็เป็นผู้ค้าทางด้านการท่องเที่ยว คือทำให้ผู้จัดบริการท่องเที่ยวใช้เป็นเส้นทางนำเที่ยวได้อย่างครบวงจร สามารถจัดทัวร์ตามแนวชายแดนได้อย่างน่าสนใจ หากมีการขนส่งสินค้าเข้ากัมพูชา (จากจังหวัดสุรินทร์) ก็จะใช้เส้นทางผ่านด่านช่องจอมเป็นหลัก
- 3) ช่องสง่า จัดเป็นพื้นที่ด่านชายแดนที่มีศักยภาพสูงมาก มีพื้นที่เมืองใหม่สำหรับรองรับการขยายตัวด้านการค้า และธุรกรรมต่างๆ ห่างจากด่านชายแดน 3 กม. มีพื้นที่รวมประมาณ 960 ไร่ ทำให้การดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด่านช่องสง่าไม่ต้องกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณด่านชายแดน ซึ่งเป็นรูปแบบของด่านสากล
- 4) การสร้างถนนโครงการ ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นได้อย่างเด่นชัด แต่สินค้าที่แตกหักง่าย จะไม่สามารถใช้เส้นทางช่วงระหว่างทางหลวงหมายเลข 24 ไปช่องสง่าได้ เนื่องจากถนนชำรุดมาก จะต้องใช้เส้นทางผ่านช่องจอม ส่งผลให้การใช้ประโยชน์จาก R67 ทำได้ไม่เต็มที่

- 5) ตัวเลขมูลค่าการค้าชายแดนของช่องสง่างอาจไม่สะท้อนประสิทธิผลจากถนนโครงการก่อสร้าง R67 เท่าที่ควร เนื่องจากช่องสง่างถือเป็นพื้นที่อ่อนไหวมาก หากมีปัญหาชายแดนก็จะมีกีดกันการค้าที่จัดเป็นอุปสรรคขัดขวางช่องสง่าง แต่สามารถนำเข้าผ่านด่านช่องจอม หรือด่านปอยเปตได้
- 6) ในระยะแรกๆ นี้อาจมองว่าการก่อสร้างถนนเส้นนี้ยังไม่เกิดความคุ้มค่าเท่าที่ควร เนื่องจากยังมีข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อตกลงการขนส่งผ่านแดนระหว่างไทย - กัมพูชา ทำให้ยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ แต่ในระยะยาวเมื่ออุปสรรคดังกล่าวได้รับการแก้ไขเชื่อว่าจะเกิดความคุ้มค่าเป็นอย่างมาก
- 7) ปัจจุบันผู้ประกอบการเวียดนามสามารถใช้ประโยชน์จากถนนสายนี้ได้มากกว่าผู้ประกอบการไทย เนื่องจากไทย - กัมพูชายังไม่มีข้อตกลงเรื่องการขนส่งสินค้าที่เอื้ออำนวยมากนัก ปัจจุบันรถขนส่งสินค้าจากทั้งสองประเทศจะข้ามแดนได้ไม่เกิน 30 กม. เท่านั้น แต่รถจากประเทศเวียดนามสามารถขนส่งสินค้าข้ามมาถึงเมืองอันล่องเวงได้
- 8) การให้ความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการก่อสร้างถนนสายนี้ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์ที่ดีในเชิงการค้าระหว่างไทย - กัมพูชา เนื่องจากเป็นเส้นทางที่คู่ค้าใช้งานอยู่ตลอด และต่างก็รับทราบว่าเป็นเส้นทางที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย ทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีในเชิงสัญลักษณ์ ส่งผลต่อการเจรจาทางการค้าที่ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี
- 9) เพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จาก R67 ได้มากขึ้น จะต้องดำเนินการดังนี้
 - ทำข้อตกลงทวิภาคีเรื่องการขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ให้สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดนได้ตลอดเส้นทาง
 - การพัฒนาเมืองใหม่ช่องสง่างบนพื้นที่ขนาด 960 ไร่ ควรจะต้องเร่งรีบให้ดำเนินการได้แล้วเสร็จโดยเร็ว
 - จัดทำถนนเส้นทางเข้าช่องสง่างตั้งแต่จุดเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 24 เป็นถนน 4 เลน โดยเร็ว

(3) **กลุ่มประชาชนในพื้นที่** จากการสอบถามครัวเรือนริมสายทาง และผู้ประกอบการในชุมชนจำนวน 134 ราย ซึ่งเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ และผลกระทบโดยตรงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพการณ์ทั้งหมด อันเนื่องมาจากโครงการ พบว่า ร้อยละ 48 ยอมรับว่าการเปลี่ยนแปลงทั้งหมดที่กล่าวมานั้นเป็นผลมาจากการก่อสร้างถนนสายนี้ค่อนข้างมาก ในขณะที่อีก ร้อยละ 52 เห็นว่ามีผลปานกลางเท่านั้น อย่างไรก็ตามเมื่อถามว่ามี ความพึงพอใจต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด พบว่า ร้อยละ 49 พึงพอใจมาก และที่เหลือร้อยละ 51 มีความพึงพอใจปานกลาง

5.13 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

ไทยและกัมพูชาเป็นประเทศที่มีชายแดนติดต่อกัน จึงมีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ค่อนข้างสลับซับซ้อน โดยภาพรวมแล้วความสัมพันธ์ของทั้งสองประเทศมีมาอย่างยาวนาน และเป็นไปในทิศทางที่ดี อาจจะมีบางช่วงระยะเวลาที่ทั้งสองประเทศเกิดกรณีพิพาทกันบ้างเป็นครั้งคราว ส่วนใหญ่เกิดจากปัญหาเขตแดนที่ยังไม่ได้มีการปักปันแนวเขตไว้อย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของระดับท้องถิ่นบริเวณพื้นที่โครงการนั้น พบว่าความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานท้องถิ่นและระดับชาวบ้านของไทย - กัมพูชา มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันมาโดยตลอด แม้ว่าในช่วงระยะเวลาจะได้รับผลกระทบจากปัญหาความสัมพันธ์ในระดับชาติบ้าง แต่ในระดับท้องถิ่นก็ยังคงมีการติดต่อสัมพันธ์กันโดยตลอด

