

## รายงานการประเมินผลโครงการ

### โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี สหภาพพม่า



โดย

คณะทำงานเพื่อประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว และศึกษาผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น  
กับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ตามโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สพพ.

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

ระยะเวลาดำเนินการ 26 กรกฎาคม 2550 - 30 กันยายน 2550

## รายงานการประเมินผลโครงการ

1. **ชื่อโครงการ:** โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี  
(Mae Sod/Myawaddy - Thingannyinaung/ Dawna Range Road Construction Project)
2. **ประเทศ:** สหภาพพม่า
3. **เลขที่สัญญา:** กระทรวงการต่างประเทศของประเทศไทย และสหภาพพม่า ทำหนังสือแลกเปลี่ยนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกงานก่อสร้างถนนสายเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ลงวันที่ 17 สิงหาคม 2547 และ 25 สิงหาคม 2547
4. **หน่วยงานผู้รับผิดชอบ (Executing Agency)**
  - 4.1 **การบริหารจัดการโครงการ:** กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ประเทศไทย
  - 4.2 **การเบิกจ่ายเงิน:** กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ประเทศไทย
5. **ข้อมูลพื้นฐานโครงการ**
  - 5.1 **ความเป็นมา**

นายกรัฐมนตรีของไทย (พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร) ได้เสนอให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่รัฐบาลพม่า ในการปรับปรุงการก่อสร้างเส้นทางแม่สอด/เมียวดี - เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 17.35 กิโลเมตร ในคราวที่ พลเอก หม่อม เอร่องประธานสภาพสันติภาพและการพัฒนาแห่งรัฐ สหภาพพม่า เดินทางเยือนประเทศไทย ระหว่างวันที่ 23-26 เมษายน 2546 โดยมีกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ทั้งนี้ เพื่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างสองประเทศและเป็นการสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบริเวณชายแดน ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง แม่สอด/เมียวดี- กอกระเร็ก- พะอั้น-ท่าตอน ภายใต้กรอบการเชื่อมโยงเส้นทางระหว่าง ประเทศไทย - สหภาพพม่า - ประเทศอินเดีย และเส้นทางเชื่อมโยงแนวตะวันออก - ตะวันตก (East - West Corridor) เวียดนาม - ลาว - ไทย - พม่า

เมื่อกรมทางหลวงออกแบบและประมาณการค่าก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงได้นำเรื่องดังกล่าวเสนอกรม. เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2547 และ กรม. มีความเห็นว่า เนื่องจากการก่อสร้างเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านเห็นควรให้ความช่วยเหลือไว้ในที่เดียวกัน จึงมีมติว่า “ค่าใช้จ่ายเพื่อเป็นค่าก่อสร้างและควบคุมงานเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 17.35 เมตร วงเงิน 122.9 ล้านบาท ให้เบิกจ่ายจากกองทุนให้ความช่วยเหลือพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน”

## 5.2 วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่า จากจุดเชื่อมต่อ อ.แม่สอด

จ. ตาก กับเมืองเมียวดี ถึงเชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 17.35 กิโลเมตร

## 5.3 ขอบเขตการดำเนินงานโครงการ

- ปรับปรุงถนนเดิมในย่านชุมชนเมียวดี เป็นทางมาตรฐานทางชั้นพิเศษ 6 ช่องจราจร ผิวจราจรกว้าง 21 เมตร ทางเท้ากว้างข้างละ 3 เมตร ระยะทาง 1.70 กิโลเมตร (กม. 0+000 – กม. 1+700)
- ก่อสร้างทางแนวใหม่ เป็นทางมาตรฐานทางหลวงอาเซียนชั้น 3 ระยะทาง 4.30 กิโลเมตร (กม. 1+700 – กม. 6+000)
- ปรับปรุงถนนเดิม เป็นทางมาตรฐานทางหลวงอาเซียนชั้น 3 ระยะทาง 11.35 กิโลเมตร (กม. 6+000 – กม. 17+350)

## 6. ข้อมูลการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

### 6.1 วงเงินค่าใช้จ่าย

หน่วย: บาท	
รายการ	วงเงินให้ความช่วยเหลือ
ค่างานโยธา	119,000,000.00
ค่างานบริการที่ปรึกษา	3,900,000.00
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>122,900,000.00</b>