จากการสำรวจข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน ผู้ประกอบการ และครัวเรือน ทั้งในประเทศไทยและกัมพูชา สามารถยืนยันได้ว่า การให้ความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยเพื่อก่อสร้าง R67 นี้ เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทย - กัมพูชาโดยเฉพาะในระดับท้องถิ่นดีขึ้น และจากการสอบถามครัวเรือนริมสายทาง และผู้ประกอบการในชุมชน และผู้เดินทางผ่านแดนเข้าออก กัมพูชา (มีผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับประเด็นนี้จำนวน 127 ราย) พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่าง กัมพูชา กับประเทศไทยอยู่ใน **ระดับดี**

5.14 ศักยภาพในการพัฒนา

การก่อสร้าง R67 แล้วเสร็จทำให้การคมนาคมระหว่างเมืองอันล่องเวงกับเมืองเสียมราฐสะดวกขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของชุมชนเมือง และการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของเมืองอันล่องเวงและเสียมราฐ มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมที่รกร้างว่างเปล่ามาเป็นที่ดินเพื่อการเกษตร และด้านอุตสาหกรรมมากขึ้น ประชาชนในพื้นที่โครงการมีความต้องการปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีพที่ดีกว่าเดิม ถือได้ว่าเป็นโอกาสหรือศักยภาพที่จะมีการพัฒนาในด้านต่างๆ สูงกว่าช่วงก่อนมีโครงการมาก เช่น

(1) การลงทุนพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า ประปา ซึ่งปัจจุบันยังมีไม่เพียงพอกับความต้องการของประชากรในพื้นที่ และที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันก็มีคุณภาพไม่ค่อยดี และราคาแพง

(2) ด้านการท่องเที่ยว แม้ว่าเมืองอันล่องเวงจะไม่ใช่มุมที่ที่เป็นจุดสนใจด้านการท่องเที่ยวโดยตรง แต่เนื่องจากเป็นจุดกลางในการเชื่อมโยงพื้นที่จากฝั่งไทย จากตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศกัมพูชามาสู่เสียมราฐรวมทั้งสามารถเชื่อมโยงกับจังหวัดพระวิหารที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของกัมพูชา ทำให้สามารถพัฒนาให้เป็นโครงข่ายเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวในอนาคตได้เป็นอย่างดี ตัวอย่าง แผนงานพัฒนาโครงข่ายการท่องเที่ยวอารยธรรมขอมของจังหวัดบุรีรัมย์ที่จะพัฒนาเส้นทางโครงข่ายท่องเที่ยวจากกรุงเทพฯ มาตามแนวตะเข็บชายแดนไทย - กัมพูชา ลื่นสุดปลายทางที่ด่านช่องจอมนั้นสามารถขยายเส้นทางโครงข่ายมาจนถึงด่านช่องสะง่า และพื้นที่ในเขตจังหวัดพระวิหารได้ ซึ่งจะทำให้มีเส้นทางโครงข่ายท่องเที่ยวที่หลากหลายมากขึ้น

(3) ด้านเกษตรกรรม พื้นที่บริเวณโดยรอบโครงการยังสามารถนำมาพัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์ทางด้านเกษตรกรรมเพิ่มขึ้นได้อีกมาก รวมทั้งการลงทุนในอุตสาหกรรมด้านการเกษตร เนื่องจากยังมีต้นทุนวัตถุดิบ และค่าแรงที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในอาเซียน

6. สรุปผลการศึกษาประเมินผล

6.1 การประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ 1 ปี ของ สพพ. :

สปพ. ได้ทำการประเมินผลโครงการนี้มาแล้ว เมื่อมิถุนายน 2555 ทั้งนี้เป็นไปตามประกาศของ สปพ. ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2549 ว่าด้วยหลักเกณฑ์และแนวทางการประเมินผลที่ต้องทำการประเมินผลโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จมาแล้ว 1 ปี ทุกโครงการ ซึ่งผลการประเมินในครั้งนั้นพบว่าภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการอยู่ในระดับดีมาก ดังแสดงผลการประเมินไว้ใน และสรุปเป็นประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

(1) **ทบทวนการศึกษาความเหมาะสม** ที่ได้จัดทำขึ้นเมื่อปี 2549 โดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม การศึกษาพบว่าจังหวัดเสียมราฐเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพในการเติบโตทางธุรกิจ และส่งผลให้เกิดการพัฒนา ด้านการเกษตร สุขภาพ การศึกษา ทรัพยากรน้ำ และสุขอนามัยต่อพื้นที่ การพัฒนาดังกล่าวจะส่งผลให้อัตราการเติบโตของปริมาณจราจรสำหรับยานพาหนะทุกชนิด เพิ่มขึ้น ร้อยละ 8 - 10 ต่อปี

การศึกษาด้านวิศวกรรม เป็นการพัฒนามาตรฐานที่มีอยู่เดิม ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ASEAN Highway ด้วยความกว้างของผิวจราจร 7 เมตร (2 ช่องจราจร) ไหล่ทาง 1.5 เมตร รวมกว้าง 10 เมตร ผิวทางเป็นแบบ DBST ประมาณการค่าก่อสร้าง ประมาณ 1,169 ล้านบาท (29.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ)

การศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ไม่พบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญ ส่วนการศึกษาด้านเศรษฐกิจ โดยใช้ดัชนีหลัก 3 ตัว คือ (1) Economic Internal Rate of Return: EIRR (2) Net Present Value : NPV และ (3) Benefit – Cost Ratio : B/C โดยคิดจาก Discount Rate ที่ 12% อายุโครงการ 20 ปี ใช้ปี 2549 เป็นปีฐาน พบว่า EIRR = 15.88% NPV = 8.06 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ B/C Ratio = 1.40

(2) **ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการกับนโยบายต่างๆ (Relevance)** จัดอยู่ในระดับดี มีความสอดคล้องกับนโยบายระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง และสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่โครงการ

(3) **ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Efficiency)** โครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานอยู่ในระดับดี ซึ่งประกอบด้วยปัจจัย 3 ด้าน คือ ผลผลิต (ระดับดี) ระยะเวลาก่อสร้าง (ระดับดี) และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (ระดับดี)

(4) **ประสิทธิผลการดำเนินงานโครงการ (Effectiveness)** : เป็นการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานจริงกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ในขอบเขตโครงการ ผลประเมินภาพรวมอยู่ในระดับดี ซึ่งประกอบด้วย การเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน (ระดับพอใช้) การเพิ่มปริมาณการผ่านแดนของบุคคล และยานพาหนะ (ระดับดี) การลดระยะเวลาในการเดินทาง (ระดับดี) การใช้งานเส้นทางตลอดปี (ระดับดี) ปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (ระดับดี) และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (ระดับดี)

(5) ผลกระทบของโครงการ (Impact) : ซึ่งประกอบด้วยผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมที่มีต่อ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งในภาพรวมพบว่า โครงการได้ก่อให้เกิดผลกระทบในระดับพอใช้ กล่าวคือ

- 1) **ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ** : ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงมีสภาพความเป็นอยู่ดีขึ้น และเกิดการจ้างงานมากขึ้น มีส่วนสนับสนุนให้เกิดการสร้างอาชีพใหม่ให้กับประชาชน และเกิดการลงทุนใหม่ เช่น มัคคุเทศก์ ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจร้านอาหาร การทำการเกษตรเชิงพาณิชย์ เป็นต้น และมีส่วนสนับสนุนในการจัดตั้งตลาดชายแดนบริเวณชายแดนของทั้งฝั่งประเทศไทย และประเทศกัมพูชา ผลกระทบด้านเศรษฐกิจจัดอยู่ในระดับดี
- 2) **ผลกระทบทางด้านสังคม** : การพัฒนาโครงการได้ก่อให้เกิดผลทางลบต่อประชาชนกัมพูชาด้วย เช่น จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนนเพิ่มขึ้น ผลกระทบจากการเปิดบ่อนการพนันหรือ บ่อนคาสีโนซึ่งจะก่อให้เกิดทั้งผลกระทบทางลบด้านเศรษฐกิจ และสังคมกับประชาชนในพื้นที่ ดังนั้นผลกระทบด้านสังคมจึงจัดอยู่ในระดับพอใช้
- 3) **ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม** : โครงการไม่มีผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีนัยสำคัญ และไม่มีปัญหาในการโยกย้ายประชากร หรือจัดสรรที่ดินชดเชยให้ประชาชน เนื่องจากเป็นการพัฒนาตามแนวเส้นทางเดิมที่มีอยู่ ดังนั้นผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจึงจัดอยู่ในระดับดี

(6) ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) : พิจารณาจากแผนการบำรุงรักษา การจัดสรรงบประมาณ และการกำหนดผู้รับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงการ ซึ่งในภาพรวมพบว่า ความยั่งยืนของโครงการจัดอยู่ในระดับดี กล่าวคือ

- 1) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง และสำนักงานโยธาธิการจังหวัด อุดรมีชัย และเสียมราฐ ได้ร่วมกันทำการสำรวจ ตรวจสอบ และรายงานความเสียหายของโครงการแก่รัฐบาลกลางเป็นประจำทุกเดือน เพื่อขอรับการจัดสรรเงินงบประมาณในการบำรุงรักษาโครงการ
- 2) รัฐบาลกัมพูชา มีการจัดสรรเงินงบประมาณสำหรับการซ่อมแซมบำรุงถนนเป็นรายปี จำนวน 3,000 เหรียญสหรัฐ ต่อ กิโลเมตร หรือ 0.39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อ ปี ซึ่งสูงกว่ารายงานการศึกษาความเหมาะสมฯ ที่กรมทางหลวงประเมินไว้ ที่ 0.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อปี โดยว่าจ้างผู้รับเหมาเป็นผู้ตรวจสอบ ดูแลความเสียหายและซ่อมบำรุงรักษา เป็นระยะเวลา 3 ปี รวมถึงการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมสำหรับการซ่อมแซมกรณีถนนชำรุดเสียหาย
- 3) รัฐบาลกัมพูชาได้กำหนดให้สำนักงานโยธาธิการจังหวัดอุดรมีชัย และสำนักงานโยธาธิการจังหวัดเสียมราฐเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในการบำรุงรักษา

6.2 การประเมินผลโครงการที่แล้วเสร็จ 4 ปี ของการศึกษาในครั้งนี้

การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการเก็บรวบรวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิ และทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ตั้งแต่ก่อนมีโครงการจนถึงปัจจุบันเมื่อมีโครงการ รวมถึงการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต เพื่อใช้ประกอบการประเมินผล ซึ่งผลการศึกษาประเมินผลในครั้งนี้พอสรุปได้ว่า ภาพรวมผลการดำเนินงานของโครงการยังอยู่ในระดับดี (ลดลงจากเดิมที่อยู่ในระดับดีมาก) กล่าวคือ

(1) **ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการกับนโยบายต่างๆ (Relevance) :** มีภาพรวมจัดอยู่ในระดับดี โดยมีตัวชี้วัดแต่ละด้านดังนี้