### 6.2 เงื่อนไขของสัญญาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

ไม่มีการลงนามในสัญญาให้ความช่วยเหลือฯ แต่ทำหนังสือแลกเปลี่ยนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกงานก่อสร้างถนนในสหภาพพม่า สายเมียวดี – เชิงเขาตะนาวศรี ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

- รัฐบาลไทยจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งหมด (เงินให้เปล่าทั้งหมด)
- รัฐบาลไทยจะมอบหมายให้บริษัทไทยเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างภายใต้การกำกับดูแลของ

กรมทางหลวง

## 7. การก่อสร้างและควบคุมงาน

### 7.1 การจ้างบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง

1) บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง	บริษัท ส.เชียงใหม่คอนสตรัคชั่น จำกัด
• วันที่ประมูลงาน	17 กันยายน 2547
• วันที่ลงนามในสัญญาจ้าง	11 กุมภาพันธ์ 2548
• เงื่อนไขของสัญญาจ้าง	วงเงินตามสัญญาจ้าง 118,718,382.00 บาท วันเริ่มสัญญา 26 กุมภาพันธ์ 2548 วันสิ้นสุดสัญญา 20 กุมภาพันธ์ 2548 ระยะเวลาการก่อสร้าง 360 วัน ค่าปรับวันละ 59,360 บาท
• Changes from Contract (เพิ่มขึ้น/ ลดลง)	ขยายระยะเวลาการก่อสร้างครั้งที่ 1: 28 วัน ขยายระยะเวลาการก่อสร้างครั้งที่ 2: 19 วัน รวมขยายระยะเวลาการก่อสร้าง: 47 วัน  ดำเนินการล่าช้า 43 วัน ค่าปรับดำเนินการล่าช้า 2,552,480 บาท
• วันที่เริ่มงาน	แผนงาน: 26 กุมภาพันธ์ 2548 ดำเนินการจริง: 26 กุมภาพันธ์ 2549
• วันที่งานเสร็จสิ้น	แผนงาน: (ตามสัญญาจ้าง) 20 กุมภาพันธ์ 2549 ดำเนินการจริง: 21 พฤษภาคม 2549
2) ผู้รับเหมาย่อย	ไม่มี

### 7.2 การจ้างบริษัทที่ปรึกษา

1) บริษัทที่ปรึกษา	กรมทางหลวง ประเทศไทย
• วันที่ทำ Short-list	ไม่มีการทำ short-list การคัดเลือกที่ปรึกษา และการลงนาม
• วันที่คัดเลือกที่ปรึกษา	ในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเนื่องจากรัฐบาลมอบหมายให้
• วันที่ลงนามในสัญญา	กรมทางหลวงเป็นผู้ดูแลควบคุมการก่อสร้าง

<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>เงื่อนไขของสัญญาจ้าง</b></li> </ul>	<p>วงเงินค่าควบคุมงาน 3,900,000 บาท</p> <p>เบิกจ่ายโดยตั้งบัญชีไว้ที่กรมทางหลวง และให้กรมทางหลวงเบิกจ่ายตามที่เป็นจริง และค่าใช้จ่ายส่วนที่เหลือพร้อมทั้งดอกเบี้ยที่เกิดขึ้น จะต้องส่งคืนกองทุนให้ความช่วยเหลือพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดหลังเสร็จสิ้นโครงการและถ้าวงเงินไม่พอ ขอให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบ</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>ค่าใช้จ่าย (Contract)</b></li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคลากรหลัก : ที่ปรึกษาไทย</li> </ul>	จำนวนเงิน: 1,588,800 บาท
<ul style="list-style-type: none"> <li>- บุคลากรสนับสนุน:</li> </ul>	จำนวนเงิน: 1,135,320 บาท
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</li> </ul>	จำนวนเงิน: 1,175,880 บาท

## 8. ผลประเมินการดำเนินโครงการ

### 8.1 ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

โครงการก่อสร้างเส้นทางแม่สอด/เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีเป็นหนึ่งในโครงการของ East West Highway ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) จะเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว สหภาพพม่า และเป็นไปตามนโยบายเร่งพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานภายในประเทศ เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนจากต่างประเทศ ตลอดจนเน้นความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกัน ได้แก่ จีน ลาว และไทยไปพร้อมกัน เพื่อรองรับการเจริญเติบโตภาคเกษตรกรรม และภาคบริการ (การท่องเที่ยว)

โครงการก่อสร้างเส้นทางแม่สอด/เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล สหภาพพม่าซึ่งจะเห็นได้จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจของสหภาพพม่าด้านการคมนาคมทางถนนที่มีความต้องการปรับปรุงถนนที่มีอยู่ให้มีการใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อใช้เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยผ่านจุดผ่านแดนถาวรตามแนวชายแดน

### 8.2 ประสิทธิภาพ/ผลผลิต

ประสิทธิภาพโดยรวมเมื่อประเมิน โดยเปรียบเทียบแผนงานกับผลงานที่เกิดขึ้น ในด้านผลผลิตระยะเวลาการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของโครงการอยู่ในเกณฑ์พอใช้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 8.2.1 ผลการดำเนินงาน/ ผลผลิต/

การดำเนินงานและผลผลิตของโครงการอยู่ในเกณฑ์ดี คือ ได้ผลผลิตครบตามเป้าหมายที่จะปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทางเชื่อมโยงถนนจากชายแดนไทย ที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก ผ่านชุมชนเมียวดี ไปถึงเชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 17.35 กิโลเมตร

### 8.2.2 การบริหารจัดการ/ ระยะเวลาการดำเนินงาน

ตามสัญญาระหว่างผู้รับเหมาก่อสร้างกับกรมทางหลวง กำหนดระยะเวลาการก่อสร้างทั้งสิ้น 360 วัน (สิ้นสุด 20 กุมภาพันธ์ 2549) แต่เนื่องจากผู้รับเหมาไม่สามารถนำเครื่องจักรและบุคลากรเข้าดำเนินการก่อสร้างที่สภาพพม่าได้ เนื่องจากปัญหาในการประสานงานเพื่ออนุญาตนำเข้าเครื่องจักรระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเมียวดีและรัฐบาลกลางของสหภาพพม่าล่าช้ามาก กรมทางหลวงจึงพิจารณาอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการดำเนินงานออกไป 28 วัน ต่อมากรมทางหลวงได้พิจารณาขยายเวลาดำเนินการครั้งที่ 2 เป็นเวลา 19 วัน เนื่องจากต้องหยุดการก่อสร้างในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์ เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในเส้นทางที่กำลังก่อสร้าง รวมระยะเวลาก่อสร้างใหม่เป็น 407 วัน

ผู้รับเหมาก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2549 รวมระยะเวลาก่อสร้างทั้งสิ้น 450 วัน และกรมทางหลวงรับมอบงานเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2549 ดังนั้น การดำเนินงานก่อสร้างล่าช้าไปจากแผนงานเดิม 90 วัน และล่าช้าไปจากระยะเวลาที่ขยายออกไป 43 วัน ซึ่งระยะเวลาในการดำเนินงานคิดเป็นร้อยละ 125 ของแผนงาน และคิดเป็นร้อยละ 110.57 ของระยะเวลาที่ขยายออกไป ผลการประเมินระยะเวลาในการดำเนินจึงอยู่ในเกณฑ์พอใช้ ทั้งนี้ การดำเนินงานล่าช้าทำให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสียค่าปรับเป็นจำนวนเงิน 2.55 ล้านบาท (ค่าปรับวันละ 59,360 บาท)

#### ตารางที่ 1 ระยะเวลาในการดำเนินงาน

รายการ/ กิจกรรม (Items/ Activities)	แผนงาน (Original Schedule)	การดำเนินงานจริง (Actual Period)
ระยะตามสัญญา	360 วัน	450 วัน
ขยายระยะเวลาการก่อสร้าง ครั้งที่ 1	28 วัน	
ขยายระยะเวลาการก่อสร้าง ครั้งที่ 2	19 วัน	
รวมระยะเวลา	407 วัน	

### 8.2.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2547 คณะรัฐมนตรีอนุมัติค่าใช้จ่ายเป็นค่าก่อสร้างและควบคุมงานเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-พม่า จากเมียวดี – เชิงเขาตะนาวศรี วงเงิน 122.90 ล้านบาท เมื่อกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานที่รัฐบาลมอบหมายให้กำกับดูแลและควบคุมการก่อสร้าง ดำเนินการประกวดราคาได้บริษัท