- 1) ทำให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากจังหวัดศรีสะเกษเข้าสู่จังหวัดเสียมราฐผ่านทางเมืองอันล่องเวงโดยไม่มีขาดช่วงของเส้นทาง (Missing Link) แต่เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างถนนสาย 24 ไปด่านช่องสะงำมีสภาพชำรุดมาก รถบรรทุกสินค้าใช้งานไม่ได้ (ระดับพอใช้)
- 2) ทำให้การค้าชายแดนขยายตัว มีนักลงทุนชาวไทยเข้าไปลงทุนรวมทั้งการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าจากไทยเข้าไปถึงจังหวัดเสียมราฐ แต่ยังมีปัญหาในด้านกฎระเบียบปฏิบัติ และด้านการเสริมสร้างศักยภาพเพื่อการพัฒนา (ระดับพอใช้)
- 3) เป็นการสนับสนุนการดำเนินงานภายใต้กรอบ ACMECS กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมมรกต และกรอบความร่วมมือทวิภาคีไทย – กัมพูชา (ระดับดี)
- 4) เป็นโครงการตามนโยบายต่างประเทศของไทยที่ให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระดับดี)
- 5) สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในบริเวณโครงการที่ทำให้มีความเป็นอยู่ดีขึ้น มีความปลอดภัยและสะดวกสบายในการเดินทาง การประกอบอาชีพ และการจ้างงาน รวมถึงมีรายได้ต่อหัวประชากรเพิ่มขึ้นและสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ (ระดับดี)

(2) **ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Efficiency) :** โครงการมีภาพรวมด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานอยู่ในระดับพอใช้ โดยมีตัวชี้วัดแต่ละด้านดังนี้

- 1) งานบำรุงรักษาประจำปี ยังมีปัญหาความเสียหายที่เกิดจากอุทกภัยเป็นประจำทุกปี ซึ่งยังไม่พบว่ามีการจัดเตรียมงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาไว้เท่าที่ควร การแก้ไขปัญหาที่สำรวจพบจะเป็นการบรรเทาความยุ่งยากในการเดินทางที่เกิดจากความเสียหายของถนนและสะพานเท่านั้น เช่น การทำทางเบี่ยงชั่วคราว เป็นต้น (หรือมีผลการดำเนินงานในระดับพอใช้)
- 2) งานบำรุงรักษาในกรณีฉุกเฉิน พบว่าดำเนินการเป็นไปอย่างล่าช้าเนื่องจาก ไม่สามารถดำเนินการได้ทันที ต้องรองบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษา ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนการดำเนินงาน (หรือมีผลการดำเนินงานในระดับพอใช้)
- 3) งานบำรุงรักษาราย 3 ปี การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการดูแลบำรุงรักษาเส้นทาง แม้จะมีการตั้งงบประมาณจากส่วนกลางสำหรับการบำรุงรักษาทุกปี แต่ยังไม่เพียงพอกับการรักษาสภาพโดยรวมของเส้นทางที่เกิดปัญหาอุทกภัยเป็นประจำทุกปี และยังขาดการจัดเตรียมงบประมาณสำหรับบำรุงรักษาราย 3 - 5 ปี ซึ่งเป็นการบำรุงรักษาตามระยะเวลาที่มีความจำเป็น (หรือมีผลการดำเนินงานในระดับพอใช้)

ภายหลังก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ ได้มีการมอบหมายให้สำนักงานโยธาธิการและขนส่งของจังหวัด เสียมราฐ และจังหวัดอุดรธานีรับผิดชอบดูแลโครงการ โดยได้รับงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษารายปีจาก หน่วยงานรัฐส่วนกลาง แต่สภาพสายทางที่พบเห็นยังอยู่ในสภาพที่ไม่ดีนัก ดังนั้นหากพิจารณาจากสภาพสายทางที่ เป็นอยู่ในปัจจุบันแล้วน่าจะสะท้อนให้เห็นถึงการบริหารจัดการที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

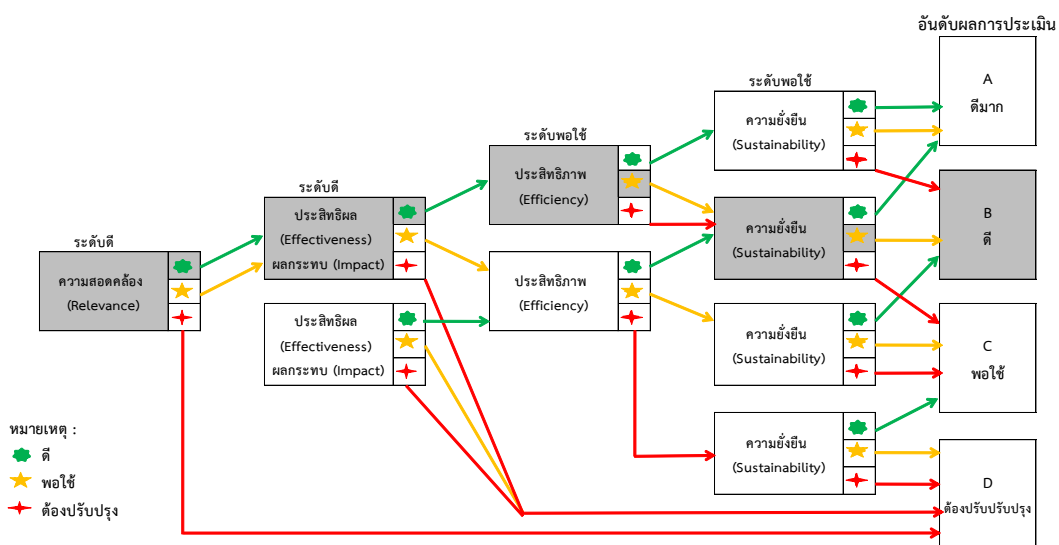
(3) ประสิทธิภาพการดำเนินงานโครงการ (Effectiveness) และผลกระทบของโครงการ (Impact) :
มีภาพรวมอยู่ในระดับดี กล่าวคือ

- 1) ด้านวิศวกรรม :** ตัวชี้วัดย่อยของผลผลิตในช่วงการดำเนินงานด้านวิศวกรรม ได้แก่ สภาพ การจราจร ประกอบด้วย ปริมาณการจราจร (pcu ต่อวัน) ต่ำกว่าเป้าหมายที่ประมาณการใน FS เล็กน้อย ส่วนอัตราความเร็ว (กม./ชม.) มีระดับต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เช่นกัน ส่วน ระยะเวลากาการเดินทาง(ชม.)อยู่ในระดับใกล้เคียงกับที่ สพพ.เคยประเมินไว้ (1.5 – 2 ชม.) จึงมีผลให้การประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับพอใช้
- 2) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ :** ตัวชี้วัดย่อยของผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ปริมาณการ ใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยสูงกว่าที่กำหนดในข้อตกลงให้ความช่วยเหลือ มูลค่าการค้า ชายแดนต่ำกว่าที่เป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ใน FS เนื่องจากปัญหาข้อพิพาทตามแนวชายแดน แต่ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จำนวนยานพาหนะ และผู้ผ่านแดน เพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด ปริมาณการ ขนส่งทางถนน ด้านการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว และรายได้ของประชากรเพิ่มขึ้น จึงมีผลให้การ ประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับดี
- 3) ผลกระทบด้านสังคม :** ตัวชี้วัดย่อยของผลกระทบด้านสังคม ประกอบด้วย ความสะดวกสบายใน การเดินทาง การประกอบอาชีพ การจ้างงาน รายได้ของครัวเรือน การเข้าถึงในการศึกษา การ เข้าถึงในการรักษาพยาบาล และการขยายตัวของชุมชน พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในระดับดี ส่วน ปัญหาด้านสังคมพบว่าส่วนใหญ่มีระดับปัญหาไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก ยกเว้นเรื่อง จำนวนอุบัติเหตุที่มีมากขึ้น และการรักษาคงไว้ซึ่งวัฒนธรรมท้องถิ่นมีแนวโน้มลดลง อย่างไรก็ตาม ผลการประเมินในภาพรวมยังอยู่ในระดับดี
- 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม :** ตัวชี้วัดย่อยของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย เสียง รบกวนจากยานพาหนะบนท้องถนน (ประชาชน ร้อยละ 49 เห็นว่า มีเสียงรบกวนเพิ่มขึ้น) ฝุ่นละอองจากยานพาหนะบนท้องถนน (ประชาชน ร้อยละ 37 เห็นว่า มีฝุ่นละอองเพิ่มขึ้น) ส่วนปัญหาด้านความสิ้นสะอาดต่อโบราณสถานในบริเวณใกล้เคียง สภาพการเปลี่ยนแปลงของ ชุมชน สภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และด้านสาธารณสุข ประชาชนส่วนใหญ่ (เกือบทั้งหมด) เห็นว่าไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จึงมีผลให้การประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับพอใช้

(4) ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability) : พิจารณาจากโครงสร้างการบริหารจัดการโครงการ ความสามารถของบุคลากรผู้รับผิดชอบ แผนการบำรุงรักษา และมาตรการรองรับเพื่อแก้ไขปัญหา ซึ่งในภาพรวมพบว่า ความยั่งยืนของโครงการจัดอยู่ในระดับพอใช้ กล่าวคือ

- 1) สภาพสายทางที่ใช้งานในปัจจุบัน จากการตรวจสอบแบบ Visual Inspection พบว่าสภาพผิวทาง ทางระบายน้ำ และป้ายจราจร และองค์ประกอบอื่นๆ อยู่ในระดับต้องปรับปรุง ส่วนสภาพไหล่ทางอยู่ในระดับพอใช้ โดยภาพรวมอยู่ในระดับต้องปรับปรุง
- 2) มีการบำรุงรักษารายปีอย่างสม่ำเสมอทุกปี แต่ระดับการบำรุงรักษารวมถึงงบประมาณสนับสนุนยังไม่สอดคล้องกับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกปีเช่นกัน การซ่อมบำรุงในกรณีฉุกเฉินเป็นไปด้วยความล่าช้า และต้องใช้งบประมาณสนับสนุน รวมถึงไม่มีการตั้งงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาราย 3 - 5 ปีตามมาตรฐานด้านวิศวกรรม (ระดับพอใช้)
- 3) การบริหารจัดการโครงการในช่วงที่ผ่านมาซึ่งมีความล่าช้า การดูแลไม่ทั่วถึง และขาดแคลนงบประมาณ รวมถึงมีเพียงมาตรการชั่วคราวในการแก้ไขปัญหาเท่านั้น (ระดับพอใช้)

เมื่อนำผลการประเมินดังกล่าวมาจัดอันดับโดยวิธีการจัดอันดับผลการประเมินดังแสดงในรูปที่ 7 ทำให้สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมสำหรับการดำเนินโครงการก่อสร้างถนนหมายเลข 67 (R67) (อันล่องเวง – เสียมราฐ) ประเทศกัมพูชา อยู่ในระดับดี ต่ำกว่าผลประเมินหลังโครงการแล้วเสร็จ 1 ปี ที่ประเมินโดย สฟพ. เมื่อปี 2555 ซึ่งมีผลประเมินอยู่ในระดับดีมาก เนื่องจากผลประเมินด้านประสิทธิภาพในการบำรุงรักษาดูแลสายทางให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์พบว่าไม่สามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐานที่ควรจะเป็น ทั้งนี้เกิดจากการจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษาไม่ครอบคลุมการบำรุงรักษาราย 3 ปี กับ 5 ปี รวมทั้งไม่มีงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงฉุกเฉิน ดังนั้นเพื่อให้การบำรุงรักษาสายทางสามารถดำเนินการได้ตามมาตรฐานที่ควรจะเป็น ทางรัฐบาลกัมพูชาควรจัดสรรงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาให้ครอบคลุมรายการดังกล่าวไว้ด้วย



รูปที่ 7 ผลการจัดอันดับภาพรวมการประเมินผลโครงการ

6.3 ความคุ้มค่าของโครงการ

การศึกษาและประเมินความคุ้มค่าของโครงการทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การเงิน และสังคม จากการใช้ประโยชน์ของโครงการ ทั้งทางตรงและทางอ้อม พอสรุปได้ดังนี้