ส.เชิงราช คอนสตรัคชั่น จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้างในวงเงิน 118.72 ล้านบาท และกรมทางหลวงได้ประมาณการค่าใช้จ่ายที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างวงเงิน 3.90 ล้านบาท รวมประมาณการค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง 122.62 ล้านบาท เมื่อเสร็จสิ้นการก่อสร้าง ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการดำเนินการก่อสร้างเป็นจำนวนเงิน 118.49 ล้านบาท และค่าที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเป็นจำนวนเงิน 3.78 ล้านบาท รวมค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างเป็นเงินทั้งสิ้น 122.28 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.72 ของวงเงินตามแผนงาน ผลการประเมินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานจึงอยู่ในเกณฑ์ดี

## ตารางที่ 2 ค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน

หน่วย: บาท

รายการ	วงเงินให้ความช่วยเหลือ	วงเงินตามสัญญาจ้าง (แผนงาน)	วงเงินที่ดำเนินการ (ใช้จ่ายจริง)
ค่างานโยธา	119,000,000.00	118,718,382.00	118,494,408.00
ค่างานบริการที่ปรึกษา	3,900,000.00	3,900,000.00	3,783,286.64
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>122,900,000.00</b>	<b>122,618,382.00</b>	<b>122,277,694.64</b>
ค่าปรับงานล่าช้า			2,552,480.00
<b>รวมเงินที่จ่ายให้ผู้รับเหมา</b>			<b>119,725,214.64</b>

### 8.3 ประสิทธิภาพ

หลักการประเมินประสิทธิภาพตามเกณฑ์การประเมินผลโครงการจะพิจารณาจากตัวชี้วัดที่มีนัยสำคัญต่อโครงการ โดยการเปรียบเทียบตัวเลขผลการดำเนินงานที่ตั้งเป้าหมายไว้ เช่น การประหยัดระยะเวลาการเดินทางได้ไม่น้อยกว่าร้อยละเท่าใดของระยะเวลาการเดินทางเดิม หรือมูลค่าการส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละเท่าใดในระยะเวลา 5 ปี แต่โดยที่โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีไม่ได้มีการตั้งตัวชี้วัดและตัวเลขเป้าหมายที่ต้องการไว้ ดังนั้น ในการประเมินผลโครงการนี้จึงนำตัวเลขมูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า และสถิติการจัดเก็บรายได้ของด่านศุลกากรแม่สอดก่อนเริ่มดำเนินโครงการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2548 มาพิจารณาดูแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเทียบกับหลังดำเนินโครงการแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม 2549 จนถึงปัจจุบัน

สถิติมูลค่าสินค้าส่งออก-นำเข้า ด้านศุลกากรแม่สอด ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 - พ.ศ. 2550

หน่วย : บาท

ปีงบประมาณ	มูลค่าสินค้าส่งออกรวม	มูลค่าสินค้านำเข้ารวม	มูลค่าการค้ารวม	% เพิ่ม (- ลด)
พ.ศ. 2546	5,760,763,088.30	436,956,592.83	6,197,719,681.13	
พ.ศ. 2547	13,404,878,227.33	583,543,044.72	13,988,421,272.05	126%
พ.ศ. 2548	12,062,882,644.49	760,453,676.73	12,823,336,321.22	-8%
พ.ศ. 2549	11,664,800,958.13	1,255,152,815.30	12,919,953,773.43	1%
พ.ศ. 2550	9,256,482,373.11	844,352,837.02	10,100,835,210.13	-22%