(1) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการลงทุน (ค่าก่อสร้าง และค่าบำรุงรักษา) กับผลประโยชน์ทางตรงของโครงการ (การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง) ตลอดช่วงอายุโครงการ 20 ปี ณ ราคาคงที่ปี 2557 พบว่า ณ อัตราค่าเสียโอกาส 12% มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ (2,737.48 ล้านบาท) จะมากกว่ามูลค่าปัจจุบันของค่าลงทุน (1,613.79 ล้านบาท) หรือมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ 1,123.69 ล้านบาท (ซึ่งมีค่าเป็นบวก) มีค่า B/C ratio เท่ากับ 1.70 (ซึ่งมากกว่า 1) โดยมีอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) เท่ากับ 29.43% (ซึ่งมากกว่า 12%) หรือสามารถสรุปได้ว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงสาย R67 อันล่องเวง - เสียมราฐ กัมพูชา ระยะทาง 131.139 กม. นี้ มีความเหมาะสม และคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ในครั้งนี้ ได้พิจารณาเฉพาะผลประโยชน์ทางตรงเท่านั้น ในขณะที่ยังมีมูลค่าผลประโยชน์ทางอ้อมอีกเป็นจำนวนมาก ได้แก่ มูลค่าส่วนเพิ่มจากการค้าชายแดน และรายได้/มูลค่าเพิ่มจากการท่องเที่ยว ดังนั้น หากนำมูลค่าผลประโยชน์เหล่านี้มาผนวกเพิ่มในการวิเคราะห์ จะทำให้โครงการมีความเหมาะสม และคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มากขึ้น

หมายเหตุ : การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจนี้ใช้ค่า VOC Saving ที่อ้างอิงจากรายงานการศึกษาความเหมาะสมของโครงการซึ่งเป็นอัตราที่ต่ำมากเพื่อเทียบกับ VOC Saving ของโครงการพัฒนาเส้นทางถนนโดยทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ดินเดิมเป็นดินลูกรังนั้นเมื่อเปลี่ยนมาเป็นถนนลาดยางก็ยังคงทำให้ได้ค่า VOC Saving ต่อหน่วยที่สูงมากกว่าการพัฒนาจากถนนลาดยางไปเป็นถนนลาดยาง (แต่เพิ่มช่องจราจรหรือปรับปรุงผิวจราจร) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้เป็นอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำทางเศรษฐกิจที่จะได้จากการดำเนินโครงการ

(2) ความคุ้มค่าทางการเงิน

รัฐบาลไทย โดย สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงิน (เงินกู้) สำหรับโครงการก่อสร้าง R67 ระยะทาง 131.139 กม. แก่กัมพูชา รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,224.34 ล้านบาท ความช่วยเหลือดังกล่าวนี้เป็นการให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ (อัตราดอกเบี้ย 1.50% ต่อปี ระยะเวลาจ่ายคืนเงินต้น และดอกเบี้ย รวม 30 ปี โดยมีระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี)

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบวงเงินที่ให้ความช่วยเหลือ กับรายได้ที่ได้รับกลับคืนมา (1) รายรับจากเงินต้น และดอกเบี้ย (2) รายได้จากการจัดเก็บอากรขาเข้า และภาษีมูลค่าเพิ่มของด่านศุลกากรช่องสะง่าประมาณ 286.48 ล้านบาท ตลอดช่วงอายุโครงการ และ (3) รายได้ที่กลับคืนมาสู่ประเทศไทยในรูปของการใช้สินค้าและบริการจากประเทศไทยในช่วงการก่อสร้างอีกประมาณ 777 ล้านบาท จะมีผลทำให้โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน

(3) ความคุ้มค่าทางสังคม

ผู้ที่ให้คำตอบเกี่ยวกับความคุ้มค่าทางสังคมได้ดี ย่อมได้แก่ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียของโครงการ เพราะเป็นผู้ได้รับรู้ถึงผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมอันเกิดขึ้นมาจากการพัฒนาโครงการ ซึ่งจากการสอบถามข้อคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว พบว่า ทุกภาคส่วนได้ให้ข้อคิดเห็นว่าการพัฒนาของโครงการมีความคุ้มค่าทางสังคม กล่าวคือ ทุกภาคส่วนพึงพอใจต่อผลกระทบหรือการเปลี่ยนแปลงของสังคม อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงการ ประกอบด้วยมีความสะดวกสบายในการเดินทาง มีการประกอบอาชีพดีขึ้น มีการจ้างงานมากขึ้น มีรายได้ของครัวเรือนมากขึ้น มีการโอกาสเข้าถึงในการศึกษามากขึ้น มีการโอกาสเข้าถึงการรักษาพยาบาลมากขึ้น และมีการขยายตัวของชุมชนเมืองมากขึ้น ส่วนปัญหาด้านสังคม พบว่าไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมมากนัก

7. ปัญหาและข้อเสนอแนะ

จากศึกษาประเมินผลโครงการก่อสร้าง R67 พบว่ายังมีปัญหาอุปสรรคด้านเทคนิคและวิศวกรรม ด้านการบริหารจัดการ ด้านนโยบายและระเบียบวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ และด้านการเสริมศักยภาพในการพัฒนา ดังแสดงรายละเอียดไว้ใน