หมายเหตุ: ปีงบประมาณ พ.ศ.2550 ข้อมูลมูลค่านำเข้าและส่งออก ถึงเดือนกรกฎาคม

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สอด

เมื่อเปรียบเทียบมูลค่าการค้ารวม ณ ด้านศุลกากรแม่สอด ตั้งแต่ก่อนดำเนิน โครงการกับหลังดำเนิน โครงการ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไม่มีนัยสำคัญ โดยก่อนดำเนินโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 126 ขณะที่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นช่วงที่ดำเนินโครงการ มูลค่าการค้ารวมลดลงจากปีก่อนร้อยละ 8 และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ซึ่งเป็นช่วงหลังโครงการแล้วเสร็จ มูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 1 ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการเชื่อมโยงเส้นทาง ไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 17.35 กิโลเมตร ที่ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือนี้เป็นเพียงส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงไทย – พม่า แม่สอด/เมียวดี- กอกระเร็ก- พะอั้น-ท่าตอน ระยะทาง 198 กิโลเมตร แม้เส้นทางจากชายแดนไทยไปถึงเชิงเขาตะนาวศรีจะสะดวกสบายขึ้น แต่เส้นทางจากเชิงเขาตะนาวศรีต่อไปยังกอกระเร็กมีสภาพแคบและคดเคี้ยวไปตามเขา ยานพาหนะต่างๆ ไม่สามารถแล่นสวนทางกันได้ ต้องจัดให้เดินรถไปกลับสลับวันกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายและสัญจรไปมา อีกทั้งปัจจัยทางด้านการเมืองภายในสหภาพพม่าก็มีนัยสำคัญเป็นอย่างมากต่อการตัดสินใจลงทุนค้าขายต่างๆ

อย่างไรก็ดี สถิติการจัดเก็บรายได้ของด่านศุลกากรแม่สอด ทั้งรายได้ศุลกากรและรายได้แผ่นดินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยรายได้ศุลกากรรวมเพิ่มจาก 44.64 ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 เป็น 116.78 ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 และทำให้รายได้แผ่นดินรวมเพิ่มจาก 50.23 ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 เป็น 144.08 ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2549 ดังนั้น จึงน่าจะสรุปได้ว่า ประสิทธิภาพของโครงการอยู่ในเกณฑ์พอใช้



**ตารางที่ 3 สถิติการจัดเก็บรายได้ ด้านศุลกากรแม่สอด**  
ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 - พ.ศ.2550

หน่วย : บาท

รายได้ศุลกากร	2546	2547	2548	2549	2550
อากรขาเข้า	37,218,743.00	43,822,087.00	57,385,386.00	111,564,655.00	79,371,783.00
ค่าธรรมเนียมศุลกากร	3,801,690.00	6,166,860.00	1,459,030.00	1,677,160.00	1,381,790.00
รายได้เบ็ดเตล็ด	5,615.00	381,238.86	187,386.63	85,285.00	44,968.00
ค่าขายของกลาง	3,068,098.97	4,412,378.91	1,498,384.33	2,823,211.00	1,902,211.00
ค่าปรับ	549,262.00	475,973.71	146,358.00	631,743.00	580,013.00
เงินเหลือจ่ายปีเก่าส่งคืน	-	-	-	-	-
ค่าปรับภาษีอากร	-	-	-	-	-
ขายของเบ็ดเตล็ด	1,000.00	38,407.00	2,690.00	-	12,500.00
<b>รวม</b>	<b>44,644,408.97</b>	<b>55,296,945.48</b>	<b>60,679,234.96</b>	<b>116,782,054.00</b>	<b>83,293,265.00</b>

หน่วย : ล้านบาท

รายได้แผ่นดิน	2546	2547	2548	2549	2550
อากรขาเข้า	37,218,743.00	43,822,087.00	7,385,386.00	11,564,655.00	79,371,783.00
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	5,028,404.40	1,397,916.29	3,099,322.80	24,568,229.70	22,612,905.90
ภาษีบำรุงท้องถิ่น	558,711.60	155,324.03	344,369.20	2,729,803.30	2,512,545.10
ค่าธรรมเนียมศุลกากร	3,801,690.00	6,166,860.00	1,459,030.00	1,677,160.00	1,381,790.00
รายได้เบ็ดเตล็ด	5,615.00	381,238.86	187,386.63	85,285.00	44,968.00
ค่าขายของกลาง	3,068,098.97	4,412,378.91	1,498,384.33	2,823,211.00	1,902,211.00
ค่าปรับ	549,262.00	475,973.71	146,358.00	631,743.00	580,013.00
เงินเหลือจ่ายปีเก่าส่งคืน	-	-	-	-	-
ค่าปรับภาษีอากร	-	-	-	-	-
ขายของเบ็ดเตล็ด	1,000.00	38,407.00	2,690.00	-	12,500.00
<b>รวม</b>	<b>50,231,524.97</b>	<b>56,850,185.80</b>	<b>64,122,926.96</b>	<b>144,080,087.00</b>	<b>108,418,716.00</b>

หมายเหตุ: งบประมาณ 2550 ข้อมูลรายได้ศุลกากรและรายได้แผ่นดินถึงเดือนกรกฎาคม

ที่มา: ด้านศุลกากรแม่สอด

#### 8.4 ผลกระทบ

ในระหว่างดำเนินโครงการโดยการปรับปรุงและก่อสร้างเส้นทาง ประชาชนที่อยู่อาศัย 2 ข้างทาง ได้รับผลกระทบจากฝุ่นละออง และเสียงเครื่องจักรบ้างเล็กน้อย เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่แล้ว ซึ่งการสัญจรไปมาในถนนเดิมก่อนการดำเนินการปรับปรุงถนน ก่อให้เกิดฝุ่นละอองอยู่แล้ว ในเรื่องการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างทาง เป็นช่วงที่อยู่นอกเขตชุมชนเมือง ระยะทางเพียง 4.3 กิโลเมตร มีประชาชนกระจายการอยู่อาศัยเป็นระยะๆ จึงไม่มีปัญหากระทบจากการเวนคืนที่ดิน

#### 8.5 ความยั่งยืนของโครงการ

ความยั่งยืนของโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีต้องปรับปรุง เนื่องจากมีประเด็นปัญหาที่น่าเป็นกังวล คือ รัฐบาลพม่า ยังไม่ได้เตรียมงบประมาณสำหรับซ่อมบำรุงถนน เมื่อมีความชำรุดเสียหายซึ่งสาเหตุหลักเกิดจากการบรรทุกเกินอัตรา เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นรัฐบาลพม่า จะแจ้งมายังแขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) ซึ่งจะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาจัดการซ่อมแซม เนื่องจากตามสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องหรือเสียหายของงานจ้างภายในกำหนด 2 ปี อีกทั้งยังไม่มี การส่งมอบงานให้รัฐบาลพม่า ซึ่งที่ผ่านมา แขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) มีการแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเข้ามาซ่อมแซมถนนที่เสียหายแล้วหนึ่งครั้ง แต่ผู้รับเหมา ยังไม่พร้อมเข้ามาดำเนินการ ดังนั้น แขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) จึงเข้าไปซ่อมแซมให้แล้วไป เรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากผู้รับเหมาก่อสร้างภายหลัง อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจพบสภาพพื้นผิวการจราจรยังคงมีความเสียหายหลายจุดเนื่องจากยานพาหนะบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมาตรฐานที่กำหนดไว้ในการก่อสร้างถนน ซึ่งคาดว่ารัฐบาลพม่าคงจะแจ้งให้แขวงการทางตากที่ 2 (แม่สอด) เข้าไปดำเนินการซ่อมแซมต่อไป

ในอนาคต เมื่อหมดระยะเวลาความรับผิดชอบของผู้รับเหมาก่อสร้างแล้ว หากรัฐบาลพม่าไม่เตรียมงบประมาณสำหรับการซ่อมบำรุงถนนนี้ และยังไม่มีการจำกัดน้ำหนักการบรรทุกของยานพาหนะให้เหมาะสมกับพิกัดน้ำหนักบรรทุก 25 ตันตามมาตรฐานที่ได้ออกแบบถนนไว้แล้ว คงทำให้สภาพถนนทรุดโทรมอย่างรวดเร็ว และไม่สามารถบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานและส่งผลกระทบทำให้เดินทางสัญจรไม่สะดวกรวดเร็วดังที่คาดไว้

### 9. ปัญหาและอุปสรรคระหว่างดำเนินโครงการ

9.1 การประสานงานเพื่ออนุญาตนำเข้าเครื่องจักร ระหว่างรัฐบาลท้องถิ่นเมียวดีและรัฐบาลกลางของพม่า ล่าช้ามาก ใช้เวลาประมาณ 1 เดือน

9.2 การนำเครื่องจักรจากประเทศไทยไปยังสหภาพพม่าช่วงแรกมีความล่าช้า

9.3 ในช่วงฤดูฝน บริเวณพื้นที่โครงการมีฝนตกหนักมากและมีน้ำป่าไหลหลาก เป็นระยะเวลานาน

ตั้งแต่เดือนมิถุนายน - เดือนตุลาคม 2548 ทำให้การดำเนินล่าช้ากว่าที่กำหนดการให้ความร่วมมือในการย้าย  
สิ่งกีดขวางเป็นไปอย่างล่าช้า

#### 10. สรุปการประเมินผลโครงการ

การดำเนินโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีมีผลการประเมินในภาพรวม  
อยู่ในระดับต้องปรับปรุง โดย

- มีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์กับนโยบายของรัฐบาลพม่า
- ประสิทธิภาพของโครงการพอใช้
- ประสิทธิภาพโดยรวมของโครงการพอใช้
- มีปัญหาอุปสรรคต่อความยั่งยืนของโครงการที่มีนัยสำคัญ เนื่องจากการมีการบรรทุกของยานพาหนะ

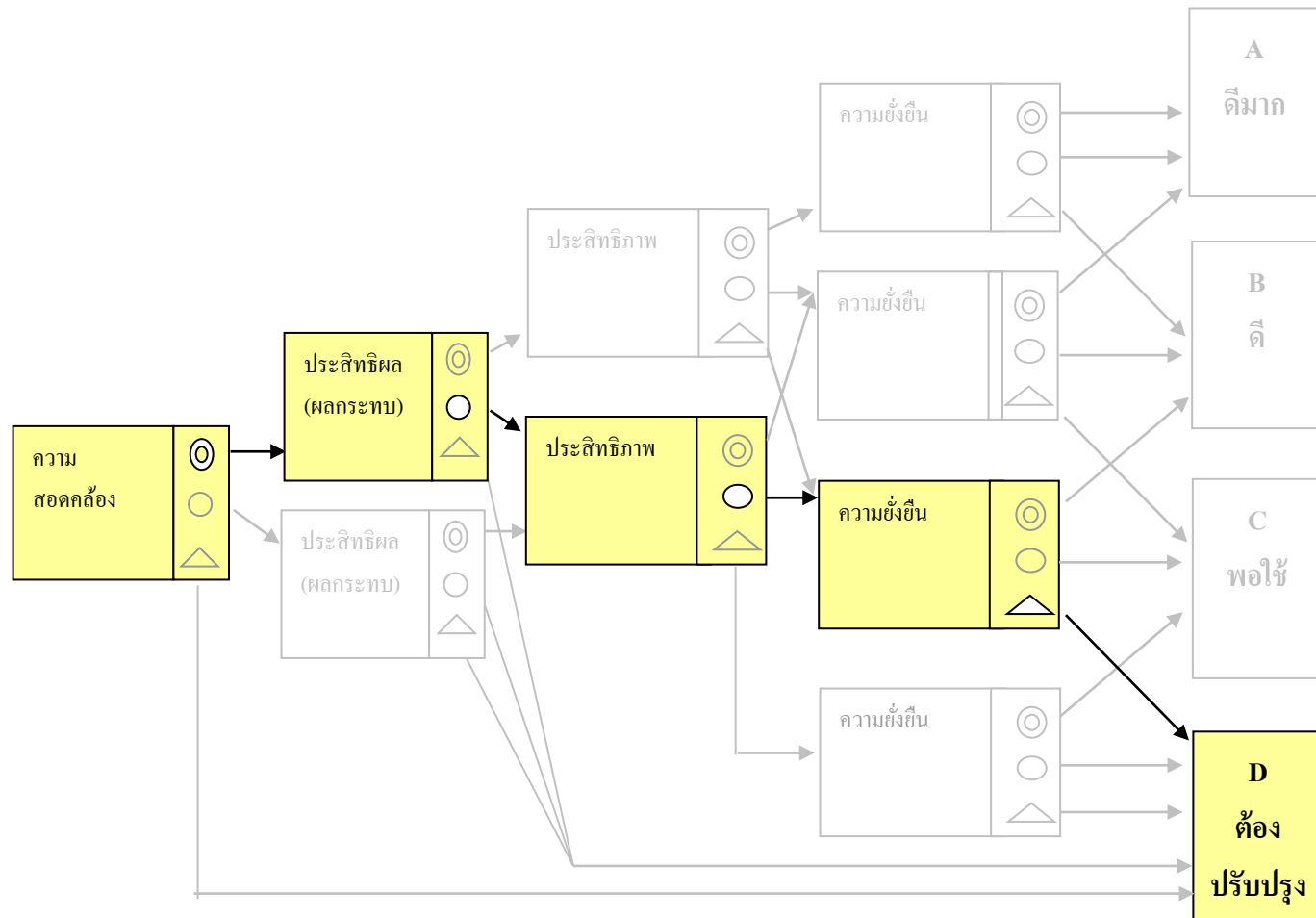
มีน้ำหนักมากเกินกว่ามาตรฐานที่ถนนจะรองรับได้ ซึ่งอาจส่งผลให้อายุการใช้งานของถนนไม่เป็นไปตามที่  
กำหนดไว้ตามมาตรฐานสากล