ตารางที่ 3 ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
<p>1. ด้านเทคนิคและวิศวกรรม</p>		
<p>1.1 การศึกษาความเหมาะสม (FS)</p>	<p>+ เกี่ยวกับการจัดทำการศึกษาความเหมาะสม ในช่วงก่อนการดำเนินการ</p>	<p>+ การศึกษาความเหมาะสม ควรเพิ่มเติมหรือจัดเตรียมเพื่อใช้ในการติดตามประเมินผลด้วย เพื่อให้หน่วยงาน/ผู้เกี่ยวข้องได้รับรู้ตั้งแต่ต้นว่า จะต้องจัดเตรียมระบบฐานข้อมูลด้านใดบ้างที่จะนำมาใช้เป็นตัวชี้วัดเพื่อการติดตามประเมินผลโครงการ</p> <p>+ ข้อเสนอแนะที่ใช้ในการวิเคราะห์และคาดการณ์ สภาพการณ์ในอนาคต ควรมีลักษณะเฉพาะสำหรับโครงการพัฒนาถนนตามแนวชายแดน โดยเฉพาะด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศบริเวณชายแดน ปริมาณจราจร มูลค่าการค้าชายแดน และจำนวนยานพาหนะ/ผู้ผ่านแดน เป็นต้น เนื่องจากภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการในช่วง 2-3 ปีแรก ปริมาณจราจร มูลค่าการค้าชายแดน และจำนวนยานพาหนะ/ผู้ผ่านแดนโดยทั่วไปมักจะเพิ่มขึ้นในอัตราที่ก้าวกระโดด แต่ในกรณีของโครงการนี้กลับไม่เพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนด ทั้งนี้เป็นผลมาจากปัญหาข้อพิพาทตามแนวชายแดน</p>
<p>1.2 การออกแบบรายละเอียด</p>	<p>+ สภาพเครื่องหมาย/ป้ายจราจร บางจุดไม่ได้มาตรฐานและเหมาะสมกับเส้นทาง ณ บริเวณนั้น แผ่นสะท้อนแสงหรือหลักทางโค้งยังไม่ติดตั้งในบริเวณควรที่จะมี ซึ่งจุดนี้จะส่งผลในเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่บนท้องถนน</p>	<p>+ การออกแบบรายละเอียด นอกจากจะคำนึงถึงความเป็นไปได้และความปลอดภัยในเชิงวิศวกรรมแล้วควรเสนอแนะเครื่องหมาย/ป้ายจราจรที่ได้มาตรฐาน (ASEAN Highway) และเพียงพอต่อการใช้งาน</p>
<p></p>	<p>+ สภาพสายทางบริเวณชุมชนหมู่บ้านคลองเกลือได้รับความเสียหาย เป็นอย่างมาก เนื่องจากเมื่อฝนตกหนัก ได้ถนนมีทางน้ำ (ท่อกลมลอดถนน) ไหลผ่าน และท่วม ทำให้ น้ำกัดเซาะดินข้างท่อก่อให้เกิดการทรุดตัวของดิน</p>	<p>+ เป็นลักษณะความเสียหายกับถนนและสะพานที่เกิดปัญหาเฉพาะจุด เป็นความเสียหายมากกว่าจะซ่อมบำรุงปกติ และต้องใช้เทคนิคสูง จึงควรขอข้อเสนอแนะจากที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญ วางแผนการแก้ปัญหาจุดนี้ และมีการควบคุมอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ความเสียหายลดลง และการใช้งานยาว รวมถึงถ่ายทอดวิธีการบำรุงรักษาเพื่อให้ถนนและตัวสะพานมีประสิทธิภาพ และมีอายุการใช้งานได้นาน</p>
<p></p>	<p>+ สภาพถนนช่วงหลักกม.ที่ 60 ซึ่งเป็นสะพานคอนกรีตยาว และสูงจากระดับทางน้ำ ได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากจากน้ำท่วม (ประมาณ 2 สัปดาห์) ในปี 2554</p>	<p>+ พื้นที่ที่ได้รับความเสียหายจากน้ำท่วม (เฉพาะจุด) ต้องได้รับบำรุงซ่อมแซมอย่างเป็นพิเศษ (Special Treatment) เช่น (1) การทำ Slope Protection คลุมคอสะพานยาวออกมาเป็นพิเศษ ซึ่งอาจเป็น Concrete หรือ Mortared Riprap ตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และกำลังงบประมาณ และ (2) การคาดหินโดยทำเป็น Mortared Riprap ท้ายน้ำตลอดบริเวณน้ำไหลข้ามทาง เป็นต้น</p>

ตารางที่ 3 (ต่อ)
ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
<p>2. ด้านบริหารจัดการ</p> <p>2.1 การบำรุงรักษาถนน</p>	<p>+ ยังไม่มีการบำรุงรักษาถนนที่ดีตามเกณฑ์มาตรฐาน โดยรวมแล้วสภาพถนนอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน</p> <hr/> <p>+ ปัญหาน้ำท่วมผิวทางในฤดูฝนทุกปี และปัญหาการกัดเซาะบริเวณคอสะพาน (ตลอดเส้นทาง)</p>	<p>+ การบำรุงรักษาต้องดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ ตามระยะเวลาที่กำหนด</p> <p>+ การจัดสรรงบประมาณเพื่อการบำรุงรักษารายปีนั้น ควรครอบคลุมถึงการซ่อมบำรุงถนนเมื่อเกิดความเสียหายในกรณีฉุกเฉินด้วย</p> <p>+ ควรจัดโปรแกรมการฝึกอบรมที่มีประสิทธิภาพแก่บุคลากรผู้เกี่ยวข้อง และการสนับสนุนงบประมาณทางด้านเทคโนโลยีในการก่อสร้างและบำรุงรักษา</p> <hr/> <p>+ ในการแก้ปัญหาในระยะสั้นนี้ ทางรัฐบาลกัมพูชาต้องตั้งงบประมาณหลังน้ำท่วมให้พร้อม และดำเนินการซ่อมหลังการเกิดน้ำท่วมทันที</p> <p>+ การแก้ปัญหาในระยะยาวต้องมีการเก็บข้อมูลเรื่องปริมาณน้ำ และทิศทางการไหลของน้ำอย่างน้อยสามปีเพื่อให้ผู้ออกแบบสามารถทำการแก้ปัญหาการระบายน้ำสำหรับการออกแบบถนนต่อไป</p>
<p>3. ด้านนโยบายและระเบียบวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ</p> <p>3.1 ข้อตกลงทวิภาคี</p>	<p>+ ข้อตกลงทวิภาคีเรื่องการข้ามแดนในปัจจุบัน สินค้าไทยสามารถขนส่งสินค้าข้ามแดนข้ามไปได้เพียงตัวเมืองอันล่องเวงเท่านั้น ส่วน Boarder Pass ที่ออกให้เฉพาะคนในพื้นที่อำเภอภูสิงห์เท่านั้น ทำให้เกิดประโยชน์น้อยมาก</p>	<p>+ ความร่วมมือในการจัดทำข้อตกลงการค้าผ่านแดนให้เอื้ออำนวยต่อการค้าการลงทุนและการท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งกระบวนการที่สำคัญคือการให้สัตยาบรรณในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งไทยกับกัมพูชายังไม่ได้ดำเนินการในหลายข้อ</p> <p>+ ยกกระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน การค้า และการลงทุนในลักษณะ One Stop Service</p>
<p>4. ศักยภาพในการพัฒนา</p> <p>4.1 ถนนเชื่อมโยงกับโครงการ</p>	<p>+ ถนนทางเข้าด่านช่องสะงำมีสภาพชำรุดมากและยังไม่ได้มีการซ่อมแซม ทำให้การเดินทางขนส่งต่อไปยังเส้นทาง R67 เป็นอุปสรรคบางกรณีที่ต้องการขนส่งไปสู่เสียมราฐ จะต้องอ้อมใช้เส้นทางผ่านช่องจอมจึงทำให้เสียเวลาในการเดินทาง</p>	<p>+ ต้องจัดทำถนนเส้นทางเข้าช่องสะงำตั้งแต่จุดเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 24 เป็นถนน 4 เลนโดยเร็ว ตามที่ได้มีการอนุมัติในหลักการแล้ว ซึ่งหากได้รับงบประมาณก็สามารถดำเนินการได้ทันที โดยจะมีการปรับแนวเป็นเส้นทางเลี่ยงเมืองช่วงบ้านละลม ซึ่งเห็นว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับควรจะต้องช่วยกันผลักดันให้เกิดขึ้นโดยเร็ว เพราะจะส่งผลดีต่อการค้าชายแดนผ่านช่องสะงำได้เป็นอย่างมาก</p>
<p>4.2 การพัฒนาเมืองใหม่ช่องสะงำ</p>	<p>+ การพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่เป็นพื้นที่ของกรมป่าไม้ขนาด 960 ไร่ โดยได้มอบหมายให้ อบจ. ศรีสะเกษ เป็นผู้รับผิดชอบดูแล แต่ขั้นตอนการส่งมอบพื้นที่ยังไม่ดำเนินการแล้วเสร็จ ทำให้การพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่ต้องชะงักกว่าสิบปี และสูญเสียโอกาสในการพัฒนา</p>	<p>+ โครงการพัฒนาเมืองใหม่ควรจะต้องเร่งรีบให้ดำเนินการได้แล้วเสร็จโดยเร็ว ปัญหาปัจจุบันเป็นเรื่องภายในระหว่างกรมป่าไม้กับ อบจ.ศรีสะเกษ ที่ยังไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ได้ ซึ่งเป็นเรื่องติดขัดตามข้อกฎหมายเนิ่นนานมาแล้วแต่ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข</p>

ตารางที่ 3 (ต่อ)
ปัญหาและข้อเสนอแนะ

ปัญหา อุปสรรค		ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแก้ไข
ประเด็นปัญหา	สภาพปัญหา	
4.3 สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยว	+ กฎระเบียบปฏิบัติในการข้ามแดนที่ด่านช่องสะงำ ปัจจุบันดำเนินการภายใต้ข้อตกลงทวิภาคี (Bilateral Agreement) ทำให้มีปัญหาในการปฏิบัติเกี่ยวกับการผ่านแดนที่ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล	+ ควรเร่งดำเนินการความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (CBTA) ให้มีผลอย่างเป็นทางการ รวมถึงความตกลงตามแผนงานของ GMS CBTA และ ความร่วมมือด้านการขนส่งของ ASEAN
	+ ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอื่นๆ เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน การขนส่ง และการท่องเที่ยว เพื่อการพัฒนาไปสู่การเป็นแนวระเบียงเศรษฐกิจย่อย	+ จัดหาลังสินค้ากลาง เพื่อจัดเก็บรักษาพืชผลทางการเกษตร ให้มีคุณภาพ และมีเสถียรภาพทางด้านราคา + จัดตั้งศูนย์กลางโลจิสติกส์ ตลาดค้าส่งสินค้าทั่วไป และศูนย์กลางทางการค้า เพื่ออำนวยความสะดวก และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ + ส่งเสริมการเกษตรแบบมีพันธะสัญญา ทั้งในบริเวณพื้นที่ชายแดน และพื้นที่ภายในของประเทศ เพื่อให้มีการขายตัวอย่างเป็นรูปธรรม + กำหนดแนวทางในการจัดตั้งกลุ่มอุตสาหกรรมการเกษตร หรือประเภทอุตสาหกรรมที่เหมาะสมในพื้นที่ + ดำเนินมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนแก่ผู้ประกอบการ SMEs ในพื้นที่ เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของ SMEs + จัดทำแผนการตลาดและการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวร่วมกัน และจัดงานแสดงสินค้า แหล่งท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มจำนวนผู้มาเยือน + ปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว กิจกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อยกระดับและเพิ่มการลงทุนด้านการท่องเที่ยว + จัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการด้านการขนส่งในแต่ละประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางประสานความร่วมมือ เผยแพร่ข้อมูลโอกาสของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ และการกำหนดนโยบาย และแผนงานพัฒนา + จัดตั้งเวทีสานเสวนาการลงทุน เพื่อเผยแพร่และส่งเสริมโอกาสของธุรกิจ และเพิ่มการลงทุนภายในประเทศ และ FDI ระหว่างประเทศ + เสริมสร้างช่องทางให้ภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการเสวนาร่วมกันอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับอนุภาค (เช่น GMS Economic Forum และ GMS Business Forum) ระดับชาติ และระดับจังหวัด เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อคิดเห็นประเด็นต่างๆ และการประสานงาน