(ตารางที่ 4 และแผนภูมิที่ 1)

ตารางที่ 4 สรุปคะแนนการประเมินผลโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

	เกณฑ์	หลักการ	มาตรการ	คะแนน	หมายเหตุ
1	ความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ (Relevance)	พิจารณาความสอดคล้องของวัตถุประสงค์และแผนงาน	- มีความสอดคล้องกับความต้องการหรือนโยบาย		
2	ประสิทธิผล (Effectiveness) (ผลกระทบ (Impact))	เปรียบเทียบตัวเลขที่วางแผนไว้กับที่เกิดขึ้นจริงเพื่อ เพื่อพิจารณาว่าวัตถุประสงค์ได้บรรลุตามที่วางไว้	- ระหว่างร้อยละ 50 - 80 ของแผนเดิม	◎	พิจารณาตัวชี้วัดหลักทั้งหลาย
3	ประสิทธิภาพ (Efficiency)	เปรียบเทียบแผนงานกับที่เกิดขึ้นจริงทั้งในด้านผลผลิต ระยะเวลาและวงเงินลงทุน กับผลที่ได้รับเพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพการดำเนินงานของโครงการในภาพรวม	<p>1. <u>ผลผลิต</u> - มากกว่าร้อยละ 80 ของแผนเดิม = 3</p> <p>2. <u>ระยะเวลาดำเนินงาน</u> - ระหว่างร้อยละ 101 - 150 ของแผนเดิม = 2</p> <p>3. <u>ค่าใช้จ่าย (ค่าใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศในภาพรวม)</u> - ร้อยละ 100 หรือน้อยกว่าของแผนเดิม ◎ = 1</p> <p><b>ประสิทธิภาพโครงการโดยรวม = <math>3 / ((2 + 1) / 2) = 2</math></b> ◎</p> <p>- ประสิทธิภาพรวม อยู่ระหว่าง 1.50 – 2.4 : ระดับพอใช้</p>	○	ผลผลิต คือ สาธารณูปโภคที่สร้างขึ้น
4	ความยั่งยืนของโครงการ (Sustainability)	พิจารณาความยั่งยืนของโครงการในระยะปานกลางและระยะยาว และพิจารณาว่าหากเกิดปัญหามีมาตรการรับมือหรือไม่	มีประเด็นปัญหาในการดำเนินโครงการที่น่าเป็นกังวล	○ △	

แผนภูมิที่ 1 แสดงการจัดอันดับผลการประเมินโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี



หมายเหตุ :   ดี                   ◎  
 พอใช้           ○  
 ต้องปรับปรุง   △

ภาพถ่ายงานโครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี

# ก่อนดำเนินโครงการ



ระหว่างดำเนินโครงการ





# โครงการแล้วเสร็จ



คณะทำงานเพื่อประเมินผลโครงการที่เสร็จแล้ว และศึกษาผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ตามโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สปป.

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| 1 นายพศิน พงษ์พิทักษ์โสภณ<br>รองผู้อำนวยการ<br>ปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการ  | ที่ปรึกษาคณะทำงาน           |
| 2 นายวันชัย บุญเพชร<br>ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน  | ประธานคณะทำงาน              |
| 3 ผู้แทนคณะวิศวกรรมศาสตร์<br>จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย<br>(ศาสตราจารย์ ดร. ดิเรก ลาวณิชย์ศิริ คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์)           | คณะทำงาน                    |
| 4 ผู้แทนสำนักงบประมาณ<br>(นางสาวลาวัณย์ มฤคทัต เจ้าหน้าที่วิเคราะห์งบประมาณ 8)  | คณะทำงาน                    |
| 5 ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ<br>เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ<br>(นายวุฒิเดช ชำนิกิจ เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6ว.) | คณะทำงาน                    |
| 6 นางสาวหทัยทัต มหาสุคนธ์<br>เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน   | คณะทำงานและเลขานุการ        |
| 7 นางสาวดาริวรรณ เปรมภูมิเวทย์<br>เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน  | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 8 นางสาวสุขมา สาระหงษ์<br>เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน  | คณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ |