

การกำหนดแนวทางของไทยเพื่อพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งใน
ประเทศเพื่อนบ้าน



นางสาวฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

DETERMINATION OF THAI GUIDELINES ON EVALUATING SUPPORTIVE
TRANSPORTATION PROJECTS FOR NEIGHBORING COUNTRIES

Miss Thitiphat Subsa-ard



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering Program in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การกำหนดแนวทางของไทยเพื่อพิจารณาประเมิน
โครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งใน
ประเทศเพื่อนบ้าน

โดย

นางสาวฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด

สาขาวิชา

วิศวกรรมโยธา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

รองศาสตราจารย์ ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ

..... คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุพจน์ เตชวรสินสกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์ ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา)

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด : การกำหนดแนวทางของไทยเพื่อพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน (DETERMINATION OF THAI GUIDELINES ON EVALUATING SUPPORTIVE TRANSPORTATION PROJECTS FOR NEIGHBORING COUNTRIES) อ.ที่ปริกษานิพนธ์หลัก: รศ. ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ , 201 หน้า.

งานวิจัยนี้เป็นการทบทวนและวิเคราะห์แนวทางการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศพม่า, สปป.ลาวและกัมพูชาที่รัฐบาลไทยได้ให้การสนับสนุน โดยได้ศึกษาข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ รวมถึงการพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือ จากรายงานต่างๆและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือจากทั้งหน่วยงานในไทยและต่างประเทศ หลังจากนั้นจึงสรุปภาพรวมโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ทำการคัดเลือก และการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการวิเคราะห์เชิงลึกโครงการตัวอย่างทั้ง 7 โครงการ พบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นหลัก ได้แก่ การพิจารณาเป็นรายโครงการโดยไม่ได้มองภาพรวมของอนุภูมิภาค การเน้นก่อสร้างโครงการใหม่มากกว่าบำรุงเส้นทางเดิม การขาดความร่วมมือแบบพหุภาคีกับประเทศผู้ให้ทุนอื่นๆ รวมถึงความช่วยเหลือที่เน้นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากกว่าประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ อีกทั้งยังขาดการใช้มาตรฐานในระดับสากลโดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม และขาดการวางแผนการบำรุงรักษาโครงการเมื่อสร้างแล้วเสร็จ จากปัญหาข้างต้น งานวิจัยนี้ได้เสนอให้ไทยต้องกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อส่งผลประโยชน์สูงสุดกับประเทศไทยและอนุภูมิภาค โดยเสนอให้มีการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC เพื่อตรวจสอบโดยมีการประเมินหลักเกณฑ์แบ่งเป็น 5 ด้านคือ 1) ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 2) ด้านประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโครงการและงบประมาณ 3) ด้านประสิทธิผลโดยดูผลประโยชน์ของการลงทุนต่อเงินทุน 4) ด้านสิ่งแวดล้อม เสนอให้ใช้มาตรฐานสากลเพื่อป้องกันปัญหาระยะยาว และ 5) ด้านความยั่งยืน เสนอให้มีข้อกำหนดในสัญญาเกี่ยวกับการดูแลและรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพตลอดการใช้งาน นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่ประเทศไทยควรใช้เพื่อพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต

ภาควิชา วิศวกรรมโยธา

ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชา วิศวกรรมโยธา

ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาหลัก

ปีการศึกษา 2560

5770404421 : MAJOR CIVIL ENGINEERING

KEYWORDS: TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE / OECD/DAC EVALUATION /
TRANSPORT GUIDELINES

THITIPHAT SUBSA-ARD: DETERMINATION OF THAI GUIDELINES ON EVALUATING
SUPPORTIVE TRANSPORTATION PROJECTS FOR NEIGHBORING COUNTRIES.
ADVISOR: ASSOC. PROF. JITTICHAIRUDJANAKANOKNAD, Ph.D., 201 pp.

This research is the review and analysis of decision guidelines on supportive transportation infrastructure projects funded by Thai government for Myanmar, Lao PDR and Cambodia. Through this end, criteria to select the projects, project prioritization, project evaluation are reviewed from literature and reports from related domestic and international funding organizations. Then, the details of funded transportation infrastructure projects in these countries were collected and summarized. In addition, in-depth interviews of related organizations were conducted. It was found that some main past problems were the consideration of individual projects without looking at the broader region, the primary focus on new construction projects rather than the improvement of existing infrastructures, the lack of coordination with other funding countries, outdated environmental impact assessment and mitigation, lack of maintenance plan and dependence on foreign relationship rather than national benefits. This thesis proposes that Thailand would implement a decision guideline for the best of national and regional interests by adjusting the OECD/DAC criteria, which have five aspects: 1) the correspondence with national strategic plans; 2) the efficiency in managing the projects and fund; 3) the effectiveness in terms of investment benefit to cost; 4) the environment impact by using standardized environmental assessment and mitigation; and 5) the sustainability by outlining the managing agent and maintenance plan in the contract to ensure project quality through its lifetime. Lastly, this thesis also provides other related suggestions for Thai government to consider in funding of future supportive transportation infrastructure projects in neighboring countries.

Department: Civil Engineering Student's Signature

Field of Study: Civil Engineering Advisor's Signature

Academic Year: 2017

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูง ที่คอยช่วยเหลือ ให้กำลังใจและให้คำปรึกษาเสนอแนวทางดำเนินงานวิจัยเป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ และ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา สำหรับคำปรึกษาในการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมถึงความกรุณาเสียสละเวลามาเป็นคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ เหล่าคณาจารย์ทุกท่าน ที่อบรมให้ความรู้อันเป็นประโยชน์ในการทำงานวิจัย รวมถึงขอขอบคุณภาควิชาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในการสนับสนุนการเสนอผลงานวิจัยแก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ กรมทางหลวงและสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) สำหรับความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งเป็นส่วนสำคัญสำหรับการจัดทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้

เหนือสิ่งอื่นใด ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ รวมถึงญาติที่คอยดูแลเป็นกำลังใจและให้การสนับสนุนผู้วิจัยเสมอมา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย.....	4
1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	4
บทที่ 2	6
ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 บทบาทของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียในการให้ความช่วยเหลือ	6
2.1.1 สาธารณรัฐประชาชนจีน.....	7
2.1.2 สาธารณรัฐเกาหลี.....	14
2.1.3 ประเทศญี่ปุ่น.....	19
2.1.4 ประเทศออสเตรเลีย.....	27
2.2 บทบาทขององค์กรระหว่างประเทศในการให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ.....	30
2.2.1 ธนาคารพัฒนาเอเชีย	30
2.2.2 ธนาคารโลก	35
2.3 บทบาทของหน่วยงานไทยในการให้ความช่วยเหลือ	39

2.3.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	40
2.3.2 กรมทางหลวง	46
2.4 เปรียบเทียบความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ	49
2.4.1 การให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานในประเทศไทย	49
2.4.2 การให้ความช่วยเหลือขององค์การการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ความ ช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย.....	51
2.4.3 เปรียบเทียบองค์การให้ความช่วยเหลือต่างๆ ทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ.....	52
2.5 แนวทางการประเมินโครงการ	55
2.5.1 การวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis: CBA).....	55
2.5.2 การวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์.....	56
2.5.3 มาตรฐาน OECD/DAC	57
2.6 งานวิจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	61
2.7 สรุปการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	67
บทที่ 3	64
ขั้นตอนการวิจัย.....	64
3.1 ภาพรวมของงานวิจัย	64
3.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	65
3.3 การวางแผนเก็บข้อมูล.....	66
3.3.1 การรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	66
3.3.2 การคัดเลือกโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ	66
3.4 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	67
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	70
3.6 การสรุปผลและนำเสนอ	71

บทที่ 4	72
ภาพรวมโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง	72
4.1 ภาพรวมการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย.....	72
4.2 เปรียบเทียบความช่วยเหลือโครงการของหน่วยงานไทยและต่างประเทศ	76
4.3 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	82
บทที่ 5	84
สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องโครงการช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งใน ประเทศเพื่อนบ้าน.....	84
5.1 สรุปบทสัมภาษณ์หน่วยงานไทย.....	84
5.1.1 กรมทางหลวง	84
5.1.2 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน).....	86
5.2 สรุปบทสัมภาษณ์หน่วยงานต่างประเทศ	88
5.2.1 องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น.....	88
5.2.2 ธนาคารพัฒนาเอเชีย	90
5.2.3 ธนาคารโลก.....	92
5.3 สรุปบทสัมภาษณ์นักวิชาการ.....	93
5.4 สรุปบทสัมภาษณ์ภาคเอกชน	98
5.4.1 สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย.....	98
5.4.2 สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	99
5.5 สรุปผลการสัมภาษณ์.....	100
บทที่ 6	102
การวิเคราะห์การให้ความช่วยเหลือโครงการตัวอย่าง.....	102
6.1 การวิเคราะห์เชิงลึกโครงการ.....	102

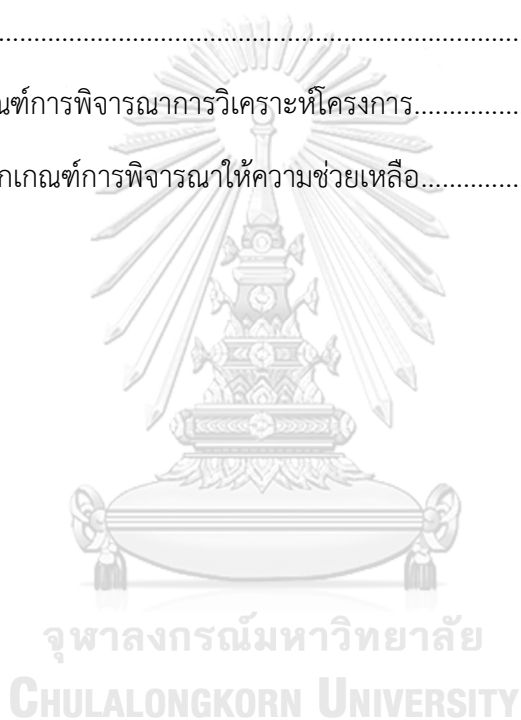
6.1.1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว.....	102
6.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อัดลองเวง – เสียมราชู.....	104
6.1.3 โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ. บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไซยะบุรี สปป.ลาว	106
6.1.4 โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3).....	107
6.1.5 โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว.....	109
6.1.6 โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท	111
6.1.7 โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด	111
6.2 ปัญหาในการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย	112
6.3 การวิเคราะห์โครงการและข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือ	114
6.3.1 การวิเคราะห์โครงการการประเมินโครงการ.....	114
6.3.2 ข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย	124
บทที่ 7	111
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	111
7.1 สรุปผลการศึกษา.....	111
7.2 ข้อเสนอแนะ	113
7.3 แนวทางการวิจัยในอนาคต.....	114
รายการอ้างอิง	116
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	201

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2- 1 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา ที่ได้รับการอนุมัติ โดย สาธารณรัฐประชาชนจีน	13
ตารางที่ 2- 2 การวิเคราะห์การประเมินโดย KOICA	18
ตารางที่ 2- 3 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลี.	19
ตารางที่ 2- 4 การประเมินผลโดยใช้เกณฑ์การประเมิน OECD/DAC	23
ตารางที่ 2- 5 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย JICA.....	27
ตารางที่ 2- 6 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย Aus Gov.....	30
ตารางที่ 2- 7 เจ็อนไซทางการเงินของธนาคารพัฒนาเอเชีย.....	33
ตารางที่ 2- 8 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย ธนาคารพัฒนาเอเชีย	34
ตารางที่ 2- 9 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย ธนาคารโลก	39
ตารางที่ 2- 10 เจ็อนไซการให้ความช่วยเหลือทางการเงินโดยทั่วไปของ สพพ.	44
ตารางที่ 2- 11 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย สพพ.....	45
ตารางที่ 2- 12 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย กรมทางหลวง.....	49
ตารางที่ 2- 13 เปรียบเทียบการพิจารณาความช่วยเหลือของผู้ให้ความช่วยเหลือ	53
ตารางที่ 2- 14 หลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA	58
ตารางที่ 3- 1 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดมุ่งหมายการวิจัย, ประเด็นคำถาม, วิธีการและผล	68

ตารางที่ 4- 1 จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ใน สปป.ลาว.....	74
ตารางที่ 4- 2 จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ใน ประเทศกัมพูชา	75
ตารางที่ 4- 3 อัตราดอกเบี้ยของแต่ละประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ.....	79
ตารางที่ 5- 1 เกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการที่ขอรับความช่วยเหลือ ของ JICA.....	89
ตารางที่ 6- 1 การประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้องจากกรณีศึกษา โครงการ.....	116
ตารางที่ 6- 2 สรุปเกณฑ์การพิจารณาวิเคราะห์โครงการ.....	123
ตารางที่ 6- 3 ด้านหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือ.....	125



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1- 1 แผนภาพการดำเนินการวิจัย	5
ภาพที่ 2- 1 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีน.....	9
ภาพที่ 2- 2 ประเภทการให้ความช่วยเหลือ	15
ภาพที่ 2- 3 ประเภทการให้ความช่วยเหลือ.....	20
ภาพที่ 2- 4 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้.....	21
ภาพที่ 2- 5 วัตถุประสงค์หลักของ Aus Gov.....	28
ภาพที่ 2- 6 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของประเทศออสเตรเลีย	29
ภาพที่ 2- 7 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย	31
ภาพที่ 2- 8 การให้ความช่วยเหลือแบบ IDA ของธนาคารโลก.....	36
ภาพที่ 2- 9 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้	37
ภาพที่ 2- 10 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย	40
ภาพที่ 2- 11 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของ สพพ.	42
ภาพที่ 2- 12 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของกรมทางหลวง	47
ภาพที่ 3- 1 ภาพรวมการดำเนินการวิจัย.....	65
ภาพที่ 4- 1 แผนที่โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งในและ ต่างประเทศ.....	78
ภาพที่ 6- 1 แผนที่โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง.....	103
ภาพที่ 6- 2 แผนที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อัสลองเวง – เสียมราฐ.....	105
ภาพที่ 6- 3 แผนที่โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู๋ ถึง เมืองปากลาย	106
ภาพที่ 6- 4 แผนที่โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว	108
ภาพที่ 6- 5แผนที่โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว	110
ภาพที่ 6- 6 แผนที่โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด	112

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและผลประโยชน์ร่วมกันในอนุภูมิภาค อีกทั้งในปัจจุบันประเทศไทยมีปฏิสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น ทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศซึ่งจะส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาประเทศ ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ดังที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ในยุทธศาสตร์ที่ 5 คือ ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจะให้ความสำคัญในด้านการพัฒนาและความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคในด้านต่างๆ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและการเติบโตของประเทศร่วมกัน

การลงทุนสำหรับการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านนั้น เป็นปัญหาที่สำคัญและมีความซับซ้อนเนื่องจากเป็นการตัดสินใจที่มีเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังส่งผลถึงความสัมพันธ์ในหลายๆด้านระหว่างประเทศ เช่น การท่องเที่ยว, การคมนาคม, การค้าและการลงทุนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งการพิจารณาการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสมเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง (ถนน, สะพาน, รถไฟ, ท่าเรือ, ท่าอากาศยาน) ของประเทศที่กำลังพัฒนา โดยส่วนมากคือการกำหนดนโยบายเพื่อพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือที่เหมาะสม ดังนั้นการวิเคราะห์โครงการที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านไม่เพียงแต่วิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินเท่านั้น แต่ยังวิเคราะห์ถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในด้านต่างๆ เช่น การพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ, การเมืองและความมั่นคงรวมถึงสังคมและวัฒนธรรมของทั้ง 2 ประเทศ และการวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของโครงการ

จากงานวิจัยที่ผ่านมาได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศที่ขอความช่วยเหลือ อาทิเช่น แนวทางในการพิจารณารูปแบบการให้ความช่วยเหลือ เงื่อนไขต่างๆ และผลประโยชน์ที่ได้รับ โดยการศึกษาแบบและความช่วยเหลือจากประเทศและองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกลุ่ม CLMV , การพิจารณาตรวจสอบแนวทางการสนับสนุนโครงการโรงไฟฟ้าของไทยแก่ สปป.ลาวและเมียนมาร์ ,

ความสัมพันธ์ลาว-ไทย: ศึกษากรณีความช่วยเหลือจากประเทศไทย ค.ศ. 1975 ถึงค.ศ. 2007 , บทบาทของรัฐบาลต่อความช่วยเหลือทางการเงิน (Matthew S. and Gina Martinez, 2014), การมุ่งสู่การปฏิรูปการจัดการปกครอง: บทบาทของเชิงวิพากษ์เรื่องความช่วยเหลือต่างประเทศต่อพม่า/เมียนมาร์ , การจัดสรรความช่วยเหลือของรัฐบาล , เงื่อนไขทางนโยบายที่มีผลต่อการเลือกโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ (Nadia Molenaers, Sebastian Dellepiane and Jorg Faust, 2015), การจัดสรรความช่วยเหลือผ่านหน่วยงานที่ทำหน้าที่พัฒนาประเทศ , อุดมการณ์ของรัฐบาลที่ให้ความช่วยเหลือในการจัดสรรประเภทความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และถึงแม้จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญโดยองค์กรและประเทศที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ แต่ก็ยังมีข้อแตกต่างกับประเทศไทยค่อนข้างมาก อาทิเช่น วัตถุประสงค์ของการให้ความช่วยเหลือ, รูปแบบในการช่วยเหลือ, หลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือ, การประเมินผลความเป็นไปได้ของโครงการรวมถึงการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เป็นต้น

จากการศึกษาความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าการให้ความช่วยเหลือโดยมากจะแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ความช่วยเหลือทางการเงินและความช่วยเหลือแบบให้เปล่า โดยมีจุดมุ่งหมายหลักตามวัตถุประสงค์ของแต่ละองค์กรและประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ โดยส่วนมากความช่วยเหลือทางการเงินจะให้เงินช่วยเหลือประเทศที่ประสบปัญหาในด้านการเงิน ซึ่งประเทศที่ขอความช่วยเหลือจะต้องดำเนินการตามมาตรการหรือนโยบายต่างๆ ตามที่ได้ตกลงไว้กับทางองค์กรในการแก้ไขปัญหาของโครงการเพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างมาก ทำให้มีหน่วยงานในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะ ได้แก่ 1) สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางด้านวิชาการและด้านการเงิน ซึ่งมีการให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ 2) กรมทางหลวง ซึ่งมีการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า

ดังนั้นในการศึกษางานวิจัยในครั้งนี้จึงเห็นความสำคัญของปัญหาด้านการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานระหว่างประเทศจึงมุ่งเน้นเพื่อศึกษาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือเพื่อกำหนดนโยบายพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ความช่วยเหลือขององค์กรการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียในการปรับปรุงนโยบายความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยและมีการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน หลังจากนั้นจึงนำมาวิเคราะห์การประเมินความช่วยเหลือโครงการโดยใช้มาตรฐาน OECD/DAC ซึ่งจะช่วยกำหนด

มาตรฐานในการประเมินนโยบายการให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญที่เหมาะสมกับประเทศไทยถึงการพิจารณาในการประเมินโครงการ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ปฏิบัติตามแผนและนโยบายที่กำหนดไว้และเพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินว่าการดำเนินงานสามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่ หรือโครงการโครงสร้างพื้นฐานใดที่มีความสำคัญที่สุด เพื่อให้สามารถจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญที่จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาปรับปรุงต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 รวบรวมข้อมูลโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา พม่าและสปป.ลาว ที่ได้รับความช่วยเหลือจากองค์การการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย

1.2.2 ศึกษาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยมุมมองขององค์การการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย

1.2.3 จัดทำแนวทางการให้ความช่วยเหลือของไทยเพื่อพิจารณาประเมินโครงการช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญโครงการของ 1) ประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย ได้แก่ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น, องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลีและสาธารณรัฐประชาชนจีน 2) องค์การที่ให้ความช่วยเหลือ ได้แก่ ธนาคารโลก, ธนาคารพัฒนาเอเชีย 3) หน่วยงานในประเทศไทย ได้แก่ กรมทางหลวงและสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) และศึกษาโครงการตัวอย่างที่ได้คัดเลือกในงานวิจัยนี้ โดยเป็นโครงการสนับสนุนในด้านการเงินสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งประกอบด้วยถนน, รถไฟและสะพาน ภายใต้การให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทยและขอบเขตประเทศที่ทำการศึกษา ได้แก่ ประเทศกัมพูชา, สาธารณรัฐเมียนมาร์ (พม่า)และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เนื่องจากเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีพื้นที่ติดกับประเทศไทย โดยพิจารณาโครงการตั้งแต่ พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2560 โดยเป็นโครงการที่กำลังดำเนินการและโครงการที่แล้วเสร็จ

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

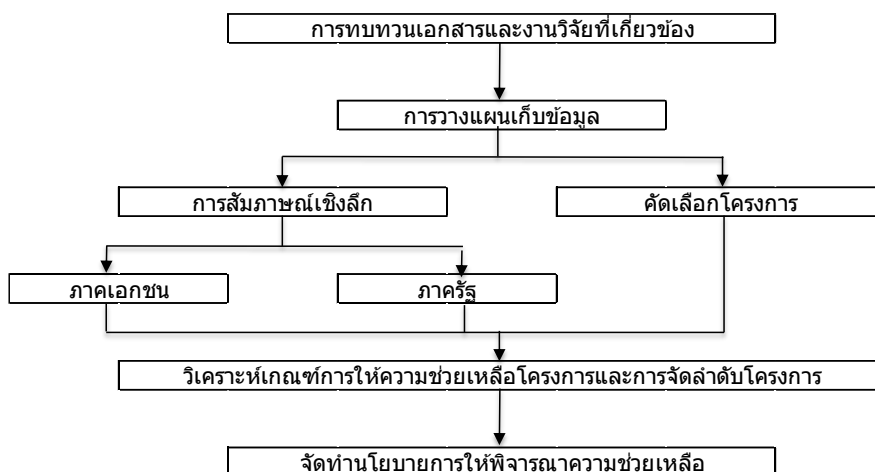
1.4.1 ได้ข้อมูลโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา, พม่าและสปป.ลาว ที่ได้รับความช่วยเหลือจากองค์กรภายนอกประเทศ

1.4.2 ทราบถึงรูปแบบและแนวทางการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยมุมมองขององค์กรการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย

1.4.3 ได้ผลการประเมินแนวทางการให้ความช่วยเหลือของไทยเพื่อพิจารณาช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้าน

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

แผนการดำเนินงานของงานวิจัยนี้สามารถแสดงได้ดังภาพที่ 1-1 โดยเริ่มจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผ่านมาในอดีต และศึกษาหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการขององค์กรระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย หลังจากนั้นจึงศึกษานโยบายที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงกรณีศึกษาโครงการต่างๆ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ จากนั้นผู้วิจัยจึงรวบรวมข้อมูลของโครงการตัวอย่างที่คัดเลือก อาทิเช่น วัตถุประสงค์ของโครงการ, ลักษณะโครงการ, ความเป็นไปได้ของโครงการ, ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ เป็นต้น จากนั้นจึงนำข้อมูลไปวิเคราะห์ผล ประเมินและสรุปผลเพื่อทำข้อเสนอแนะ



ภาพที่ 1- 1 แผนภาพการดำเนินการวิจัย



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

บทที่ 2

บทบาทเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับเนื้อหาในบทนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศพม่า, กัมพูชาและสปป.ลาว ซึ่งมีทั้งการให้ความช่วยเหลือของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญของเอเชีย, องค์กรการเงินระหว่างประเทศและหน่วยงานในประเทศไทย โดยได้ศึกษาแนวทางการพิจารณาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวทางการสนับสนุนความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญของเอเชีย, องค์กรการเงินระหว่างประเทศและหน่วยงานในประเทศไทยและคัดเลือกโครงการที่เหมาะสมเพื่อนำมาเป็นโครงการตัวอย่างสำหรับศึกษาในงานวิจัยนี้ นอกจากนี้ยังได้ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย โดยได้ทบทวนงานวิจัยและเอกสารต่างๆ และแนวทางการวิเคราะห์และประเมินผล โดยรายละเอียดของแต่ละส่วนมีดังต่อไปนี้

2.1 บทบาทของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียในการให้ความช่วยเหลือ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงบทบาทการให้ความช่วยเหลือของประเทศผู้ให้ความสำคัญในเอเชีย โดยในปัจจุบันประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียที่ให้ความช่วยเหลือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีบทบาทมายาวนาน คือ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีประวัติศาสตร์การให้ความช่วยเหลือที่ยาวนาน ในขณะที่ประเทศเกาหลีใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีนถือเป็นผู้ให้รายใหม่แก่ประเทศในภูมิภาคนี้ โดยประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือดังกล่าวมีการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับสูงและมีอิทธิพลทางการค้าและการลงทุนต่อประเทศกำลังพัฒนาในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ในส่วนประเทศออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือเพียงเล็กน้อยแก่ภูมิภาคนี้เมื่อเทียบกับประเทศที่กล่าวด้านบน

2.1.1 สาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางมิติต่างๆ ทั้งด้านการเมือง, เศรษฐกิจ, สังคมและวัฒนธรรม รวมถึงการให้ความช่วยเหลือในต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของนโยบายการขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินคือ ChinaEximbank ซึ่งจัดตั้งในปี ค.ศ. 1994 (THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA, 2017) โดยจะให้ความช่วยเหลือทั้งรูปแบบให้เปล่าและเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำแก่ประเทศกำลังพัฒนาในแอฟริกา ละตินอเมริกาและเอเชีย จึงทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนกลายเป็นประเทศที่ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญ โดยนโยบายและแนวทางการช่วยเหลือของจีนมีการพัฒนาให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างต่อเนื่อง

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ

สาธารณรัฐประชาชนจีนมีนโยบายการให้ความช่วยเหลือต่างประเทศมาเป็นเวลานานนับตั้งแต่ช่วงสงครามเกาหลี โดยในปี ค.ศ. 1990 สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกำลังพัฒนาอย่างเป็นทางการ ซึ่งในช่วงแรกจะเน้นความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเป็นส่วนใหญ่ ต่อมาในช่วง ค.ศ. 2005 สาธารณรัฐประชาชนจีนเริ่มให้ความช่วยเหลือในรูปแบบเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ ส่งผลให้สาธารณรัฐประชาชนจีนมีการเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์ในการให้ความช่วยเหลือต่างประเทศ (THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA, 2017)

โดยในปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเน้นเป้าหมายด้านผลประโยชน์มากขึ้นจากแต่ก่อนที่เน้นอุดมการณ์ทางการเมือง โดยนโยบายความช่วยเหลือต่างประเทศของจีนจะขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในแต่ละช่วงเวลาตามความต้องการของสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือ ซึ่งการให้ความช่วยเหลือจะต้องอยู่บนพื้นฐานนโยบายของสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งมีลักษณะดังต่อไปนี้ (China's Foreign Aid, 2011)

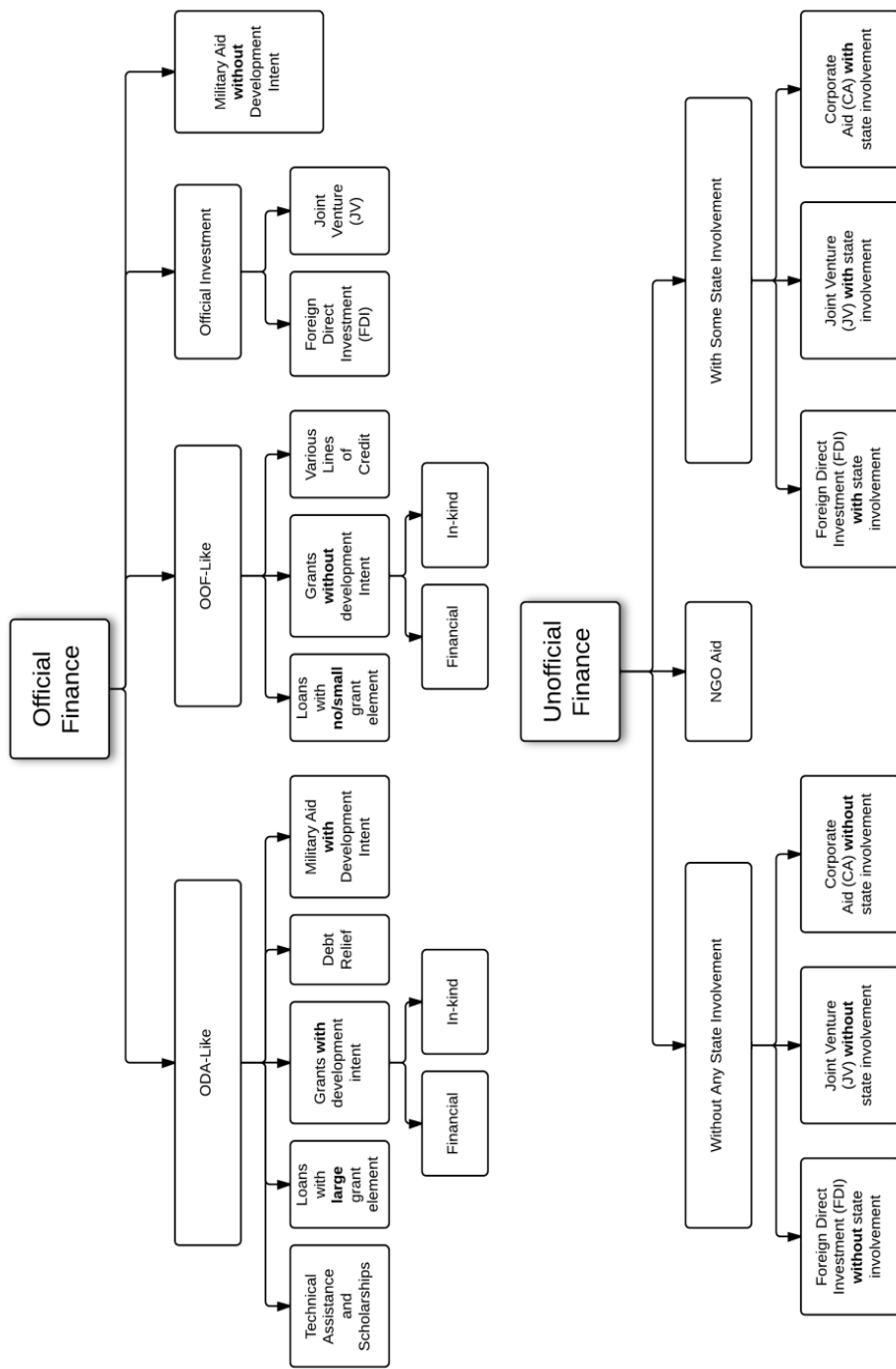
- ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้ประเทศผู้รับสามารถพัฒนาประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนจะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาบุคลากร
- สาธารณรัฐประชาชนจีนเคารพในอำนาจอธิปไตยของประเทศอื่นและไม่มีการตั้งเงื่อนไขในการให้ความช่วยเหลือ

- การให้ความช่วยเหลือจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของความเท่าเทียมและผลประโยชน์ร่วมกัน โดยเน้นความช่วยเหลือระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือ
- การให้ความช่วยเหลือจะต้องสอดคล้องกับความต้องการของประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือ

เนื่องจากการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่ถูกเผยแพร่มากเท่าที่ควร แต่ในปัจจุบันได้มีหน่วยงานที่รวบรวมการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่สามารถเชื่อถือได้ คือ AidData พบว่าการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเป็นไปตามภาพที่ 2-1 ซึ่งในงานวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำแก่ประเทศกำลังพัฒนาเท่านั้น



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ภาพที่ 2-1 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา (Austin M. Strange, Brian O'Donnell, & Daniel Gamboa. 2013)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

China Eximbank จะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบพหุภาคีมากกว่าการให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคี ทั้งรูปแบบความช่วยเหลือแบบให้เปล่าและอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งวัตถุประสงค์ในการให้กู้จะมีเงื่อนไขเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาและช่วยเหลือในเรื่องความยากจนและอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงช่วยให้บริษัทจากสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เปรียบในการทำสัญญาโครงการกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ (THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA, 2017) โดยมีรายละเอียดกระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของ China Eximbank ดังนี้

1. การยื่นของอนุมัติโครงการ

รัฐบาลผู้กู้เสนอโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาไปยังรัฐบาลจีน และ China Eximbank โดยจะต้องมีเอกสารในการกู้ยืมดังนี้ หนังสือขอกู้เงิน, หนังสือรับรองรัฐบาลประเทศผู้กู้, หนังสือแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการเงินกู้ของฝ่ายพาณิชย์ สถานเอกอัครราชทูตจีน ประจำประเทศผู้กู้, รายงานการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ, ข้อตกลงทางธุรกิจหรือความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจของจีนกับวิสาหกิจของประเทศผู้กู้, รายงานสถานะทางการเงินเมื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศผู้กู้, ข้อมูลบริษัทของวิสาหกิจจีนและของประเทศผู้กู้ที่เข้าร่วมในโครงการ, สำเนาใบอนุญาตการประกอบธุรกิจของบริษัทที่เข้าร่วมโครงการ, รายงานของผู้ตรวจสอบบัญชีเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของวิสาหกิจของจีนทั้งในและต่างประเทศ

2. การพิจารณาเงินกู้

รัฐบาลจีนจะเป็นผู้พิจารณาเงินกู้ต่างๆ หลังจากนั้นจึงมอบหมายให้กระทรวงพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน แสดงความคิดเห็นเพื่อให้ China Eximbank พิจารณาโดยละเอียด และพิจารณาถึงประเด็น วัตถุประสงค์และความจำเป็นของโครงการ ประเด็นด้านทางเศรษฐกิจและสังคม รายละเอียดทางการเงินและเทคนิค เศรษฐกิจมหภาคและความสามารถในการชำระหนี้ของประเทศผู้กู้ ชัดความสามารถในการดำเนินโครงการของวิสาหกิจที่เข้าร่วมโครงการ คุณสมบัติและประวัติการทำธุรกิจวิสาหกิจที่เข้าร่วมโครงการ จากนั้น China Eximbank จึงแจ้งผลกลับให้กระทรวงพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

3. การลงนามความตกลง

เมื่อกระทรวงพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้เห็นชอบในการให้ความช่วยเหลือแล้ว รัฐบาลของทั้ง 2 ประเทศลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการให้ความช่วยเหลือ จากนั้นจึงทำการตกลงเรื่องอัตราดอกเบี้ยและระยะเวลาชำระคืนเงินกู้ รวมถึงเงื่อนไขในการกู้เงิน

4. การดำเนินโครงการ

หน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการในประเทศผู้กู้จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการตามข้อเสนอของโครงการ โดย China Eximbank จะดำเนินงานและให้คำปรึกษากับหน่วยงานผู้รับผิดชอบ

5. การเบิกจ่ายเงิน

วิสาหกิจผู้ส่งออกหรือผู้รับสัมปทานของจีนจะส่งเอกสารเรียกเก็บเงินไปยังหน่วยงานผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการในประเทศผู้กู้

6. การชำระคืนเงินกู้

ภายหลังการดำเนินโครงการตามเงื่อนไข ผู้กู้จะส่งรายงานสรุปให้กับ China Eximbank และเริ่มชำระคืนเงินกู้

7. การประเมินโครงการ

China Eximbank จะมีมาตรฐานในการตรวจสอบและการประเมินเป็นของตนเอง ทั้งการประเมินก่อนโครงการ ระหว่างการดำเนินการ และภายหลังการดำเนินงาน ซึ่งจะสงวนสิทธิ์ในการตรวจสอบและประเมินผล

ในส่วนการให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมุ่งเน้นไปยังการพัฒนาสังคม อาทิเช่น โรงพยาบาลหรือโรงเรียน รวมถึงความช่วยเหลือทางวิชาการ ซึ่งจะได้รับผิดชอบโดยกระทรวงพาณิชย์ โดยสามารถสรุปกระบวนการว่าๆ (นวนลน้อย ตรีรัตน์ และคณะ, 2555) ได้ดังนี้ 1) รัฐบาลผู้ขอรับความช่วยเหลือแจ้งความประสงค์ในการขอรับความช่วยเหลือไปยังสถานเอกอัครราชทูตจีนในประเทศนั้นๆ หากมีความเหมาะสมทางสถานเอกอัครราชทูตจะส่งเรื่องไปยังกระทรวงพาณิชย์ 2) กระทรวงพาณิชย์ของจีนจะส่งเจ้าหน้าที่เพื่อประเมินความเหมาะสมและงบประมาณในเบื้องต้น 3) เจ้าหน้าที่จีนเสนอรายงานโดยละเอียดแก่กระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงพาณิชย์ของจีน 4) กระทรวงพาณิชย์ส่งรายละเอียดและความเห็นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5) หากมีการตอบสนองที่ดี กระทรวงพาณิชย์จะส่งรายละเอียดให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา 6) หากคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ จะส่งเรื่องไปยังกระทรวงการคลังเพื่อจัดสรรงบประมาณ 7) กระทรวงพาณิชย์จะดำเนินการประกวดราคาเพื่อให้เหมาะสมกับความช่วยเหลือ 8) วิสาหกิจที่ได้รับการคัดเลือกดำเนินงาน โดยมีสถานเอกอัครราชทูตจีนติดตามความก้าวหน้าของโครงการ

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข

เกณฑ์การพิจารณาสำหรับการให้ความช่วยเหลือ คือ ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะต้องรับรู้ถึงนโยบายของสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยตรง (ไม่มีความสัมพันธ์ทางการทูตที่เกี่ยวกับประเทศได้ทุกวัน) โดยในอดีตเงื่อนไขในการให้ความช่วยเหลือยังไม่ได้ระบุไว้อย่างแน่ชัด ต่อมาเมื่อมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วในสาธารณรัฐประชาชนจีน การให้ความช่วยเหลือจึงเน้นด้านยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจ, ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการได้รับผลประโยชน์ทางการเมืองร่วมกัน รวมถึงการเข้าถึงทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งทรัพยากรน้ำมัน ผ่านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามการพิจารณาให้ความช่วยเหลือ จะประกอบด้วยเงื่อนไขหลักดังนี้ โครงการดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลจีนและรัฐบาลประเทศผู้รับความช่วยเหลือ, ประเทศผู้รับความช่วยเหลือมีความสามารถในการชำระหนี้, โครงการมีความเป็นไปได้ทางเทคนิคและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสูงรวมถึงมีผลประโยชน์ต่อสังคม มีการจัดซื้อจัดจ้างสินค้าและบริการจากวิสาหกิจของจีนและมีการจัดซื้อจัดจ้างอุปกรณ์ เทคโนโลยีและบริการจากสาธารณรัฐประชาชนจีนก่อนประเทศอื่นหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของทั้งหมด โดยจะพิจารณาจากปัจจัยดังกล่าวเป็นหลัก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายตัวทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐประชาชนจีน (THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA, 2017) ในส่วนอัตราดอกเบี้ยจะพิจารณาจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศผู้กู้และผลตอบแทนของแต่ละโครงการ โดยหากเป็นรูปแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำจะมีความช่วยเหลือแบบให้เปล่ามากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 25 ของมูลค่าโครงการ

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

สำหรับการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะเน้นไปที่ประเทศที่ยากจนในสมาชิกอาเซียนและเป็นประเทศเพื่อนบ้านของจีน โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่กัมพูชามากขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ. 1990 โดยจะเน้นความช่วยเหลือไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่พื้นที่อุตสาหกรรมและการเกษตร

จากการศึกษาการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่าโครงการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะมีลักษณะการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งจะเน้นการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง จะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 ต่อปี ยกเว้นโครงการอัตราดอกเบี้ยพิเศษร้อยละ 1.25 , ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 10 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 35-40 ปี และมีการจ้างบริษัทที่ปรึกษาและบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีสัญชาติจีน ซึ่งโครงการไม่ได้บอกรัดข้อสงสัยในการช่วยเหลืออย่างแน่ชัด เพียงแต่มีว่าประเทศที่มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างมาก เช่น ประเทศกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีนจะให้ความ

ช่วยเหลือมากเป็นพิเศษ และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 – 2560 พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนโดยส่วนใหญ่จะให้การช่วยเหลือแก่โครงการ โครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชามากที่สุด จำนวน 19 โครงการ ซึ่งโดยมากจะเป็นการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน จากการศึกษาการให้ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการสร้างการเชื่อมต่อ โครงข่ายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเกิดการขยายตัวใน การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเน้นในการพัฒนาระหว่างประเทศและรองรับ เศรษฐกิจที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโครงการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนจะเน้นให้ความ ช่วยเหลือ คือโครงการภายในประเทศของผู้ขอรับความช่วยเหลือ (AidData, 2015)ซึ่งสามารถสรุปได้ ตามตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2- 1 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในสปป.ลาว, พม่า และกัมพูชา ที่ได้รับการอนุมัติ โดย สาธารณรัฐประชาชนจีน

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ.2550
พม่า	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ.2550
กัมพูชา	1. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพกัมพูชา - จีนครั้งที่ 2
	2. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพกัมพูชา - จีนครั้งที่ 3
	3. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติกัมพูชาหมายเลข 8
	4. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติกัมพูชาหมายเลข 76
	5. โครงการฟื้นฟูถนน NR62
	6. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติ 8.1 และ 8.2
	7. โครงการฟื้นฟูถนนแห่งชาติกัมพูชาหมายเลข 62
	8. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติหมายเลข 10/57
	9. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติหมายเลข 3762
	10.โครงการถนนแห่งชาติกัมพูชาหมายเลข 78
	11. โครงการก่อสร้างถนนสาย 59
	12. โครงการฟื้นฟูสมรรถภาพแห่งชาติกัมพูชาหมายเลข 61
	13. โครงการก่อสร้างถนนแห่งชาติหมายเลข 41
	14. โครงการฟื้นฟูถนน 57B

ตารางที่ 2- 1 (ต่อ) โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา ที่ได้รับการอนุมัติ โดย สาธารณรัฐประชาชนจีน

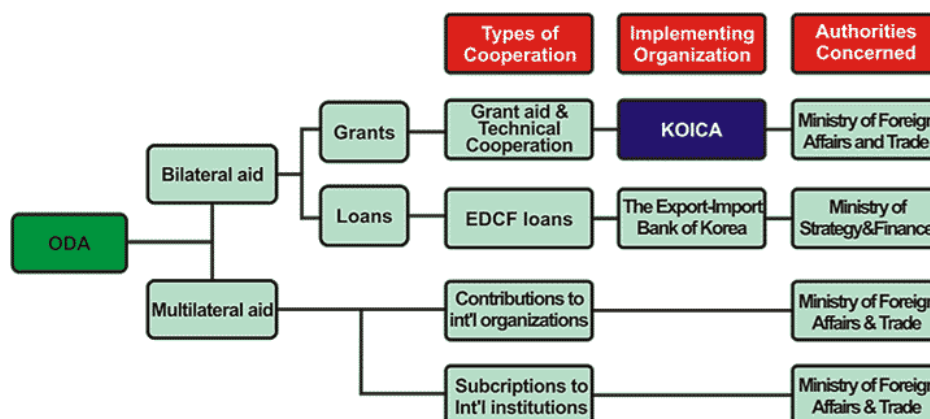
ประเทศ	โครงการ
กัมพูชา	15. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพกัมพูชา - จีน
	16. โครงการขยายตัวของถนนแห่งชาติหมายเลข 6
	17. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพกัมพูชา - จีน
	18. โครงการสะพานมิตรภาพจีน - กัมพูชา ครั้งที่ 4
	19. โครงการสะพานมิตรภาพมิตรภาพกัมพูชา - จีน

ที่มา: (AidData, 2015)

2.1.2 สาธารณรัฐเกาหลี

เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีได้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมากในฐานะประเทศอุตสาหกรรม จึงทำให้สาธารณรัฐเกาหลีได้ผันตัวเองมาเป็นประเทศผู้ให้อย่างเป็นทางการในช่วง ค.ศ. 1980 และเนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่สำคัญทำให้อุตสาหกรรมของสาธารณรัฐเกาหลีส่วนใหญ่มีฐานการผลิตในประเทศกำลังพัฒนาในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ดังนั้นรัฐบาลเกาหลีได้จึงเล็งเห็นว่าประเทศกำลังพัฒนาในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจที่สำคัญในบทบาทการค้าและการลงทุน (Korea International Cooperation Agency, 2016) โดยหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือคือ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลี (Korea International Cooperation Agency: KOICA) ซึ่งจะเน้นความช่วยเหลือแบบให้เปล่า และธนาคารนำเข้าและส่งออกแห่งสาธารณรัฐเกาหลี (The Export-Import Bank of Korea :Korea EXIM Bank) ซึ่งจะเน้นความช่วยเหลือเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ สามารถแสดงแผนผังประเภทการให้ความช่วยเหลือได้ตามภาพที่ 2- 2 ซึ่งในงานวิจัยนี้จะศึกษาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบการกู้ยืม หรือ EDCF loans

โดยทั้ง 2 หน่วยงานจัดตั้งขึ้นเพื่อช่วยเหลือการพัฒนาระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงการสำหรับประเทศกำลังพัฒนาโดยความช่วยเหลือจะมีทั้งแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและความช่วยเหลือทางวิชาการ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการพัฒนาความต้องการขั้นพื้นฐานของประชากรและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นหลัก ซึ่งต่อมาได้ขยายวัตถุประสงค์เป็นการส่งเสริมและพัฒนาอย่างยั่งยืน, การสร้างสัมพันธ์ที่ดีระหว่างประเทศและปัญหาระดับประเทศ อาทิเช่น ปัญหาความยากจนและสิ่งแวดล้อม (Korea International Cooperation Agency, 2016a)



ภาพที่ 2- 2 ประเภทการให้ความช่วยเหลือ

ที่มา (Korea International Cooperation Agency, 2017)

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือของสาธารณรัฐเกาหลี

สาธารณรัฐเกาหลีมีการขยายขอบเขตของวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงปัญหาที่เกิดขึ้นในระดับประเทศ โดยการใช้ทรัพยากรทางการเงินอย่างจำกัด เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดโดยที่สาธารณรัฐเกาหลีจะพัฒนาโครงการหลักที่สนับสนุนด้านการศึกษา, สุขภาพ, ศูนย์อบรมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น และจะคัดเลือกโครงการในด้านที่สาธารณรัฐเกาหลีมีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ เช่นการแพทย์, บริหารจัดการโครงการ, การประมง, การเกษตร (Korea International Cooperation Agency, 2016b)

วัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของสาธารณรัฐเกาหลี คือเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาและร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับสาธารณรัฐเกาหลี โดยผ่านโครงการต่างๆที่ Korea EXIM Bank และ KOICA ให้ความช่วยเหลือ โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางการเงินตามรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ได้แก่ 1) การแบ่งตามลำดับความสำคัญของประเทศคู่ค้า 2) ประเทศความร่วมมือแบบธรรมดา 3) ประเทศพันธมิตร ซึ่งจะได้รับการจัดสรรความช่วยเหลือตามลำดับความยากจน, การดูแลของรัฐบาลและความสัมพันธ์กับสาธารณรัฐเกาหลี (KOICA, 2016)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

Korea EXIM Bank จะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบทวิภาคีมากกว่าการให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคี ในรูปแบบอัตราดอกเบี้ยต่ำ ตามภาพที่ 2-2 ซึ่งวัตถุประสงค์ในการให้กู้จะมีเงื่อนไขเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาและร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับสาธารณรัฐเกาหลี (Korea EXIM Bank, 2016) โดยมีรายละเอียดกระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของ Korea EXIM Bank ดังนี้ (สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555)

1. การเจรจาทางนโยบาย

ประเทศผู้กู้จะต้องมีแผนการพัฒนาระยะยาว เพื่อทำการกำหนดวัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์ในการพัฒนา ซึ่งต้องมีแผนการลงทุนและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการต่างๆ โดยเฉพาะโครงการที่ต้องการขอรับความช่วยเหลือจะต้องแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ของโครงการ และจะต้องมีตัวแปรทางเศรษฐกิจและเทคนิคเป็นส่วนสำคัญ ในการพิจารณา ซึ่งโครงการที่รับความช่วยเหลือจะต้องเป็นโครงการที่เข้าหลักเกณฑ์ขององค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและพัฒนา เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีเป็นสมาชิกองค์กร

2. การจัดเตรียมโครงการ

ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือจะต้องเตรียมรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการตามที่กำหนด ในการทำคำขอกู้เงิน ประเทศผู้กู้จะต้องส่งคำขอกู้เงิน รายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและแผนการดำเนินการไปยังรัฐบาลเกาหลี หลังจากนั้นรัฐในตรีต่างประเทศเกาหลีจะเป็นผู้แจ้งให้กระทรวงการต่างประเทศทราบถึงคำขอกู้เงินดังกล่าว

3. การพิจารณาโครงการ

หลังได้รับคำร้องขอกู้เงินแล้ว จะพิจารณาถึงโครงการที่ขอรับความช่วยเหลือว่าโครงการได้ดำเนินการเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนาและร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับสาธารณรัฐเกาหลีหรือไม่

4. การทำสัญญาระหว่างรัฐบาล

หลังจากผ่านการพิจารณาโครงการในข้างต้นแล้ว จึงทำการเซ็นสัญญาระหว่างรัฐบาลเกาหลีใต้และรัฐบาลประเทศผู้กู้ รวมถึงการทำสัญญาว่าด้วยการจัดการโครงการเฉพาะอีกด้วย โดยในการทำสัญญานั้น ทางรัฐบาลเกาหลีใต้จะส่งแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานทางกฎหมายเพื่อให้ทราบถึงพื้นฐานทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกู้เงิน

5. การดำเนินโครงการ

เมื่อมีการลงนามในสัญญาเรียบร้อยแล้ว ทำให้การดำเนินโครงการเริ่มขึ้นตามที่ได้ตกลงในสัญญา

6. การประเมินโครงการ

หลังจากที่โครงการเสร็จสิ้น จะให้หน่วยงานที่บริหารโครงการ จัดทำรายงานความสำเร็จของโครงการภายใน 6 เดือนหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว และเมื่อโครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว 2 ปี ทางเกาหลีใต้จะจัดจ้างผู้ประเมินโครงการอิสระเพื่อติดตามและตรวจสอบโครงการนั้นๆ ตามเกณฑ์สากล

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข

หลักเกณฑ์การพิจารณาการให้ความช่วยเหลือจะคัดเลือกตามการจัดหมวดหมู่รายได้ประชาชาติต่อหัวตามการแบ่งของธนาคารโลก ได้ ซึ่งจะสามารถแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม และจะได้รับเงื่อนไขในด้านดอกเบี้ยและระยะเวลาในการชำระหนี้แตกต่างกัน โดยประเทศที่กำลังศึกษาจะอยู่ในกลุ่มที่ 1 คือประเทศพัฒนาน้อยที่สุดของธนาคารโลก ซึ่งจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบการให้กู้ยืมเงินอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ระยะเวลาชำระหนี้ภายใน 40 ปีและระยะเวลาผ่อนผันภายใน 15 ปี และจะต้องมีเงื่อนไขดังนี้ 1) ประเทศที่เป็นสมาชิกและมีรายได้ประชาชาน้อยกว่าที่ธนาคารโลกกำหนดเป็นเวลา 17 ปี 2) ประเทศที่มีสิทธิ์ในการถือหุ้นของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งสาธารณรัฐเกาหลี (Korea EXIM Bank, 2016)

ในส่วน KOICA จะวิเคราะห์และประเมินโครงการ โดยแบ่งเป็นการประเมินตามเวลา, จุดมุ่งหมาย, วัตถุประสงค์และความยั่งยืน ตามตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2- 2 การวิเคราะห์การประเมินโดย KOICA

ประเภท	การประเมิน	ลักษณะ
เวลา	ก่อนดำเนินโครงการ	การพิจารณาเกณฑ์ต่างๆในการประเมินผล โดยเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบโครงการ, การดำเนินงานและการประเมินผลรวมถึงการจัดทำแผนโครงการ
	ระหว่างดำเนินโครงการ	การประเมินผลระหว่างการดำเนินโครงการจะใช้เวลานาน โดยจะมีระยะเวลาอย่างน้อยสองปี
	สิ้นสุดโครงการ	ประเมินผลโครงการทั้งหมดเมื่อเสร็จสิ้น
	หลังการสิ้นสุดโครงการ	ประเมินผลเพื่อหาบทเรียนเชิงกลยุทธ์สำหรับโครงการในอนาคตที่คล้ายคลึงกัน
จุดมุ่งหมาย	กระบวนการ	การประเมินขั้นตอนการออกแบบและการดำเนินกิจกรรมของโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินผลระหว่างการดำเนินโครงการจนถึงสิ้นสุดโครงการ
	ผลกระทบ	การประเมินผลกระทบของแต่ละกิจกรรมในโครงการ ซึ่งเป็นการประเมินผลหลังการสิ้นสุดโครงการ
วัตถุประสงค์	รายโครงการ	การประเมินผลในรายโครงการโดยจะแบ่งออกเป็นประเมินผลระหว่างการดำเนินโครงการและการประเมินผลหลังสิ้นสุดโครงการ
	ภาคส่วน	การพัฒนาประเทศโดยการสนับสนุนภาคส่วนที่เชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ โดยตรงของประเทศผู้รับความช่วยเหลือร่วมกับ KOICA
	รายโครงการในแต่ละประเทศ	พิจารณาความช่วยเหลือโดยรวมและกลยุทธ์การให้ความช่วยเหลือประเทศผู้รับความช่วยเหลือ โดยการพิจารณาโครงการในระดับประเทศ
	เฉพาะด้าน	การประเมินผลในเฉพาะด้าน อาทิเช่น เพศ, สภาพแวดล้อม, สิทธิมนุษยชน
	แบบแผน	การฝึกอบรมความรู้ทางเทคนิคโดยการส่งผู้เชี่ยวชาญไปให้ความรู้ในด้านนั้นๆ
ความยั่งยืน	ภายใน (การประเมินตนเอง)	ดำเนินการโดยผู้บริหารขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการประเมินในรูปแบบวัตถุประสงค์
	ภายนอก	ดำเนินการโดยบุคคลที่สามไม่เกี่ยวข้องกับองค์กรที่ดำเนินการประเมินในรูปแบบวัตถุประสงค์

ที่มา: (KOICA, 2559)

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

จากการศึกษาและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าโครงการที่องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลีให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะมีลักษณะความช่วยเหลือทางวิชาการและการกักยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งส่วนมากของการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 8 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 32 ปี โดยโครงการจะมีวัตถุประสงค์หลักในด้านการพัฒนาความต้องกรขั้นพื้นฐานของประชากรและการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นหลักและมีระดับเกณฑ์รายได้ต่ำกว่ามาตรฐานของธนาคารโลก และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 – 2560 พบว่า องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลียังไม่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมากนัก แต่จะเน้นไปด้านการศึกษาและสุขภาพมากกว่า โดยการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชามากที่สุดจำนวน 2 โครงการ ซึ่งจะเป็นการขยายหรือปรับปรุงถนน สามารถสรุปได้ตามตารางที่ 2-3

ตารางที่ 2- 3 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งเกาหลี

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	1. โครงการปรับปรุงโครงสร้างถนนเส้นทางบางช้าง
พม่า	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550
กัมพูชา	1. โครงการขยายถนนเสียมเรียบระยะที่ 2 2. โครงการพัฒนาเครือข่ายทางรถไฟในประเทศกัมพูชา

ที่มา: (KOICA, 2557)

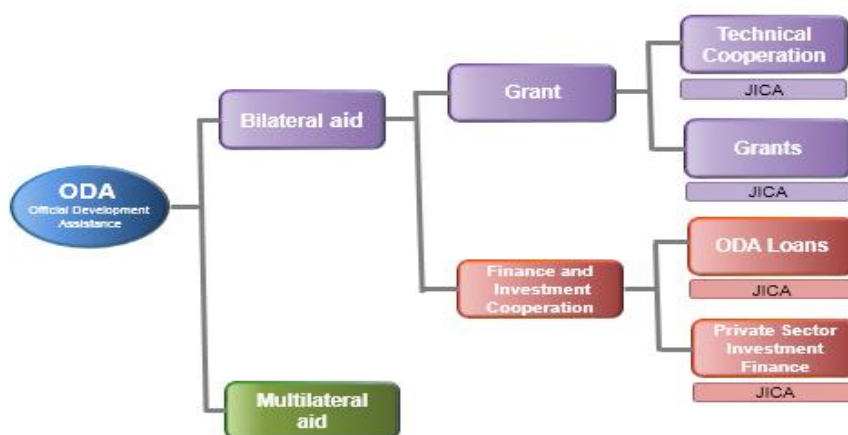
2.1.3 ประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีบทบาทที่สำคัญต่อหลายประเทศ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเอเชีย จึงเป็นประเทศที่มีการค้าขายและการลงทุนจำนวนมาก และเนื่องจากสาเหตุนี้ทำให้ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือรายใหญ่ในด้านความช่วยเหลือระหว่างประเทศ โดยมีองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) จัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศและสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยเน้นเรื่องการพัฒนามนุษยชาติให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี

โดยเฉพาะประเทศที่ด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา ซึ่งให้ความช่วยเหลือทั้งรูปแบบเงินกู้ อัตราดอกเบี้ยต่ำและความช่วยเหลือทางวิชาการ ทั้งนี้ JICA มีหลักการสำคัญขององค์กรคือ การพัฒนาและช่วยเหลือ โดยมียุทธศาสตร์ขององค์กร 4 ประการ ดังนี้ 1) การบูรณาการความช่วยเหลือ 3 ประการ ได้แก่ ความช่วยเหลือเงินกู้, ความช่วยเหลือทางวิชาการและความช่วยเหลือแบบให้เปล่า 2) การประสานความช่วยเหลือในการป้องกันการเกิดความขัดแย้งทางด้านอาวุธและภัยธรรมชาติแบบเร่งด่วน 3) การสนับสนุนพันธมิตรเพื่อการพัฒนาให้เป็นองค์กรที่แข็งแกร่ง 4) การมีส่วนร่วมในการปรับปรุงงานวิจัยและองค์ความรู้

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ

บทบาทการให้ความช่วยเหลือของ JICA จะเป็นไปตามนโยบายต่างประเทศของรัฐบาลญี่ปุ่น (JICA, 2559) ซึ่งได้เล็งเห็นความสำคัญต่อภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงตั้งแต่ช่วงยุคสงครามเย็น หลังจากนั้นในปี ค.ศ. 1991 ประเทศญี่ปุ่นได้เล็งเห็นความสำคัญของหุ้นส่วนระหว่างประเทศอาเซียน และจะไม่มีการเป็นมหาอำนาจทางทหารอีก ในปัจจุบันประเทศญี่ปุ่นได้เน้นบทบาททางการเมืองที่สำคัญ คือการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศและการฟื้นฟูประเทศที่กำลังพัฒนา โดยประเทศญี่ปุ่นมียุทธศาสตร์ในการช่วยเหลือประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ในการลดช่องว่างระหว่างประเทศในอาเซียนรวมถึงการเกิดเสถียรภาพในเอเชีย ซึ่งสามารถทำได้โดยการช่วยเหลือประเทศกำลังพัฒนาต่างๆ ในเอเชีย โดยเฉพาะการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยหน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือคือ องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency: JICA) ซึ่งจะให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ อัตราดอกเบี้ยต่ำและเงินให้เปล่า สามารถแสดงแผนผังประเภทการให้ความช่วยเหลือได้ตามภาพที่ 2- 3

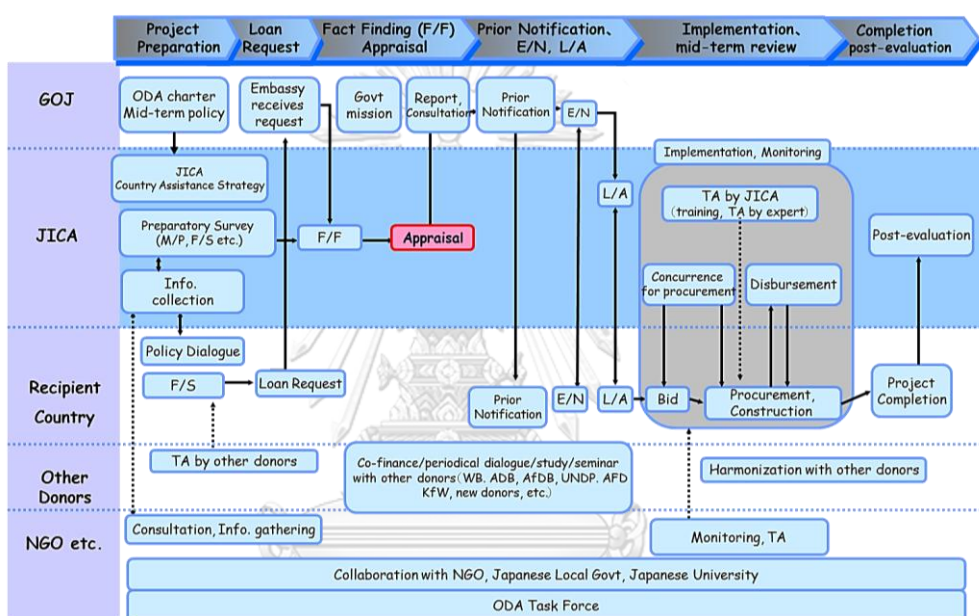


ภาพที่ 2- 3 ประเภทการให้ความช่วยเหลือ

ที่มา (JICA,2016)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือจะนำเสนอเพื่อพิจารณาโครงการต่อรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาเห็นชอบกรอบการเจรจาเงินกู้จากประเทศญี่ปุ่น เมื่อผ่านมติความเห็นชอบจึงพิจารณาเงินกู้อย่างเป็นทางการผ่านสถานเอกอัครราชทูตประจำประเทศของผู้รับ โดย JICA ทำการรวบรวมข้อมูลและประเมินผลโครงการ จากนั้นรัฐบาลญี่ปุ่นจึงประกาศให้เงินกู้อย่างเป็นทางการ ในการนำเสนอคณะรัฐมนตรีของประเทศญี่ปุ่นเพื่อพิจารณาเห็นชอบสัญญาเงินกู้ สามารถแสดงได้ตามภาพที่ 2-4



ภาพที่ 2- 4 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

(ที่มา: หลักเกณฑ์การกู้เงินจากต่างประเทศ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2010)

เกณฑ์พิจารณาและเงื่อนไข

JICA ให้การสนับสนุนในด้านการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ ประเทศที่รับความช่วยเหลือจะต้องอยู่ภายใต้กฎขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD) ภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงของรัฐบาลญี่ปุ่นในการแบ่งหมวดหมู่ตามรายได้ของประเทศ (JICA, 2017) ได้แก่ 1) ประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด 2) ประเทศที่มีรายได้ปานกลาง 3) ประเทศที่มีหนี้สินจำนวนมาก ส่วนประเทศที่ยากจนจะไม่ได้รับสิทธิ์ในการกู้ยืม จากการจัดหมวดหมู่รายได้ประเทศของ OECD สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1) ประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างสูง (GNI ต่อคน 3,976 – 12,275 ดอลลาร์สหรัฐ) 2) ประเทศที่มีรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ (GNI ต่อคน 1,006 – 3,975

ดอลลาร์สหรัฐ) 3) ประเทศที่รายได้ต่ำ (GNI ต่อคนมากกว่าหรือเท่ากับ 1,005 ดอลลาร์สหรัฐ) 4) ประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด (GNI ต่อคนน้อยกว่า 1,005 ดอลลาร์สหรัฐ)

การให้ความช่วยเหลือแบบการให้กู้ยืมทางการเงินแก่ประเทศกำลังพัฒนา (ODA Loans) มีการแบ่งเป็นความช่วยเหลือแบบทวิภาคีซึ่งให้การช่วยเหลือประเทศที่กำลังพัฒนาและการช่วยเหลือแบบพหุภาคีโดยองค์การระหว่างประเทศ ซึ่งการให้ความช่วยเหลือแบบทวิภาคีประกอบด้วย การกู้ยืมแบบ ODA (การกู้ยืมในดอกเบี้ยต่ำ) และการให้เงินสนับสนุน (การช่วยเหลือแบบให้เปล่าและการให้คำปรึกษาทางด้านวิชาการ)

JICA จะทำการประเมินผลก่อนการดำเนินงานโครงการในทุกโครงการที่มีการกู้ยืม และจะทำข้อตกลงเพื่อสร้างความมั่นใจ, ความรับผิดชอบ, ความโปร่งใสรวมถึงการอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ โดยใช้กรอบความคิดในการประเมินผลความน่าจะเป็นก่อนการดำเนินโครงการ โดยใช้การประเมินผลหรือการวางแผนโดยการใช้ตารางเหตุผลสัมพันธ์ (Logframe) ซึ่งสามารถตรวจสอบความสัมพันธ์ของส่วนประกอบที่สำคัญของโครงการและสามารถประเมินค่าแนวโน้มของโครงการจึงสามารถปรับปรุงโครงการจากแผนที่กำหนด โดย JICA จะมีกรอบการประเมินโดยใช้เกณฑ์ทั้ง 5 ของ DAC ซึ่งพัฒนามาจากองค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (OECD-DAC) ดังแสดงในตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2- 4 การประเมินผลโดยใช้เกณฑ์การประเมิน OECD/DAC

1. ความสอดคล้อง	
ความจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการมีความจำเป็นต่อกลุ่มประเทศเป้าหมาย, ภูมิภาคหรือสังคมหรือไม่ - โครงการมีความจำเป็นต่อกลุ่มประเทศเป้าหมายหรือไม่
การ จัด ลำ ดับ ความสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือหรือไม่ - โครงการสอดคล้องกับนโยบายด้านความช่วยเหลือต่างประเทศของ JICA หรือไม่และ JICA มีแผนเฉพาะสำหรับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือไม่
ความเหมาะสม ของวิธีการ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการมีกลยุทธ์เพียงพอที่จะส่งผลให้เกิดผลกระทบในการพัฒนาประเทศของกลุ่มเป้าหมายหรือภาคส่วนของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือไม่ - การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมหรือไม่ - เกิดการส่งผลกระทบที่เป็นระลอกต่อกลุ่มเป้าหมายหรือไม่ - ผลประโยชน์ที่จะได้รับและค่าใช้จ่ายของโครงการ - ประเทศผู้ป้อนมีข้อได้เปรียบทางเทคโนโลยีหรือไม่
2. ความมีประสิทธิภาพ	
วัตถุประสงค์ของ โครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - วัตถุประสงค์ของโครงการมีการกล่าวถึงอย่างชัดเจนหรือไม่ - ตัวบ่งชี้ของวัตถุประสงค์ของโครงการมีความเหมาะสมต่อวัตถุประสงค์หรือไม่ - ตัวบ่งชี้และเป้าหมายของวัตถุประสงค์โครงการมีความเหมาะสมบนพื้นฐานข้อมูลหรือไม่ - ความเหมาะสมในวิธีการหาตัวชี้วัดของวัตถุประสงค์โครงการ
ความสัมพันธ์เชิง เหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - ผลของโครงการจะตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่ - ทรัพยากรมีเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการเสร็จสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์หรือไม่ - การคาดการณ์ผลลัพธ์ของโครงการ - ปัจจัยที่ส่งผลถึงความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ

ตาราง 2-4 (ต่อ) การประเมินผลโดยใช้เกณฑ์การประเมิน OECD/DAC

3. ความมีประสิทธิภาพ	
ผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวบ่งชี้สามารถแสดงผลของโครงการได้อย่างถูกต้องตามที่คาดการณ์ไว้หรือไม่ - กลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมกับผลลัพธ์หรือไม่ - วิธีการที่ใช้ในการบ่งชี้ตัวชี้วัดมีความเหมาะสมกับผลลัพธ์หรือไม่
ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - มีการวางแผนกิจกรรมเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการสำเร็จลุล่วงหรือไม่ - มีข้อมูลทั้งคุณภาพและปริมาณเพียงพอที่จะสามารถวางแผนในการดำเนินงาน - สมมุติฐานจากผลลัพธ์ของโครงการมีความเป็นไปได้สูงหรือไม่
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลามีความเหมาะสมกับแผนของโครงการหรือไม่
ต้นทุนโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ผลลัพธ์ของโครงการที่เกิดขึ้นเมื่อเทียบกับโครงการอื่นที่คล้ายคลึงกันมีผลดีกว่าหรือไม่ - วัตถุประสงค์ของโครงการสามารถตัดสินใจการลงทุนในโครงการเมื่อเทียบกับโครงการอื่นที่คล้ายคลึงกัน
4. ผลกระทบ (Impact)	
เป้าหมายโดยรวม	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวบ่งชี้มีความถูกต้องหรือไม่สำหรับเป้าหมายโดยรวม - ตัวบ่งชี้และเป้าหมายโดยรวมของโครงการมีความเหมาะสมบนข้อมูลพื้นฐานหรือไม่ - วิธีการที่ใช้สำหรับตัวบ่งชี้มีความเหมาะสมต่อเป้าหมายโดยรวมหรือไม่
ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - การบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการจะส่งผลกระทบต่อบ้าง - ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของโครงการและการพัฒนาประเทศ - สมมุติฐานที่สำคัญจากวัตถุประสงค์ของโครงการส่งผลให้โครงการสำเร็จ - มีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อความล้มเหลวของโครงการ

ตาราง 2-4 (ต่อ) การประเมินผลโดยใช้เกณฑ์การประเมิน OECD/DAC

4. ผลกระทบ (Impact)	
ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกันเป็นระลอก	<ul style="list-style-type: none"> - มีอิทธิพลใดที่มีผลเกินกว่าเป้าหมายโดยรวมหรือไม่ - มีการใช้มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบเชิงลบโดยเฉพาะหรือไม่ <p style="text-align: center;">อิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายและนโยบายการจัดทำกฎหมายระบบมาตรฐานและอื่น ๆ</p> <p style="text-align: center;">อิทธิพลต่อด้านสังคมและวัฒนธรรมเช่นเพศ, สิทธิมนุษยชนคนรวยและคนจน</p> <p style="text-align: center;">อิทธิพลต่อการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม</p> <p style="text-align: center;">อิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี</p> <p style="text-align: center;">อิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อสังคมเป้าหมาย, ฝ่ายโครงการ, - มีอิทธิพลทางบวกและลบแตกต่างกันไปหรือไม่ความแตกต่างระหว่างเพศกลุ่มชาติพันธุ์หรือชั้นทางสังคม</p>
5. ความยั่งยืน	
นโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - ความช่วยเหลือในด้านนโยบายที่ดำเนินต่อไปหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้น - มีการเตรียมกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องหลังโครงการดำเนินการเสร็จสิ้น - สำหรับโครงการนำร่อง มีความพยายามที่จะช่วยให้เกิดโครงการต่อหรือไม่
องค์กรและการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรมีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการสำเร็จหรือไม่ - มาตรการด้านงบประมาณที่ดำเนินการในด้านของประเทศที่ใช้บังคับหรือไม่ - ความน่าจะเป็นที่งบประมาณจะเกินงบ
เทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> - วิธีการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในโครงการสามารถยอมรับได้หรือไม่ - แผนการบำรุงรักษาและการจัดการสำหรับอุปกรณ์นำมาใช้ในโครงการอย่างเหมาะสม - โครงการมีกลไกในการเผยแพร่ข้อมูลหรือไม่ - ความน่าจะเป็นที่หน่วยงานที่ดำเนินการรับผิดชอบโครงการ
สังคมวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - มีความเป็นไปได้หรือไม่ว่าจะมีผลยั่งยืนผลกระทบอย่างยั่งยืนโดยขาดการพิจารณาสำหรับผู้ที่ด้อยโอกาส - มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีผลต่อเนื่องผ่านทางขาดการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

ที่มา (JICA, 2010)

JICA ได้ใช้เครื่องมือในการวัดการประเมินความน่าจะเป็นก่อนที่จะทำการดำเนินโครงการ คือ การวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์เพื่อประเมินค่าใช้จ่ายของโครงการมีความคุ้มทุนกับต้นทุนและผลประโยชน์ของการดำเนินโครงการซึ่งการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์จะเป็นตัวบ่งชี้ถึงค่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ โดยการประเมินก่อนการดำเนินโครงการจะใช้การคำนวณผลตอบแทนการลงทุนทางการเงิน (FIRR) หรือทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) หรือใช้การประเมินทั้งสองแบบ (คู่มือการประเมินผลสำหรับโครงการการกู้ยืม ODA, 2557)

การจัดลำดับความสำคัญของโครงการจะจัดลำดับเกณฑ์การประเมินที่ดี ดังนี้

- 1) ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ
- 2) ความเป็นธรรมและการกระจายโครงการของประเทศผู้กู้
- 3) ความน่าเชื่อถือของประเทศผู้กู้
- 4) การที่ประเทศผู้กู้มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายโครงการ (แนวทางการประเมินผลโครงการของ JICA, 2558)

ในส่วนของความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจะเป็นการจัดหาเงินให้แก่รัฐบาลของประเทศที่กำลังพัฒนา โดยไม่มีการชำระคืน มีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยการช่วยเหลือแบบให้เปล่านั้นส่วนมากจะอยู่ในรูปแบบการให้ความรู้ทางวิชาการและการพัฒนาการอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะ

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

จากการสำรวจการให้ความช่วยเหลือพบว่าโครงการที่องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยส่วนมากของการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง จะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.01 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 10 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 40 ปี ซึ่งโครงการจะมีวัตถุประสงค์หลักในการลดความยากจนและพัฒนาประเทศ และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 – 2560 พบว่า องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่นจะให้การช่วยเหลือแก่โครงการโครงสร้างพื้นฐานมากกว่าตามตารางที่ 2-5

ตารางที่ 2- 5 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย JICA

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	ไม่พบโครงการตั้งแต่ พ.ศ. 2550
พม่า	1. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ติลาวา ระยะที่ 2 2. โครงการปรับปรุงรถไฟเส้นทางย่างกุ้ง-มณฑลทะเล ระยะที่ 1
กัมพูชา	1. โครงการปรับปรุงถนนหลักหมายเลข 5 (ชเรแมม -พระตะบองและศรีโสภณ-ปอดเปต) ระยะที่ 1 2. โครงการปรับปรุงถนนหลักหมายเลข 5 (แปร์ก กะดัม- ชเรแมม) ระยะที่ 1 3. โครงการปรับปรุงถนนหลักหมายเลข 5 (แปร์ก กะดัม- ชเรแมม) ระยะที่ 2 3. โครงการปรับปรุงถนนหลักหมายเลข 5 (พระตะบอง-ศรีโสภณ) ระยะที่ 1

ที่มา: JICA, 2016

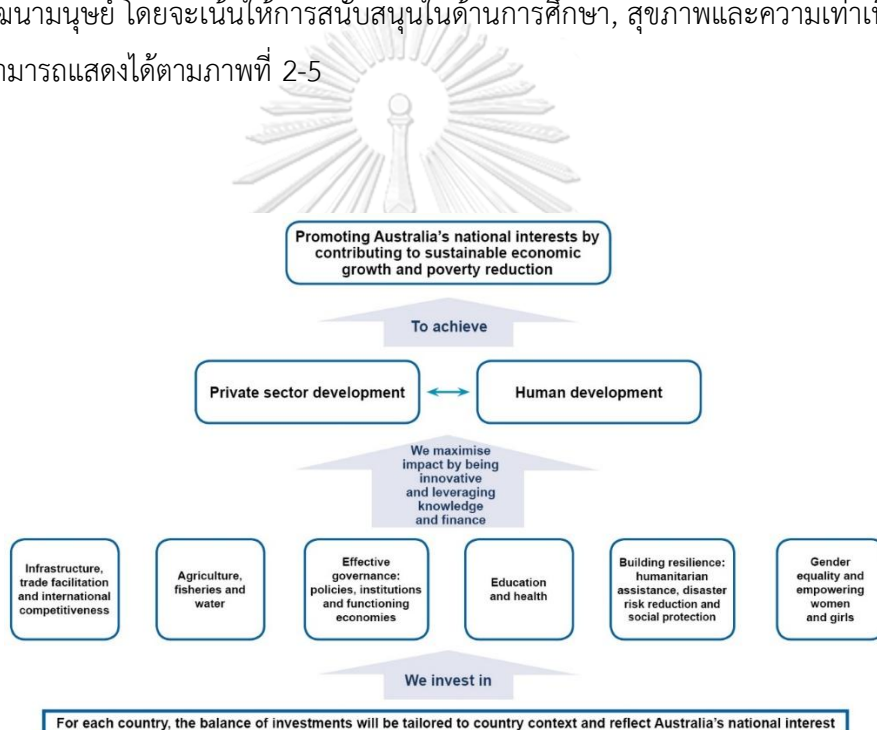
2.1.4 ประเทศออสเตรเลีย

กระทรวงการต่างประเทศและการค้าของออสเตรเลีย (Department of Foreign Affairs and Trade: DFTA) อยู่ในความรับผิดชอบของรัฐบาลออสเตรเลีย ซึ่งเป็นหน่วยงานของภาครัฐที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ในทุน Aus Gov (DFTA, 2016)

Aus Gov คือทุนความช่วยเหลือโครงการของ DFTA โดยมีรัฐบาลออสเตรเลียเป็นผู้พิจารณาความช่วยเหลือโดยตรง ซึ่ง Aus Gov ให้การสนับสนุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ 1) ถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะช่วยพัฒนาการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค 2) ท่าเรือและสนามบิน โดยรัฐบาลออสเตรเลียให้ความช่วยเหลือโครงการในรูปแบบของการให้นโยบาย, การสนับสนุนการจัดทำโครงการรวมถึงการให้เงินสนับสนุนและการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำเพื่อสร้างโครงการต่างๆ โดยเฉพาะถนนจัดเป็นการให้ความช่วยเหลือหลักของรัฐบาลออสเตรเลีย อาทิเช่น การฟื้นฟูประสิทธิภาพของถนน, การสร้างถนนสายใหม่ (DFTA, 2016)

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ

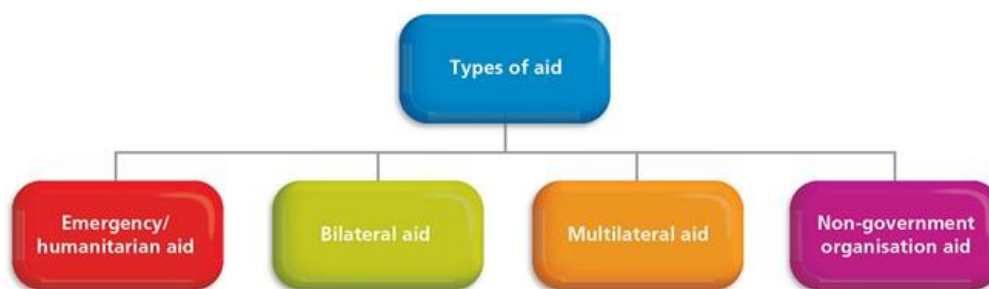
รัฐบาลออสเตรเลียมีวัตถุประสงค์หลักในการให้ความช่วยเหลือ คือ การส่งเสริมการพัฒนาของประเทศ, การลดปัญหาความยากจน, การเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ รวมถึงการคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศออสเตรเลียที่จะได้รับ โดยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ อย่างยั่งยืนและการลดความยากจน ซึ่ง Aus Gov จะมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาหลัก 2 ด้าน คือ 1) การสนับสนุนการพัฒนาภาคเอกชน ซึ่ง Aus Gov เล็งเห็นว่าการสนับสนุนเอกชนมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการสนับสนุนส่วนมากทาง Aus Gov จะให้การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเป็นการช่วยเหลือในด้านการค้าและการลงทุนของภาคเอกชน และ 2) การพัฒนามนุษย์ โดยจะเน้นให้การสนับสนุนในด้านการศึกษา, สุขภาพและความเท่าเทียมกันทางเพศ ซึ่งสามารถแสดงได้ตามภาพที่ 2-5



ภาพที่ 2- 5 วัตถุประสงค์หลักของ Aus Gov

ที่มา (Department of Foreign, Australian Government, 2016)

ประเทศออสเตรเลียจะให้ความช่วยเหลือตามลักษณะภาพที่ 2-6 แต่ในงานวิจัยนี้จะศึกษาความช่วยเหลือแบบเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำและเงินให้เปล่า



ภาพที่ 2- 6 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของประเทศออสเตรเลีย

(ที่มา Aus Gov,2017)

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข

โดยการประเมินโครงการจะพิจารณาจากการประเมินประสิทธิภาพ รัฐบาลออสเตรเลียจะคำนึงถึงผลที่ได้รับและความคุ้มค่าทางการเงินจากโครงการ อีกทั้งยังมีหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือ ได้แก่ การแสวงหาผลประโยชน์แก่ประเทศและขยายอิทธิพลของประเทศ ออสเตรเลียเป็นหลัก การให้ความช่วยเหลือที่ส่งผลกระทบต่อส่งเสริมการเจริญเติบโตและการลดความยากจนแก่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าและประโยชน์ที่ประเทศออสเตรเลียจะได้รับ, จำนวนโครงการที่ผ่านมาและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ การจัดลำดับความสำคัญจะให้คะแนนโครงการตามเป้าหมายขององค์กรทั้ง 10 ข้อ มีรายละเอียด ดังนี้

- 1) การส่งเสริมการพัฒนาของประเทศโดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจเพื่อลดปัญหาความยากจน,
- 2) การมีส่วนร่วมของเอกชนเนื่องจากเอกชนมีบทบาทสำคัญในการลดความยากจนและการพัฒนาของประเทศ
- 3) การลดปัญหาความยากจน
- 4) เสริมสร้างศักยภาพของผู้หญิงและเด็กผู้หญิง
- 5) เน้นไปที่ภูมิภาคอินโด-แปซิฟิก
- 6) ความเกี่ยวเนื่องของโครงการ
- 7) การทำงานกับประเทศที่มีประสิทธิภาพ
- 8) ความคุ้มค่าในเงินที่เสียไป
- 9) การเพิ่มขึ้นของโครงการต่างๆ
- 10) ไม่เกิดการทุจริต (DFTA, 2016)

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

จากการศึกษาและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าโครงการที่ Aus Gov ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะมีลักษณะความช่วยเหลือทางวิชาการและการกักยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งส่วนมากของการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 8 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 32 ปี โดยโครงการจะมีวัตถุประสงค์หลักในด้านการสนับสนุนภาคเอกชนของประเทศออสเตรเลียและการพัฒนามนุษย์ โดยประเทศที่ให้ความช่วยเหลือจะมีระดับเกณฑ์รายได้ต่ำกว่ามาตรฐานของธนาคารโลก และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 –2560 พบว่า Aus Gov ยังไม่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมากนักและเป็นโครงการ

ความช่วยเหลือขนาดเล็ก โดยการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชามากที่สุดจำนวน 2 โครงการ สามารถสรุปได้ตามตารางที่ 2-6

ตารางที่ 2- 6 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย Aus Gov

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	1. โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 (ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน)
พม่า	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ.2550
กัมพูชา	1. โครงการฟื้นฟูทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ 2. โครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งเส้นทางกัมปงฉร็ก – ชายแดนกัมพูชาเวียดนาม

ที่มา: (DFAT, 2016)

2.2 บทบาทขององค์กรระหว่างประเทศในการให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความสำคัญขององค์กรระหว่างประเทศที่สำคัญในการให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการลดความยากจนและยกระดับมาตรฐานชีวิตของประชาชน โดยองค์กรการเงินระหว่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญในภูมิภาคนี้ ได้แก่ ธนาคารโลกและธนาคารพัฒนาเอเชีย

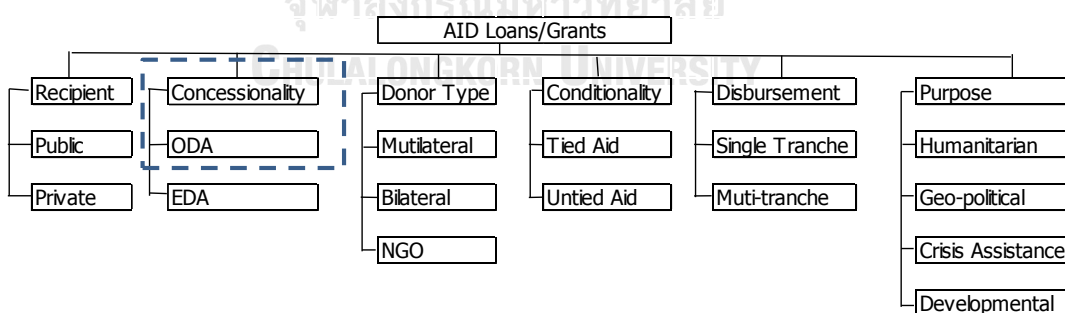
2.2.1 ธนาคารพัฒนาเอเชีย

ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นสถาบันทางการเงินจัดตั้งเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและบรรเทาปัญหาความยากจนของประเทศสมาชิกในเอเชียและแปซิฟิก อาทิเช่น การให้ความช่วยเหลือทางด้านการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ, การสนับสนุนแหล่งเงินทุนและการให้สินเชื่อ รวมถึงความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อวางแผนการจัดทำโครงการและเสนอแนวทางที่เหมาะสมของโครงการ อีกทั้งธนาคารพัฒนาเอเชียยังทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกแก่โครงการลงทุนขนาดใหญ่โดยการระดมทุนเพื่อพัฒนาในระยะยาว (Asian Development Bank [ADB], 2015)

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย

ธนาคารพัฒนาเอเชียได้กำหนดยุทธศาสตร์ในปี พ.ศ. 2557-2563 โดยแบ่งเป็น 10 ประเด็นสำคัญ ที่สอดคล้องกับการบรรเทาปัญหาความยากจนและพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน (ADB, 2014) โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับ 1) การเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กร ได้แก่ การลดความยากจนและการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบองค์รวม โดยการสนับสนุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศยากจน 2) มาตรการป้องกันประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ 3) การสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดนและเชื่อมโยงศูนย์กลางทางเศรษฐกิจเพื่อให้เกิดความร่วมมือในระดับภูมิภาค 4) การปรับยุทธศาสตร์เพื่อตอบสนองความต้องการช่วยเหลือแก่ประเทศกลุ่มที่มีรายได้ปานกลาง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเสริมสร้างหลักธรรมาภิบาล และการลดปัญหาความยากจนเป็นหลัก 5) การสนับสนุนภาคเอกชน โดยเฉพาะธุรกิจที่มีผลต่อการพัฒนา 6) สนับสนุนและจัดสรรทรัพยากรด้านองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาต่างๆ ที่ต้องใช้องค์ความรู้ 7) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยสนับสนุนความช่วยเหลือทุกรูปแบบทั้งทางการเงิน และทางวิชาการ 8) โครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงเกินขีดความสามารถของธนาคารพัฒนาเอเชีย 9) การจัดสรรทรัพยากรต่างๆ ในการดำเนินโครงการให้เกิดความคุ้มค่าและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลสำเร็จ 10) การปรับตัวเพื่อรับมือกับเหตุการณ์และสถานการณ์ปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง

การให้ความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชียสามารถแสดงได้ตามภาพที่ 2-7 ซึ่งในงานวิจัยนี้จะศึกษาแค่ความช่วยเหลือแบบเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ หรือ ODA



ภาพที่ 2- 7 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย

ที่มา (ADB, 2017)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

ธนาคารพัฒนาเอเชียจะทำแผนยุทธศาสตร์ร่วมกันกับประเทศที่ต้องการความช่วยเหลือ เพื่อวางแผนการพัฒนาให้กับประเทศนั้นๆ โดยส่วนมากจะเป็นประเทศที่มีรายได้ค่อนข้างต่ำ โดยการประเมินความเหมาะสมจะพิจารณาตามประเทศและวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกับ ธนาคารพัฒนาเอเชีย โดยธนาคารพัฒนาเอเชียจะประเมินเพื่อวิเคราะห์โครงการจาก (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ,2010) 1) การพิจารณาความช่วยเหลือตามนโยบายรัฐบาล เป็นการพิจารณาการให้กู้ตามนโยบายของรัฐบาลประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือที่มีความสอดคล้องกับธนาคารพัฒนาเอเชีย เพื่อสำหรับสนับสนุนการพัฒนาสภาพแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นและผลตอบแทนที่สูงขึ้นจากการลงทุนในส่วนของการเสริมสร้างทรัพยากร, การจัดสรรทรัพยากร, การส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งธนาคารพัฒนาเอเชียจะส่งเจ้าหน้าที่มารวบรวมข้อมูลและประเมินรายละเอียดและความเหมาะสมโครงการ และประเทศผู้กู้จะต้องจัดทำกรอบนโยบายของแผนการลงทุนหรือใช้เงินให้สอดคล้องกับกรอบการดำเนินงานของโครงการที่ต้องการรับความช่วยเหลือ 2) การวิเคราะห์รายโครงการคือ พิจารณาให้กู้จากปัจจัยโดยรวมของประเทศ และอนุมัติให้เงินกู้ทั้งวงเงิน และให้ประเทศผู้กู้เป็นผู้บริหารจัดการเงินกู้ รวมถึงคัดเลือกโครงการที่เหมาะสม โดยประเทศผู้กู้จะต้องทำกรอบนโยบายมาตรการ Policy Matrix ซึ่งจะประกอบด้วย 1) วัตถุประสงค์โดยรวมของโครงการ 2) มาตรการที่ดำเนินแล้ว 3) การดำเนินการและระยะเวลาของโครงการ 4) การดำเนินการขั้นต่อไป (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ,2010)

ในกรณีที่มีโครงการที่ขอรับความช่วยเหลือเกินจำนวนทุนที่ให้กู้ยืม ทางธนาคารพัฒนาเอเชีย จะจัดลำดับความสำคัญของโครงการโดยพิจารณาจากการกระจายตัวของผลประโยชน์ของโครงการซึ่งต้องครอบคลุมประเทศสมาชิกให้ได้มากที่สุด และสานต่อนโยบายของธนาคารพัฒนาเอเชียโดยที่โครงการจะสนับสนุนการบูรณาการเชิงลึก และลดค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการจะพิจารณาจากโครงการก่อนหน้าที่ประสบความสำเร็จในภูมิภาคและโครงการขนาดใหญ่ที่มีการแบ่งสัดส่วนความช่วยเหลือทางการเงินจากองค์กรภายนอก (การร่วมมือทางด้านการเงินจากสถาบันช่วยเหลือทางการเงิน, การเงินของ OCR, การจัดหาเงินทุนภาคเอกชน) นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับการกระจายตัวของโครงการในแต่ละประเทศอีกด้วย (Asian Development Bank: ADB, 2015)

เงื่อนไขและการคัดเลือกโครงการ

ธนาคารพัฒนาเอเชียได้ทำการจัดหมวดหมู่ประเทศสมาชิกตามความเหมาะสมในการพัฒนาประเทศสมาชิก (DMCs) เพื่อกู้ยืมเงินจากแหล่งเงินทุนสามัญ (OCR) หรือกองทุนเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADF) ซึ่งให้เงินแบบให้เปล่าและวงเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ ซึ่งใช้ข้อมูลทางเศรษฐกิจมหภาคเป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการจำแนกหมวดหมู่ของ DMCs โดยอ้างอิงข้อมูลทางเศรษฐกิจของประเทศจากธนาคารโลก, กองทุนการเงินระหว่างประเทศ, องค์กรสหประชาชาติ และจะจัดสรรทรัพยากรสำหรับโครงการแบบอนุภาคมากกว่าโครงการแบบประเทศ ซึ่งโครงการของประเทศผู้กู้จะต้องไม่มีส่วนประกอบของกิจกรรมเกี่ยวข้องกับประเทศที่ค้างชำระเงินกับธนาคารพัฒนาเอเชีย รวมถึงมีความสอดคล้องระหว่างแนวคิดโครงการและกลยุทธ์ความร่วมมือระดับภูมิภาค โดยประโยชน์ที่ได้จากโครงการจะต้องมีมากกว่าหนึ่งประเทศที่ได้รับผลประโยชน์ซึ่งผลประโยชน์อาจเป็นผลพลอยได้จากการทำโครงการ (Asian Development Bank [ADB], 2015)

ธนาคารพัฒนาเอเชียยังให้การสนับสนุนความช่วยเหลือทางการเงินที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ เช่น การให้กู้ยืมเงินอัตราดอกเบี้ยต่ำ, การช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบให้เปล่า, ความช่วยเหลือทางวิชาการ, การค้าประกันและการช่วยจัดการหนี้สาธารณะ โดยมีลักษณะเป็นเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ ในส่วนการให้ความช่วยเหลือทางการเงินตามที่กล่าวไปด้านบน คือ 1) การพิจารณาความช่วยเหลือตามนโยบายรัฐบาล และ 2) การวิเคราะห์รายโครงการ ทั้งสองรูปแบบจะมีอัตราดอกเบี้ย คือ LIBOR+Spread-Rebate (LIBOR คือ อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลอยตัว 6 เดือน, Spread = 0.20 โดยที่ ADB จะมีอัตราส่วนลด หรือ Rebate ทุก 6 เดือน) และมีเงื่อนไขทางการเงินดังตารางที่ (สำนักบริหารหนี้สาธารณะ, 2010) ตามตารางที่ 2-7

ตารางที่ 2- 7 เงื่อนไขทางการเงินของธนาคารพัฒนาเอเชีย

ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศกำลังพัฒนา	การครบกำหนด (ปี)	การปลอดเงินต้น(ปี)	การชำระคืนเงินต้น (ปี)	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)
การพิจารณาความช่วยเหลือตามนโยบายรัฐบาล	32	8	24	1 ช่วงปลอดเงินต้น 1.5 ชำระเงินปกติ
การวิเคราะห์รายโครงการ	24	8	16	1 ช่วงปลอดเงินต้น 1.5 ชำระเงินปกติ

ที่มา (สำนักบริหารหนี้สาธารณะ, 2010)

ในส่วนการช่วยเหลือแบบให้เปล่านั้น ธนาคารพัฒนาเอเชียสนับสนุนความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากกองทุนพิเศษเพื่อลดความยากจนในประเทศที่ยากจนในการขอกู้ยืมเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย ซึ่งจะอยู่ในกองทุนเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADF)

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

จากการศึกษาพบว่าโครงการที่ธนาคารพัฒนาเอเชียให้ความช่วยเหลือในรูปแบบลักษณะในการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยมากของการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง จะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 8 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 32 ปี ซึ่งโครงการจะมีวัตถุประสงค์หลักในการลดความยากจนและพัฒนาประเทศ โดยจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิก โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาและมีระดับเกณฑ์รายได้ต่ำกว่ามาตรฐานของธนาคารพัฒนาเอเชีย และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 –2560 พบว่า ธนาคารพัฒนาเอเชียจะให้การช่วยเหลือแก่โครงการโครงสร้าง และได้มีการให้ความช่วยเหลือทางการเงินด้านโครงการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศ สปป. ลาว และกัมพูชาแล้วเสร็จจำนวน 7 โครงการ โดยแบ่งเป็น สปป.ลาว จำนวน 1 โครงการ พม่า จำนวน 2 โครงการ และ กัมพูชา จำนวน 4 โครงการ ซึ่งโครงการโดยส่วนมากจะเป็นการปรับปรุงถนน โดยผลที่ได้จากโครงการโดยส่วนใหญ่จะเน้นในการพัฒนาระหว่างประเทศและรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่าง ซึ่งสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 2-8

ตารางที่ 2- 8 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย ธนาคารพัฒนาเอเชีย

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	1. โครงการปรับปรุงเครือข่ายของระบบการคมนาคมขนส่งในตอนเหนือของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (เพิ่มความยาวของถนนจากเมืองเชียงเงิน-เมืองนาคา)
พม่า	1. โครงการการฟื้นฟูถนนมะฮ์อุบิง-พยาโปง 2. โครงการปรับปรุงถนนเส้นทางแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเส้นทางอินตู-ก้อกกะเร็ก
กัมพูชา	1. โครงการปรับปรุงถนนในจังหวัดภาคตะวันตกเฉียงเหนือของกัมพูชา 2. โครงการปรับปรุงถนนชนบทครั้งที่ 2 ในจังหวัดพระตะบอง, บันเตียเม็ยนเจย, กำปงจาม, กำปงชนัง, กำปงสเปอ, กำปงธม, โพธิ์ซัด, เสียมเรียบและตาแก้ว 3.โครงการปรับปรุงทางหลวงในจังหวัดกำปงชนัง, กำปงสเปอ, เปเรยแวง, สวายเรียง 4.โครงการปรับปรุงถนนชนบทในจังหวัดพระตะบอง, กำปงจาม, กำปงชนัง, กำปงสเปอ, กำปงธม, โพธิ์ซัดและเสียมเรียบ

ที่มา: (ADB, 2014)

2.2.2 ธนาคารโลก

ธนาคารโลก (International Bank for Reconstruction and Development: World Bank) เป็นองค์กรในสังกัดของสหประชาชาติซึ่งจัดตั้งหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อสนับสนุนประเทศสมาชิกในการฟื้นฟูประเทศหลังสงครามโลก ซึ่งในปัจจุบันได้ขยายขอบเขตของวัตถุประสงค์เป็นการสนับสนุนการลงทุนเพื่อพัฒนาระดับชีวิตของประชาชนในประเทศสมาชิก อาทิเช่น การฟื้นฟูและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกในรูปแบบการกู้ยืมเงินในระยะยาว, การส่งเสริมการลงทุนในต่างประเทศของเอกชนและการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยมีภารกิจหลักคือการจัดหาเงินทุนและความช่วยเหลือทางวิชาการแก่ประเทศผู้กู้ยืม เพื่อสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการเงินของประเทศสมาชิกโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกำลังพัฒนา ดังนั้นการให้ความช่วยเหลือของ ธนาคารโลกโดยมากจะให้ความช่วยเหลือในภูมิภาคแถบแอฟริกา, เอเชียและอเมริกาใต้ ซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีประเทศที่กำลังพัฒนาเป็นส่วนใหญ่ (World Bank, 2015)

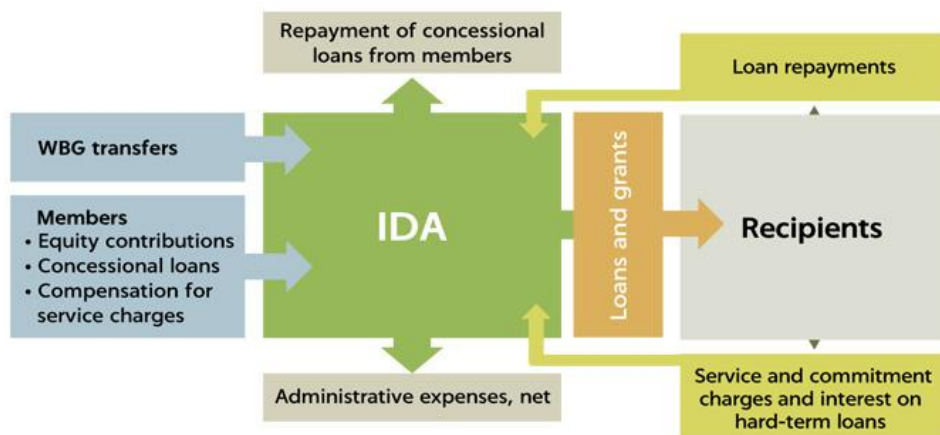
นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ

นโยบายการให้ความช่วยเหลือของธนาคารโลก คือ เพื่อยกระดับชีวิตของประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนา โดยจะให้ความช่วยเหลือทั้งในด้านการเงิน การให้คำปรึกษาและด้านเทคนิคต่างๆ แก่ประเทศสมาชิก ซึ่งกิจกรรมหลักของธนาคารโลกมีทั้งหมด 3 ประการ ได้แก่ การให้กู้ยืม, การให้คำปรึกษาในด้านการพัฒนาประเทศและการกระตุ้นและส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายหลัก 2 ประการ โดยมีกรอบเวลาให้บรรลุผลภายในปี ค.ศ. 2030 ได้แก่ การยุติความยากจน โดยการลดปริมาณของผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า 1.90 เหรียญต่อวันให้ไม่เกินร้อยละ 3 ในโลกและส่งเสริมความมั่งคั่งร่วมกันโดยการส่งเสริมการเติบโตของรายได้จากระดับล่างร้อยละ 40 สำหรับทุกประเทศ (World Bank, 2016)

จากเป้าหมายจะเห็นได้ว่า ธนาคารโลก ได้ให้ความสำคัญกับการขจัดความอดอยากและความยากจนเป็นหลัก ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานชีวิตของประชาชนในประเทศและภูมิภาค

การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศสมาชิกที่กำลังพัฒนาและมีรายได้น้อย หรือ IDA สามารถแสดงได้ตามภาพที่ 2-8

IDA BUSINESS MODEL



ภาพที่ 2- 8 การให้ความช่วยเหลือแบบ IDA ของธนาคารโลก
ที่มา (World Bank,2017)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้

ธนาคารโลกจะทำกรอบความช่วยเหลือระหว่างธนาคารโลกกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือ CPF ทุก 3-5 ปี เพื่อพิจารณาว่าในปัจจุบันประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะมีการพัฒนาในเรื่องใด หลังจากนั้นทางรัฐบาลจะต้องยื่นคำร้องในระดับรายการที่ต้องการขอรับความช่วยเหลือ แล้วธนาคารโลกจึงทำ project cycle เพื่อพิจารณาในระดับโครงการ ตามภาพที่ 2-9 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ขั้นที่ 1: ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับความต้องการของประเทศอย่างเป็นระบบเพื่อระบุข้อจำกัดและโอกาสในการลดความยากจนและความไม่เท่าเทียมกันโดยพิจารณาจากการวิเคราะห์สถานการณ์ของประเทศและยุทธศาสตร์ที่รัฐบาลในประเทศนั้นได้วางไว้

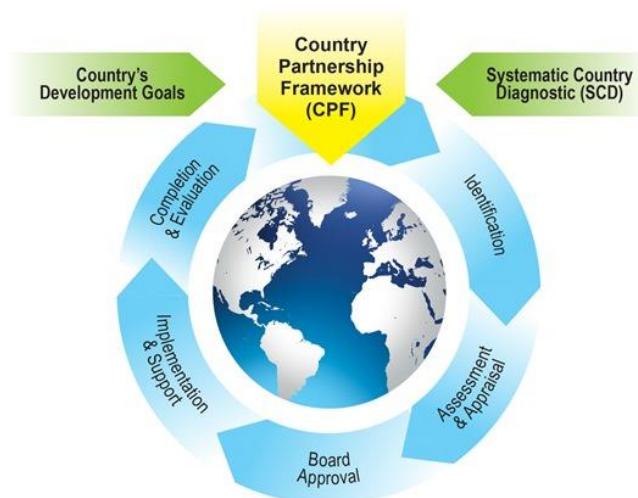
ขั้นที่ 2: กำหนดกรอบความร่วมมือของประเทศ (CPF) เพื่อกำหนดวัตถุประสงค์การพัฒนาประเทศ โดยจะต้องสอดคล้องกับพันธกิจของธนาคารโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการยุติความยากจน

ขั้นที่ 3: ระบุและประเมินโครงการรวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ที่จะประเมินความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมสังคมและการเงินของโครงการ

ขั้นที่ 4: นำเสนอทุกโครงการเพื่อขออนุมัติจากคณะกรรมการบริหาร จำนวน 25 ท่าน ซึ่งเป็นตัวแทนประเทศสมาชิกในการอนุมัติโครงการที่แสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องกับกรอบ

ความร่วมมือระดับประเทศและวิธีการที่ตัวแทนของประเทศสมาชิกที่จะช่วยในการบรรลุเป้าหมายพร้อมกับธนาคารโลก

ขั้นที่ 5: ติดตามและเรียนรู้จากการดำเนินงานโครงการ: หน่วยงานของรัฐบาลประเทศผู้กู้รายงานความคืบหน้าของโครงการ โดยมีธนาคารโลกติดตามความคืบหน้าตามที่ตกลงกันไว้เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการรวมถึงการติดตามและประเมินผลโครงการอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง



ภาพที่ 2- 9 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้
ที่มา (World Bank, 2016)

เงื่อนไขและการคัดเลือกโครงการ

ธนาคารโลกมีรูปแบบการให้ช่วยเหลือทางการเงินอย่างกว้าง 2 ประเภท ได้แก่ 1) การกู้ยืม IBRD คือ การให้กู้ยืมเงินแก่ประเทศสมาชิกที่มีรายได้ระดับกลางเพื่อนำไปใช้ในการปฏิรูปและการบริหารส่วนกลาง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมยาวกว่าการกู้ยืมจากธนาคารพาณิชย์ 2) สินเชื่อ IDA คือ ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าแก่ประเทศที่ยากจน ที่มีฐานะทางการเงินไม่ถึงเกณฑ์ที่จะใช้เงินกู้ของ IBRD โดยกองทุนทั้ง 2 รูปแบบจะให้เงินกู้แก่รัฐบาลเพื่อครอบคลุมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับโครงการที่พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างกว้าง การกู้ยืมเพื่อการลงทุนมีระยะเวลาการกู้ยืมนาน (5-10 ปี) ซึ่งเป็นเงินลงทุนสำหรับการสนับสนุนโครงการด้านเศรษฐกิจและสังคม (World Bank, 2016)

ลักษณะรูปแบบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะเงินกู้สามารถแบ่ง ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) เงินกู้ Project Loan เป็นรูปแบบเงินกู้ที่เน้นสำหรับโครงการพัฒนา 2) เงินกู้ Program Loan จะพิจารณาปัจจัยโดยรวมของประเทศซึ่งจะอนุมัติให้เงินกู้ทั้งวงเงิน โดยให้ประเทศผู้กู้เป็นผู้บริหารจัดการเงินกู้ รวมถึงคัดเลือกโครงการเอง โดยประเทศผู้กู้จะต้องทำกรอบนโยบาย

มาตรการ Policy Matrix เพื่อประกอบการกู้ยืม 3) เงินกู้ภายใต้กองทุน Clean Technology Fund เป็นการกู้ร่วมกับธนาคารโลก ในกรณีนี้จะให้เงินกู้แบบไม่มีอัตราดอกเบี้ยแต่มีค่าธรรมเนียม และบริษัทการเงินระหว่างประเทศ ที่มีเงื่อนไขเงินกู้ตามแต่ละสถาบัน ส่งผลให้การกู้ยืมในลักษณะนี้จะมีต้นทุนการกู้เงินที่ต่ำ (World Bank, 2016)

ในส่วนการช่วยเหลือในรูปแบบให้เปล่านั้น ตามนโยบายของธนาคารโลกไม่มีความช่วยเหลือในรูปแบบให้เปล่า เนื่องจากธนาคารโลกเป็นองค์กรการเงินระหว่างประเทศซึ่งมีหน้าที่หลักคือการให้กู้ยืมเงิน แต่ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าส่วนมากจะอยู่ในรูปแบบที่ธนาคารโลกร่วมมือกับกองทุนต่างๆ อาทิเช่น Global Environment Facility (GFF), ASSM Trust Fund เป็นต้น โดยกองทุนต่างๆ จะเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า (World Bank, 2016)

ประเทศที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมแก่การให้เงินกู้ยืม ธนาคารโลกจะพิจารณาจากรายได้มวลรวมประชาชาติ, ระดับรายได้, ความสำเร็จในการจัดการเศรษฐกิจ, โครงการที่อยู่ภายใต้การดูแลของธนาคารโลก, ความเสี่ยงต่อการเป็นหนี้สาธารณะ, ความน่าเชื่อถือของประเทศ นอกจากนี้ยังให้การสนับสนุนประเทศขนาดเล็กที่ขาดความน่าเชื่อถืออีกด้วย โดยประเทศที่รับความเสี่ยงในการเป็นหนี้สูงจะได้รับความช่วยเหลือในรูปแบบของทุนให้เปล่า ส่วนประเทศที่มีความเสี่ยงปานกลางจะได้รับความช่วยเหลือในรูปแบบของเงินช่วยเหลือร้อยละ 50 ของเงินให้เปล่าหรือตามที่ตกลงไว้กับธนาคารโลก (World Bank, 2016)

การพิจารณาการจลัดลำดับความสำคัญจาก 1) ความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ 2) การมีระบบการปกครองที่ดี 3) การกระจายความเจริญแก่ประเทศอื่นและการสร้างคุณภาพชีวิต (World Bank, 2016)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว พม่าและกัมพูชา

ธนาคารโลกได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเวลานาน ซึ่งจะทำให้ความช่วยเหลือแตกต่างกันในแต่ละประเทศ แต่มีเป้าหมายหลักร่วมกันคือการลดความยากจนและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน จากการศึกษาและทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่าโครงการที่ธนาคารโลกให้ความช่วยเหลือ ส่วนมากจะอยู่ในรูปแบบของการให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคี โดยเป็นการกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง จะไม่มีอัตราดอกเบี้ยหรือมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 10 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 35 ปี ซึ่งโครงการจะมีวัตถุประสงค์หลักในการลดความยากจนและพัฒนาประเทศ โดยจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกโดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาและมีระดับเกณฑ์รายได้ต่ำกว่ามาตรฐานของธนาคารโลก และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 –2560 พบว่า ธนาคารโลกไม่ได้มีการให้

ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศที่ทำการศึกษามากนัก โดยการให้ความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง จะให้การช่วยเหลือแก่ประเทศเวียดนามมากที่สุด รองลงมาคือประเทศกัมพูชาและสปป.ลาว ส่วนพม่าไม่มีการให้ความช่วยเหลือตั้งแต่ พ.ศ. 2550 ในส่วน สปป.ลาว เป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีการก่อสร้างถนนเข้าสู่หมู่บ้าน และประเทศกัมพูชา เป็นโครงการฟื้นฟูสภาพความเสียหายจากพายุภุกิสนา ทั้ง 6 จังหวัดในประเทศกัมพูชา ในขณะที่ประเทศพม่าไม่ได้รับการช่วยเหลือเป็นเวลานานเนื่องจากมาตรการคว่ำบาตรรัฐบาลทหารพม่า โดยโครงการที่ธนาคารโลกได้ให้ความสนับสนุนเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการลดความยากจนลดการเลื่อมล้ำระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถแสดงรายชื่อโครงการได้ตามตารางที่ 2-9

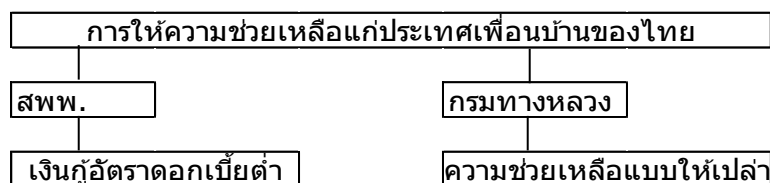
ตารางที่ 2- 9 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย ธนาคารโลก

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	1. โครงการบำรุงรักษาทางหลวง สปป.ลาว เพื่อพัฒนาโครงข่ายถนนและบำรุงรักษาระบบการจัดการ แขวงคำม่วน
พม่า	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา
กัมพูชา	1. โครงการฟื้นฟูและฟื้นฟูสภาพความเสียหายจากพายุภุกิสนา

ที่มา: (World Bank, 2016)

2.3 บทบาทของหน่วยงานไทยในการให้ความช่วยเหลือ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงหน่วยงานไทยที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อความสัมพัธ์อันดีระหว่างประเทศและผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ โดยหน่วยงานไทยที่มีบทบาทสำคัญในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สพพ. และกรมทางหลวง ซึ่ง สพพ. จะเน้นความช่วยเหลือแบบเงินกู้อัตราดอกเบี้ยต่ำ ส่วนกรมทางหลวงจะเน้นความช่วยเหลือแบบให้เปล่า ตามภาพที่ 2-10



ภาพที่ 2- 10 รูปแบบการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย

2.3.1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. เป็นหน่วยงานรัฐประเภทองค์การมหาชน จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2548 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับและดูแลของกระทรวงการคลัง โดยมีหน้าที่ที่สำคัญ คือ เพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน, เศรษฐกิจ, การคมนาคมและการพัฒนาเมือง เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งเน้นการช่วยในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ, การลงทุน, การท่องเที่ยวและการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ความช่วยเหลือจะ 3 ลักษณะ คือ รูปแบบเงินกู้, รูปแบบของเงินสนับสนุนและรูปแบบการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและเทคนิค

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือของสพพ.

สพพ. มีนโยบายการให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิก (กัมพูชา, สปป. ลาว, พม่า, เวียดนาม, ภูฏาน, ศรีลังกา, ทิมอร์-เลสเต) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 สามารถสรุปใจความสำคัญของนโยบายความช่วยเหลือต่างประเทศของ สพพ. คือ ให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้านการเงินและวิชาการ เพื่อตอบสนองความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาประเทศเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในภูมิภาค โดยการเร่งส่งเสริมและพัฒนาความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อตอบสนองนโยบายของประเทศไทย โดยจะเน้นโครงการที่สร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม และเสริมสร้างความเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (สพพ., 2559)

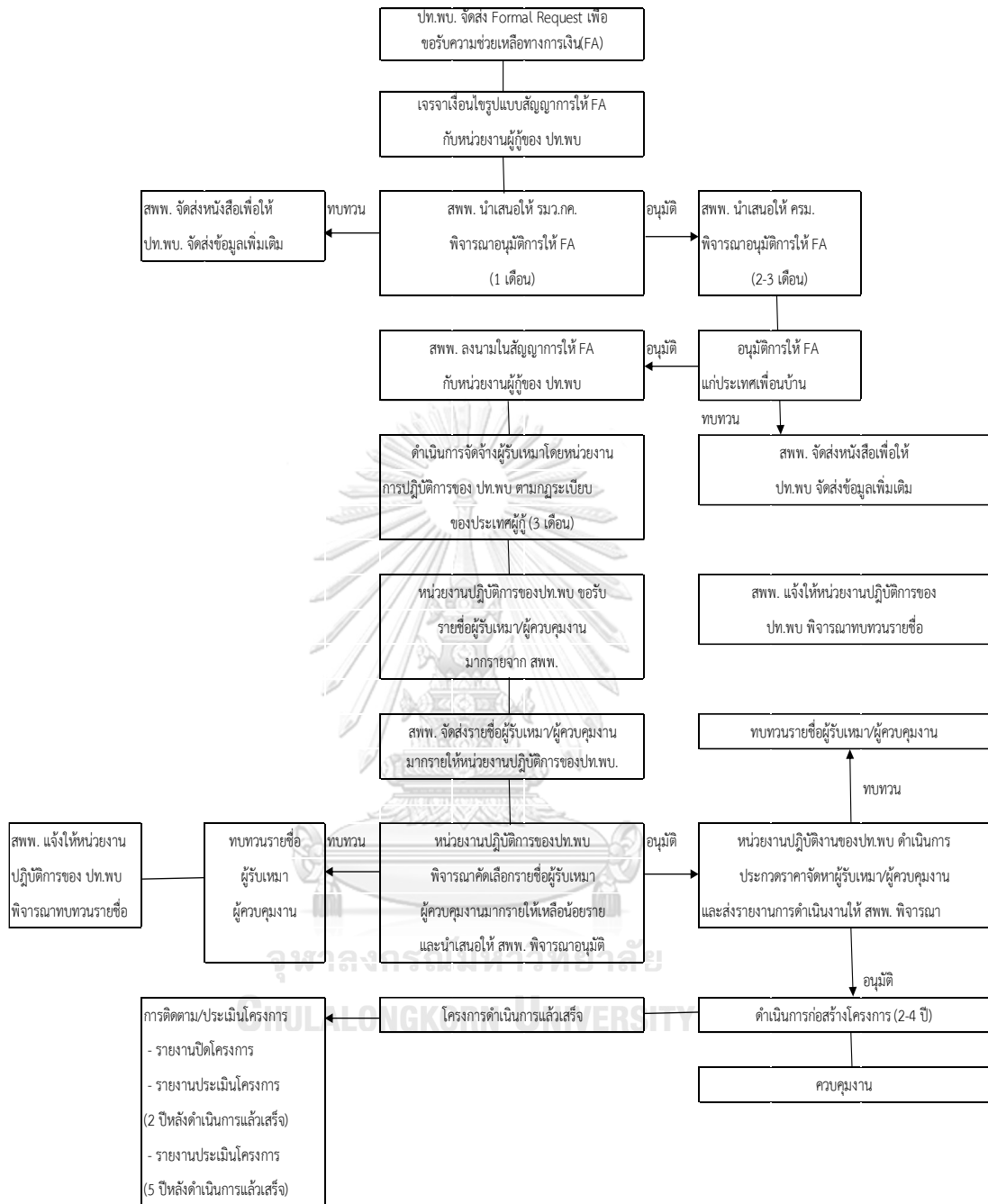
สพพ. ได้จัดทำแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเป็นกลไกในการสนับสนุนและส่งเสริมด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและโครงสร้างให้มีความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และรองรับการขยายตัวทางการค้า, การลงทุน และการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศสมาชิก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเพื่อนบ้านทั้งด้าน

การเงินและวิชาการให้เท่าเทียมในภูมิภาคและเกิดความเชื่อมโยงกับประเทศข้างเคียง รวมถึงการส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย (สพพ., 2559)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของ สพพ.

การให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้านจะต้องมีการถ่วงรอกความต้องการโครงการโดยการประชุมระดับชาติของทั้ง 2 ประเทศ เพื่อพิจารณาว่าโครงการมีความต้องการพัฒนาร่วมกันและก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันทั้ง 2 ประเทศหรือไม่ จากนั้นจึงทำการสำรวจและออกแบบโครงการเบื้องต้นเพื่อพิจารณาความเหมาะสมของโครงการ แล้วจึงเข้าสู่ขั้นตอนและวิธีการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยขั้นตอนที่ 1 คือประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะทำแบบคำร้องในการกู้ยืมเงินให้แก่ สพพ. (สพพ., 2559) หลังจากนั้นขั้นตอนการอนุมัติเงินกู้จึงดำเนินไปตามแผนภาพที่ 2- 11





ภาพที่ 2- 11 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของ สปพ.
(ที่มา: สปพ., 2560)

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข

ประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับความช่วยเหลือต้องเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่ระบุอยู่ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2548 ได้แก่ 1. กัมพูชา 2. สปป. ลาว 3. พม่า 4. เวียดนาม 5. ภูฏาน 6. ศรีลังกา 7. ทิมอร์-เลสเต โดยโครงการที่จะได้รับความช่วยเหลือต้องเป็นโครงการที่มีความสำคัญในระดับต้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศไทย และสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ความร่วมมือของรัฐบาลไทยในการพัฒนาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ GMS, ACMECS, และ BIMSTEC (สพพ., 2559) ซึ่งโครงการที่ให้ความช่วยเหลือจะเป็นโครงการในประเภทการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน, ความร่วมมือทางด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม, การสนับสนุนการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและการขนส่ง, การสนับสนุนธุรกิจการท่องเที่ยวและบริการ, การสนับสนุนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์, การพัฒนาพื้นที่และเมือง แต่โดยมาก สพพ. จะให้ความช่วยเหลือแก่โครงการประเภทการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมและการขนส่งเป็นส่วนใหญ่(สพพ., 2559) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศกัมพูชา สปป.ลาวและพม่า

ในด้านประเภทการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. มีทั้งการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการ ซึ่งจะคล้ายคลึงกับผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียและองค์กรการเงินระหว่างประเทศ (สพพ., 2559) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ

- การให้เงินกู้สำหรับการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ
- การให้เงินให้เปล่าสำหรับการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการ

2) การให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

- ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า
- ความช่วยเหลือแบบการให้เงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ
- ความช่วยเหลือแบบผสมระหว่างเงินกู้และเงินให้เปล่า

อย่างไรก็ดีในงานวิจัยนี้จะศึกษาเฉพาะการให้ความช่วยเหลือแบบการเงินแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยการพิจารณาโครงการเพื่อให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้าน จะพิจารณาจากผลประโยชน์ที่ประเทศไทย, ประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคจะได้รับ โดยเฉพาะประโยชน์ในการเชื่อมโยงทางด้านคมนาคมบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การให้ความช่วยเหลือทางการเงินในรูปแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำเป็นการให้เงินช่วยเหลือแบบผสมระหว่างเงินกู้และเงินให้เปล่า เป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านโดย

มีสัดส่วนของเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและเงินให้เปล่าร่วมกัน โดยมีเงื่อนไขทางการเงิน ดังนี้ อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 1.5 ต่อปี, ระยะเวลาให้ความช่วยเหลือ 30 ปี รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี และระยะเวลาการชำระคืนเงินต้น 20 ปี ๆ ละ 2 งวด ตามตารางที่ 2-10 (สพพ., 2559) โดยโครงการจะต้องเป็นโครงการที่มีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทย

ตารางที่ 2- 10 เงื่อนไขการให้ความช่วยเหลือทางการเงินโดยทั่วไปของ สพพ.

รูปแบบของเงินกู้	สกุลเงิน	วงเงินกู้ (ล้านบาท)	อัตรา ดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ระยะเวลา การกู้ (ปี)	วงเงินให้ เปล่า	ระยะเว ลาปลอด หนี้ (ปี)	ชำระเงิน ต้นและ ดอกเบี้ย (ครั้ง /ปี)	จัดซื้อจัด จ้าง
โครงการที่ลด ปัญหาความ ยากจน	บาท	ไม่เกิน 2,000	1.50 - 2.50	5 - 30	0 - 30	0 - 10	2	เงื่อนไข ผูกมัด
โครงการที่ ส่งเสริมด้าน การค้าและการ ลงทุน	บาท	ไม่เกิน 2,000	2.00 - 2.50	5 - 30	0 - 30	0 - 10	2	เงื่อนไข ผูกมัด
โครงการที่ เกี่ยวข้องกับ สิ่งแวดล้อม	บาท	ไม่เกิน 2,000	1.50 - 2.50	5 - 30	0 - 30	0 - 10	2	เงื่อนไข ผูกมัด
โครงการที่ให้ ความช่วยเหลือ เร่งด่วน	บาท	ไม่เกิน 2,000	0 - 2.50	5 - 30	0 - 30	0 - 10	2	เงื่อนไข ผูกมัด

ที่มา: (สพพ., 2557)

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว พม่าและกัมพูชา

จากการศึกษาข้อมูลของโครงการที่ได้ทำการรวบรวม พบว่าโครงการที่ สพพ. ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะมีลักษณะในการให้กู้ยืมที่มีเวลาในการคืนชำระนาน และการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 10 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 30 ปี และมีกรจ้างบริษัทที่ปรึกษาและบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีสัญชาติไทย โดยจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิก โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกับประเทศไทย และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 –2560 พบว่า สพพ. จะเน้นไปที่การให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐาน และได้มีการให้ความช่วยเหลือทางการเงินด้านโครงการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศสปป. ลาว

พม่าและกัมพูชาแล้วเสร็จจำนวน 8 โครงการ โดยแบ่งเป็น สปป.ลาว จำนวน 6 โครงการ และ กัมพูชา จำนวน 2 โครงการ ซึ่งโครงการโดยส่วนมากจะเป็นการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน เนื่องจากต้องการที่จะสนับสนุนการขนส่งระหว่างประเทศและการเชื่อมต่อโครงข่ายในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยผลที่ได้จากโครงการโดยส่วนใหญ่จะเน้นเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งโครงการส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่อยู่ใกล้เขตชายแดนไทยหรือเป็นโครงการระหว่างประเทศ

โดยโครงการที่ สพพ. ได้ให้ความสนับสนุนเป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ความร่วมมือของรัฐบาลไทย ซึ่งสามารถแสดงรายชื่อโครงการได้ตามตารางที่ 2-11

ตารางที่ 2- 11 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย สพพ.

ประเทศ	โครงการ
สปป. ลาว	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว 2. โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2 3. โครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย – ทานาแลง สปป. ลาว 4. โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิง ผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) 5. โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำเอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9 6. โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น เมืองเงิน- ปากแบ่ง สปป.ลาว
พม่า	ไม่พบโครงการตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550
กัมพูชา	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ประเทศกัมพูชา 2. โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางสายเกาะกง – สระแอมเปิล (โครงการ R48)

ที่มา: (สหพ., 2557)

2.3.2 กรมทางหลวง

การพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านเป็นการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศและกระตุ้นเศรษฐกิจให้มีการขยายตัวมากขึ้น ในการพัฒนาโครงการช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน กรมทางหลวงมีหน้าที่ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่พิจารณาความเหมาะสมในการคัดเลือกโครงการ จัดลำดับความสำคัญโครงการ รวมถึงระยะเวลา และแหล่งเงินทุนที่จะใช้ในการก่อสร้าง เพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายและรูปแบบให้ความช่วยเหลือ (กรมทางหลวง, 2559)

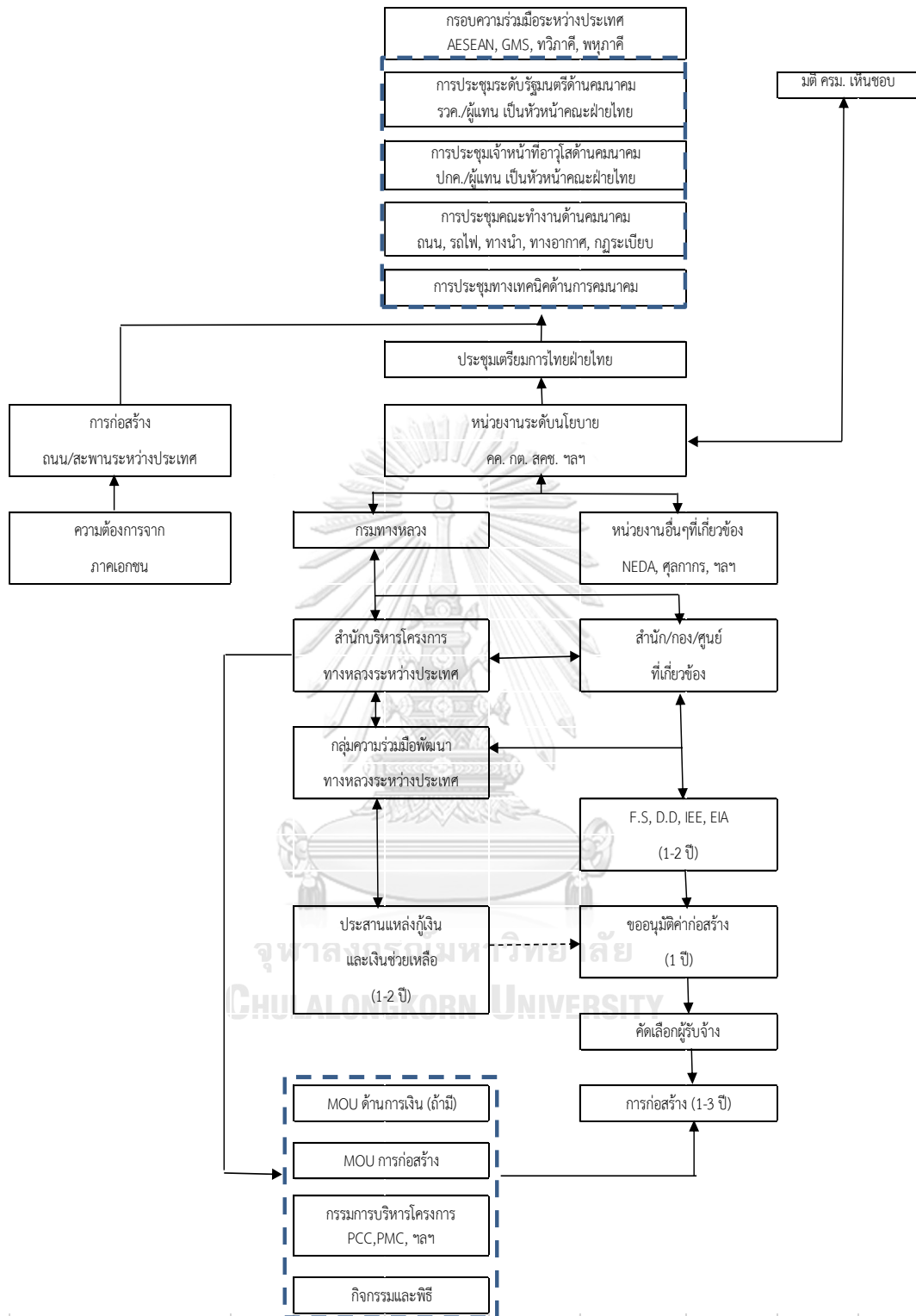
นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ

ประเทศไทยได้มีจัดตั้งยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่าง กัมพูชา-ลาว- พม่า-ไทย (Ayeyawady - Chao Praya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อาทิเช่น การอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน, ความร่วมมือด้านเกษตรและอุตสาหกรรม, การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม, ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (กรมทางหลวง, 2559) รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของประชากร และยกระดับโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศให้ได้มาตรฐานสากลซึ่งผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็วขึ้น (กรมทางหลวง, 2559)

ประเทศไทยได้มีการดำเนินการเชื่อมโยงระดับทวิภาคีเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ ประเทศ สปป.ลาว พม่า กัมพูชาและมาเลเซีย โดยมีโครงการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ได้แก่ ระดับภูมิภาค(ทางหลวงเอเชีย, ทางหลวงอาเซียน) ระดับอนุภูมิภาค (กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS) ระดับทวิภาคี (กรอบความร่วมมือทั้ง 2 ฝ่าย ได้แก่ ไทย-กัมพูชา, ไทย-พม่า, ไทย-สปป.ลาว, ไทย-มาเลเซีย) ในที่นี้จะเน้นเฉพาะโครงการในระดับทวิภาคีเนื่องจากประเทศไทยมีการให้ความช่วยเหลืออย่างมากในการก่อสร้างหรือให้เงินช่วยเหลือ (กรมทางหลวง, 2559)

กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงโดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่าในระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาความเหมาะสมในด้านงบประมาณโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้นำนวัตกรรมเงินให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสม (กรมทางหลวง, 2559) โดยมีรายละเอียดกระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของกรมทางหลวง ตามภาพที่ 2-12 ดังนี้



ภาพที่ 2- 12 กระบวนการพิจารณาอนุมัติเงินกู้ของกรมทางหลวง (ที่มา กรมทางหลวง, 2560)

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข

การพิจารณาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือของกรมทางหลวง โดยส่วนมากโครงการที่ขอรับความช่วยเหลือจะถูกพิจารณาความช่วยเหลือผ่านมติ ครม. แล้ว โดยกรมทางหลวง จะทำการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ ทั้งในด้านวิศวกรรม, เศรษฐกิจและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญในการวางแผน เพื่อพิจารณาการตัดสินใจในการช่วยเหลือโครงการ โดยจะทำการศึกษารายละเอียดและวิเคราะห์ 1) ด้านวิศวกรรมจราจร เพื่อคาดการณ์สภาพและปริมาณจราจรในอนาคตตลอดอายุโครงการ 2) การออกแบบเบื้องต้นของงานด้านวิศวกรรมต่างๆ เพื่อพัฒนาโครงข่ายเส้นทางในโครงการให้มีความเหมาะสม 3) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ เพื่อวิเคราะห์การลงทุนในการดำเนินโครงการ โดยการเปรียบเทียบมูลค่าการลงทุนและผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ 4) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยการสำรวจสภาพปัจจุบันรวมถึงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ (กรมทางหลวง, 2559)

การจัดลำดับความสำคัญจำแนกเป็น 2 ส่วน คือ 1) นโยบายสำคัญของรัฐบาลหรือโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน และมีความสำคัญในลำดับสูงที่ต้องรีบดำเนินการ 2) นโยบายอื่นหรือโครงการซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของภารกิจยุทธศาสตร์ที่มีลำดับความสำคัญรองจากนโยบายสำคัญของรัฐบาล (กรมทางหลวง, 2559)

ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา

จากการศึกษาข้อมูลของโครงการที่ได้ทำการรวบรวม พบว่าโครงการที่กรมทางหลวงให้ความช่วยเหลือจะมีลักษณะในแบบให้เปล่าทั้งโครงการ โดยกรมทางหลวงจะเป็นผู้รับผิดชอบระหว่างการทำงานก่อสร้างทั้งหมด หลังจากเสร็จสิ้นโครงการจึงมีการมอบหมายให้หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบโครงการ โดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านของไทยในรูปแบบทวิภาคี (ไทย-สปป.ลาว, ไทย-กัมพูชา, ไทย-กัมพูชา, ไทย-มาเลเซีย) โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกับประเทศไทย และจากการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในระยะเวลาที่ทำการศึกษาคือ พ.ศ. 2550 –2560 พบว่า กรมทางหลวงจะเน้นไปที่การให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐาน และได้มีการให้ความช่วยเหลือในรูปแบบให้เปล่าแก่โครงการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศสปป. ลาว พม่าและกัมพูชาแล้วเสร็จจำนวน 11 โครงการ โดยแบ่งเป็น สปป.ลาว จำนวน 3 โครงการ พม่า จำนวน 5 โครงการและ กัมพูชา จำนวน 3 โครงการ ซึ่งโครงการโดยส่วนมากจะเป็นการก่อสร้างหรือปรับปรุงถนน เนื่องจากต้องการที่จะสนับสนุนการขนส่งระหว่างประเทศและการเชื่อมต่อโครงข่ายในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยผลที่ได้จากโครงการโดยส่วนใหญ่จะเน้นเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งโครงการส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่อยู่ใกล้เขตชายแดนไทยหรือเป็นโครงการระหว่างประเทศ

โดยโครงการที่กรมทางหลวงได้ให้ความสนับสนุนเป็นโครงการที่ความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ความร่วมมือของรัฐบาลไทย ซึ่งสามารถแสดงรายชื่อโครงการได้ตามตารางที่ 2-12

ตารางที่ 2- 12 โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชาที่ได้รับการอนุมัติ โดย กรมทางหลวง

ประเทศ	โครงการ
สปป.ลาว	1. สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) 2. สะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ,ไทยและเงิน จำหน่ายละร้อยละ 50 3. โครงการแยกถนน 13 เหนือ-ถนนสังคโลกในหลวงพระบาง สปป.ลาว
พม่า	1. สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 1 2. เมียวดี – เชียงเขาคะนาวศรี 3. เชียงเขาคะนาวศรี – กอกะเร็ก 4. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 5. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 พร้อมโครงข่าย
กัมพูชา	1. สะพาน 4 แห่งบนถนนสาย 48 เกะกะง-สะแอมเปิด ในกัมพูชา 2. โครงการก่อสร้างถนนสาย 67 ช่องสะง่า - อันลองเวง ในกัมพูชา 3. สะพานหนองเอียน และถนนเชื่อมต่อในฝั่งไทย

ที่มา: (สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง, 2560)

2.4 เปรียบเทียบความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ

ในหัวข้อนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความช่วยเหลือผู้ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศที่ศึกษา ซึ่งสามารถสรุปข้อมูลได้จากกรรรวบรวมข้อมูลจากรายงาน เอกสารต่างๆ เว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปรายละเอียดได้ ดังนี้

2.4.1 การให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานในประเทศไทย

ประเทศไทยเริ่มเป็นประเทศที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาใน ค.ศ. 1990 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความช่วยเหลือผ่านทางหน่วยงานต่างๆ โครงการพระราชดำริหรือมติ ครม. ซึ่งการให้ความช่วยเหลือในด้านการคมนาคมขนส่ง จะมีกรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบและดูแลโครงการเป็นหลัก โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการส่งเสริมความสัมพันธ์

อันติระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศที่ให้ความช่วยเหลือหลัก คือ สปป.ลาว เนื่องจากเป็นประเทศที่ใกล้ชิดกับประเทศไทยทั้งในด้านภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ ซึ่งถือเป็นความสัมพันธ์อันดีที่ยาวนานของทั้ง 2 ประเทศ

ใน ค.ศ. 2004 ประเทศไทยกลายเป็นประเทศผู้ให้อย่างเป็นทางการ เนื่องจากนโยบายความร่วมมือเพื่อพัฒนาของไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงทางนโยบายครั้งสำคัญ โดยการจัดตั้งสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (สพร.) ภายใต้กระทรวงการต่างประเทศ ทำหน้าที่ดูแลและจัดการนโยบายความร่วมมือและประสานงานโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ โดยจะเน้นความร่วมมือทางเทคนิค และต่อมา ใน ค.ศ. 2005 ได้มีการเปลี่ยนกองทุนความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือ NEDF เป็น สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือ สพพ. ทำหน้าที่หลักเป็นผู้รับผิดชอบการจัดหาเงินกู้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ดี การจัดตั้งหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านของไทยเป็นผลมาจากด้านการเมืองและเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค เพื่อส่งเสริมและสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนบทบาทของประเทศไทยในฐานะบทบาทการเป็นผู้นำในภูมิภาคและพัฒนาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จะเห็นได้ว่าประเทศไทยให้ความสำคัญในการให้ความช่วยเหลือ เนื่องจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านจะส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาของประเทศไทยเช่นเดียวกัน ซึ่งการให้ความช่วยเหลือโครงการด้านการคมนาคมขนส่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาทั้งด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น

จากการศึกษาการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย พบว่าประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านใน 2 รูปแบบ คือ ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำและความช่วยเหลือแบบให้เปล่า

ความช่วยเหลือแบบเงินกู้โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะถูกมอบหมายให้ สพพ. เป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบ ซึ่ง สพพ. จะให้ความช่วยเหลือทางการเงิน 3 ประเภท ได้แก่ ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า, เงินกู้ยืมที่มีระยะเวลาการชำระยาวนานและการให้กู้ยืมแบบผสม (ให้เปล่าและเงินกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ) สำหรับความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจะถูกพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ แต่ในความเป็นจริงโดยส่วนใหญ่ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า จะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการเงินกู้ ซึ่งจะทำการศึกษาโครงการก่อนอนุมัติโครงการเงินกู้ จึงทำให้ สพพ. ให้การสนับสนุนเงินกู้มากกว่าการให้เปล่า

จากโครงการที่ได้ศึกษาและรวบรวมโครงการ พบว่า สพพ. ไม่ได้ให้คำอธิบายที่ชัดเจนของความช่วยเหลือแบบให้เปล่า แต่จากการศึกษาและทบทวนในหัวข้อที่ 2.3.2 พบว่า ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าของสพพ. จะมีความเกี่ยวข้องกับระดับความสำคัญของโครงการที่มีต่อประเทศ

ไทยและโครงการเงินกู้ที่ได้รับการสนับสนุนของ สพพ. และในแง่ของปริมาณการให้ความช่วยเหลือจากข้อมูลทางสถิติแสดงให้เห็นว่า โครงการโดยส่วนใหญ่การให้ความช่วยเหลือโครงการคมนาคมขนส่งจะเป็นความช่วยเหลือแบบเงินกู้เป็นร้อยละ 70

การให้ความช่วยเหลือของ สพพ. จะเน้นให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านเป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าขอบเขตการให้ความช่วยเหลือจะขยายไปยังประเทศอื่นๆ แต่จำนวนโครงการความช่วยเหลือทั้งในด้านเงินกู้และการให้เปล่า ยังคงมีขนาดเล็กเมื่อเทียบกับจำนวนโครงการที่ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในจำนวนโครงการที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านนี้ สปป.ลาว ได้รับความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาประเทศจากประเทศไทยมากที่สุด ในส่วนความช่วยเหลือแบบให้เปล่าของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะถูกมอบหมายให้ กรมทางหลวง เป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบดูแลการดำเนินโครงการ

2.4.2 การให้ความช่วยเหลือขององค์กรการเงินระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย

ประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย จะมีหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ซึ่งจะพิจารณาจากผลประโยชน์ที่ประเทศที่ได้รับเป็นหลัก โดยการแสวงหาผลประโยชน์แก่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและขยายอิทธิพลของประเทศตนเองเป็นหลัก อาทิเช่น การอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากประเทศตนเอง รวมถึงช่วยให้ภาคเอกชนของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือได้เปรียบในการทำสัญญาโครงการกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ และส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ หรือ พิจารณาตามรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อาทิเช่น การแบ่งตามลำดับความสำคัญของประเทศคู่ค้า อาทิเช่น ประเทศความร่วมมือแบบธรรมดาหรือประเทศพันธมิตร โดยจะเน้นพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศที่กำลังพัฒนาและช่วยเหลือในด้านความยากจน ซึ่งประเทศที่มีความเหมาะสมแก่การกู้ยืมจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงที่แต่ละประเทศกำหนด โดยส่วนมากจะแบ่งหมวดหมู่การให้ความช่วยเหลือตามรายได้ ประชาชาติต่อหัวตามการแบ่งของธนาคารโลก ในส่วนการจัดลำดับความสำคัญจะไม่มีการจัดลำดับความสำคัญอย่างแน่ชัด ทั้งนี้ขึ้นกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือจากประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือเป็นหลัก หรือจัดลำดับตามคะแนนโครงการตามเป้าหมายของหน่วยงาน หรือจัดสรรตามความสัมพันธ์กับประเทศ

องค์กรการเงินระหว่างประเทศ จะมีหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยพิจารณาจากการลดความยากจนและการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบองค์รวมเป็นหลัก โดยโครงการที่ให้ความช่วยเหลือทางการเงินจะพิจารณาจากความสามารถของประเทศผู้กู้และพิจารณา

เงื่อนไขที่เหมาะสมแก่ประเทศผู้กู้ โดยพิจารณาความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล เช่น ธนาคารโลก ซึ่งใช้วิธีของ Atlas ซึ่งใช้เป็นวิธีตรวจสอบความน่าเชื่อถือของ DMCs โดยประเทศสมาชิกจะถูกพิจารณาจากหลักเกณฑ์พื้นฐานที่สำคัญ 3 หลักเกณฑ์คือ 1) รายได้มวลรวมประชาชาติ (gross national income: GNI) ต่อคน 2) ความพร้อมของเงินทุนในรูปแบบของกระแสเงิน 3) ผลงานที่รับรองโดยสถาบันชั้นนำด้านเศรษฐศาสตร์และสังคม องค์กรการเงินระหว่างประเทศ จะจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามเกณฑ์การประเมินที่ดี อาทิเช่น ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ, ความเป็นธรรมและการกระจายโครงการของประเทศผู้กู้, ความน่าเชื่อถือของประเทศผู้กู้และการที่ประเทศผู้กู้มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบค่าใช้จ่าย

2.4.3 เปรียบเทียบองค์กรให้ความช่วยเหลือต่างๆ ทั้งประเทศไทยและต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือทางการเงินขององค์กรและประเทศผู้ให้ให้ความช่วยเหลือต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศสามารถแบ่งการพิจารณาเปรียบเทียบเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) ประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน, ออสเตรเลีย, สาธารณรัฐเกาหลี, ญี่ปุ่น 2) องค์กรการเงินระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ธนาคารพัฒนาเอเชียและธนาคารโลก 3) หน่วยงานในประเทศไทย ประกอบด้วย สพพ.และกรมทางหลวง ซึ่งสามารถเปรียบเทียบได้ตามตารางที่ 2-13

ตารางที่ 2- 13 เปรียบเทียบการพิจารณาความช่วยเหลือของผู้ให้ความช่วยเหลือ

นโยบายและวัตถุประสงค์ความช่วยเหลือ	
ประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย	เน้นผลประโยชน์ของประเทศของผู้ให้ความช่วยเหลือเป็นส่วนมาก ซึ่งจะทำให้การสนับสนุนแก่โครงการโครงสร้างพื้นฐาน
องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศ	เน้นการพัฒนาในภูมิภาคและการลดความยากจนของประเทศของผู้รับความช่วยเหลือ โดยจะทำให้การสนับสนุนแก่โครงการโครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนมาก
หน่วยงานไทย	เน้นความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค และเสริมสร้างความเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน รวมถึงส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ
เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข	
ประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย	พิจารณาจากผลประโยชน์ที่ประเทศที่ได้รับเป็นหลัก โดยการแสวงหาผลประโยชน์แก่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและขยายอิทธิพลของประเทศตนเองเป็นหลัก โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือเป็นส่วนน้อย และไม่ได้มีการจัดลำดับความสำคัญอย่างแน่ชัด ทั้งนี้ขึ้นกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือจากประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือเป็นหลัก หรือจัดลำดับตามคะแนนโครงการตามเป้าหมายขององค์กร หรือจัดสรรตามความสัมพันธ์กับประเทศ แต่ประเทศที่ต้องการความช่วยเหลือที่แท้จริงไม่สามารถขอรับความช่วยเหลือได้เนื่องจากต้องผ่านการพิจารณาของประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือ

ตารางที่ 2- 13 (ต่อ) เปรียบเทียบการพิจารณาความช่วยเหลือของผู้ให้ความช่วยเหลือ

เกณฑ์การพิจารณาและเงื่อนไข	
องค์กรการเงินระหว่างประเทศ	พิจารณาความน่าเชื่อถือตามมาตรฐานสากล หรือตามมาตรฐานขององค์กรนั้นๆ มีเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่มากเกินไป ทำให้ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือผ่านหลักเกณฑ์ขององค์กรได้ยาก ในส่วนการจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามเกณฑ์การประเมินที่ดี อาทิเช่น ประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการ, ความเป็นธรรมและการกระจายโครงการของประเทศผู้กู้, ความน่าเชื่อถือของประเทศผู้กู้และการที่ประเทศผู้กู้มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบค่าใช้จ่าย แต่ก็มีกระบวนการในการให้ความช่วยเหลือที่ยุ่งยากเกินไป
หน่วยงานไทย	โครงการที่มีความสำคัญในระดับต้นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและประเทศไทย และสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ความร่วมมือของรัฐบาลไทยในการพัฒนาความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน
ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา	
ประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย	ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบทวิภาคี และโครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะอยู่ในประเทศ
องค์กรการเงินระหว่างประเทศ	ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบพหุภาคี โครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะอยู่ในประเทศ
หน่วยงานไทย	ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบทวิภาคี โครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะอยู่บริเวณชายแดนไทย

2.5 แนวทางการประเมินโครงการ

จากการศึกษาการให้ความช่วยเหลือของผู้ให้ความช่วยเหลือในข้างต้นพบว่า มีรูปแบบและแนวทางการประเมินผลโครงการก่อนการดำเนินการที่แตกต่างกันตามมาตรฐานของผู้ให้ความช่วยเหลือให้ความช่วยเหลือนั้นๆ โดยโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยส่วนมากจะใช้รูปแบบการวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ รวมถึงการวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ และการใช้มาตรฐาน OECD/DAC ก็เป็นแนวทางการประเมินโครงการที่ JICA ใช้ในการประเมิน เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมานาน ดังนั้นผู้วิจัยได้อธิบายแนวทางการประเมินผลโครงการ ดังนี้

2.5.1 การวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis: CBA)

การวิเคราะห์ต้นทุน-ผลประโยชน์ (Cost-Benefit Analysis: CBA) เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินโครงการที่นิยมใช้ในโครงการบริการสาธารณะเพื่อให้เกิดผลต่อการใช้ชีวิตของประชาชน โดยคำนวณจากการเปรียบเทียบต้นทุนและผลประโยชน์เชิงสังคมและเศรษฐศาสตร์ทั้งทางตรงและทางอ้อม อีกทั้งยังรวมถึงปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาว่าโครงการก่อให้เกิดผลประโยชน์หรือเสียต้นทุนเท่าใด โดยมีการสร้างตัววัดเพื่อนำมาใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการตัดสินใจ ได้แก่ การคำนวณเป็นวงเงินที่คำนวณเป็นมูลค่าปัจจุบัน (Net Present Value: NPV), อัตราส่วนต้นทุนต่อผลประโยชน์และอัตราผลตอบแทนภายใน ที่นำมาเปรียบเทียบโครงการ หรือวิธีการดำเนินโครงการที่แตกต่างกัน ซึ่งมีขั้นตอน (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2558) ดังนี้

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ
2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ
3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้และทางเลือก
4. การวิเคราะห์ทางการเงิน
5. การวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์
6. การวิเคราะห์ความเสี่ยง

2.5.2 การวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์

การวิเคราะห์แบบหลายหลักเกณฑ์ หรือ Multi Criteria Analysis (MCA) คือการประเมินที่รวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพและปริมาณเข้าด้วยกัน ซึ่ง MCA จะเหมาะสมกับโครงการที่มีหลายวัตถุประสงค์ในหนึ่งโครงการ รวมทั้งมีผู้มีส่วนได้เสียในโครงการจำนวนมาก ซึ่งการประเมินจะกำหนดวัตถุประสงค์ในแต่ละเกณฑ์ของโครงการโดยให้คะแนนในแต่ละหัวข้อของเกณฑ์ เพื่อประเมินถึงความสามารถในการบรรลุวัตถุประสงค์ในแต่ละข้อของโครงการมากเพียงใดรวมถึงคำนวณคะแนนรวมของวัตถุประสงค์ โดยวัตถุประสงค์อาจเป็นปัจจัยด้านคุณภาพหรือทางการเงิน (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2558)

MCA มีข้อดีที่เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ที่สามารถวิเคราะห์ภาพรวมของโครงการได้ และสามารถแก้ปัญหาของวัตถุประสงค์ที่มีความซับซ้อนรวมถึงโครงการที่มีรายละเอียดข้อมูลจำนวนมาก อย่างไรก็ตามการประเมินโครงการโดย MCA จะต้องมีผู้เชี่ยวชาญที่เป็นผู้กำหนดกรอบการให้คะแนน จึงมีความเสี่ยงในความผิดพลาดในตัวบุคคล อีกทั้งยังไม่ประเมินถึงความเป็นอยู่ของผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีความอยู่ดีขึ้น ดังนั้น MCA จึงเหมาะที่จะเป็นเครื่องมือใช้เลือกโครงการ หรือการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ(สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2558)

รูปแบบของ MCA ที่นิยมใช้ในโครงการโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รูปแบบ Multi Criteria Decision Analysis (MCDA) โดยประเมินโครงการทั้งในภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีพื้นฐานมาจากทฤษฎีการตัดสินใจ โดยกำหนดปัจจัยและการเกิดความเสี่ยงและค่าความพึงพอใจในแต่ละทางเลือก ซึ่งกรอบการประเมินด้านการคมนาคมของ Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR) ได้พิจารณาปัจจัยโครงการด้านการคมนาคมทั้ง 5 ด้าน (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2558) ดังนี้

- 1) การอนุรักษ์และพัฒนารธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- 2) พัฒนาระบบความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร
- 3) ส่งเสริมประสิทธิภาพและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนในพื้นที่ที่เหมาะสม
- 4) สนับสนุนการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ
- 5) สนับสนุนให้เกิดระบบคมนาคมที่เชื่อมโยงรูปแบบการคมนาคมต่างๆ และการวางแผนการใช้ประโยชน์พื้นที่

2.5.3 มาตรฐาน OECD/DAC

การประเมินโครงการแบบ Development Assistance Committee of the Economic Cooperation and Development หรือ OECD/DAC เป็นรูปแบบการประเมินโครงการ โดย องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา ซึ่งเป็นหลักการในการประเมินโครงการ เรียกว่า DAC Principles for Evaluation of Development Assistance (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ, 2558) ซึ่งในการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในหน่วยงานไทย อาทิเช่น สพพ. ก็ได้ใช้เป็นรูปแบบในการประเมินโครงการ (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน, 2555) โดยมีเกณฑ์การประเมิน 5 ด้าน ดังนี้

1) ความสอดคล้อง (Relevance)

พิจารณาประเมินความสอดคล้องของวิธีการดำเนินโครงการและกิจกรรมต่างๆ ในการดำเนินโครงการซึ่งตรงกับวัตถุประสงค์ของโครงการ รวมถึงเป้าหมายและนโยบายของโครงการ เพื่อประเมินผลลัพธ์ว่าตรงกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการหรือไม่

2) ประสิทธิภาพ (Efficiency)

พิจารณาประเมินความสามารถในการจัดสรรทรัพยากรโดยพิจารณาจากระยะเวลา ผลผลิตและค่าใช้จ่ายของโครงการ เพื่อประเมินว่ามีความเหมาะสมและสัมพันธ์กับวิธีการดำเนินโครงการรวมถึงปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องในการบรรลุความสำเร็จของโครงการหรือไม่

3) ประสิทธิภาพ (Effectiveness)

พิจารณาประเมินปัจจัยที่มีผลต่อการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของโครงการทั้งในเชิงคุณภาพและปริมาณ

4) ผลกระทบ (Impact)

พิจารณาประเมินผลลัพธ์ของโครงการทั้งทางตรงและทางอ้อมทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ที่ส่งผลกระทบต่อสังคม, เศรษฐกิจ, สิ่งแวดล้อม, เทคโนโลยีและวัฒนธรรมว่าตรงกับตามที่คาดการณ์หรือไม่ และส่งผลกระทบต่อผู้คนมากหรือน้อยเพียงไร

5) ความยั่งยืน (Sustainability)

พิจารณาประเมินหลังสิ้นสุดโครงการว่ามีการบริหารจัดการ การดำเนินโครงการและบำรุงรักษาโครงการอย่างไร รวมถึงหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบและปัจจัยที่ส่งผลต่อความยั่งยืนของโครงการ

นอกจากการศึกษาหลักเกณฑ์ OECD/DAC ของ สพพ. แล้วผู้วิจัยยังศึกษาหลักเกณฑ์ OECD/DAC ของ JICA ในการประเมินการพิจารณาความช่วยเหลือโครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ตามตารางที่ 2-14

ตารางที่ 2- 14 หลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA

1. ความสอดคล้อง	
ความจำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการมีความจำเป็นต่อกลุ่มประเทศเป้าหมาย, ภูมิภาคหรือสังคมหรือไม่ - โครงการมีความจำเป็นต่อกลุ่มประเทศเป้าหมายหรือไม่
การจัดลำดับความสำคัญ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือหรือไม่ - โครงการสอดคล้องกับนโยบายด้านความช่วยเหลือต่างประเทศของ JICA หรือไม่และ JICA มีแผนเฉพาะสำหรับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือไม่
ความเหมาะสมของวิธีการ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการมีกลยุทธ์เพียงพอที่จะส่งผลให้เกิดผลกระทบในการพัฒนาประเทศของกลุ่มเป้าหมายหรือภาคส่วนของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือไม่ - การคัดเลือกกลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมหรือไม่ - เกิดการส่งผลกระทบที่เป็นระลอกต่อกลุ่มเป้าหมายหรือไม่ - ผลประโยชน์ที่จะได้รับและการกระจายค่าใช้จ่ายของโครงการ - ประเทศผู้ป้อนมีข้อได้เปรียบทางเทคโนโลยีหรือไม่

ตาราง 2-14 (ต่อ) หลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA

2. ความมีประสิทธิภาพ	
วัตถุประสงค์ของโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - วัตถุประสงค์ของโครงการมีการกล่าวถึงอย่างชัดเจนหรือไม่ - ตัวบ่งชี้ของวัตถุประสงค์ของโครงการมีความเหมาะสมต่อวัตถุประสงค์หรือไม่ - ตัวบ่งชี้และเป้าหมายของวัตถุประสงค์โครงการมีความเหมาะสมบนพื้นฐานข้อมูลหรือไม่ - ความเหมาะสมในวิธีการหาตัวชี้วัดของวัตถุประสงค์โครงการ
ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - ผลของโครงการจะตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่ - ทรัพยากรมีเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการเสร็จสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์หรือไม่ - การคาดการณ์ผลลัพธ์ของโครงการ - ปัจจัยที่ส่งผลถึงความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ
3. ความมีประสิทธิผล	
ผลลัพธ์	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวบ่งชี้สามารถแสดงผลของโครงการได้อย่างถูกต้องตามที่คาดการณ์ไว้หรือไม่ - กลุ่มเป้าหมายมีความเหมาะสมกับผลลัพธ์หรือไม่ - วิธีการที่ใช้ในการบ่งชี้ตัวชี้วัดมีความเหมาะสมกับผลลัพธ์หรือไม่
ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - มีการวางแผนกิจกรรมเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการสำเร็จลุล่วงหรือไม่ - มีข้อมูลทั้งคุณภาพและปริมาณเพียงพอที่จะสามารถวางแผนในการดำเนินงาน - สมมุติฐานจากผลลัพธ์ของโครงการมีความเป็นไปได้สูงหรือไม่
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> - ระยะเวลามีความเหมาะสมกับแผนของโครงการหรือไม่
ต้นทุนโครงการ	<ul style="list-style-type: none"> - ผลลัพธ์ของโครงการที่เกิดขึ้นเมื่อเทียบกับโครงการอื่นที่คล้ายคลึงกันมีผลดีกว่าหรือไม่ - วัตถุประสงค์ของโครงการสามารถตัดสินใจการลงทุนในโครงการเมื่อเทียบกับโครงการอื่นที่คล้ายคลึงกัน

ตาราง 2-14 (ต่อ) หลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA

4. ผลกระทบ (Impact)	
เป้าหมายโดยรวม	<ul style="list-style-type: none"> - ตัวบ่งชี้มีความถูกต้องหรือไม่สำหรับเป้าหมายโดยรวม - ตัวบ่งชี้และเป้าหมายโดยรวมของโครงการมีความเหมาะสมบนข้อมูลพื้นฐานหรือไม่ - วิธีการที่ใช้สำหรับตัวบ่งชี้มีความเหมาะสมต่อเป้าหมายโดยรวมหรือไม่
ความสัมพันธ์เชิงเหตุผล	<ul style="list-style-type: none"> - การบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการจะส่งผลกระทบใดบ้าง - ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายของโครงการและการพัฒนาประเทศ - สมมติฐานที่สำคัญจากวัตถุประสงค์ของโครงการส่งผลให้โครงการสำเร็จ - มีปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อความล้มเหลวของโครงการ
ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกันเป็นระลอก	<ul style="list-style-type: none"> - มีอิทธิพลใดที่มีผลเกินกว่าเป้าหมายโดยรวมหรือไม่ - มีการใช้มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบเชิงลบโดยเฉพาะหรือไม่ <li style="padding-left: 20px;">อิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายและนโยบายการจัดทำกฎหมายระบบมาตรฐานและอื่น ๆ <li style="padding-left: 20px;">อิทธิพลต่อด้านสังคมและวัฒนธรรมเช่นเพศ, สิทธิมนุษยชนคนรวยและคนจน <li style="padding-left: 20px;">อิทธิพลต่อการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม <li style="padding-left: 20px;">อิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี <li style="padding-left: 20px;">อิทธิพลทางเศรษฐกิจต่อสังคมเป้าหมาย, ฝ่ายโครงการ, ผู้รับประโยชน์ - มีอิทธิพลทางบวกและลบแตกต่างกันไปหรือไม่ความแตกต่างระหว่างเพศกลุ่มชาติพันธุ์หรือชั้นทางสังคม

ตาราง 2-14 (ต่อ) หลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA

5. ความยั่งยืน	
นโยบาย	<ul style="list-style-type: none"> - ความช่วยเหลือในด้านนโยบายที่ดำเนินต่อไปหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นหรือไม่ - มีการเตรียมกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องหลังโครงการดำเนินการเสร็จสิ้นหรือไม่ - สำหรับโครงการนำร่อง มีความพยายามที่จะช่วยให้เกิดโครงการต่อหรือไม่
องค์กรและการเงิน	<ul style="list-style-type: none"> - องค์กรมีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการสำเร็จหรือไม่ - มาตรการด้านงบประมาณที่ดำเนินการในด้านของประเทศที่ใช้บังคับหรือไม่ - ความน่าจะเป็นที่งบประมาณจะเกินงบ
เทคโนโลยี	<ul style="list-style-type: none"> - วิธีการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในโครงการสามารถยอมรับได้หรือไม่ - แผนการบำรุงรักษาและการจัดการสำหรับอุปกรณ์นำมาใช้ในโครงการอย่างเหมาะสม - โครงการมีกลไกในการเผยแพร่ข้อมูลหรือไม่ - ความน่าจะเป็นที่หน่วยงานที่ดำเนินการรับผิดชอบโครงการ
สังคมวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> - มีความเป็นไปได้หรือไม่ว่าจะมีผลบี่ยังผลกระทบอย่างยั่งยืนโดยขาดการพิจารณาสำหรับผู้ที่ด้อยโอกาส - มีความเป็นไปได้หรือไม่ที่จะมีผลต่อเนื่องผ่านทางขาดการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

ที่มา: (JICA, 2014)

จากการประเมินที่ได้นำเสนอในข้างต้นซึ่งจะเป็นแนวทางให้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์และคัดเลือกหลักการที่เหมาะสมเพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัยและนำไปสู่การวิเคราะห์และสรุปแนวทางการพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

2.6 งานวิจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษาทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพิจารณาหลักเกณฑ์และการจัดลำดับความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศผู้ช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย, องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศและหน่วยงานในประเทศไทย,

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายในการพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง และเนื้อหาที่เกี่ยวข้องโดยมีรายละเอียด ดังนี้

นวนน้อย ตริรัตน์ (2555) ได้ศึกษาแนวทางในการพิจารณารูปแบบการให้ความช่วยเหลือ เงื่อนไขต่างๆ และผลประโยชน์ที่ได้รับ โดยการศึกษาารูปแบบและความช่วยเหลือจากประเทศและองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกลุ่ม CLMV โดยได้ทำการเปรียบเทียบความช่วยเหลือจากองค์กรต่างๆทั้งในและต่างประเทศ เป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ 1 องค์กรการเงินระหว่างประเทศ, กลุ่มที่ 2 กลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือสำคัญในเอเชีย ได้แก่ จีน, ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้และกลุ่มที่ 3 คือ หน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือในประเทศไทย ได้แก่ สพร. และ สพพ. (หน่วยงานอื่นๆ นอกจากนี้จะให้ความช่วยเหลือในลักษณะที่เกี่ยวข้องชำนาญกับหน่วยงานโดยตรง) และแบ่งความช่วยเหลือเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าและความช่วยเหลือแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำโดยเปรียบเทียบในด้านวัตถุประสงค์ขององค์กร, หลักเกณฑ์ในการให้ความช่วยเหลือ, ประเภทของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, รูปแบบการให้ความช่วยเหลือ, สกูลเงิน, อัตราดอกเบี้ยระยะเวลาปลอดดอกเบี้ยและเงื่อนไขการจัดซื้อจัดจ้าง

วราจกณา พรหมน้ำดำ (2558) ได้ศึกษาการพิจารณาตรวจสอบแนวทางการสนับสนุนโครงการโรงไฟฟ้าของไทยแก่ สปป.ลาวและเมียนมาร์ โดยได้ศึกษาแนวทางการสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานไฟฟ้าขององค์กรระหว่างประเทศและประเทศไทยที่สนับสนุนและร่วมลงทุนกับ สปป.ลาวและพม่า โดยได้ทำการวิเคราะห์และประเมินโครงการโดยการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ซึ่งมีเกณฑ์การประเมิน 5 ด้าน ได้แก่ 1) ความสอดคล้อง 2) ประสิทธิภาพ 3) ประสิทธิผล 4) ผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม 5) ความยั่งยืน ซึ่งจากงานวิจัยพบว่าความมีประสิทธิภาพส่งผลสำเร็จต่อโครงการมากที่สุด รองลงมา ประสิทธิภาพและความยั่งยืน ในด้านผลกระทบไม่ส่งต่อความสำเร็จของโครงการ อีกทั้งยังมีปัจจัยในด้านสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งจะส่งผลถึงความต่อเนื่องของโครงการที่ดำเนินการภายใต้การกำกับของรัฐบาลและโครงการใน สปป.ลาว มีแนวโน้มประสบความสำเร็จมากกว่าโครงการในพม่า ซึ่งเป็นผลจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ

เวียงสมัย พันวงษา (2552) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ลาว-ไทย: ศึกษากรณีความช่วยเหลือจากประเทศไทย ค.ศ. 1975 ถึงค.ศ. 2007 โดยได้ศึกษาผลของความช่วยเหลือที่ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและลาวดีขึ้น โดยศึกษา ตั้งแต่ ค.ศ. 1975 ซึ่งเป็นปีที่ลาวเปลี่ยนแปลงการปกครองเป็นสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ความร่วมมือระหว่างลาว-ไทยยังไม่ค่อยเกิดขึ้นเนื่องจากเกิดการขัดแย้งระหว่างประเทศอภิอำนาจที่ต่างกัน และในช่วงตั้งแต่สิ้นสุดสงครามเย็นจนถึง

ปีที่ลาวเข้าเป็นสมาชิกอาเซียน รัฐบาลไทยได้มีการให้ความช่วยเหลือด้านต่างๆแก่ สปป.ลาว มากขึ้น ทั้งด้านการศึกษา และการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และไทยได้เพิ่มงบประมาณความช่วยเหลือด้าน เศรษฐกิจและวิชาการแก่ลาว อย่างต่อเนื่อง เล็งเห็นถึงความสำคัญของลาวที่มีต่อไทย จากงานวิจัย เห็นได้ว่าการที่ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือแก่ ลาว ในหลายๆด้าน ทำให้ความร่วมมือและความ ช่วยเหลือระหว่างสองประเทศแน่นแฟ้นกันมากขึ้น ซึ่งปรับปรุงความสัมพันธ์ในทุกๆด้านระหว่าง ประเทศ จึงเห็นได้ชัดว่าความร่วมมือที่ดีของสองประเทศ เป็นผลมาจากความช่วยเหลือ

Michael Paller (2007) ได้ศึกษาการมุ่งสู่การปฏิรูปการจัดการปกครอง: บท ทบทวนเชิงวิพากษ์เรื่องความช่วยเหลือต่างประเทศต่อพม่า/เมียนมาร์ เนื่องจากพม่าได้รับความ ช่วยเหลือจากต่างประเทศน้อยมาก และหากมีการให้ความช่วยเหลือที่มีการพิจารณาไตร่ตรองที่ดี มี การกำกับดูแลและการเอาใจใส่จะส่งผลถึงการปฏิรูปการบริหารจัดการปกครองในพม่า ผู้วิจัยจึงได้ ประเมินยุทธศาสตร์การเลือกผู้รับความช่วยเหลือของ สภาสันติภาพและการพัฒนาแห่งรัฐ องค์กรการ ปกครองท้องถิ่นและหน่วยงานราชการ องค์กรระหว่างประเทศ จากการศึกษาพบว่ายุทธศาสตร์ความ เชื่อมโยงระหว่างการบริหารจัดการการปกครอง กับความช่วยเหลือจากต่างประเทศไม่ ค่อยชัดเจนนัก จึงไม่ค่อยมีผลสู่การเปลี่ยนแปลงที่ดีเท่าที่ควร

Mohammad In'airat (2014) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการจัดสรรความช่วยเหลือของ รัฐบาลว่าในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมาเกิดความล้มเหลวในการจัดสรรการให้ความช่วยเหลือในด้าน ความยั่งยืนของโครงการ เมื่อมีการพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น อัตราการเจริญเติบโตขององค์กรหรือ เงื่อนไขการประเมินก่อนการดำเนินโครงการของโครงการจากการศึกษาพบว่าการเลือกโครงการ ช่วยเหลือที่เหมาะสมจะพิจารณาจากคุณภาพของรัฐบาลเป็นเกณฑ์ที่สำคัญ

Nadia Molenaers, Sebastian dellepiane and Jorg Faust (2015) ได้ศึกษา เงื่อนไขของนโยบายแบบใหม่ในช่วงปี 1990 – 2000 เพื่อขยายความหมายของนโยบาย เนื่องจากใน สมัยก่อนจะใช้ในเชิงประสิทธิภาพของโครงการเพียงอย่างเดียว แต่ในปัจจุบันเงื่อนไขทางนโยบายจะ ใช้ในเชิงการเจรจาและผลลัพธ์ของโครงการด้วย จากการศึกษาพบว่า การมีนโยบายที่ดีจะส่งผลให้ ได้รับทุนสนับสนุนมากขึ้น อาทิเช่น เพิ่มความน่าจะเป็นในการถูกเลือกในการให้ความช่วยเหลือ, การ เปลี่ยนแปลงทางการเมืองและส่งผลถึงระดับการให้ความช่วยเหลือขององค์กรต่างๆ

Gil S. Epstein, Ira N. Gang (2008) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการจัดสรรความช่วยเหลือ ของรัฐบาลจากการจัดสรรความช่วยเหลือแบบเดียวกันในประเทศที่ศึกษา 2 ประเทศหลังจากนั้นจึง

ทำการตรวจสอบผลกระทบจากการให้ความช่วยเหลือพบว่าภาวะเป็ยบในแต่ละประเทศส่งผลต่อการให้ความช่วยเหลือแตกต่างกันซึ่งประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือที่มีศักยภาพสูงกว่าจะสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการพัฒนาประเทศได้ดีกว่า

ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (2007) ได้เขียนรายงานในเรื่องการบริหารความช่วยเหลืออย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากในปี ค.ศ. 2006 สมาชิกของ DAC ทั้ง 23 ประเทศได้มีการเบิกจ่ายเงินมากกว่า 100 พันล้านดอลลาร์สหรัฐเพื่อเป็นเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาประเทศ ดังนั้นจึงสามารถเสนอบทเรียนในการจัดการกับเงินทุนได้ ดังนี้ ในด้านกลยุทธ์ ได้แก่ 1) หากกฎหมายและการเมืองที่เหมาะสม โดยมีแนวทางชัดเจนสำหรับวัตถุประสงค์ในการร่วมมือเพื่อพัฒนา ในรูปแบบการออกกฎหมายหรือออกกฎต่างๆ 2) การจัดการผลประโยชน์ด้วยการแข่งขัน โดยการหลีกเลี่ยงการแข่งขันในระหว่างประเทศในระยะสั้น แต่ควรสนใจที่ผลของประสิทธิภาพในการพัฒนา 3) การบรรลุเป้าหมายสำหรับการพัฒนา โดยการตั้งข้อบังคับที่ชัดเจนและสร้างกลไกในการประเมินผลกระทบในประเทศที่ยากจน 4) ทำให้ประชาชนได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนา โดยการแสดงให้เห็นถึงผลของการให้ความช่วยเหลือ หลังจากระบวนการกำหนดกลยุทธ์เสร็จสิ้นแล้วขั้นตอนต่อไปคือ การจัดการองค์กร โดยมีรายละเอียดดังนี้ 5) ระบุโครงสร้างการทำงานที่แน่ชัด โดยการจัดการให้ผู้มีอำนาจมีส่วนในการรับผิดชอบต่อสาธารณะ 6) ความช่วยเหลือแบบทวิภาคีโดยการตกลงกับสถาบันการเงิน โดยใช้โครงสร้างทวิภาคีเพื่อความสะดวกในการติดต่อ 7) การจัดการเงินสมทบของสถาบันแบบพหุภาคี โดยการส่งเสริมการเชื่อมโยงกันมากขึ้นระหว่างผู้รับผิดชอบต่อในด้านต่างๆ 8) การกระจายอำนาจการบริหารจัดการไปยังท้องถิ่น โดยการกระจายความรับผิดชอบต่อในระดับท้องถิ่น หลังจากการจัดการองค์กร เสร็จสิ้นแล้วขั้นตอนต่อไปคือ การบริหารจัดการเพื่อส่งมอบโครงการความช่วยเหลือ โดยมีรายละเอียดดังนี้ 9) การจัดการให้ความช่วยเหลือ โดยการจัดรูปแบบการให้ความช่วยเหลือที่เน้นให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับอย่างแท้จริง 10) การรักษาความยั่งยืนของการให้ความช่วยเหลือ โดยเน้นให้ความสำคัญแก่ความช่วยเหลือโครงการอย่างเต็มที่ และไม่กระจุกกระจายความช่วยเหลือมากเกินไป 11) การจัดการและการประเมินผลและการควบคุมคุณภาพการปฏิบัติงาน โดยการการพัฒนาสังคมเพื่อสามารถควบคุมผลลัพธ์ที่เกิดจากการให้ความช่วยเหลือ 12) การจัดการลำดับความสำคัญของทรัพยากรมนุษย์ โดยการพัฒนาคุณภาพในเกิดประโยชน์ต่อท้องถิ่น โดยเฉพาะการพัฒนาหน่วยงาน

Patrick Carter (2014) ได้ศึกษาการจ้ดสรรความช่วยเหลือโดยศึกษาผ่านหน่วยงานที่ทำหน้าที่พัฒนาประเทศอีกทั้งยังทำการสำรวจการจ้ดสรรความช่วยเหลือที่เหมาะสมเมื่อประเทศผู้รับมีข้อจำกัดในการให้ความช่วยเหลือจากผลการศึกษาพบว่าการจ้ดสรรความช่วยเหลือ

ให้แก่ประเทศที่ยากจนไม่ใช่เรื่องที่เหมาะสมเสมอไปแต่การจัดสรรความช่วยเหลือที่เหมาะสมจะต้องดูโครงการช่วยเหลือที่ผ่านมาของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ ซึ่งปัจจัยหลัก (รายได้รวมต่อจำนวนประชากร, ประสิทธิภาพในการใช้งบประมาณการให้ความช่วยเหลือ, จำนวนประชากร) จะมีผลมากที่สุดในการพิจารณาการให้ความช่วยเหลือและเป็นปัจจัยที่กำหนดลักษณะของงบประมาณและขอบเขตในการช่วยเหลือ

Tony Addison and Finn Tarp (2015) ได้เขียนถึงความช่วยเหลือต่างประเทศของประเทศญี่ปุ่นในด้านผลกระทบของความช่วยเหลือ จากรายงานพบว่า ประเทศญี่ปุ่นเป็นหนึ่งในผู้บริจาครายใหญ่ที่สุดของโลกมาหลายสิบปี ซึ่งการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานก็เป็นสิ่งสำคัญของการพัฒนาประเทศที่รับความช่วยเหลือ ไม่เพียงแต่ลดความไม่เท่าเทียมเชิงพื้นที่เท่านั้นแต่ยังช่วยให้เกิดการเชื่อมต่อกันในภูมิภาคและสามารถช่วยในการจัดหาสินค้าและบริการที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของประเทศญี่ปุ่นอีกด้วย

ในส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นศูนย์กลางในการเจริญเติบโตของประเทศญี่ปุ่น โดยมีนโยบายอุตสาหกรรมที่เน้นความเชื่อมโยงระหว่างนิคมอุตสาหกรรมใหม่และคลังสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออก ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญได้แก่ รถไฟสาย Tokaido ทำให้ประเทศญี่ปุ่นเล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้นโครงการที่เกี่ยวกับความช่วยเหลือในด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุตสาหกรรม จึงเพิ่มมากขึ้นนับตั้งแต่ 1960 ซึ่งมีโครงการหลัก ได้แก่ พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของประเทศไทยและทางเดินทางเศรษฐกิจในเวียดนาม ซึ่งทั้งสองโครงการจะรองรับการลงทุนจากต่างประเทศได้เป็นอย่างดี จะเห็นได้ว่าโครงสร้างพื้นฐานที่ดีจะออกแบบเพื่อให้เกิดการกระตุ้นการลงทุนในภาคเอกชน สะท้อนให้เห็นว่าการช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานจะส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจในวงกว้างกว่าความช่วยเหลือแบบอื่น แต่ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานก็ไม่ได้ประสบความสำเร็จในทุกครั้ง ทั้งนี้ยังขึ้นกับวัตถุประสงค์ของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลืออีกด้วย อีกทั้งการให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคียังคงค่อนข้างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เนื่องจากความช่วยเหลือในลักษณะนี้จะเน้นให้ความช่วยเหลือในภาคการผลิตมากกว่า ซึ่งจะส่งผลเป็นรายโครงการมากกว่าการส่งผลในระดับภูมิภาค สะท้อนให้เห็นว่าผลประโยชน์จะเกิดขึ้นแค่เฉพาะกลุ่มมากกว่า

The Economist (2017) ได้เขียนถึงการให้ความช่วยเหลือของประเทศจีนและภาพลักษณ์ในการให้ความช่วยเหลือ จากบทความพบว่า ประเทศจีนเป็นหนึ่งในผู้ให้ความช่วยเหลือต่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของโลก แต่ในขณะเดียวกันก็ภาพลักษณ์ฐานะผู้บริจาคที่ไม่ดีนัก อาทิเช่นโครงการที่ไม่ได้มาตรฐานหรือระดับมาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่ต่ำ และกระบวนการให้ความช่วยเหลือ

ของประเทศจีนยังไม่เปิดเผยอย่างแพร่หลายนักทั้งในด้านผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือและสิ่งที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่างเช่น รัฐบาลจีนประกาศว่ามีเงินในการให้ความช่วยเหลือจำนวนมาก แต่ประเทศจีน ยังไม่มีกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับการให้ช่วยเหลือความช่วยเหลือโดยตรง จากกระบวนการที่ไม่มีความ แน่ชัดของเงินส่งผลให้รัฐบาลต่างประเทศปฏิเสธที่จะร่วมมือให้ความช่วยเหลือกับประเทศจีน

การศึกษาความช่วยเหลือของประเทศจีนที่ดีที่สุดในตอนนี้เป็น การเผยแพร่ข้อมูล การให้ความช่วยเหลือเป็นรายสัปดาห์ของ AidData ซึ่งเป็นกลุ่มนักวิจัยของมหาวิทยาลัยวิลเลียม และแมรีในรัฐเวอร์จิเนีย ซึ่งข้อสรุปที่ได้จาก AidData มี 3 ประการคือ 1) การให้ความช่วยเหลือจะมี ประสิทธิภาพมากกว่านี้ในประเทศที่ยากจน ถ้ามีการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแบบให้เปล่า มากกว่าการให้กู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ 2) การให้ความช่วยเหลือขององค์กรในฝั่งตะวันตกไม่ควรกังวล เกี่ยวกับการร่วมมือในการให้ความช่วยเหลือกับประเทศจีนมากเกินไป ซึ่งความร่วมมือในการให้ความ ช่วยเหลือเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้โครงการประสบความสำเร็จเนื่องจากว่า ประเทศจีนจะให้ความ ช่วยเหลือในประเภทเดียวกันในสถานที่เดียวกันกับผู้บริจาคในฝั่งตะวันตก 3) ข้อมูลเกี่ยวกับการให้ ความช่วยเหลือของประเทศจีนจะไม่เผยแพร่ออกสู่สาธารณะ ดังนั้นการให้ความช่วยเหลือจะขึ้นอยู่กับ แนวทางนโยบายหรือวัตถุประสงค์การให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลจีน ซึ่งในอนาคตอาจจะมีการ เผยแพร่เกี่ยวกับกระบวนการให้ความช่วยเหลือ ซึ่งจะส่งผลต่อประสิทธิภาพการประเมินความ ช่วยเหลือในระดับสากล ทำให้ภาพลักษณ์ของประเทศจีนดีขึ้น

Viktor Brech and Niklas Potrafke (2014) ได้ศึกษาอุดมการณ์ของรัฐบาลที่ให้ความช่วยเหลือกับการจัดสรรประเภทความช่วยเหลือจากต่างประเทศ โดยใช้ข้อมูลจาก 23 ประเทศ ในช่วงปี 1960 – 2009 พบว่าเกิดความแตกต่างระหว่างความช่วยเหลือแบบทวิภาคีและพหุภาคีทั้ง รูปแบบการให้ความช่วยเหลือแบบเงินสนับสนุนและเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ, ลักษณะของผู้รับความ ช่วยเหลือ ซึ่งเห็นผลว่ารัฐบาลได้จะให้ความสำคัญกับการช่วยเหลือแบบทวิภาคีมากกว่า โดยเฉพาะ การช่วยเหลือแบบสนับสนุนเพื่อพัฒนาประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงรายได้ปานกลางซึ่งการให้ทุนจะเกี่ย ข้องกับสมมุติฐานเชิงนโยบายของประเทศเนื่องจากเป็นทุนที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของประชาชน มากที่สุด

2.7 สรุปการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จะเห็นว่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศที่จะส่งผลให้ประเทศมีผลผลิตเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้อัตราการเจริญเติบโตของประเทศเพิ่มสูงขึ้นได้ในระยะยาว ดังนั้นโครงสร้างพื้นฐานจึงถือเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญต่อการเจริญเติบโตของประเทศ ในการสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ก่อให้เกิดความเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจจะต้องเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมเศรษฐกิจหรือเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งสินค้าและบริการที่สามารถช่วยให้ธุรกิจและบุคคลสามารถเข้าถึงสินค้าและบริการได้โดยง่าย โดยมีตลาดที่ใหญ่ขึ้นด้วยต้นทุนที่ลดลง เช่น การก่อสร้างสะพาน, ถนนและทางรถไฟ ซึ่งจะผลักดันให้เกิดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศได้ โดยในฐานะประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานควรเน้นไปที่การประเมินก่อนดำเนินโครงการเพื่อให้สามารถประเมินความสำคัญของโครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อเชื่อมโยงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งกับประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับทั้งในทางตรงและทางอ้อม โดยงานวิจัยนี้จะนำเสนอการประเมินก่อนดำเนินโครงการที่เหมาะสมเพื่อกำหนดนโยบายพิจารณาการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งนี้ผลงานวิจัยที่ได้สามารถนำไปต่อยอดการศึกษาและเพื่อพัฒนาแบบจำลองในการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่อไป

จากการทบทวนวรรณกรรม ทำให้ทราบถึงหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและองค์กรระหว่างประเทศ ซึ่งหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญ จากการศึกษานี้จะเป็นส่วนสำคัญในเสนอแนะแนวทางการสนับสนุนการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้านของไทย

ในส่วนงานวิจัยในอดีต จะเห็นได้ว่าการศึกษาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในการพิจารณาช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งส่วนใหญ่พบว่าปัจจัยที่ส่งผลให้การให้ความช่วยเหลือประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวจะขึ้นอยู่กับนโยบายรัฐบาลของประเทศผู้รับความช่วยเหลือเป็นหลัก โดยส่วนมากผู้ให้ความช่วยเหลือจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบทวิภาคี ยกเว้นองค์กรการเงินระหว่างประเทศที่มีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคีมากกว่า ส่วนความช่วยเหลือในประเทศไทยมักจะเสนอแนะการพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านโดยพิจารณาจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ ซึ่งการพิจารณาความช่วยเหลือดังกล่าวจะเป็นการช่วยส่งเสริมในการให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศแต่ก็ขึ้นกับรัฐบาลของทั้งสองประเทศเช่นเดียวกัน

งานวิจัยนี้จะเสนอแนะแนวทางหนึ่งของหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือ
โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีขั้นตอนการศึกษาดัง
แสดงในบทถัดไป



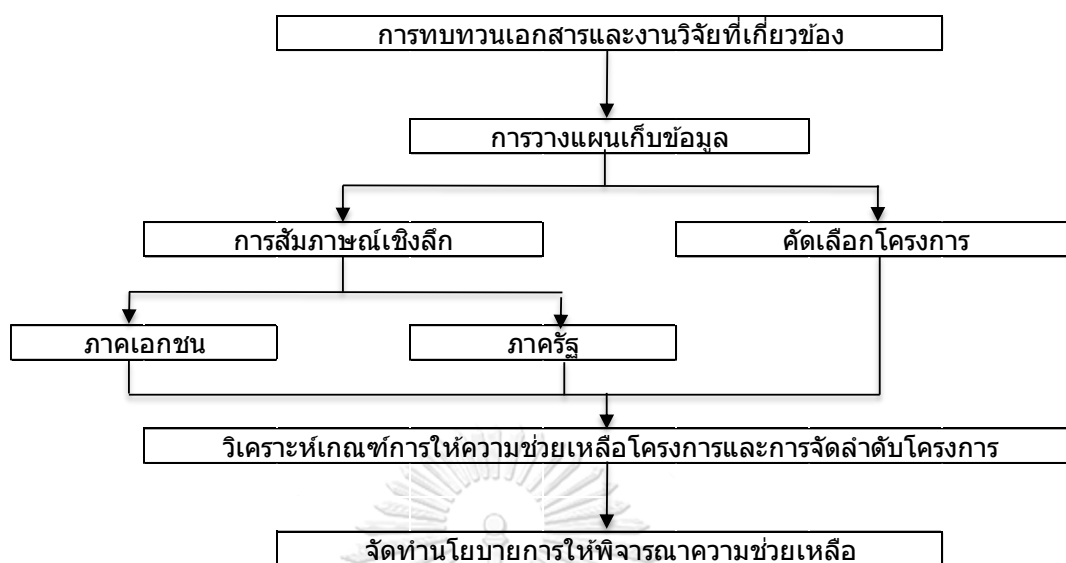
บทที่ 3

ขั้นตอนการวิจัย

สำหรับเนื้อหาในบทนี้ได้นำเสนอภาพรวมและขั้นตอนการศึกษาของการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ได้รับความช่วยเหลือจากองค์กรต่างๆแก่ประเทศ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา โดยทำการศึกษาจากโครงการตัวอย่างที่คัดเลือกโดยผู้วิจัย ซึ่งในบทนี้จะประกอบด้วย 4 ส่วนที่สำคัญ ได้แก่ 1) การเก็บข้อมูลในการพิจารณาการประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง 2) การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) การวิเคราะห์ข้อมูลและประเมินผล และ 4) เสนอแนวทางเพื่อพิจารณาการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมีรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงานดังต่อไปนี้

3.1 ภาพรวมของงานวิจัย

ภาพรวมการดำเนินการวิจัยนี้มีวิธีการศึกษาตามภาพที่ 3-1 โดยเริ่มจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาการพิจารณาประเมินความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานผู้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศ สปป.ลาว, พม่า และกัมพูชา ในที่นี้สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มคือ 1) ประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน, สาธารณรัฐเกาหลี, ประเทศญี่ปุ่นและประเทศออสเตรเลีย 2) องค์กรที่ให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชียและธนาคารโลก 3) หน่วยงานไทย ได้แก่ สพพ. และกรมททหลวง จากนั้นจึงพิจารณาคัดเลือกโครงการมาวิเคราะห์และประเมินผลโดยการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC และเป็นโครงการภายใต้การดำเนินการของหน่วยงานไทย จำนวนทั้งสิ้น 7 โครงการประกอบด้วยโครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดย สพพ. จำนวน 5 โครงการและโครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดยกรมททหลวงจำนวน 2 โครงการ จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานผู้ให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องด้านการพิจารณาการประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง รวมถึงความคิดเห็นของภาคเอกชนและนักวิชาการในด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หลังจากนั้นจึงนำไปวิเคราะห์ผลและประเมินผล เพื่อนำไปสู่การเสนอแนวทางการช่วยเหลือเพื่อพิจารณาการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน



ภาพที่ 3- 1 ภาพรวมการดำเนินการวิจัย

3.2 การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 สามารถแบ่งประเภทการศึกษาข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการทำงานวิจัย ได้ดังนี้

- ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชีย ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย ประเทศญี่ปุ่น, สาธารณรัฐเกาหลี, และสาธารณรัฐประชาชนจีน
- ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งขององค์กรที่ให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ ได้แก่ ธนาคารพัฒนาเอเชียและธนาคารโลก
- ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานในประเทศไทย ได้แก่ กรมทางหลวง และ สฟพ.
- ทบทวนงานวิจัยในอดีตที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

- ศึกษาหลักการวิเคราะห์และประเมินผลโครงการ โดยเน้นการประเมินโครงการโดยมาตรฐาน OECD/DAC

3.3 การวางแผนเก็บข้อมูล

สำหรับขั้นตอนการเก็บข้อมูลในงานวิจัยนี้สามารถแบ่งหัวข้อการดำเนินงานออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) การรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2) การคัดเลือกโครงการตัวอย่าง 3) การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดดังนี้

3.3.1 การรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การรวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำได้โดยการค้นหาจากวิทยานิพนธ์, รายงาน, วารสารและเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสืบค้นทางอินเทอร์เน็ตจากเว็บไซต์ทางการของแต่ละหน่วยงานหรือองค์กรนั้นๆ โดยตรง โดยได้รวบรวมสาระสำคัญของการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง อาทิเช่น วัตถุประสงค์ของการให้ความช่วยเหลือ, รูปแบบการให้ความช่วยเหลือ, หลักเกณฑ์การพิจารณาความช่วยเหลือ, การประเมินผลโครงการและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

3.3.2 การคัดเลือกโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

สำหรับในขั้นตอนนี้ ผู้วิจัยได้คัดเลือกโครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ได้กล่าวถึงในบทที่ 2 เพื่อใช้เป็นโครงการตัวอย่างในการศึกษา โดยมีหลักในการพิจารณาคือ เป็นโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสปป.ลาว พม่าและกัมพูชา และพิจารณาโครงการตั้งแต่ พ.ศ. 2550 ถึง พ.ศ. 2560 โดยเป็นโครงการที่กำลังดำเนินการและโครงการที่แล้วเสร็จ ซึ่งจะคัดเลือกเฉพาะโครงการที่ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญและเป็นโครงการที่มีข้อมูลเพียงพอที่ผู้วิจัยจะสามารถศึกษาได้ ทั้งนี้ผู้วิจัยได้พิจารณาคัดเลือกโครงการรวมทั้งสิ้น 7 โครงการโดยแบ่งเป็นโครงการของ สพพ. จำนวน 5 โครงการ และโครงการของกรมทางหลวงจำนวน 2 โครงการ ดังนี้ (ในส่วนข้อมูลการรวบรวมโครงการที่ให้ความช่วยเหลือจากประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและองค์การการเงินระหว่างประเทศ จะอยู่ในภาคผนวก ก)

- 1) โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดย สพพ.
 - โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง
 - โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 อ้นลองเวง – เสียมราชู
 - โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย
 - โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3)
 - โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว

- 2) โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดย กรมทางหลวง
 - โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท
 - โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด

3.4 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางของหลักเกณฑ์การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการซึ่งเป็นการวิจัยในเชิงคุณภาพโดยการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสอบถามหลักเกณฑ์การพิจารณาและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ หรือผลกระทบต่างๆที่เกิดขึ้น เพื่อนำข้อมูลมารวบรวมเพื่อเสนอแนะแนวทางการพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ ซึ่งสามารถแสดงรายละเอียดความสัมพันธ์ระหว่างจุดมุ่งหมายการวิจัย, ประเด็นคำถาม, วิธีการและผล ตามตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3- 1 ความสัมพันธ์ระหว่างจุดมุ่งหมายการวิจัย, ประเด็นคำถาม, วิธีการและผล

จุดมุ่งหมาย	ประเด็นคำถาม	วิธีการ	ผล	แหล่งข้อมูล
เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้ความช่วยเหลือ	เกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงการระหว่างประเทศ ในมิติต่างๆ มีอะไรบ้าง?	เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก	เกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงการระหว่างประเทศ	1. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง 2. เอกสารทั้งในและต่างประเทศ
เพื่อจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการระหว่างประเทศ ในมิติต่างๆ มีอะไรบ้าง?	เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก	เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญโครงการระหว่างประเทศ	1. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง 2. เอกสารทั้งในและต่างประเทศ
เพื่อกำหนดนโยบายพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ	เกณฑ์การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ มีการพิจารณาอย่างไร	เอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก	เกณฑ์การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ	1. กลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง 2. เอกสารทั้งในและต่างประเทศ

ในการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาความช่วยเหลือโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งโดยตรง รวมถึงสัมภาษณ์นักวิชาการและภาคเอกชน เพื่อรวบรวมรายละเอียดของหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือโครงการ รวมไปถึงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆที่เป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์และประเมินผล โดยผู้วิจัยจะแบ่งกลุ่มที่ทำการสัมภาษณ์เป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) หน่วยงานในประเทศไทย

หน่วยงานไทยที่ให้ความช่วยเหลือโดยตรง คือผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ในการพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือแก่โครงการโดยตรง จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมทางหลวง และ สฟพ. โดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ
- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ
- การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ
- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ
- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน

- การพัฒนาหลักเกณฑ์และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการช่วยเหลือ
- ข้อเสนอแนะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

2) ผู้ให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ

ผู้ให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศ คือ ประเทศหรือองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยมี จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น, ธนาคารพัฒนาเอเชียและธนาคารโลกโดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ
- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ
- การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ
- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ
- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน
- การพัฒนาหลักเกณฑ์และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการช่วยเหลือ
- ข้อเสนอแนะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3) นักวิชาการ

ในส่วนของนักวิชาการ คือผู้ที่มีความรู้ และความเชี่ยวชาญในด้านการพัฒนา นโยบายและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือโครงการ โดยเฉพาะการสนับสนุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งบุคคลเหล่านี้ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยตรง แต่มีความรู้และสามารถให้ข้อมูลอันมีประโยชน์ต่องานวิจัยได้ โดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

- ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อหลักการและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการให้ความช่วยเหลือโครงการแก่ประเทศ สปป.ลาว พม่าและกัมพูชา ในปัจจุบัน
- ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อความเหมาะสมของบทบาทการให้ความช่วยเหลือของประเทศไทย
- ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อแนวทางการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง

- ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ

4) ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทยและสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยมีประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

- ในแต่ละปีที่ผ่านมา การดำเนินกิจการของสมาชิกในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน มีอัตราเพิ่มขึ้นเท่าใดบ้าง และเพราะสาเหตุใด

- ในปัจจุบันความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง ที่รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า, สปป.ลาว, กัมพูชา) เอื้อประโยชน์ต่อท่านหรือไม่

- ประเทศไทยควรให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ และควรจะจัดการพิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการอย่างไร

- ในปัจจุบัน นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลช่วยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือไม่ และรัฐบาลควรจะมีนโยบายใดในการส่งเสริมในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้วิจัยจะใช้วิธีการบันทึกเทปในการสัมภาษณ์เพื่อสามารถเก็บประเด็นคำถามและคำตอบอย่างครบถ้วน โดยมีการขออนุญาตหรือได้รับความยินยอมจากผู้ให้สัมภาษณ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากการรวบรวมข้อมูลจากการสืบค้นและการสัมภาษณ์เชิงลึกแล้ว ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการดำเนินการในหัวข้อ 3.3 มาวิเคราะห์โครงการตัวอย่างทั้ง 7 โครงการและนำข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกมาพิจารณาประกอบการวิเคราะห์โครงการ จากนั้นจึงอาศัยรูปแบบการประเมินผลโครงการก่อนการดำเนินโครงการโดยการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC จากมาตรฐานหลักเกณฑ์ของ JICA ตามที่อธิบายไว้ในบทที่ 2 ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกวิธีการดังกล่าว เนื่องจากเป็นวิธีที่มีความเหมาะสมต่อการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพราะมีการวิเคราะห์การประเมินที่ครอบคลุมโดยเฉพาะในด้านความยั่งยืนของโครงการ เนื่องจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานเป็นโครงการที่มีอายุโครงการในระยะยาวส่งผลถึงผลกระทบต่างๆ อาทิเช่น

ผลประโยชน์ทางอ้อมและชื่อเสียงของประเทศ นอกจากนี้มาตรฐาน OECD/DAC ยังเป็นมาตรฐานที่ใช้ในการประเมินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ JICA ซึ่งเป็นประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงที่ยาวนาน ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC มาประยุกต์ใช้กับโครงการตัวอย่าง

เมื่อประเมินผลโครงการตัวอย่างและวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้แล้ว จึงได้ผลการศึกษาซึ่งจะนำไปสู่การวิเคราะห์และสรุปผล เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ได้ถึงแนวทางการกำหนดหลักเกณฑ์ความช่วยเหลือของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน และเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาประเมินความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องในอนาคต

3.6 การสรุปผลและนำเสนอ

จากการศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลและการประเมินผลทั้งในส่วนหลักเกณฑ์ในการพิจารณาประเมินความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและองค์ระหว่างประเทศ และหลักเกณฑ์ในการพิจารณาประเมินความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของหน่วยงานไทย และกรณีศึกษาโครงการตัวอย่างในงานวิจัย จะนำไปสู่การวิเคราะห์และสรุปผลการเสนอแนะแนวทางการพิจารณาประเมินความช่วยเหลือของประเทศไทยแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทำได้โดยการเปรียบเทียบโครงการตัวอย่างตามการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC ในหลักเกณฑ์ทั้ง 5 ประการ ได้แก่ 1) ความสอดคล้อง 2) ประสิทธิภาพ 3) ประสิทธิผล 4) ผลกระทบ 5) ความยั่งยืน มาพิจารณาเพื่อแก้ปัญหาในด้านหลักเกณฑ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละโครงการ ที่จะมีส่วนช่วยในด้านการให้ความช่วยเหลือการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 4

ภาพรวมโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ภาพรวมของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศจากข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากเอกสารที่เกี่ยวข้องจำนวน 16 โครงการ (โครงการตัวอย่างจำนวน 16 โครงการแสดงในภาคผนวก ก) ซึ่งอยู่ในขอบเขตการศึกษาคือ โครงการที่อยู่ในระหว่างการดำเนินโครงการและแล้วเสร็จ ในช่วง พ.ศ. 2550 – 2560 โดยใช้การสุ่มตัวอย่างในการเลือกโครงการ เพื่อให้ได้โครงการตัวอย่างที่กระจายตัวตามพื้นที่ของประเทศที่ทำการศึกษา โดยแบ่งหัวข้อในการศึกษาเป็น 3 หัวข้อ ได้แก่ 4.1) ภาพรวมการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย 4.2) เปรียบเทียบความช่วยเหลือจากหน่วยงานไทยและต่างประเทศ และ 4.3) สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลผลที่ได้จะนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อแก้ปัญหาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

4.1 ภาพรวมการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย

จากการข้อมูลเงื่อนไขโครงการของ สพพ. พบว่า ส่วนใหญ่เงื่อนไขการให้กู้ยืมของ สพพ. เป็นลักษณะในการผสมกันระหว่างการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำและการให้เปล่า โดยความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยส่วนมากจะมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ในร้อยละ 1.5 ต่อปี, ระยะเวลาในการปลอดหนี้ 10 ปี, ระยะเวลาในการชำระหนี้ 30 ปี และมีการจ้างบริษัทที่ปรึกษาและบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่มีสัญชาติของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือโดย สพพ. จะเป็นโครงการที่ไม่แสวงหากำไรหรือผลประโยชน์ทางตรงมากเท่าไร พิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับธนาคารพาณิชย์ทั่วไปและระยะเวลาในการชำระหนี้ที่นานถึง 30 ปีและมีระยะเวลาในการปลอดหนี้อีกด้วย นอกจากนี้ยังพบว่า เงื่อนไขการให้กู้ยืมของ สพพ. เป็นการสร้างแรงจูงใจให้เกิดความต้องการก่อสร้างโครงการ โดยเฉพาะเส้นทางสำคัญที่ประเทศไทยให้ความสำคัญ แต่เนื่องจากเงินที่ให้กู้ยืมเป็นงบประมาณของแผ่นดินหรือการกู้ยืมจากแหล่งเงินทุนอื่น จึงจำเป็นต้องมีอัตราดอกเบี้ยเพื่อชดเชยในส่วนนี้ ซึ่งคล้ายคลึงกับการให้ความช่วยเหลือของประเทศผู้ให้ที่สำคัญของเอเชียและองค์การการเงินระหว่างประเทศ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการให้กู้ยืมทางการเงินโครงการโครงสร้างพื้นฐานในระดับสากล เพียงแต่การเงื่อนไขในการช่วยเหลือทางการเงินของ สพพ. ที่ค่อนข้างจะมีเงื่อนไขที่แน่นชัดกว่าในการให้ความช่วยเหลือโครงการ อาทิเช่น เงื่อนไขการใช้บริการและสินค้าจากประเทศไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของ

มูลค่าโครงการ ในขณะที่ประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและองค์กรการเงินระหว่างประเทศจะมีความยืดหยุ่นในเงื่อนไข คือการพิจารณาเป็นรายโครงการมากกว่า

ส่วนในด้านเงื่อนไขโครงการของกรมทางหลวง พบว่าการพิจารณาการให้ความช่วยเหลือจะพิจารณาตามมติ ครม. จะเห็นได้ว่า โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากกรมทางหลวงจะมีด้านความสัมพันธ์ในด้านมิติต่างๆ มากกว่าแค่เป็นโครงการที่ได้รับประโยชน์ทางการเงินเพียงอย่างเดียว ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างประเทศรวมถึงความเกี่ยวเนื่องในด้านการเมืองของประเทศไทยต่อประเทศนั้นๆ จะมีส่วนอย่างมากในการให้ความช่วยเหลือนี้ ซึ่งจากตารางที่ 2-13 พบว่าจำนวนโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งโดยกรมทางหลวงแก่สปป.ลาว ในช่วงที่ทำการศึกษาค.ศ. 2550-2560 มีจำนวน 5 โครงการ ซึ่งมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ โดยจะเป็นโครงการช่วยเหลือแบบให้เปล่า ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณความช่วยเหลือของ สพพ. ที่ให้ความช่วยเหลือแก่สปป.ลาว มากเหมือนกัน จะเห็นได้ว่าประเทศไทยให้การสนับสนุน สปป.ลาว ค่อนข้างมาก ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า สปป.ลาวเป็นประเทศที่มีความน่าสนใจในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เหตุผลอีกส่วนหนึ่งเป็นเพราะว่าสปป.ลาวมีโครงการเชื่อมโยงได้หลายประเทศซึ่งจะส่งผลต่อการขนส่งสินค้าของไทยบริเวณอนุภูมิภาคนี้เป็นอย่างมาก พิจารณาจากปริมาณโครงการให้ความช่วยเหลือโดยโครงการที่ให้ความช่วยเหลือเป็นการช่วยเหลือแบบให้เปล่า และการให้ความช่วยเหลือจากประเทศไทยโดยส่วนมากจะต้องการผลประโยชน์กลับคืนมา โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ ดังนั้นในด้านเงื่อนไขการให้กู้ยืมของหน่วยงานไทย สามารถสรุปได้ว่า

- โครงการที่ให้ความช่วยเหลือจะต้องเป็นโครงการที่ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ ซึ่งโดยส่วนมากผลประโยชน์ที่จะได้รับจะเป็นผลประโยชน์ทางอ้อม โดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดน การท่องเที่ยวหรือการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- การให้ความช่วยเหลือทางการเงินของหน่วยงานไทย จะเน้นก่อสร้างหรือพัฒนาเส้นทางที่ประเทศไทยให้ความสำคัญ โดยการสร้างเงื่อนไขทางการเงินที่สร้างแรงจูงใจให้เกิดความต้องการก่อสร้างโครงการ อาทิเช่น การให้เปล่าหรือการกู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น

จากข้อมูลปริมาณการให้ความช่วยเหลือโครงการพบว่าสัดส่วนโครงการของการให้ความช่วยเหลือโดยหน่วยงานไทยในช่วง ค.ศ. 2550-2560 คิดเป็นสัดส่วนวงเงินที่ให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาวคิดเป็นร้อยละ 69.7 และกัมพูชาคิดเป็นร้อยละ 30.3 จากตารางที่ 4-1 และ ตารางที่ 4-2 ซึ่งจากข้อมูลสัดส่วนวงเงินการให้ความช่วยเหลือ จะพบว่าหน่วยงานไทยให้จำนวนเงินความ

ช่วยเหลือแก่สปป.ลาวมากกว่า แต่ในประเทศกัมพูชาก็มีโครงการที่สำคัญที่ประเทศกัมพูชาได้รับเงิน ความช่วยเหลือจำนวนมากคือ โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) เนื่องจาก เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา เนื่องจากเมืองอันลองเวงเป็นเมืองที่ใกล้กับชายแดนไทยและเชื่อมต่อไปยังเมืองเสียมราฐ ซึ่งเป็นเมืองหลักที่สำคัญของ ประเทศกัมพูชา ทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านการค้าอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะการค้าชายแดนไทยและ กัมพูชา ในด้านสปป.ลาว การให้ความช่วยเหลือจากประเทศไทยค่อนข้างมากและได้รับสิทธิพิเศษ มากกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่น ได้แก่ การพิจารณาสัดส่วนร้อยละของจำนวนเงินกู้ต่อจำนวนเงินให้ เปล่าของ สปป. ลาว จะมีอัตราส่วนอยู่ที่ 70:30 ตามตารางที่ 4-1 และมีจำนวน 6 โครงการที่แล้ว เสร็จ

ตารางที่ 4- 1 จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งใน สปป.ลาว

โครงการ	การให้ความช่วยเหลือ (ล้านบาท)		
	เงินกู้	เงินให้ เปล่า	รวม
1. โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว	574.40	143.60	718
2. โครงการก่อสร้างทางรถไฟไทย – ลาว ระยะที่ 2	1,155	495	1,650
3. โครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย – ทานาแลง สปป. ลาว	137.90	59.10	197
4. โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3)	1,385	-	1,385
5. โครงการปรับปรุงถนนเพื่อรองรับการประชุมสุดยอดผู้นำ เอเชีย-ยุโรป (ASEM Summit) ครั้งที่ 9	190.70	-	190.70
6. โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น เมืองเงิน- ปาก แแบ่ง สปป.ลาว	590	250	840
รวม	4,033	947.7	4,980.7
ค่าเฉลี่ย	672.12	157.95	830.12

ตารางที่ 4- 2 จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งใน
ประเทศกัมพูชา

โครงการ	การให้ความช่วยเหลือ (ล้านบาท)	
	เงินกู้	เงินให้เปล่า
1. โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ประเทศ กัมพูชา	1,300	-
2. โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางสายเกาะกง – สะ แรอัมเปิล (โครงการ R48)	867.5	-
รวม	2,167.5	-
ค่าเฉลี่ย	1,083.8	-

จากข้อมูลตารางในด้านต้นจะเห็นได้ว่า สปป.ลาว เป็นประเทศที่มีจำนวนโครงการที่
ให้ความช่วยเหลือมากที่สุด และยังเป็นประเทศที่มีจำนวนเงินให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเป็นส่วน
ใหญ่ แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยให้การสนับสนุน สปป.ลาว ค่อนข้างมาก และสะท้อนว่า สปป.ลาว
เป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศไทย อีกทั้งยังเป็นประเทศที่เชื่อมต่อไปยังประเทศ
เวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศไทยเองก็ต้องการเส้นทางในการเชื่อมต่อประเทศ
ในระหว่างภูมิภาคเพื่อขยายการค้าและธุรกิจไปยังประเทศต่างๆ โดยมีกรอบความร่วมมือ GMS เป็น
เส้นทางหลักที่สำคัญเส้นทางหนึ่งในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค จึงทำให้ สพพ. ให้ความ
ช่วยเหลือ สปป.ลาวมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านอื่น ในขณะที่ประเทศกัมพูชาไม่เป็นประเทศที่เชื่อม
ต่อไปยังประเทศอื่นมากเท่าไร อีกทั้งปัญหาในด้านความปลอดภัย จึงทำให้ประเทศกัมพูชาไม่ถูกเป็น
ประเทศที่ช่วยเหลือมากนัก ซึ่งจะพิจารณาให้ความช่วยเหลือโครงการที่สำคัญ อาทิเช่น โครงการ
พัฒนาถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) และเป็นโครงการที่เป็นการกักขังอัตราดอกเบี้ยต่ำทั้ง
โครงการ ในส่วนประเทศพม่ามีปัญหาในด้านการเมืองภายในประเทศมาเป็นเวลานานทำให้
ความสัมพันธ์ระหว่างไทยและพม่ายังไม่เป็นที่แน่ชัด จึงทำให้ไม่มีโครงการที่แล้วเสร็จในพม่าในช่วงปีที่
ทำการศึกษา ดังนั้นในด้านจำนวนโครงการของหน่วยงานไทย สามารถสรุปได้ว่า

- ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาวเป็นส่วนมาก เนื่องจากเป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์อันดีกับประเทศไทยอีกทั้งยังเป็นประเทศที่เชื่อมต่อไปยังประเทศอื่นที่สำคัญ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นตลาดการค้าขนาดใหญ่ หรือประเทศเวียดนามที่มีท่าเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องการเส้นทางในการเชื่อมต่อเพื่อขยายการค้าและธุรกิจ
- ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชาค่อนข้างน้อย เนื่องจากมาจากปัญหาในเรื่องความเชื่อมโยงกับประเทศอื่นที่มีน้อยกว่า สปป.ลาว และในความปลอดภัยของประเทศกัมพูชา รวมถึงความสัมพันธ์ของประเทศกัมพูชาที่ยังไม่มีความสัมพันธ์ที่มากเท่าสปป.ลาว
- ในส่วนการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ประเทศพม่า เนื่องจากประเทศพม่าเป็นประเทศปิดมาเป็นเวลานานส่งผลให้ความช่วยเหลือที่ประเทศไทยมีแก่ประเทศพม่าค่อนข้างน้อย ซึ่งความช่วยเหลือจากประเทศไทยส่วนใหญ่จะให้ความช่วยเหลือบริเวณชายแดนไทย-พม่า อาทิเช่น โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมย เป็นต้น

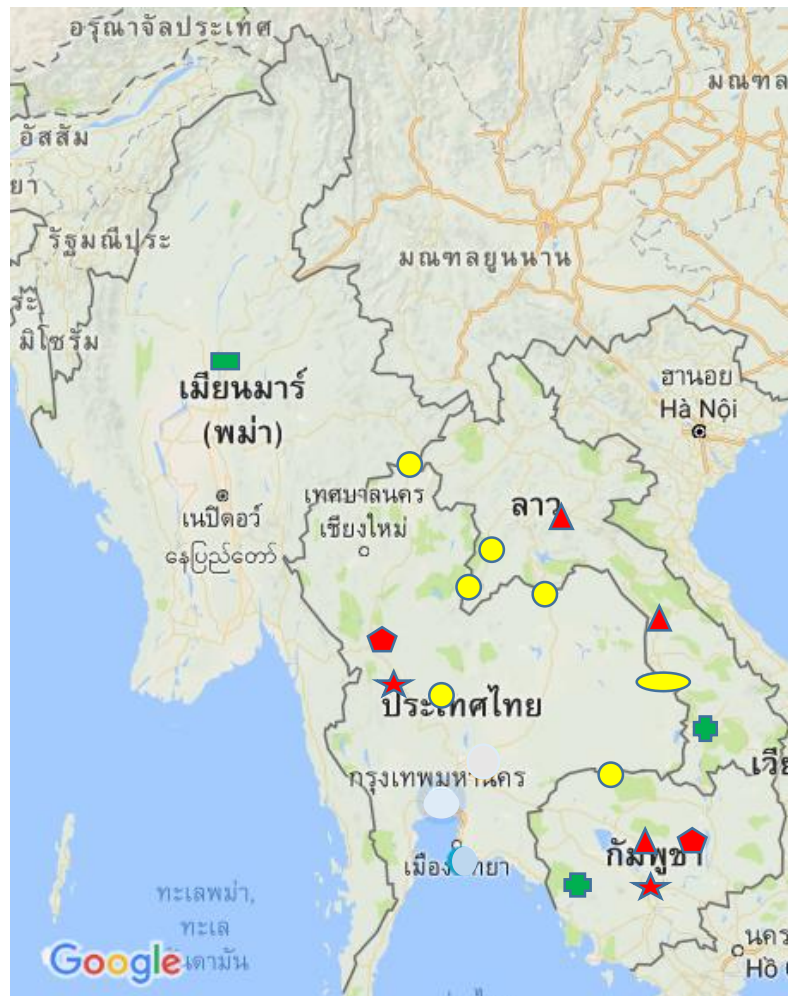
4.2 เปรียบเทียบความช่วยเหลือโครงการของหน่วยงานไทยและต่างประเทศ

จากวัตถุประสงค์โครงการตัวอย่างทั้ง 16 โครงการพบว่า ส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์การให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่ทำการศึกษาเพื่อการเชื่อมโยงโครงข่ายในระดับภูมิภาคและการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยส่วนมากจะได้รับความช่วยเหลือโดยประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือโครงการจะถูกพิจารณาแล้วว่าเป็นเส้นทางที่เกิดผลประโยชน์ต่อประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือนั้นๆ ในขณะที่องค์กรการเงินระหว่างประเทศจะเน้นการลดความยากจนและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือจะโครงการจะพิจารณาจากทิศทางการพัฒนาของประเทศนั้นๆ เป็นหลัก เพื่อให้ความช่วยเหลือที่สอดคล้องความต้องการของประเทศ จะเห็นได้ว่ากลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย จะเน้นในด้านผลประโยชน์ที่ประเทศตนเองจะได้รับเป็นหลักสามารถพิจารณาได้จากตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ซึ่งโครงการส่วนมากจะอยู่ในลักษณะการก่อให้เกิดความเชื่อมโยงในประเทศและภูมิภาคและเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกให้แก่ธุรกิจและบริษัทของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ ในประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญจะมีตำแหน่งของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือที่อยู่ภายในประเทศ เนื่องจากมีธุรกิจของประเทศนั้นๆ ต้องการรับผลประโยชน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ยกเว้นประเทศไทยที่โดยส่วนมากโครงการที่ให้ความช่วยเหลือจะอยู่บริเวณชายแดน ซึ่งประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงผลประโยชน์

ที่ได้รับในการค้าชายแดนที่จะทำให้เกิดผลประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างเห็นได้ชัด อีกทั้งนักลงทุนไทยยังมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญอื่นๆ และงบประมาณในการให้ความช่วยเหลือของประเทศไทยเองยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ในขณะที่องค์การการเงินระหว่างประเทศโดยส่วนมากจะมีตำแหน่งโครงการที่ให้ความช่วยเหลืออยู่ในประเทศ เนื่องจากต้องการลดความยากจนและยกระดับชีวิตประชาชนภายในประเทศนั้นๆ แต่อย่างไรก็ตาม โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจะต้องมีประโยชน์ต่อภูมิภาคด้วยเช่นเดียวกัน จึงทำให้โครงการส่วนใหญ่จะอยู่บนเส้นทางหลัก อาทิเช่น เส้นทางบนโครงข่าย GMS เป็นต้น โดยสามารถแสดงตำแหน่งโครงการการให้ความช่วยเหลือในภาพที่ 4-1

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า

- ประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายในระดับภูมิภาคและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และประโยชน์ที่ประเทศตนเองจะได้รับเป็นหลักโดยสามารถพิจารณาได้จากตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ซึ่งโครงการส่วนมากจะอยู่ในลักษณะการก่อให้เกิดความเชื่อมโยงในประเทศและภูมิภาคและเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกให้แก่ธุรกิจและบริษัทของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ
- องค์การการเงินระหว่างประเทศจะเน้นการลดความยากจนและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจะมีตำแหน่งโครงการที่ให้ความช่วยเหลืออยู่ในประเทศนั้นๆ



สัญลักษณ์โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ

- = หน่วยงานไทย
- = กรมทางหลวง
- ▲ = ประเทศออสเตรเลีย
- ★ = JICA
- ⬠ = KOICA
- = ธนาคารโลก
- ✚ = ธนาคารพัฒนาเอเชีย

ภาพที่ 4- 1 แผนที่โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ
(ดัดแปลงจาก Google Map, 2560)

จากการข้อมูลเงื่อนไขโครงการของผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ พบว่า ส่วนใหญ่จะมีการให้กู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำและระยะเวลาในการคืนชำระนาน ซึ่งมีรายละเอียดเงื่อนไขแตกต่างกันไปตามมาตรฐานผู้ให้ความช่วยเหลือ แต่โดยส่วนมากความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยจะมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ร้อยละ 1 ต่อปี ในขณะที่ประเทศไทยจะมีอัตราดอกเบี้ยการให้ความช่วยเหลือที่ร้อยละ 1.5 ต่อปี จะเห็นว่าประเทศไทยมีอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าผู้ให้ความช่วยเหลือทั่วไปแต่ก็ยังอยู่ในช่วงอัตราดอกเบี้ยต่ำ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีเงินทุน

ในการให้ความช่วยเหลือไม่มากนัก สาเหตุประการหนึ่งที่สำคัญ คือ การจำกัดงบประมาณเงินทุนทำให้ในบางโครงการต้องกู้ยืมเงินทุนจากแหล่งเงินทุนอื่นเพื่อเป็นเงินช่วยเหลือโครงการประเทศเพื่อนบ้านอีกทีหนึ่ง แต่ทั้งนี้ที่ประเทศไทยสามารถให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านได้ เนื่องมาจากโครงการที่ให้ความช่วยเหลือมีความสอดคล้องกับทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน หรือความสำคัญของโครงการนั้นๆ มีผลประโยชน์ต่อประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ได้ในการพัฒนาร่วมกันมากกว่าแหล่งเงินกู้อื่นๆ ในส่วนระยะเวลาในการปลอดหนี้และระยะเวลาในการชำระหนี้จะคล้ายคลึงกันคือในช่วง 8-10 ปี และ 32 ปี ตามลำดับ ตามตารางที่ 4-3 (ไม่มีการเปรียบเทียบความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากโครงการความช่วยเหลือส่วนมากจะไม่เปิดเผยรายละเอียดโครงการ)

จากตารางที่ 4-3 จะเห็นได้ประเทศญี่ปุ่นมีเงื่อนไขที่ค่อนข้างเอื้อผลประโยชน์ต่อประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือมากที่สุด ทั้งในด้านอัตราดอกเบี้ย, ระยะเวลาการปลอดหนี้และระยะเวลาในการชำระหนี้ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการพัฒนาในด้านต่างๆ อย่างมากในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นประเทศที่มีรายได้สูงตามการจัดเกณฑ์ระดับรายได้ของประชากรของธนาคารโลก อีกทั้งยังเป็นประเทศที่มีประวัติศาสตร์การให้ความช่วยเหลือมาเป็นเวลานาน ทำให้ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญหลักในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ตารางที่ 4- 3 อัตราดอกเบี้ยของแต่ละประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ

ผู้ให้ความช่วยเหลือ	เงื่อนไข		
	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ/ปี)	ระยะเวลาการปลอดหนี้ (ปี)	ระยะเวลาการชำระหนี้ (ปี)
ประเทศออสเตรเลีย	1	8	32
ประเทศเกาหลีใต้	1	8	32
ประเทศญี่ปุ่น	0.01	10	40
ธนาคารโลก	1	8	32
ธนาคารพัฒนาเอเชีย	1.5	8	32
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	1.5	10	30
กรมทางหลวง	กรมทางหลวงให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่า		

จากตารางที่ 4-3 จะเห็นได้ว่าโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง จะเป็นโครงการที่ไม่แสวงหากำไรหรือผลประโยชน์ทางตรงมากเท่าไร พิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับธนาคารพาณิชย์ทั่วไปและระยะเวลาในการชำระหนี้ที่นาน และมีระยะเวลาในการปลอดหนี้อีกด้วย นอกจากนี้ยังพบว่าการให้ความช่วยเหลือโครงการยังมีเกณฑ์การพิจารณาที่แตกต่างกัน ซึ่งโดยหลักแล้วจะขึ้นกับวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือ สะท้อนถึงระดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือกับวัตถุประสงค์ที่ผู้ให้ความช่วยเหลือได้ตั้งไว้ หากโครงการมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือในระดับสูง โครงการจะถูกพิจารณาในการให้ความช่วยเหลือในลำดับต้น ในทางกลับกันหากโครงการมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือในระดับต่ำ โครงการอาจจะยังไม่ถูกพิจารณาในการให้ความช่วยเหลือ โดยจะให้ความช่วยเหลือโครงการอื่นที่มีความสำคัญก่อน เนื่องจากงบประมาณที่ให้ความช่วยเหลือของแต่ละผู้ให้ความช่วยเหลือมีจำกัด ด้านเงื่อนไขในการช่วยเหลือโดยส่วนใหญ่จะพิจารณาเป็นรายโครงการ แต่โดยส่วนมากประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียจะมีเงื่อนไขในการจ้างบริษัทของประเทศนั้นๆ มากกว่าร้อยละ 50 เป็นเงื่อนไขในการให้ความช่วยเหลือโครงการ สามารถสรุปได้ ดังนี้

- โครงการที่ได้รับความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง จะเป็นโครงการที่ไม่แสวงหากำไร พิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับธนาคารพาณิชย์ทั่วไปและระยะเวลาในการชำระหนี้ที่นานและมีระยะเวลาในการปลอดหนี้
- โดยส่วนมากความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยจะมีอัตราดอกเบี้ยอยู่ที่ร้อยละ 1 ต่อปี ในขณะที่ประเทศไทยจะมีอัตราดอกเบี้ยการให้ความช่วยเหลือที่ร้อยละ 1.5 ต่อปี จะเห็นว่าประเทศไทยมีอัตราดอกเบี้ยที่สูงกว่าผู้ให้ความช่วยเหลือทั่วไปแต่ก็ยังอยู่ในช่วงอัตราดอกเบี้ยต่ำ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังมีเงินทุนในการให้ความช่วยเหลือไม่มากนัก
- โครงการที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือในระดับสูง จะถูกพิจารณาในการให้ความช่วยเหลือในลำดับต้น

จากข้อมูลปริมาณการให้ความช่วยเหลือโครงการพบว่าสัดส่วนโครงการของการให้ความช่วยเหลือโดยผู้ให้ความช่วยเหลือในช่วง พ.ศ. 2550-2560 ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลความช่วยเหลือโครงการโดยผู้ให้ความช่วยเหลือในบทที่ 2 พบว่าจะให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชามากที่สุด โดยประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียให้การช่วยเหลือประเทศกัมพูชามากด้วยเหตุผลที่ว่าพื้นฐานในการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศนั้นๆ ซึ่งมีอยู่จำนวนมากเนื่องจากด้วยเหตุผลในด้านค่าจ้างที่ถูกและมีจำนวนมากเพียงพอต่อการขยายอุตสาหกรรม อีกทั้งการได้รับระบบสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (GSP) ให้ลดหย่อนหรือยกเว้นภาษีนำเข้าสำหรับสินค้า ซึ่งประเทศกัมพูชาได้รับสิทธิ GPS ในหลายประเทศเนื่องด้วยเป็นประเทศที่มีรายได้ต่อประชากรต่ำตามเกณฑ์การจัดระดับของธนาคารโลก สะท้อนให้เห็นว่าประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะได้รับผลประโยชน์ในด้านการส่งออกสินค้าจากฐานการผลิตที่ประเทศกัมพูชาค่อนข้างมาก จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งที่เหมาะสมในการรองรับการขนส่งสินค้าดังกล่าว ทำให้จำนวนเงินความช่วยเหลือแก่ประเทศกัมพูชามากกว่าประเทศที่ทำการศึกษาประเทศอื่น อาทิเช่น ประเทศพม่าที่การเมืองภายในที่ยังไม่มั่นคงหรือสปป.ลาวจัดอยู่ในประเทศที่มีรายได้ต่อประชากรต่ำตามเกณฑ์การจัดระดับของธนาคารโลกแต่ก็ยังมีรายได้ต่อประชากรที่สูงกว่าประเทศกัมพูชาทำให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแตกต่างกันโดยโครงการที่ประเทศกัมพูชาได้รับเงินความช่วยเหลือจำนวนมากจากองค์กรการเงินระหว่างประเทศที่มีการให้ความช่วยเหลือร่วมกันระหว่างองค์กรการเงินระหว่างประเทศและประเทศต่างๆมากกว่าการให้ความช่วยเหลือแบบประเทศเดียว การให้ความช่วยเหลือขององค์กรการเงินระหว่างประเทศให้ความช่วยเหลือเนื่องด้วยเหตุผลในความยากจนและต้องการลดระดับความยากจนของประเทศนั้นๆ ในขณะที่ประเทศผู้ให้ที่สำคัญส่วนใหญ่จะให้เงินในการให้ความช่วยเหลือน้อยกว่าเมื่อพิจารณาในรายโครงการ อาทิเช่น โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัดประเทศกัมพูชามีวงเงินโครงการ 118.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมี Asian Development Bank, Export-Import Bank of Korea, Government of Australia, Nordic Development จำนวน 4 หน่วยงานที่เป็นผู้ให้ความช่วยเหลือในโครงการนี้ เนื่องจากโครงการนี้คือการปรับปรุงถนนชนบทใน 10 จังหวัดประเทศกัมพูชา ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,200 กิโลเมตร วัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานถนนให้เกิดความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายของถนนให้เข้าถึงแหล่งสำคัญได้ จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์ของโครงการนี้มีเป้าหมายในการขยายเศรษฐกิจด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่งผลถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ รายละเอียดเพิ่มเติมสามารถดูได้จากภาคผนวก ก ในขณะที่การพิจารณาสัดส่วนร้อยละของจำนวนเงินกู้ต่อจำนวนเงินให้เปล่าของผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งประเทศผู้ให้ที่สำคัญและองค์กรการเงินระหว่างประเทศจะแตกต่างกันไปตามระดับความสำคัญของโครงการ สามารถสรุปได้ว่า

- ประเทศกัมพูชาเป็นประเทศที่มีการให้ความช่วยเหลือมากที่สุดจากทั้งประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย เพราะเป็นประเทศที่ได้รับสิทธิพิเศษต่างๆ ในฐานะประเทศที่มีรายได้น้อย นอกจากนี้ค่าจ้างแรงงานต่ำอีกด้วย จึงเหมาะเป็นประเทศฐานการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญ และองค์การการเงินระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีรายได้น้อยต้องการการพัฒนาจำนวนมาก ซึ่งตรงกับวัตถุประสงค์ขององค์กร
- จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือ องค์การการเงินระหว่างประเทศจะให้จำนวนเงินมากกว่า เนื่องจากเป็นความร่วมมือระหว่างองค์กรต่างๆในการให้ความช่วยเหลือประเทศด้อยพัฒนา ในขณะที่ประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญจะให้จำนวนเงินที่ให้ความช่วยเหลือที่ต่ำกว่า เนื่องจากการให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศผู้ให้และประเทศผู้รับ

โดยส่วนมากจะมีอัตราส่วนเงินกู้ต่อเงินให้เปล่ามากกว่า 85:15 จะเห็นได้ว่าเมื่อเทียบกับอัตราส่วนเงินกู้ต่อเงินให้เปล่าของประเทศไทยจะมีค่าต่างกันค่อนข้างมาก คือ 70:30 สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีเงื่อนไขที่ค่อนข้างให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านมากกว่าแหล่งเงินทุนอื่น เนื่องด้วยสภาพทางภูมิประเทศของประเทศเพื่อนบ้านที่ติดกับประเทศไทยหรือความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ ในส่วนประเทศพม่า มีปัญหาในด้านการเมืองภายในประเทศมาเป็นเวลานานทำให้ความสัมพันธ์การเมืองยังไม่เป็นที่แน่ชัด ส่งผลต่อการลงทุนหรือการให้ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ จึงทำให้มีโครงการที่แล้วเสร็จในพม่าในช่วงปีที่ทำการศึกษาค่อนข้างน้อย

4.3 สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการรวบรวมข้อมูลโครงการจะเห็นได้ว่าการให้ความช่วยเหลือของผู้ให้ความช่วยเหลือจะมีเงื่อนไขและกฎเกณฑ์ในการให้ความช่วยเหลือที่แตกต่างกันขึ้นกับมาตรฐานของแต่ละองค์กร โดยปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งในการให้ความช่วยเหลือ คือความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ของโครงการกับวัตถุประสงค์ของหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือ ซึ่งจะส่งผลต่อระดับความสำคัญของโครงการในการพิจารณาความช่วยเหลืออีกด้วย โดยประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือจะมีวัตถุประสงค์เพื่อผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลัก ในขณะที่องค์การการเงินระหว่างประเทศจะเน้นในด้านการลดความยากจนในประเทศนั้นๆ โดยแต่ละโครงการจะต้องมีการพิจารณาวัตถุประสงค์ของโครงการอย่างชัดเจนเพื่อให้ผลประโยชน์ที่ได้มีความเหมาะสมกับเป้าหมายที่ได้วางไว้ และผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่สามารถเห็นได้ชัดเจนคือ การขยายตัวทาง

เศรษฐกิจของประเทศและภูมิภาครวมถึงการเปลี่ยนแปลงของประชากรและสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการอีกด้วย จะเห็นได้ว่าโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะส่งผลกระทบต่อหลายด้าน และผลที่ได้จากโครงการจะเป็นผลต่อเนื่องในระยะยาว อีกทั้งยังมีจำนวนเงินลงทุนในการก่อสร้างสูง ทำให้ต้องมีการพิจารณาความยั่งยืนของโครงการเพื่อให้ได้แนวโน้มของโครงการที่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างคุ้มค่าหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นแล้ว จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปสาระสำคัญของบทที่ 4 ได้ดังนี้

- ประเทศไทยจะให้ความช่วยเหลือแก่โครงการที่ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ โดยส่วนมากผลประโยชน์ที่จะได้รับจะเป็นผลประโยชน์ทางอ้อม โดยเฉพาะในด้าน การค้าชายแดน การท่องเที่ยวหรือการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยจะเน้นก่อสร้างหรือพัฒนาเส้นทางที่ประเทศไทยให้ความสำคัญ โดยการสร้างเงื่อนไขทางการเงินที่สร้างแรงจูงใจให้เกิดความต้องการก่อสร้างโครงการ อาทิเช่น การให้เปล่าหรือการกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น
- ประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายในระดับภูมิภาคและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และประโยชน์ที่ประเทศตนเองจะได้รับเป็นหลักโดยสามารถพิจารณาได้จากตำแหน่งที่ตั้งของโครงการ ซึ่งโครงการส่วนมากจะอยู่ในลักษณะการก่อให้เกิดความเชื่อมโยงในประเทศและภูมิภาคและเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกให้แก่ธุรกิจและบริษัทของประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ
- องค์การการเงินระหว่างประเทศจะเน้นการลดความยากจนและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยจะมีตำแหน่งโครงการที่ให้ความช่วยเหลืออยู่ภายในประเทศนี้

บทที่ 5

สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องโครงการช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน

สำหรับเนื้อหาในบทนี้ในหัวข้อ 5.1) และ 5.2) ได้นำเสนอข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งในที่นี้หมายถึง หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและองค์กรการเงินระหว่างประเทศ โดยสอบถามในประเด็นข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ, การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ, ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน ในหัวข้อ 5.3) นำเสนอข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักวิชาการในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง และในหัวข้อ 5.4) นำเสนอข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกภาคเอกชน โดยสอบถามในประเด็น การเอื้อประโยชน์ที่จะได้รับและความเหมาะสมในการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน และหัวข้อที่ 5.5) ผู้วิจัยได้สรุปและวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก มีรายละเอียดดังนี้

5.1 สรุปบทสัมภาษณ์หน่วยงานไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยที่ให้ความช่วยเหลืออย่างเป็นทางการมีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ กรมทางหลวง และ สทพ. สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

5.1.1 กรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีหน้าที่ความรับผิดชอบ เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน และบำรุงรักษาทางรวมถึงการร่วมมือและประสานงานในด้านงานทาง ซึ่งการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านจัดอยู่ใน (กรมทางหลวง, 2560) นโยบายด้านที่ 2 : พัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเข้าสู่ 18 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ของนโยบายเร่งด่วนของ

กรมทางหลวงเพื่อมุ่งผลสัมฤทธิ์ตามยุทธศาสตร์ 14 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558 - 2565 (ระยะ 8 ปี)

1) สรุปบทสัมภาษณ์จากกรมทางหลวง (กานต์ สิ้นสืบผล, **สัมภาษณ์**, 27 มีนาคม 2560)

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

โครงการความช่วยเหลือที่ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์ในด้านการเงินหรือเศรษฐกิจ โดยโครงการส่วนใหญ่ที่ให้ความช่วยเหลือจะได้รับผลประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งยังเป็นโครงการที่เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่กรมทางหลวงให้ความช่วยเหลือจะมีหลักเกณฑ์ ดังนี้ 1) โครงการที่ขอรับความช่วยเหลือจะต้องเป็นโครงการที่อยู่บนโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ 2) โครงการที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ประเทศ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งระยะที่ 1 และ 2 รวมถึง Eastern Economic Corridor หรือ ขึ้นกับความต้องการของพื้นที่หรือภาคเอกชน โดยทุกโครงการจะต้องผ่านมติ ครม. หลังจากนั้นกรมทางหลวงจะเป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบต่อไป

- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ

ทุกโครงการต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนเริ่มดำเนินการ (ตามรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2550 มาตรา 190 การทำสัญญาระหว่างประเทศ) หรือเป็นโครงการก่อสร้างที่ได้ดำเนินการมาถึงปัจจุบัน

- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน

ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบันแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ก่อนการก่อสร้าง ได้แก่ ปัญหาในด้านความชัดเจนในรูปแบบความช่วยเหลือทั้งของประเทศไทยและประเทศผู้รับความช่วยเหลือ ทำให้เกิดความล่าช้าของโครงการ รวมถึงความทับซ้อนและความไม่ชัดเจนของการดำเนินงาน 2) ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ การจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน เช่น การโยกย้ายราษฎร หรือ พื้นที่ป่าไม้และการดำเนินการที่สำคัญที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วมระหว่างทั้ง 2 ประเทศ 3) หลังการก่อสร้าง ได้แก่ ค่าบำรุงรักษาหรือการบำรุงรักษาที่ต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันระหว่างทั้ง 2 ประเทศ ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าต่อโครงการ

- การพัฒนาหลักเกณฑ์และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการช่วยเหลือ
พัฒนาหลักเกณฑ์และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการช่วยเหลือจะ
จัดทำตามนโยบายและยุทธศาสตร์ตามที่ภาครัฐได้กำหนดไว้ในช่วงเวลานั้น หรือ ความจำเป็นเร่งด่วน
ของภาครัฐ

- ข้อเสนอแนะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาในด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ส่วนมากเกิดจากปัญหาด้านกฎระเบียบการ
ขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศ รวมถึงในด้านการพิจารณาร่างความตกลงยังมีความล่าช้า เนื่องจาก
หน่วยงานที่รับผิดชอบน้อยเกินไป ส่วนในด้านความยั่งยืนของโครงการ กรมทางหลวงมีหน้าที่ในการ
ก่อสร้างหรือบำรุงโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น เมื่อโครงการนั้นเสร็จสิ้นแล้วจะไม่ใช้หน้าที่รับผิดชอบของ
กรมทางหลวงอีกต่อไป

5.1.2 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)

สพพ. มีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินและวิชาการในประเทศเพื่อน
บ้านและประเทศอื่นๆ รวมถึงการให้ความร่วมมือการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย
การศึกษาและจัดทำข้อเสนอแนะนโยบายตลอดจนมาตรการต่างๆในการให้ความร่วมมือ และการ
ประสานงานหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือ

1) สรุปรบทสัมภาษณ์จาก สพพ. (หทัยทัต มหาสุคนธ์และศรัญมศรา อุปถัมภ์วารานน,
สัมภาษณ์, 3 เมษายน 2560)

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

หลักเกณฑ์ความช่วยเหลือโครงการของ สพพ. คือ การขยายเศรษฐกิจจากการค้า
ขายและการลงทุนจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะอยู่ในรูปแบบของผลประโยชน์
ร่วมกันทั้ง 2 ฝ่าย ซึ่งปัจจุบันความช่วยเหลือของ สพพ. แบ่งเป็น 2 ทางได้แก่ ความช่วยเหลือ
ทางด้านวิชาการและความช่วยเหลือทางการเงิน ในด้านความช่วยเหลือทางการเงิน โครงการที่ให้
ความช่วยเหลือจะต้องเป็นโครงการที่ได้รับผลประโยชน์กลับคืนมา ซึ่งผลประโยชน์โดยตรง ได้แก่ การ
จ้างผู้รับเหมาและวัสดุจากไทยมากกว่ามูลค่าโครงการร้อยละ 50 และผลประโยชน์ทางอ้อม
ได้แก่ มูลค่าการค้าขายชายแดนที่เพิ่มขึ้น, มูลค่าการลงทุนหรืออัตราการท่องเที่ยวที่มากขึ้น

- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือพิจารณาจากโครงการที่ได้ประมวผลจากเวทีต่างๆของไทยหรือโครงการที่หน่วยงานไทยเห็นพ้องต้องกัน หากโครงการที่มีผลประโยชน์กับประเทศไทยมากและตรงกับวัตถุประสงค์ของ สพพ จะพิจารณาโครงการลำดับความสำคัญของโครงการในอันดับต้นและลดหลั่นกันไปตามลำดับ หลังจากนั้นจึงมีการประชุมระหว่างประเทศเพื่อ ตกลงการให้ความช่วยเหลือโครงการ

- การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ

การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ จะประเมินจากการที่ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์เป็นหลัก โดยโครงการที่ประเทศไทยไม่ได้รับผลประโยชน์หรือได้รับผลประโยชน์ไม่มากนักจะเป็นการให้กู้เงินทั้งหมด หากเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์กับไทยค่อนข้างมากจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบการให้เปล่า หรือโครงการที่ได้รับผลประโยชน์ร่วมกันจะแบ่งเป็นสัดส่วนเงินกู้

- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ

ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะต้องมีใบคำร้องขอความช่วยเหลือเข้ามายังรัฐบาลไทย โดย สพพ. จะเป็นผู้ดูแลในด้านมิติต่างๆ เกี่ยวกับโครงการ ซึ่งโครงการทั้งหมดในปัจจุบันจะเป็นโครงการที่ประเทศไทยได้ผลประโยชน์ไม่ว่าจะเป็นด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศหรือทางด้านเศรษฐกิจ

- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน

ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. ในปัจจุบันคือ 1) การลดงบประมาณของ สพพ. ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. จึงต้องมีการกู้ยืมเงินจากแหล่งเงินทุนอื่นมาให้โครงการที่รับความช่วยเหลือ ส่งผลให้ดอกเบี้ยมีอัตราที่สูงขึ้นหรือทำให้โครงการล่าช้า 2) สิ่งแวดล้อม มีมาตรการที่ค่อนข้างเข้มงวดมากขึ้น เนื่องจากแต่ก่อน สพพ. จะทำตามกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ แต่ในปัจจุบันมีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมอื่นมาเกี่ยวข้องมากยิ่งขึ้น 3) การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายหรือการเมืองทำให้เกิดนโยบายใหม่ ซึ่งอาจไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

- ข้อเสนอแนะอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

ควรมีหน่วยงานหลักในการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อประสานความช่วยเหลือของหน่วยงานต่างๆ ให้มีจุดมุ่งหมายที่ชัดเจนและไม่เกิดความทับซ้อนกัน ทำให้เกิด

ประสิทธิผลของโครงการต่อประเทศไทยและประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ อีกทั้งโครงการที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบันเน้นไปที่โครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น สพพ. จึงต้องการพัฒนาสาขาที่ให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาสังคมหรือสาธารณสุข

5.2 สรุปทศวรรษภาษาหน่วยงานต่างประเทศ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยมีจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น, ธนาคารพัฒนาเอเชีย และธนาคารโลก สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

5.2.1 องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น

องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น ทำหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งทำการสนับสนุนทั้งในด้านเทคโนโลยีและความรู้ทางวิชาการ โดยเฉพาะการส่งเสริมด้านการอบรมความรู้ทางวิชาการแก่บุคลากรที่เกี่ยวข้อง

1) สรุปทศวรรษภาษาจาก JICA (JICA, สัมภาษณ์, 27 เมษายน 2560)

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

JICA ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศที่กำลังพัฒนา หรือเรียกว่า ODA ในรูปแบบการให้ความช่วยเหลือระหว่าง 2 ประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ 1) ความช่วยเหลือทางวิชาการ 2) เงินกู้ และ 3) เงินให้เปล่า และการให้ความช่วยเหลือในแต่ละประเภทจะขึ้นอยู่กับรายได้ต่อประชากร ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือจะขึ้นกับคำขอของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ รวมถึงนโยบายของทั้งประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและ JICA ว่ามีความสอดคล้องหรือไม่ หรือเป็นโครงการที่อยู่ในแผนพัฒนาหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ อาทิเช่น Mass transit, ECC, High Speed Rail เป็นต้น

- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

การจัดลำดับความสำคัญจะพิจารณาจาก โครงการผลประโยชน์ที่ได้ร่วมกันในระดับภูมิภาค ในด้านโครงการที่เป็นการพัฒนาประเทศและโครงการที่พัฒนาเศรษฐกิจให้ยั่งยืน จะได้รับการสนับสนุนจาก JICA เป็นพิเศษ

- การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ

การพิจารณาประเมินความช่วยเหลือโครงการของ JICA จะพิจารณาโดยเกณฑ์ OECD/DAC ของ JICA เป็นหลัก ซึ่งหลักเกณฑ์ในการเลือกโครงการจะต้องเป็นไปตามเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการของ JICA ซึ่งสามารถแสดงได้ตามตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5- 1 เกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการที่ขอรับความช่วยเหลือ ของ JICA

เกณฑ์	รายละเอียด
ความสอดคล้อง	โครงการอยู่ในข่ายการพัฒนานโยบายที่ต้องการและนโยบายของ JICA หรือไม่
ประสิทธิภาพ	โครงการมีประสิทธิภาพด้านทรัพยากร (เวลาและค่าใช้จ่าย) ที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดหรือไม่
ประสิทธิผล	อะไรคือปัจจัยหลักที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของวัตถุประสงค์โครงการ
ผลกระทบ	อะไรคือผลกระทบในด้านเศรษฐกิจมหภาค สังคม สิ่งแวดล้อม เป็นในด้านบวกหรือลบ
ความยั่งยืน	โครงการมีความยั่งยืนหรือไม่ ดูในด้านความรับผิดชอบของหน่วยงาน

ที่มา: JICA, 2014

- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน

สถานการณ์ทางการเมืองของประเทศ ทำให้ขาดความเข้าใจในโครงการช่วยเหลือ เช่น การเปลี่ยนนโยบายของรัฐบาล, ความล่าช้าในการดำเนินโครงการ, การเปลี่ยนแปลงงานของการดำเนินโครงการ, การจ่ายเงินก่อนกำหนดของโครงการ

5.2.2 ธนาคารพัฒนาเอเชีย

ADB มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการลงทุนในภูมิภาคเอเชียโดยการให้การสนับสนุนแหล่งเงินทุน จากการทำสินเชื่อที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ รวมถึงการให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการ เพื่อวางแผนจัดทำโครงการพัฒนาโครงการ และทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือในระยะยาวทั้งภาครัฐและเอกชน

1) สรุปบทสัมภาษณ์จากธนาคารพัฒนาเอเชีย (อรนุช เจตวัฒนา, **สัมภาษณ์**, 21 เมษายน 2560)

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

ธนาคารพัฒนาเอเชียจะมีการวางแผนเพื่อการช่วยเหลือประเทศต่างๆ โดยจะแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ 1) Country Partnership Strategy (CPS) เป็นแผนการวางกลยุทธ์ความช่วยเหลือของ ธนาคารพัฒนาเอเชียที่สอดคล้องกับนโยบายของประเทศที่รับความช่วยเหลือในระยะเวลา 3-5 ปี เพื่อศึกษาถึงความเหมาะสมและลักษณะของประเภทความช่วยเหลือแก่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ และ 2) Country Operations Business Plans (COBP) เป็นแผนการศึกษารายละเอียดระดับโครงการที่รับความช่วยเหลือที่สอดคล้องกับประเทศที่รับความช่วยเหลือในระยะเวลา 1 ปี เพื่อศึกษาถึงความเหมาะสมของโครงการที่ต้องการรับความช่วยเหลือในรายปี รวมถึงการวางแผนโครงการที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต 3 ปี ซึ่งประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะต้องเป็นประเทศสมาชิกและมีโครงการที่ตรงกับกรอบของ CPS และ COBP จึงจะได้รับการพิจารณาการให้ความช่วยเหลือ

- ข้อมูลการจัดลำดับสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

จะพิจารณาจากโครงการที่ผ่านหลักเกณฑ์ธนาคารพัฒนาเอเชีย โดยจะขึ้นกับความต้องการของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ หรือผลตอบรับของหน่วยงานว่ามีความรับผิดชอบมากหรือน้อยเพียงใด หากผลตอบรับของหน่วยงานอยู่ในเกณฑ์ที่ดีจะทำให้เกิดการช่วยเหลือโครงการได้มากกว่า โดยในปัจจุบันทาง ธนาคารพัฒนาเอเชียจะเน้นให้ความช่วยเหลือในด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานทั้งความช่วยเหลือทางด้านวิชาการและการเงิน โดยเฉพาะโครงการโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่บนเครือข่ายของ GMS เนื่องจากการพัฒนาเครือข่ายทางถนนจะทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจส่งผลถึงการลดความยากจนและระดับคุณภาพชีวิตของประชากรที่สูงขึ้น

- การพิจารณาประเมินความช่วยเหลือโครงการ

เนื่องจากธนาคารพัฒนาเอเชีย มีหน้าที่อีกประการหนึ่งคือเป็นองค์กรที่ให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกโดยการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและความช่วยเหลือทางการเงิน ในลักษณะการให้กู้ยืมอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยธนาคารพัฒนาเอเชียจะตรวจสอบความพร้อมของประเทศที่ได้รับความช่วยเหลือซึ่งจะต้องอยู่ในเงื่อนไข CPS และ COBP และมีการร่วมมือกับหน่วยงานที่บริหารเงินกู้สาธารณะในประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ เพื่อจัดสรรงบประมาณในรายโครงการโดยที่จะแบ่งอัตราดอกเบี้ยการให้กู้ยืมตามระดับการพัฒนาของประเทศที่แตกต่างกัน ซึ่งประเทศที่มีระดับรายได้ต่ำพิจารณาจากระดับรายได้ของประชากรในประเทศที่มีระดับรายได้ต่ำตามเกณฑ์ของธนาคารโลก จะได้รับอัตราดอกเบี้ยต่ำทั้งด้านวิชาการและการเงิน ในขณะที่ประเทศที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไป จะได้รับอัตราดอกเบี้ยในเรท LIBOR หรืออัตราดอกเบี้ยตลาด

- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ

ธนาคารพัฒนาเอเชียมีการดำเนินการให้ความช่วยเหลือในหลายภาคส่วนในประเทศสมาชิก โดยเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือส่วนใหญ่ต้องการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก เนื่องจากเป็นพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละประเทศ โดยการดำเนินการให้ความช่วยเหลือดำเนินการตามแนวทางตามมาตรฐานของธนาคารพัฒนาเอเชีย และผลประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับในภาพรวม ซึ่งจะพิจารณาจากภาพรวมเศรษฐกิจของประเทศเป็นหลักและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงของภูมิภาค ในด้านความยั่งยืนของโครงการ ธนาคารพัฒนาเอเชีย มีการวิเคราะห์ความเสี่ยงในระยะเวลา 20-30 ปีของโครงการที่พิจารณา รวมถึงมีการเข้าไปตรวจสอบในช่วงการก่อสร้างโครงการ

- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือ

การให้ความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะอิงกับนโยบายของภาครัฐ ซึ่งนโยบายของประเทศในแต่ละเวลาที่แตกต่างกันไป ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการวางแผน หรือหากเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาหรือพัฒนาแล้ว โดยส่วนมากจะไม่ต้องการที่จะกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ทำให้ ธนาคารพัฒนาเอเชียไม่มีส่วนช่วยในการพัฒนานโยบายของประเทศนั้นๆ

5.2.3 ธนาคารโลก

เดิมทีธนาคารโลกตั้งขึ้นเพื่อช่วยเหลือประเทศสมาชิกที่ได้รับความเสียหายจากสงครามโลกครั้งที่สอง โดยให้ประเทศสมาชิกกู้ยืมไปเพื่อบูรณะซ่อมแซมและพัฒนาประเทศ ต่อมาได้ขยายขอบเขตของการบริการ ออกไปเป็นการสนับสนุนการลงทุนเพื่อการพัฒนา และเพิ่มผลผลิตในประเทศที่กำลังพัฒนา เพื่อยกระดับชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศสมาชิก ตามลักษณะกิจการที่จะลงทุนและตามความจำเป็นและยังช่วยเหลือสมาชิกด้วยการให้บริการด้านความรู้ และคำแนะนำเกี่ยวกับการวางแผนการลงทุนและบริหารการเงิน

โดยมีเป้าหมายที่ได้รับระบุในธนาคารโลกคือ การให้ความช่วยเหลือ ด้านการเงิน คำปรึกษาแนะนำและด้านเทคนิคแก่ประเทศสมาชิก เพื่อยกระดับมาตรฐานการครองชีพของประชาชน (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศด้อยพัฒนา) ด้วยการถ่ายโอนทรัพยากรจากประเทศพัฒนาแล้ว ส่วนกิจกรรมหลักของกลุ่มธนาคารโลกมีอยู่ 3 ประการคือ 1. ให้เงินกู้ยืม 2. ให้คำปรึกษาในด้านการพัฒนาประเทศ 3. กระตุ้นและส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศ

1) สรุบบทสัมภาษณ์จากธนาคารโลก (ชินินทร์ มโนภินเวส, **สัมภาษณ์**, 20 เมษายน 2560)

- ข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

ธนาคารโลกเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร โดยมีเป้าหมาย 2 อย่าง คือ การลดความยากจนและการลดความเหลื่อมล้ำ ซึ่งทางธนาคารจะปล่อยกู้แก่ประเทศสมาชิก และจะปล่อยกู้ในโครงการด้านการพัฒนาประเทศ ซึ่งการให้เงินกู้แก่ประเทศที่กำลังพัฒนาจะอยู่ในกองทุนสำหรับประเทศยากจน หรือ IDA โดยโครงการจะต้องมีความสำคัญกับประเทศ และมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความยากจนและลดความเหลื่อมล้ำ หลักเกณฑ์ในการพิจารณาในแต่ละโครงการจะต้องมีคำร้องจากประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ แล้วทางธนาคารโลกพิจารณา ว่าสามารถเข้ารอบความช่วยเหลือของธนาคารโลกและเป็นโครงการที่ส่งผลถึงการพัฒนาของประเทศหรือไม่

- ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ

ในกรณีของ IDA จะขึ้นอยู่กับพิจารณาระหว่างประเทศที่เป็นสมาชิกของธนาคารโลกว่าแต่ละประเทศควรมีงบประมาณในการได้รับความช่วยเหลือเท่าใด ส่วนธนาคารโลกมีหน้าที่ในการช่วยจัดสรรลำดับความสำคัญของโครงการตามกรอบของธนาคารโลกแต่ละประเทศนั้นๆ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศจากงบประมาณที่ได้รับ

- การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ

ธนาคารโลกจะทำรอบความช่วยเหลือระหว่างธนาคารโลกกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือหรือ CPF ทุก 3-5 ปี เพื่อพิจารณาว่าในปัจจุบันประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือจะมีการพัฒนาในเรื่องใด หลังจากนั้นทางรัฐบาลจะต้องยื่นคำร้องในระดับรายโครงการที่ต้องการขอรับความช่วยเหลือ แล้วธนาคารโลกจึงทำ project cycle เพื่อพิจารณาในระดับโครงการ ได้แก่ การระบุโครงการที่ต้องการขอรับความช่วยเหลือ การเตรียมโครงการที่ดูผลกระทบของโครงการต่อด้านต่างๆ การประเมินผลโครงการต่อผลกระทบในด้านต่างๆ รวมถึงแนวทางการแก้ไขและการดูแลผลกระทบอย่างเหมาะสม และการนำเสนอคณะกรรมการ หลังจากนั้นจึงมีรายงานหลังจากที่โครงการเสร็จซึ่งต้องทำรายงานทั้งธนาคารโลกและประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ เพื่อพิจารณาว่าโครงการสามารถทำได้ตามวัตถุประสงค์หรือไม่ และในทุกๆ ครั้งปีของการก่อสร้าง ธนาคารโลกจะเข้ามาประเมินผลของโครงการว่าเป็นไปตามแผนหรือไม่

- ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือ

โครงการที่ขอรับความช่วยเหลือในปัจจุบันควรจะเน้นโครงการที่เกี่ยวข้องการบำรุงรักษามากกว่าการก่อสร้างโครงการใหม่ ซึ่งทำให้ต้องใช้งบประมาณเกินความจำเป็น

5.3 สรุปบทสัมภาษณ์นักวิชาการ

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกนักวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือทางการเงินของโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยโดยหลักแล้วมี จำนวน 3 ท่าน สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

1) สรุปบทสัมภาษณ์นักวิชาการ (นวลน้อย ตรีรัตน์, **สัมภาษณ์**, 7 เมษายน 2560)

- ความเหมาะสมของหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือของ สฟพ.

เมื่อพิจารณาการให้ความช่วยเหลือขององค์กรอื่นๆ ของผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญแล้วจึงพบว่าการให้ความช่วยเหลือของ สฟพ. คล้ายกับองค์กรการเงินระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งจะเน้นในเรื่องการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐาน ที่ให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำหรือการมีเงื่อนไขพิเศษ

- แนวทางการปรับปรุงแก้ไขนโยบายของประเทศไทย

ประเทศไทยต้องการภาพลักษณ์เกี่ยวกับประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ ดังนั้นควรเพิ่มความช่วยเหลือด้านโครงการโครงสร้างพื้นฐานในด้านอื่นๆด้วย อาทิเช่น ด้านสุขภาพหรือการศึกษา เป็นต้น เนื่องจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านกายภาพและสังคมจะเป็นโครงการที่สามารถให้ผลประโยชน์ได้ในระยะยาว เหมือนเช่นในกรณีของประเทศญี่ปุ่นที่มีการให้ความช่วยเหลือโครงการโดยเน้นแนวทางการให้ความช่วยเหลือทางด้านทุนการศึกษา

- ปัจจัยที่ส่งผลถึงความสำเร็จและล้มเหลวของโครงการที่ผ่านมา

ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญได้แก่ ความต้องการของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ และการพิจารณาโครงการที่เหมาะสมกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ จะสามารถสร้างผลประโยชน์ให้แก่ประเทศนั้นได้เป็นอย่างมาก ซึ่งในปัจจุบันรัฐบาลไทยจะเน้นความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ ในด้านปัจจัยความล้มเหลวที่สำคัญ ได้แก่ การลดงบประมาณในการให้ความช่วยเหลือ จะส่งผลถึงคุณภาพโครงการไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ ดังนั้นควรมีการกำหนดมาตรฐานของประเทศไทยเอง เพื่อส่งผลถึงภาพลักษณ์หรือกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศ

- หลักเกณฑ์อะไรที่สำคัญในการให้ความช่วยเหลือโครงการ

พิจารณาถึงนโยบายและความคุ้มค่าหรือคุ้มทุนในประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือเป็นหลัก ในขณะที่เดียวกันก็ต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่กลับมาสู่ประเทศไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม อาทิเช่น ภาพลักษณ์ของประเทศ นโยบายต่างๆ เนื่องจากมีนักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านจำนวนมาก และส่งเสริมภาพลักษณ์การลงทุนของนักลงทุนไทยในประเทศนั้นๆ

- ความเหมาะสมของบทบาทการให้ความช่วยเหลือของประเทศไทย

ไม่ควรมีหน่วยงานที่เยอะจนเกินไป แต่ควรมีความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน ทำให้เกิดภาพรวมของการให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ควรมีแผนและนโยบายที่ทำร่วมกันและมีระบบข้อมูลที่เชื่อมโยงกัน

- เกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ สพพ. มีความเหมาะสมหรือไม่

การให้ความช่วยเหลือจะต้องอยู่บนพื้นฐานความต้องการของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ ดังนั้นเกณฑ์การคัดเลือกของ สพพ. ในปัจจุบันที่พิจารณาถึงความต้องการทั้งของประเทศ

ไทยและประเทศที่รับความช่วยเหลือ จึงน่าจะเหมาะสมแล้ว โดยอาจจะมีเกณฑ์การคัดเลือกตามความต้องการของเอกชนบ้าง ซึ่งไม่ได้พิจารณาถึงความคุ้มค่าหรือต้นทุนของประเทศเพียงอย่างเดียว

- ความเหมาะสมของนโยบายภาครัฐในการให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน
ด้านการคมนาคมขนส่ง

ภาครัฐควรส่งเสริมโครงการการช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการที่เชื่อมโยงกับเส้นยุทธศาสตร์ของไทย ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ อีกทั้งพิจารณาถึงความเหมาะสมของแผนการพัฒนาความเชื่อมโยงที่เหมาะสมกับแต่ละประเทศ

- ประเทศไทยควรมีแนวทางอย่างไรเกี่ยวกับการให้ความช่วยเหลือโครงการ
โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง

นอกจากการให้ความช่วยเหลือแล้ว ควรจะต้องคำนึงถึงคุณภาพของโครงการที่ได้รับ
ความช่วยเหลืออีกด้วย เนื่องจากโครงการที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานโดยมากจะเป็นโครงการที่ส่งผล
กระทบในระยะยาว ซึ่งจะส่งผลต่อชื่อเสียงของประเทศในระยะยาวอีกด้วย ดังนั้น สพพ. ควรมีการ
ประเมินโครงการที่ให้ความช่วยเหลือให้ผ่านมาตรฐาน รวมถึงการประเมินและซ่อมแซมโครงการ
หลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว

การให้ความช่วยเหลือทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมนั้นควรพิจารณาใน
ลำดับต้นเช่นเดียวกับโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (ถนน, สะพาน) เนื่องจากโครงการโครงสร้าง
พื้นฐานทางสังคมมีการลงทุนที่ต่ำกว่าโครงการโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพค่อนข้างมาก และส่งผล
กระทบในระยะยาวต่อประเทศ โดยโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมในที่นี้ คือการพัฒนาศักยภาพมนุษย์
อาทิเช่น การพัฒนาการศึกษา สาธารณสุข ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิตและเป็นปัจจัยที่ส่งผล
ในระยะยาวในประเทศที่รับความช่วยเหลือ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และความสัมพันธ์ของประเทศ
ผู้ให้ความช่วยเหลือ

- ภาครัฐควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับโครงการช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการ
คมนาคมขนส่งหรือไม่

ประเทศเพื่อนบ้านเป็นแหล่งวัตถุดิบและแรงงานที่สำคัญ เนื่องจากเป็นประเทศที่
กำลังเติบโตทำให้เป็นที่สนใจของนักลงทุน โดยเฉพาะภาคเอกชน รัฐบาลจึงต้องให้ความสำคัญ
เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศไทยยังได้ผลประโยชน์จากการรวมอาเซียนอีกด้วย อีกทั้ง
ภาครัฐควรมีการพิจารณาถึงมิติทางด้านการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับมิติอื่นๆ เช่น การก่อสร้าง
ถนนที่ตรงกับผลประโยชน์ตามความต้องการ หรือกิจกรรมที่จะเกิดขึ้น โดยที่การคุ้มค่าหรือต้นทุนจริง

อาจไม่เป็นไปตามที่วางแผนไว้เนื่องจากการขาดมิติต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นการค้าชายแดน เศรษฐกิจสังคม การข้ามแดน ซึ่งหากพิจารณาเพียงมิติเดียวอาจจะไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

2) สรุปบทสัมภาษณ์นักวิชาการ (ณัฐพล ตันตระกูลทรัพย์, สัมภาษณ์, 24 เมษายน 2560)

การช่วยเหลือของแต่ละแหล่งเงินทุนมีวิธีการที่แตกต่างกัน เพื่อตอบสนองต่อผลประโยชน์ประเทศของตัวเอง อาทิเช่น สาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสำคัญกับอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากเป็นการตอบสนองยุทธศาสตร์พื้นที่ เนื่องจากสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีเขตแดนกว้าง ทำให้ความเจริญในแต่ละมณฑลมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยมณฑลที่ติดทะเลจะมีความเจริญมากกว่า ในส่วนมณฑลทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีเขตแดนที่ติดทะเล ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการหาทางออกทางทะเลให้แก่มณฑลเหล่านั้น โดยเฉพาะ มณฑลเฉสว่น ยูนนาน จึงทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนเน้นการเชื่อมต่อโครงข่ายในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง อีกทั้งยังเป็นแหล่งวัตถุดิบและด้านพลังงาน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมอื่นๆ โดยยุทธศาสตร์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนคือต้องการดึงปัจจัยต่างๆเหล่านี้ เพื่อเข้ามาพัฒนาอุตสาหกรรมของจีน โดยเริ่มจากการสร้างความเชื่อมโยงบริเวณชายแดน เช่น การเปิดด่านและพัฒนาถนน นอกจากนี้สาธารณรัฐประชาชนจีนยังเน้นยุทธศาสตร์เชิงรุก โดยการสนับสนุนให้นักลงทุนจีนมาลงทุนยังประเทศเหล่านี้ โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการให้ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นแหล่งวัตถุดิบและเส้นทางการขนส่งที่สำคัญ ในกรณีประเทศญี่ปุ่นจะเน้นด้านผลประโยชน์ประเทศเป็นหลัก โดยการให้ประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเป็นแหล่งวัตถุดิบและการลงทุน เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นไม่มีพื้นที่เพียงพอในการพัฒนา จึงจำเป็นต้องหาแหล่งวัตถุดิบและการลงทุน โดยประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมีความเหมาะสมในการเป็นแหล่งวัตถุดิบและการลงทุน โดยการช่วยเหลือของญี่ปุ่นจะเป็นการช่วยเหลือแบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโครงข่ายเพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยจะเข้าไปจัดการความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเหล่านั้น โดยการแทรกตัวเข้าไปในองค์กรต่างๆ ในขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนให้ความสำคัญเส้นทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจ อาทิเช่น ระเบียบเศรษฐกิจเหนือใต้ หรือเส้นทางที่ผ่านประเทศพม่า ในขณะที่องค์กรการเงินระหว่างประเทศ จะเป็นการช่วยเหลือเชิงอุดมการณ์อธิปไตย โดยพยายามปรับเปลี่ยนกลไกทางเศรษฐกิจให้เป็นทุนนิยมเพื่อที่จะทำให้ประเทศต่างๆเข้าสู่การค้าเสรีได้สมบูรณ์ ทำให้เกิดปัจจัยการผลิตทางตลาดมากขึ้น

3) สรุปรบทสัมภาษณ์นักวิชาการ (วรรณรัตน์ ต้นตระกูลทรัพย์, **สัมภาษณ์**, 21 เมษายน 2560)

สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่พัฒนาด้วยวิธีทางตามอุดมการณ์คอมมิวนิสต์ ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เริ่มให้ความช่วยเหลือประเทศต่างๆ ในทศวรรษ 1950 ซึ่งจะเป็นช่วงเวลาที่สาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่มีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจเท่าใดนัก แต่สาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงให้ความช่วยเหลือระหว่างประเทศโดยเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาที่เป็นสังคมนิยม และมีการร่วมอุดมการณ์เดียวกัน, ประเทศโลกที่ 3 และประเทศที่ถูกครอบงำจากจักรวรรดินิยมอาทิเช่น เกาหลีเหนือ เวียดนาม เชนชานีเย

ต่อมาจึงขยายขอบเขตไปสู่ประเทศที่ไม่ใช่สังคมนิยมด้วย จนกระทั่งปลายทศวรรษ 1970 สาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีนโยบายเปิดประเทศและปฏิรูปประเทศ ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนยกเลิกการช่วยเหลือแบบให้เปล่า และเริ่มการให้ความช่วยเหลือที่มุ่งเน้นด้านประสิทธิภาพของต้นทุนและผลตอบแทนทางเศรษฐกิจในโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งจะแปลงโครงสร้างการให้ความช่วยเหลือให้อยู่ในรูปวิสาหกิจซึ่งจะให้ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งแก่จีนและประเทศผู้รับ ซึ่งโดยส่วนมากโครงการความช่วยเหลือของจีนจะอยู่ภายใต้กรอบ “ประเทศยากจนช่วยเหลือประเทศยากจน” หรือความช่วยเหลือจะถูกแจกจ่ายให้แก่กลุ่มประเทศที่มีการเงินและทรัพยากรมนุษย์ที่จำกัดเท่านั้น และบทบาทความช่วยเหลือของสาธารณรัฐประชาชนจีนคือการช่วยให้ประเทศเหล่านี้สามารถสร้างศักยภาพของประเทศเพื่อพัฒนาตนเองได้

ในปัจจุบัน สาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ได้มีนโยบายการให้ความช่วยเหลือที่ชัดเจน ซึ่งล่าสุดจะมีเพียงสมุดปกขาวที่ตีพิมพ์โดยฝ่ายสารสนเทศของคณะมนตรี ปี ค.ศ. 2011 ที่ให้ภาพรวมเกี่ยวกับความช่วยเหลือของจีนถึงปัจจุบันโดยสังเขปและแนวโน้มอนาคตเท่านั้น และไม่ได้เผยแพร่รายละเอียดเงื่อนไขทางการเงินของการให้ความช่วยเหลือแก่ต่างประเทศ ทั้งไม่แสดงมูลค่าความช่วยเหลือและรายละเอียดของความช่วยเหลือ โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความช่วยเหลือผ่านเงื่อนไขต่างๆ ซึ่งทำให้เกิดผลประโยชน์หลักๆ คือ 1) การพัฒนารัฐวิสาหกิจหรือบริษัทเอกชนของสาธารณรัฐประชาชนจีนให้เกิดการขยายการค้าและการลงทุนในประเทศที่รับความช่วยเหลือ 2) การนำทรัพยากรของประเทศที่รับความช่วยเหลือมาใช้ภายในประเทศ

ความช่วยเหลือส่วนใหญ่ของสาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถทำได้โดยผ่านการอนุมัติของผู้นำประเทศที่รับความช่วยเหลือ ทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถเข้าไปทำโครงการได้โดยง่าย ซึ่งอาจกระทบถึงผลประโยชน์ที่แท้จริงของการให้ความช่วยเหลือ

5.4 สรุปทမ်းภาษณ์ภาคเอกชน

จากการสั้ภาษณ์เชิงลึ้ภาคเอกชนที่เก้ยวข้องการขนส่งลึ้ค้าระหว้างประเทศ โดยนักวิจัยได้สั้ภาษณ์ จ้ำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สม่าคมนขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์ไทยและสม้าคมนผู้รับจัดการขนส่งลึ้ค้าระหว้างประเทศ สามารถสรุปรายละเอี้ยดได้ดั่งนี้

5.4.1 สม่าคมนขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์ไทย

สม้าคมนขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์ไทยเป็นองค้กรที่ร่วมมี้กับทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อประโยชน์ของสม้าชิกและธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยสม้าคมนขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์จะเป็นเป็นหนึ่งในองค้กรที่ร่วมก้กับภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษา ในการกำหนดและรับรองมาตรฐานการประกอบธุรกิจขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์ อี้กทั้งยังเป็นศูนย์กลางในการให้ค้าปรึกษาและแก้้ไขปัญหาเพื่อแก้สม้าชิกและผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

1) สรุปทမ်းภาษณ์สม้าคมนขนส่งลึ้ค้และโลจิสติกส์ (ชุมพล สายเชื้อ, สั้ภาษณ์, 20 พฤษภาคม 2560)

- ในแต่ละปีที่ผ่านมา การดำเนินกิจการของสม้าชิกในการขนส่งลึ้ค้ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน มีอัตราเพิ่มขึ้นเท่าใดบ้าง และเพราะสาเหตุใด

การดำเนินการขนส่งลึ้ค้ไปยังประเทศเพื่อนบ้านมีการเพิ่มขึ้นที่ชัดเจนบริเวณอำเภอ แม่สอด เนื่องจากการขยายทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วของประเทศพม่า รวมถึงการทำให้การขนส่งลึ้ค้าระหว้างประเทศเป็นไปตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น ในส่วน สปป. ลาว จะมีการพัฒนาการขนส่งลึ้ค้ที่โดดเด่น ที่เวียงจันทน์ ซึ่งการขนส่งลึ้ค้จะขึ้นก้กับผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศของแต่ละประเทศที่สนับสนุนการขยายตัวของประเทศนั้นๆ

- ในปัจจุบันความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง ที่รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า, สปป.ลาว, กัมพูชา) เอื้อประโยชน์ต่อท่านหรือไม่

การให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยต่อประเทศเพื่อนบ้าน โดยมากจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทำให้เอื้อประโยชน์ให้แก่ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ในทางกลับกันประเทศเพื่อนบ้านอาจจะเป็นประเทศคู่แข่งกับประเทศไทยได้ด้วย ดั่งนั้นการเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจการขนส่งของประเทศไทย โดยมากจะอยู่ที่เงื่อนไข้ในการค้า

- ประเทศไทยควรให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ และควรจะจัดการพิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการอย่างไร

ประเทศไทยไม่ควรให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน แต่รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญและแก้ไขปัญหาแก่ผู้ประกอบการไทยในด้านการขนส่งและการค้าเป็นลำดับต้นก่อน เนื่องจากงบประมาณที่มีจำกัดโดยการให้ความช่วยเหลืออาจจะเป็นเส้นทางที่เอื้อประโยชน์โดยมากแก่การค้าและขนส่งของไทย

- ในปัจจุบัน นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลช่วยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือไม่ และรัฐบาลควรมีนโยบายใด ในการส่งเสริมในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันนโยบายของรัฐบาลจะเน้นแค่โครงการโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในการพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ควรจะมีการเพิ่มด้านชายแดนหรือพิธีการทางศุลกากร อีกทั้งในหลายเส้นทางยังมีปัญหาในด้านกฎหมายทำให้ไม่เกิดความเชื่อมโยงกัน

5.4.2 สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีวัตถุประสงค์หลักในการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อประโยชน์ของสมาชิกในการร่วมมือกับรัฐบาลเพื่อส่งเสริมธุรกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

1) สรุปรหัสสัมภาระสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (สุวิทย์ รัตนจินดา, สัมภาษณ์, 22 มิถุนายน 2560)

- ในปัจจุบันความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง ที่รัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า, สปป.ลาว, กัมพูชา) เอื้อประโยชน์ต่อท่านหรือไม่

การให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลไทยต่อประเทศเพื่อนบ้าน โดยมากจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ทำให้เอื้อประโยชน์ให้แก่ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีการแลกเปลี่ยนสินค้ากันมากขึ้นทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขนส่งสินค้าได้ง่ายขึ้นและมีต้นทุนการขนส่งที่ลดลง ซึ่งเป็นการเพิ่มโอกาส

ให้ผู้ประกอบการไทย ในทางกลับกันประเทศเพื่อนบ้านอาจจะเป็นประเทศคู่แข่งกับประเทศไทยได้ด้วย ดังนั้นการเอื้อประโยชน์ต่อธุรกิจการขนส่งของประเทศไทยโดยมากจะอยู่ที่เงื่อนไขในการค้า

- ประเทศไทยควรให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านหรือไม่ และควรจะจัดการพิจารณาลำดับความสำคัญของโครงการอย่างไร

นอกจากการสนับสนุนเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานแล้ว รัฐควรต้องมีการทำข้อตกลงอื่นๆร่วมเข้าไป เช่น ข้อตกลงเรื่องระเบียบข้อบังคับ หรืออาจมีการสนับสนุนให้ปรับปรุงวิธีการบางอย่าง เช่น ปรับปรุงหรือเพิ่มที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า ปรับปรุงระบบ เพื่อลดความแตกต่างของมาตรฐานของทั้ง 2 ประเทศ สนับสนุนให้เกิดการใช้งานร่วมกันได้จริงหรือภาคเอกชนไทยได้ประโยชน์อย่างแท้จริง โดยการจัดลำดับนั้นให้มองจากผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับเป็นหลัก นอกเหนือจากในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้วย

- ในปัจจุบัน นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลช่วยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือไม่ และรัฐบาลควรจะมีนโยบายใด ในการส่งเสริมในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ภาครัฐควรมียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนที่จะเกิดประโยชน์แก่ประเทศไทย อาทิเช่น การระบุแผนการดำเนินงาน โดยอาจตั้งเงื่อนไขในการคัดเลือกเอกชนที่ดีเข้าไปทำงานโดยรักษาชื่อเสียงของประเทศ และนอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐควรมีการกำหนดคุณสมบัติคัดเลือกผู้ลงทุนแล้วจัดการแนะนำหาคู่ค้าทางธุรกิจให้ มีการสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางของไทยให้ออกไปทำธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้าน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.5 สรุปผลการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์หน่วยงานไทยและผู้ให้ความช่วยเหลือต่างๆแก่ประเทศที่ทำการศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่การให้ความช่วยเหลือจะขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือที่แตกต่างกัน แต่โดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลัก ซึ่งจะส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างเห็นได้ชัด จะเห็นได้ว่าความช่วยเหลือจากประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะเน้นในด้านผลประโยชน์ที่ประเทศที่ให้ความช่วยเหลือจะได้รับหรือนักลงทุนของประเทศตนเองจะได้รับ ดังนั้นโครงการที่ให้ความช่วยเหลือโดยส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่อยู่ภายในประเทศที่มีความเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคและเป็นเส้นทางที่นักลงทุนของประเทศนั้นๆ ได้รับผลประโยชน์เพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกและส่งเสริมการขยายตัวทางการขนส่งสินค้า ซึ่งประเทศไทยเองมีวัตถุประสงค์คล้ายคลึงเช่นเดียวกับประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญเช่นเดียวกัน จะเห็นได้ว่า

โครงการที่ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือเป็นส่วนใหญ่มิมีผลประโยชน์ต่อประเทศรวมถึงเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์แก่นักลงทุนไทย เช่น การซื้อสินค้าและบริการจากไทยมากกว่าร้อยละ 50 ในขณะที่องค์การการเงินระหว่างประเทศจะเน้นในด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและการลดความยากจน อาทิเช่น ธนาคารโลกจะเน้นในด้านการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและลดความยากจนของประเทศ ส่วนธนาคารพัฒนาเอเชียจะเน้นด้านการเชื่อมโยงและบูรณาการในภูมิภาค

ในด้านหลักเกณฑ์ที่พิจารณาความช่วยเหลือ จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือตามมาตรฐานตามที่หน่วยงานได้กำหนดไว้ แต่ส่วนมากจะพิจารณาให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศสมาชิกและแบ่งกลุ่มประเทศที่จะให้ความช่วยเหลือตามเกณฑ์รายได้ต่อประชากรตามที่ธนาคารโลกกำหนด ซึ่งประเทศที่กำลังศึกษาจะอยู่ในประเทศที่มีรายได้ต่ำ โดยเฉพาะประเทศกัมพูชาและประเทศพม่าเป็นประเทศที่จัดอยู่ในกลุ่มรายได้ต่ำที่สุด แต่เนื่องจากประเทศพมามีการปิดประเทศเป็นเวลานานทำให้ความช่วยเหลือของประเทศพม่ายังมีไม่มากนักในช่วงเวลาที่ทำการศึกษาดังนั้นความช่วยเหลือส่วนมากจึงอยู่ในประเทศกัมพูชาทั้งองค์การการเงินระหว่างประเทศที่ต้องการพัฒนาคุณภาพชีวิตและลดความยากจนของประชาชน และประเทศผู้ให้ที่สำคัญที่ต้องการสิทธิพิเศษในด้านต่างๆ เช่น การลดหย่อนภาษีนำเข้าและส่งออก รวมถึงแรงงานที่มีปริมาณมากและค่าจ้างต่ำ จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือจะมีกรอบการให้ความช่วยเหลือตามวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือเป็นหลัก สะท้อนให้เห็นถึงการสร้างหลักเกณฑ์ของแต่ละผู้ให้ความช่วยเหลือ จะมีที่มาจากวัตถุประสงค์ของผู้ให้ความช่วยเหลือเพื่อรองรับผลประโยชน์ที่ต้องการจะได้รับจากการให้ความช่วยเหลือโครงการ

ในด้านการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ จากการสัมภาษณ์พบว่า ประเทศผู้ให้ความสำคัญในเอเชียจะพิจารณาจากผลประโยชน์ที่ประเทศจะได้รับและความคุ้มค่าของโครงการเป็นหลัก ดังนั้นโครงการที่ประเทศที่ให้ความช่วยเหลือได้รับผลประโยชน์มากจะถูกพิจารณาเป็นอันดับต้น แต่ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือไม่เพียงแต่เป็นการพิจารณาด้านเดียวหากแต่จะต้องพิจารณาถึงโครงการที่ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือต้องการด้วย เนื่องจากประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือเป็นผู้ที่ต้องจ่ายเงินโครงการรวมถึงดอกเบี้ย ทำให้โครงการที่จะเกิดขึ้นนั้นส่วนใหญ่จะต้องเกิดจากความต้องการของทั้งประเทศผู้ให้และผู้รับความช่วยเหลือร่วมกัน ในขณะที่องค์การการเงินระหว่างประเทศจะพิจารณาจากแนวทางในการพัฒนาของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ขององค์กรเป็นหลัก จะเห็นได้ว่าการจัดลำดับความสำคัญของโครงการจะขึ้นกับผลประโยชน์ของผู้ให้และผู้รับเป็นหลัก ไม่ใช่แค่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเท่านั้นเนื่องจากการให้ความช่วยเหลือก็มีสัญญาาระหว่างประเทศหรือระหว่างองค์กรตามด้วยเช่นเดียวกัน สะท้อนให้เห็นว่าการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานเป็นโครงการที่มีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือเองและประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือทั้งทางตรงและทางอ้อม

บทที่ 6

การวิเคราะห์การให้ความช่วยเหลือโครงการตัวอย่าง

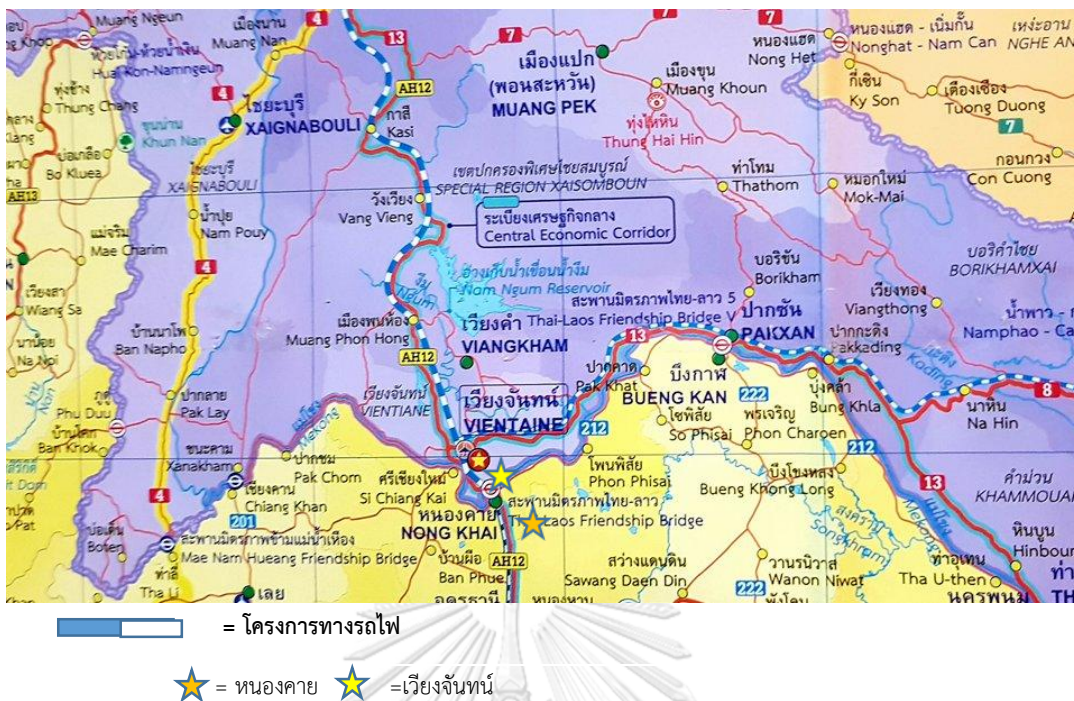
ในบทที่ 6 เป็นการนำเสนอการวิเคราะห์และประเมินโครงการตัวอย่าง ประกอบด้วย การวิเคราะห์และประเมินผล การกำหนดตัวชี้วัด กำหนดเกณฑ์การประเมิน ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้ประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ในการประเมินผลของแต่ละโครงการตัวอย่าง ซึ่งสามารถแบ่งหัวข้อได้ดังนี้ 6.1) การวิเคราะห์เชิงลึกโครงการ 6.2) ปัญหาในการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย 6.3) การวิเคราะห์โครงการและข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือ โดยอาศัยข้อมูลจากการศึกษาโครงการที่ สพพ. และกรมทางหลวงได้ให้ความช่วยเหลือจำนวน 7 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

6.1 การวิเคราะห์เชิงลึกโครงการ

ในส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอข้อมูลในด้านความเป็นมาของโครงการจากการศึกษาโครงการที่ สพพ. และกรมทางหลวงได้ให้ความช่วยเหลือจำนวน 7 โครงการ และวิเคราะห์ถึงปัญหาของโครงการที่ศึกษา ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดของแต่ละโครงการได้ ดังนี้

6.1.1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว

โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว ได้มีแนวคิดในการริเริ่มก่อสร้าง คือ สปป.ลาว ยังเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล จึงทำให้รัฐบาลลาวได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเพื่อเชื่อมโยงและขนส่งสินค้าไปสู่ทางออกทางทะเลผ่านประเทศเพื่อนบ้าน และมีแผนในการพัฒนาระบบทางรางให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการขนส่งทางรางเป็นวิธีการที่มีต้นทุนต่ำและประหยัดพลังงานค่อนข้างสูง โดยในระยะที่ 1 สปป.ลาว จะดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากกึ่งกลางสะพานมิตรภาพถึงท่านาแล้ง ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร หลังจากนั้นในระยะที่ 2 จะดำเนินการก่อสร้างจากท่านาแล้งถึงนครหลวงเวียงจันทน์ โดยเส้นทางรถไฟนี้จะเป็นเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศเวียดนาม สามารถแสดงได้ตามภาพที่ 6-1



ภาพที่ 6- 1 แผนที่โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง (ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

สปป. ลาว ได้ดำเนินการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง ซึ่งในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 คณะรัฐมนตรีของไทยได้มีมติเห็นชอบในการให้ความช่วยเหลือโครงการในรูปแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำโดยมีวงเงินรวม 197 ล้านบาท โดยโครงการมีการเริ่มก่อสร้างเมื่อ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2550

การวิเคราะห์ปัญหา จากการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้งจะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือการขาดการประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานของไทยและสปป.ลาว จึงทำให้การดำเนินงานในช่วงแรกค่อนข้างล่าช้าและลำบาก อีกทั้งในการก่อสร้างโครงการ จะต้องมีการตัดแนวเส้นทางรถไฟผ่านทุ่งนาและสวนผลไม้ของประชาชน แต่ทางสปป.ลาว ไม่ได้เตรียมแผนการจ่ายค่าชดเชยที่มีประสิทธิภาพ จึงต้องใช้เวลาในการเจรจาต่อรองนาน และในช่วงฤดูฝนสภาพถนนไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้า เนื่องจากมีปัญหาในด้านน้ำท่วมและการยุบตัวของพื้นดินโคลน และบุคลากรยังไม่มี ความชำนาญในด้านการก่อสร้างทางรถไฟ ทำให้การประสานงานในช่วงแรกไม่ราบรื่น

นัก สะท้อนให้เห็นว่า สพพ. ยังมีการประสานงานกับประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือไม่ดีนักและไม่ได้มีการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การรถไฟไทย ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการก่อสร้างทางรถไฟ อีกทั้งประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือยังไม่มีความพร้อมในการก่อสร้างโครงการดังกล่าว ทำให้โครงการเกิดความล่าช้า

หลังจากการก่อสร้างในระยะแรก คือ เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง ทางรถไฟดังกล่าวไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยมีประเด็นปัญหาหลักคือขาดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากไม่มีความต่อเนื่องของเส้นทาง กล่าวคือ การก่อสร้างยังไม่ได้ดำเนินการตามแผนงานที่วางไว้ซึ่งสถานีปลายทางคือสถานีเวียงจันทน์ ทำให้ทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารยังไม่ตรงตามที่คาดการณ์ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการก่อสร้างโครงการทางรถไฟในระยะที่ 2 คือ ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ เพื่อให้มีการขนส่งทางรางอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลต่อเศรษฐกิจของทั้ง 2 ประเทศ

6.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อลลองเวง – เสียมราฐ

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อลลองเวง – เสียมราฐเป็นการพัฒนาถนนในประเทศกัมพูชาที่ใกล้กับชายแดนประเทศไทยคือ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งมีระยะทางระหว่างจังหวัดศรีสะเกษและอำเภออัลลองเวงประมาณ 13 กิโลเมตรอ้างอิงระยะทางจาก Google Map ดังนั้นจึงถือได้ว่าเป็นการเชื่อมโยงกับประเทศไทยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคเหนือของประเทศกัมพูชา ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกในการคมนาคมขนส่งสินค้า และพัฒนาการขยายตัวทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะชายแดนระหว่างประเทศรวมถึงการท่องเที่ยวของทั้ง 2 ประเทศอีกด้วย รวมถึงเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ อาทิเช่น นครวัดและนครธม ซึ่งเป็นเส้นทางที่สะดวกและใกล้มากที่สุดจากการเดินทางทางประเทศไทย

อีกทั้งเส้นทางอัลลองเวง-เสียมราฐยังเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจใต้บริเวณเมืองเสียมราฐ ซึ่งเส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจใต้จะเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศพม่าไทย, กัมพูชาและเวียดนาม แสดงได้ตามภาพที่ 6-2 นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าจากทางบกไปยังท่าเรือต่างๆ ซึ่งท่าเรือที่สำคัญในระเบียงเศรษฐกิจใต้ ได้แก่ ท่าเรือทวาย ประเทศพม่า, ท่าเรือคลองเตย ประเทศไทย, ท่าเรือกรุงเปริยะสีหนุ ประเทศกัมพูชา, ท่าเรือหวงเต่าและท่าเรือกุยญิน ประเทศเวียดนาม



- █ = ระเบียบเศรษฐกิจใต้
- ★ = อลลองเวง
- ★ = เสียมราฐ

ภาพที่ 6- 2 แผนที่โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อลลองเวง – เสียมราฐ (ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

ประเทศกัมพูชาได้ดำเนินการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นการก่อสร้างโครงการพัฒนาถนนสาย 67 อลลองเวง – เสียมราฐ ซึ่งในวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2549 คณะรัฐมนตรีของไทยได้มีมติเห็นชอบในการให้ความช่วยเหลือโครงการในรูปแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ โดยมีวงเงินรวม 1,300 ล้านบาท โดยให้ สพพ. จัดหาเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย หรือ ธสน. และให้ ธสน. ลงนามในสัญญาเงินกู้แก่โครงการ โดยโครงการมีการเริ่มก่อสร้างเมื่อ 15 มีนาคม 2550 และแล้วเสร็จเมื่อ 14 มีนาคม พ.ศ. 2552

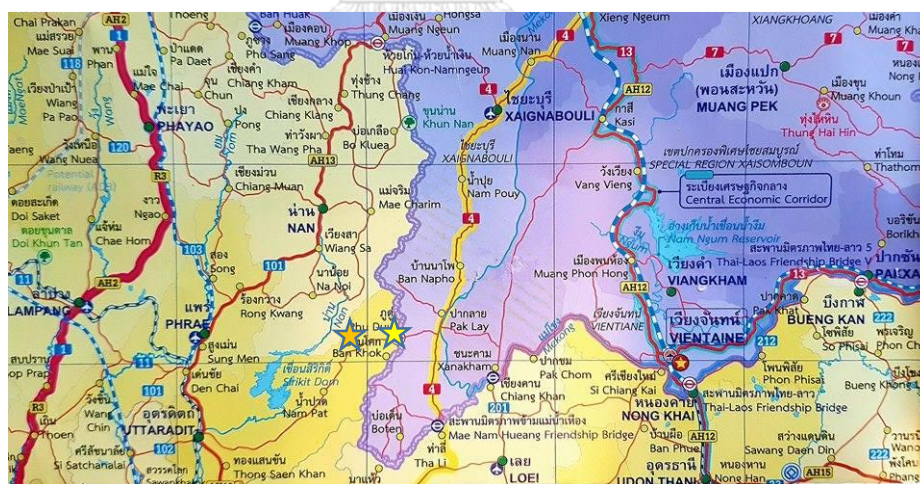
การวิเคราะห์ปัญหา จากการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อลลองเวง – เสียมราฐจะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือ ขาดการประสานงานที่ดีระหว่างผู้รับเหมาไทยและกัมพูชา ทำให้การดำเนินงานในช่วงแรกค่อนข้างล่าช้ารวมถึงการเบิกเงินตามงวดงานที่มีข้อผิดพลาดอีกด้วย และปัญหาจากภัยธรรมชาติ อาทิเช่น ปัญหาน้ำท่วมในเมืองอันลองเวง ทำให้ต้องหยุดการก่อสร้างไป 1 เดือน และในช่วงฤดูฝนสภาพถนนไม่เหมาะสมในการสัญจรในช่วงฤดูฝน เนื่องจากมีสภาพทรุดโทรมและถูกน้ำเซาะจนไม่สามารถใช้งานได้ หรือปัญหาเกี่ยวกับระเบิดในพื้นที่โครงการ และปัญหาในด้านข้อพิพาทชายแดน สะท้อนให้เห็นว่าสหพ. ยังมีการประสานงานกับประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือไม่ดีนัก อีกทั้งประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือยังไม่มีความพร้อมในการก่อสร้างโครงการดังกล่าวทำให้โครงการเกิดความล่าช้า รวมถึงการวางแผนในการดำเนินการก่อสร้างที่ดี อาทิ

เช่น การก่อสร้างในฤดูร้อนซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาเรื่องน้ำท่วม หรือมีการป้องกันน้ำท่วมในบริเวณพื้นที่โครงการ และหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้น สพพ. ควรมีการจัดการในเรื่องการฝึกอบรมและถ่ายทอดความรู้ทางวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการบำรุงรักษาโครงการ เพื่อให้โครงการสามารถมีอายุใช้งานได้ตามประสิทธิภาพในระยะเวลาที่สมควร

6.1.3 โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ. บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว

โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) – เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว อยู่บนเส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจเชิงใหม่-เวียงจันทน์ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติของประเทศไทยฉบับที่ 11 และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติของสปป.ลาว ฉบับที่ 7 โดยเส้นทางดังกล่าวจะสนับสนุนการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว

อีกทั้งเส้นทางภูตู- เมืองปากลาย ยังเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-เฉียงเหนือ บริเวณเมืองปากลาย ซึ่งเส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-เฉียงเหนือจะเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศไทย, สปป.ลาวและเวียดนาม แสดงได้ตามภาพที่ 6-3



ภาพที่ 6- 3 แผนที่โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู ถึง เมืองปากลาย

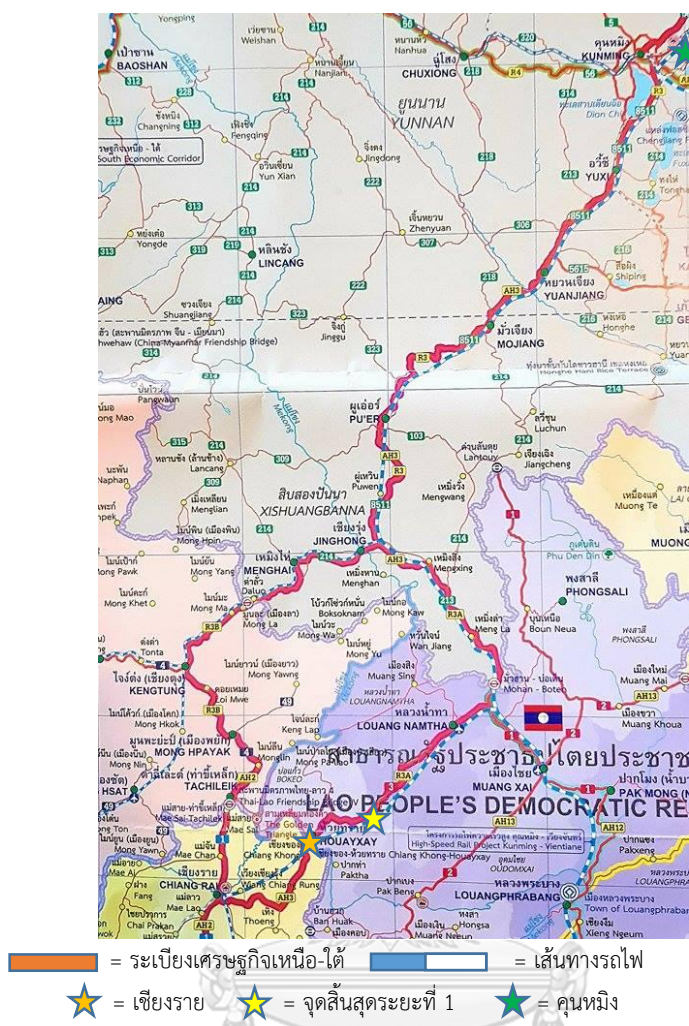
(ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

สปป. ลาว ได้ดำเนินการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นการก่อสร้างถนนจากภูตู๋ (อ. บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากกลาย แขวงไชยะบุรี ระยะทาง 32 กิโลเมตร โดย สพพ. ได้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในรูปแบบของเงินให้เปล่า เพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการในช่วงของการจัดเตรียมโครงการ และในวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้กระทรวงการคลังดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป. ลาว วงเงินรวม 718 ล้านบาท ซึ่งแบ่งได้เป็นเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ 574.40 ล้านบาทและเงินให้เปล่า 143.60 ล้านบาท โดยโครงการมีการเริ่มก่อสร้างเมื่อ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2555 และแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2557

การวิเคราะห์ปัญหา จากการก่อสร้างถนนจากภูตู๋ (อ. บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากกลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว จะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือ ขาดการประสานงานที่ดีระหว่างผู้รับเหมาไทยและหน่วยงานในสปป.ลาว ซึ่งส่งผลถึงการขาดความมั่นใจของสปป.ลาวที่มีต่อผู้รับเหมาในเรื่องการใช้วัสดุดิบจากประเทศไทยที่ผิดวัตถุประสงค์ อาทิเช่น น้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ในการก่อสร้างมีต้นทุนต่ำ ซึ่งอาจจะมีการลักลอบขายน้ำมัน ส่งผลถึงการแทรกแซงดุลการค้าน้ำมันใน สปป. ลาวได้ ทำให้การดำเนินงานในช่วงแรกค่อนข้างล่าช้า สะท้อนให้เห็นว่า สพพ. ยังต้องไม่มีมาตรฐานในการคัดเลือกหรือจัดจ้างผู้รับเหมาที่ตึ๊งก ส่งผลถึงภาพลักษณ์ของประเทศและปัญหาในด้านการจัดเตรียมพื้นที่โครงการที่ต้องให้ทางหน่วยงานของ สปป.ลาว บริหารจัดการปัญหา อาทิเช่น เส้นทางใน สปป.ลาวที่จะมาบรรจบกับเส้นทางในประเทศไทย บริเวณด่านภูตู๋ที่ออกแบบไว้เป็นภูเขาสูงที่มีความชัน 16 องศา ซึ่งมีความชันมากเกินไปที่รถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งได้ ทำให้ สปป.ลาวต้องตัดภูเขาเพื่อลดความลาดชันลง ส่งผลให้ต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทางที่ออกแบบไว้ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือยังไม่มีความพร้อมในการก่อสร้างโครงการดังกล่าวทำให้โครงการเกิดความล่าช้า ซึ่งทางประเทศไทยเองอาจมีหน่วยงานที่ให้คำแนะนำก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการ

6.1.4 โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3)

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3) อยู่บนเส้นทางแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติของประเทศไทยและกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยเส้นทางดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมต่อกับจังหวัดเชียงราย ประเทศไทยไปยังเมืองคูนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวในภูมิภาค แสดงได้ตามภาพที่ 6-4



ภาพที่ 6- 4 แผนที่โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิงผ่าน สปป.ลาว (ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

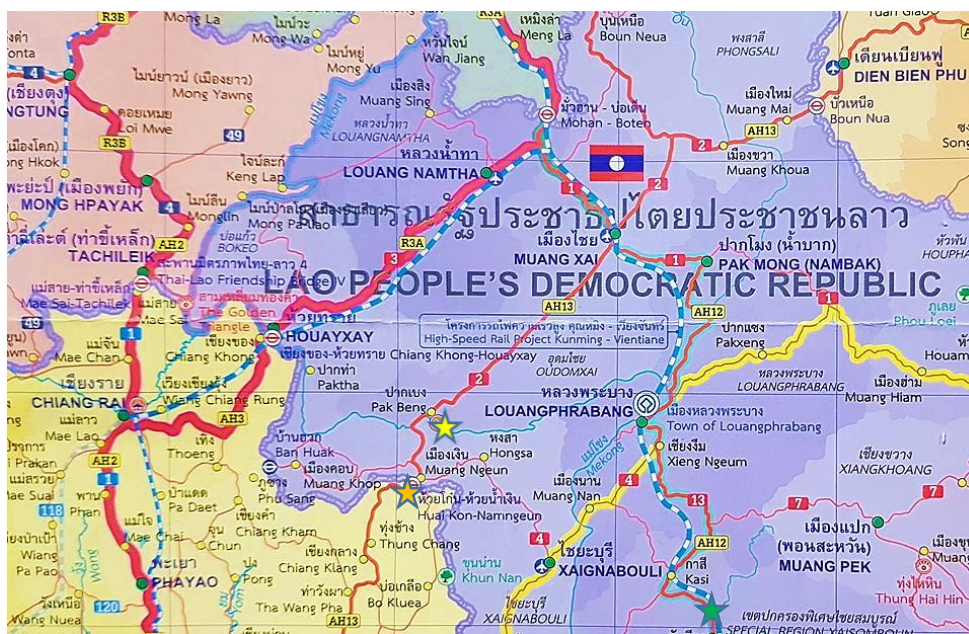
สปป. ลาว ได้ดำเนินการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3) ในช่วงที่ 1 ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร (ในส่วนช่วงที่ 2 ซึ่งมีระยะทาง 74 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนโดย ADB และในช่วงที่ 3 ซึ่งมีระยะทาง 70 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนโดยรัฐบาลจีน) โดย รัฐบาลไทยได้ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ในวงเงินกู้ 1,385 ล้านบาท โดยโครงการมีการเริ่มก่อสร้างเมื่อ 6 กันยายน พ.ศ. 2547 และแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2551

การวิเคราะห์ปัญหา จากการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3) จะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือ การขาดประสบการณ์ในการดำเนินการให้ความ

ช่วยเหลือทางการเงินระหว่างประเทศ เนื่องจากการให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างเป็นทางการในช่วงแรกของประเทศไทย สะท้อนให้เห็นว่า สพพ. ยังไม่มีการศึกษาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินอย่างเป็นทางการ รวมถึงประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือยังไม่มีความพร้อมในการก่อสร้างโครงการ ทำให้ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าว มีการขอเปลี่ยนแปลงความลาดชันของถนนจากร้อยละ 13 เป็นร้อยละ 10 ตามมาตรฐานทางหลวงสายเอเชีย เพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่และการขยายช่องจราจร จึงทำให้เวลาการพิจารณาการขอเงินความช่วยเหลือเพิ่มขึ้น ซึ่งทางประเทศไทยเองอาจมีหน่วยงานที่ให้คำแนะนำก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการ อีกทั้งยังขาดการประสานงานระหว่างประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือที่ดีส่งผลให้เกิดปัญหาในหลายด้าน อาทิเช่น ด้านการนำเข้าวัสดุและอุปกรณ์ที่ใช้ในงานก่อสร้าง, การเบิกจ่ายเงินที่ต้องผ่านหลายหน่วยงาน และปัญหาในด้านการก่อสร้างในฤดูฝนส่งผลให้วัสดุในการปูถนน มีคุณภาพไม่ดีเท่าที่ควรจึงเกิดการชำรุดถนนบางส่วน ดังนั้นทางผู้รับเหมาควรจะมีการวางแผนการดำเนินการก่อสร้างอย่างเหมาะสมเพื่อรองรับปัญหาในฤดูฝนที่จะเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างโครงการ

6.1.5 โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นเส้นทางหนึ่งที่สามารถพัฒนาไปยังประเทศข้างเคียงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศเวียดนาม เนื่องจากในอนาคตสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสาย มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน- เมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งจะมีการสร้างสถานีรถไฟที่แขวงไชยะบุรี ซึ่งห่างจากถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง ประมาณ 86 กิโลเมตร อ้างอิงระยะทางจาก Google Map จากการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สาธารณรัฐประชาชนจีนเล็งเห็นประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและนำทรัพยากรกลับไปประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าจากการเผาไหม้ลิแกไนต์จากโรงไฟฟ้าลิแกไนซ์ เมืองหงสา สปป.ลาว ซึ่งอาจจะส่งผลถึงในอนาคตที่ประเทศไทยสามารถนำกระแสไฟฟ้าเข้าสู่ประเทศอีกด้วย ซึ่งในอนาคตแขวงอุดมไซอาจจะกลายเป็นทางแยกเชื่อมไทย-จีน และไทย-ประเทศเวียดนาม จะเห็นได้ว่าโครงการปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง มีความสำคัญในการเชื่อมโยงประเทศไทยกับทั้งสามประเทศ เนื่องจากพื้นที่โครงการที่ติดกับชายแดนประเทศไทย บริเวณ อ.ทุ่งช้าง จังหวัดน่าน อีกทั้งโครงการยังมีระยะทางที่ใกล้กับสถานีแขวงไชยะบุรีซึ่งเป็นแขวงที่มีศักยภาพตามที่อธิบายไปด้านบน สามารถแสดงได้ตามภาพที่ 6-5



▬ = โครงการทางรถไฟ
★ = อ.ห้วยโก๋น ★ = อ.ปากแบ่ง ★ = สถานีแขวงไซยะบุรี

(ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

ภาพที่ 6- 5แผนที่โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว

สปป. ลาว ได้ดำเนินการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย เพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว ระยะทาง 52 กิโลเมตร โดยรัฐบาลไทยได้ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ สปป.ลาว ในวงเงิน 840 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นเงินกู้ 590 ล้านบาท และเงินให้เปล่า 250 ล้านบาท โดยโครงการมีการเริ่มก่อสร้างเมื่อ ปี พ.ศ. 2550 และแล้วเสร็จเมื่อ ปี พ.ศ. 2553

การวิเคราะห์ปัญหา จากการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว จะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือ ส่วนใหญ่จะเกิดจากทางฝั่ง สปป.ลาว การไม่มีศักยภาพของผู้รับเหมาก่อสร้างร่วม ทำให้โครงการเกิดความล่าช้า อีกทั้งปัญหาในปัจจุบันที่เกี่ยวกับเส้นทางที่มีความลาดชันสูงทำให้ยากต่อการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก อีกทั้งในจังหวัดน่านเองยังไม่มีการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมมากนัก ทำให้โครงการอาจเป็นการปรับปรุงเพื่อรองรับการเติบโตและพัฒนาของจังหวัดน่าน ซึ่งเมื่อจังหวัดน่านเติบโตในฐานะจังหวัดอุตสาหกรรมแล้ว เส้นทางถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง อาจจะต้องมีการพัฒนาอีกครั้งเพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

6.1.6 โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สติงบต

งบท

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สติงบตเกิดขึ้นจากการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา ที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วทำให้มีมูลค่าการค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆปี จากสาเหตุดังกล่าวทำให้จุดผ่านแดนมีความหนาแน่นและไม่สะดวก เนื่องมาจากการจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยวที่มาซื้อสินค้า ดังนั้นทั้งรัฐบาลไทยและกัมพูชาจึงเห็นสมควรในการเปิดจุดผ่านแดนถาวรอีกแห่งบริเวณบ้านหนองเอี่ยน-สติงบต เพื่อสนับสนุนศักยภาพในการรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้า จึงทำให้มีการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงบริเวณจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สติงบต เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

คณะรัฐมนตรีทั้งฝั่งประเทศไทยและประเทศพม่าได้มีความเห็นชอบในการก่อสร้างโครงการ เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของการค้าชายแดนระหว่างประเทศ โดยมีกรมทางหลวงได้รับมอบหมายให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการทั้งหมด เพื่อรองรับและสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยคณะรัฐมนตรีของไทยได้มีมติเห็นชอบในการให้ความช่วยเหลือโครงการในรูปแบบให้เปล่ามีวงเงินรวม 3,563 ล้านบาท สำหรับสถานะปัจจุบันของโครงการ คือ กำลังดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561

การวิเคราะห์ปัญหา จากการศึกษาโครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สติงบต จะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการที่สำคัญ คือ การเวนคืนตั้งอยู่ในเขตพื้นที่บริเวณพื้นที่โครงการรวมพื้นที่ประมาณ 1,566 ไร่ เป็นเงินชดเชยที่ดิน จำนวน 347,481,790 บาท (กรมทางหลวง, 2560) ทำให้โครงการเกิดความล่าช้า และการตัดไม้ทำลายป่าซึ่งจะส่งผลถึงปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

6.1.7 โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด

โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด เกิดขึ้นจากการค้าชายแดนผ่านด่านแม่สอด ซึ่งเป็นด่านที่มีความสำคัญอีกทั้งยังมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดในภาคเหนือ และในปัจจุบันประเทศพม่าได้มีนโยบายในการเปิดประเทศ ทำให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจบริเวณด่านแม่สอดเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ชายแดนด่านแม่สอดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ โดย คณะรัฐมนตรีทั้งฝั่งประเทศไทยและประเทศพม่าได้มีความเห็นชอบในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของการค้าชายแดนระหว่างประเทศ โดยมีกรมทางหลวงได้รับมอบหมายให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ทั้งโครงการ เพื่อรองรับ

และสนับสนุนการขยายตัวของพื้นที่เศรษฐกิจแม่สอด อีกทั้งยังเป็นการช่วยลดความแออัดของสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1 อีกด้วย

อีกทั้งการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอดยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีท่าเรือน้ำลึกมอละมไทย ประเทศพม่าเป็นท่าเรือที่ใกล้ที่สุด ส่งผลให้เกิดทางเลือกในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังท่าเรือน้ำลึกมอละมไทย เพื่อส่งสินค้าออกต่างประเทศได้อีกทางหนึ่ง แสดงได้ตามภาพที่ 6-6



— = ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
 ★ = สะพานข้ามแม่น้ำเมย ★ = ท่าเรือน้ำลึกมอละมไทย

ภาพที่ 6- 6 แผนที่โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด (ดัดแปลงมาจาก แผนที่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง สำนักพิมพ์พรานนกวิทยา, 2560)

คณะรัฐมนตรีของไทยได้มีมติเห็นชอบในการให้ความช่วยเหลือโครงการในรูปแบบให้เปล่า โดยมีวงเงินรวม 3,900 ล้านบาท สำหรับสถานะปัจจุบันของโครงการ คือ กำลังดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561

การวิเคราะห์ปัญหา จากการโครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด จะเห็นได้ว่าปัญหาของโครงการ คือ พื้นที่โครงการที่เป็นพื้นที่ใช้ประโยชน์ทางเกษตรกรรมทำให้ต้องมีการอพยพประชาชนบริเวณพื้นที่ และบริเวณพื้นที่โครงการเป็นเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าแม่ละเมา จึงทำให้ต้องมีการขอใช้พื้นที่จากกรมป่าไม้ จึงทำให้โครงการเกิดความล่าช้า เนื่องจากปัญหาทั้ง 2 ประการเป็นปัญหาที่สำคัญและต้องใช้เวลาในการดำเนินการ

6.2 ปัญหาในการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย

จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ในบทที่ 4 และบทที่ 5 รวมถึงการวิเคราะห์เชิงลึกโครงการในหัวข้อที่ 6.1 สามารถสรุปประเด็นด้านหลักเกณฑ์ ได้ดังนี้

- 1) จากงบประมาณที่จำกัด ทำให้ประเทศไทยต้องมีการคัดเลือกโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ โดยปัจจุบันประเทศไทยจะพิจารณาผลประโยชน์รายโครงการและรายประเทศเป็นหลัก แต่ยังคงขาดการพิจารณาผลประโยชน์ในภาพรวมของทั้งอนุภูมิภาค
- 2) ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะขอความช่วยเหลือในลักษณะการก่อสร้างโครงการใหม่มากกว่าการบำรุงรักษาเส้นทางเดิม ทำให้มีการใช้งบประมาณมาก อีกทั้งทำให้โครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพ อาจไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้มีประสิทธิภาพที่ดีเท่าที่ควร
- 3) ความช่วยเหลือของประเทศไทยโดยส่วนมากจะเน้นในเรื่องความสัมพันธ์อันดีและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีความสำคัญที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การใช้ทรัพยากร, วัตถุดิบหรือผู้ประกอบการของประเทศผู้รับความช่วยเหลือ, การแลกเปลี่ยนกับสิทธิพิเศษศุลกากร
- 4) ประเทศที่ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบความช่วยเหลือทวิภาคี ไม่มีการช่วยในลักษณะพหุภาคีเท่าใดนัก ซึ่งทำให้ได้ยอดงบประมาณที่อาจไม่เพียงพอต่อการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- 5) การให้ความช่วยเหลือที่ผ่านมายังอิงมาตรฐานสิ่งแวดล้อมของประเทศผู้รับความช่วยเหลือ ทำให้ไม่เป็นมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในระดับสากล ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระยะยาวได้
- 6) โดยส่วนมากประเทศผู้ได้รับความช่วยเหลือจะไม่ได้มีการดูแลบำรุงรักษาโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือได้ดีเท่าที่ควร ทำให้เกิดปัญหาในด้านความยั่งยืนของโครงการ โดยทางหน่วยงานไทยควรจะนำเรื่องความยั่งยืนในการดำเนินงานและบำรุงรักษามาพิจารณาเป็นหลักเกณฑ์ตั้งแต่ก่อนการดำเนินโครงการ

จากปัญหาในด้านต้น พบว่าหน่วยงานไทยยังมีปัญหาในด้านหลักเกณฑ์จำนวน 6 ประการ ซึ่งสามารถเสนอข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาในด้านต้น ตามหัวข้อที่ 6.3

6.3 การวิเคราะห์โครงการและข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือ

จากการศึกษาการพิจารณาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งองค์ระหว่างประเทศและประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียในบทที่ 2 ทางผู้วิจัยได้เลือกอ้างอิงการประเมินการพิจารณาความช่วยเหลือโครงการโดยหลักเกณฑ์การประเมิน OECD/DAC ของ JICA เนื่องจากเป็นหลักเกณฑ์ที่ต้องมีการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ โดยตรง และเป็นแนวทางที่เหมาะสมกับประเทศไทย เนื่องจากในการพิจารณาการประเมินก่อนการดำเนินโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย ยังไม่มีการพิจารณาจากผู้เชี่ยวชาญที่เพียงพอหรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงทำให้โครงการอาจยังไม่ได้ประสิทธิภาพเท่าที่ควร ซึ่งรายละเอียดหลักเกณฑ์ OECD/DAC ของ JICA สามารถแสดงได้ตารางที่ 2-5

6.3.1 การวิเคราะห์โครงการการประเมินโครงการ

ผู้วิจัยเสนอให้ใช้การประเมินผลจากการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC จากหลักเกณฑ์ของ JICA ในการประเมินและวิเคราะห์โครงการกรณีศึกษาตัวอย่างทั้ง 7 โครงการ ซึ่งจะประกอบด้วยหลักเกณฑ์ในการประเมิน 5 ด้าน ได้แก่ ความสอดคล้อง, ประสิทธิภาพ, ประสิทธิภาพ, ผลกระทบและความยั่งยืน รวมถึงการแก้ปัญหาในด้านหลักเกณฑ์จากหัวข้อที่ 6.2 ด้วยการใช้มาตรฐาน OECD/DAC โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ด้านความสอดคล้องของโครงการ

การประเมินผลในด้านความสอดคล้องของโครงการจะพิจารณาความสอดคล้องของโครงการกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านของไทยและยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพิจารณาผลประโยชน์ในภาพรวมของทั้งอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งสามารถพิจารณาเบื้องต้นได้จากความสอดคล้องของโครงการกับกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรอบความร่วมมือระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เนื่องจากผลประโยชน์จากโครงการในกรอบความร่วมมือ จะทำให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมระหว่างประเทศและภูมิภาค เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศและภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลถึงความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุนที่มากกว่า และได้ผลประโยชน์ร่วมกันทั้งอนุภาครวมถึงการพิจารณาความจำเป็นของโครงการต่อประเทศเป้าหมาย เพื่อให้โครงการที่ให้ความช่วยเหลือเหมาะสมกับประเทศนั้นๆ

โดยในงานวิจัยนี้ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ มีรายละเอียดดังนี้

- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554)
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน
 - ประเทศพม่า
 - แผนการพัฒนาประเทศ ระยะ ปี 2012 - 2016
 - ประเทศกัมพูชา
 - แผนพัฒนายุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ.2549-2553
 - แผนพัฒนายุทธศาสตร์แห่งชาติ พ.ศ. 2557 – 2561
 - สปป.ลาว
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2554-2558) ของ สปป.ลาว
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2560-2564) ของ สปป.ลาว
- ความสอดคล้องกับกรอบอนุภูมิภาค (ACMECS, GMS, AEC)
- ความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุน
- ความจำเป็นของโครงการต่อประเทศเป้าหมาย

จากการพิจารณาการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้องของโครงการจะเห็นได้ว่าสามารถแก้ไขปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 1 คือ งบประมาณที่จำกัดจะทำให้ประเทศไทยต้องมีการคัดเลือกโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยจะพิจารณาผลประโยชน์รายโครงการและรายประเทศเป็นหลัก จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังขาดการพิจารณาผลประโยชน์ที่ได้ในภาพรวมของทั้งอนุภูมิภาค ดังนั้นการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้อง นอกจากโครงการจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ยังจะสอดคล้องกับกรอบอนุภูมิภาคอีกด้วย ซึ่งสามารถแสดงข้อเสนอแนะโครงการกรณีตัวอย่างที่ศึกษาทั้ง 7 โครงการ รายละเอียดตามตารางที่ 6-1 ดังนี้

ตารางที่ 6- 1 การประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้องจากกรณีศึกษาโครงการ

โครงการ	1	2	3	4	5
ก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่าานาแล้ง	✓	✓		✓	✓
ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 อุดลองเวง - เสียมราฐ	✓	✓	✓	✓	✓
ก่อสร้างถนนจากภู (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว	✓	✓	✓	✓	✓
ก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่านสปป.ลาว	✓		✓	✓	

ตารางที่ 6-1 (ต่อ) การประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้องจากกรณีศึกษาโครงการ

โครงการ	การประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความสอดคล้อง	1	2	3	4	5
พัฒนาและปรับปรุงถนนหัวยโกئن/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว	โครงการเป็นเส้นทางที่สามารถพัฒนาไปยังประเทศข้างเคียงได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศเวียดนาม เนื่องจากในอนาคตสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสาย มณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน- เมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งจะมีการสร้างสถานีรถไฟที่แขวงไชยะบุรี ซึ่งห่างจากถนนหัวยโกئن/เมืองเงิน-ปากแบ่ง ประมาณ 86 กิโลเมตร	✓	✓		✓	✓
โครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน	รัฐบาลไทยและกัมพูชาเห็นชอบการก่อสร้างโครงการเพื่อลดความหนาแน่นและไม่สะดวก เนื่องจากจากการจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดน บริเวณบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบง เพื่อสนับสนุนศักยภาพในการรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้า จึงทำให้มีการปรับปรุงโครงสร้างทางหลวงบริเวณจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบง เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต	✓	✓	✓	✓	✓
ก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ.แม่ออต	คณะรัฐมนตรีทั้งฝั่งประเทศไทยและประเทศพม่าได้ความเห็นชอบในการก่อสร้างโครงการ เพื่อเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของการค้าขายแดนระหว่างประเทศ อีกทั้งโครงการยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางที่เชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีท่าเรือน้ำลึกมอละมไทย ประเทศพม่าเป็นท่าเรือที่ใกล้ที่สุด	✓	✓	✓	✓	✓
* 1 = ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย						
3 = ความสอดคล้องกับกรอบอนุภูมิภาค						
5 = ความจำเป็นของโครงการต่อประเทศเป้าหมาย						
	2 = ยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทย 4 = ความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุน					

2) ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการ

พิจารณาความชัดเจนของวัตถุประสงค์โครงการรวมถึงการคาดการณ์ผลลัพธ์ของโครงการว่าตรงกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่และพิจารณาความเหมาะสมของทรัพยากรที่จะสามารถทำให้โครงการสำเร็จ ซึ่งจะมีตัวชี้วัดดังนี้

- วัตถุประสงค์ของโครงการมีการกล่าวถึงชัดเจน
- การคาดการณ์ผลของโครงการว่าตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้
- ความเหมาะสมของงบประมาณที่จะสามารถทำให้โครงการสำเร็จ

จากการพิจารณาการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการจะเห็นได้ว่าสามารถแก้ไขปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 2 คือ ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะขอความช่วยเหลือในลักษณะการก่อสร้างโครงการใหม่มากกว่าการบำรุงรักษาเส้นทางเดิม ทำให้มีการใช้งบประมาณมาก อีกทั้งทำให้โครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพ อาจไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้มีประสิทธิภาพที่ดีเท่าที่ควร และปัญหาข้อที่ 4 คือประเทศที่ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบความช่วยเหลือทวิภาคี ไม่มีการช่วยในลักษณะพหุภาคีเท่าใดนัก ซึ่งทำให้ได้ยอดงบประมาณที่อาจไม่เพียงพอต่อการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ซึ่งจากปัญหาทั้ง 2 ข้อ ทำให้ได้ข้อเสนอแนะในงานวิจัยนี้คือ ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการ ซึ่งประเทศไทยควรจะคำนึงถึงความเหมาะสมของงบประมาณที่จะสามารถทำให้โครงการสำเร็จ โดยทั้งการก่อสร้างโครงการใหม่ซึ่งมีงบประมาณในการก่อสร้างสูงกว่าการปรับปรุงโครงการเดิมอีกทั้งการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ให้ประสบความสำเร็จจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างมาก ซึ่งจากปัญหาทั้ง 2 ข้อจะต้องพิจารณางบประมาณของโครงการทั้งสิ้น รวมถึงพิจารณางบประมาณของหน่วยงานเองด้วย ซึ่งจะสามารถเห็นได้จากในบทที่ 2 พบว่าโครงการความช่วยเหลือทางการเงินจากทั้งประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและองค์กรความช่วยเหลือทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือแก่โครงการปรับปรุงหรือพัฒนาในเส้นทางเดิม อีกทั้งองค์กรความช่วยเหลือทางการเงินระหว่างประเทศการให้ความช่วยเหลือโครงการโดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบพหุภาคี โดยจะมีหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ เป็นผู้ร่วมให้ความช่วยเหลือ ซึ่งจากเหตุผลข้างต้น ทำให้ถ้าหากมีโครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จึงน่าจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบการปรับปรุงโครงการมากกว่าการก่อสร้างโครงการใหม่ หรือการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ให้ประสบความสำเร็จ ควรให้ความช่วยเหลือในรูปแบบพหุภาคีมากกว่า ซึ่งจะทำให้เกิดความเหมาะสมของงบประมาณหรือการประหยัดงบประมาณที่จะสามารถทำให้

โครงการสำเร็จ ซึ่งในประเทศไทยเองก็มีโครงการที่ให้ความช่วยเหลือแบบพหุภาคี ได้แก่ โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3) ที่มีการร่วมมือกันในรูปแบบของพหุภาคี โดยในช่วงที่ 1 ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. ในช่วงที่ 2 ซึ่งมีระยะทาง 74 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนโดย ADB และในช่วงที่ 3 ซึ่งมีระยะทาง 70 กิโลเมตร ได้รับการสนับสนุนโดยรัฐบาลจีน และโครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนแทนการก่อสร้างโครงการใหม่ ได้แก่ โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโกน/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว ซึ่งเส้นทางที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นเส้นทางหนึ่งที่สามารถพัฒนาไปยังประเทศข้างเคียงได้

ในส่วนปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 3 คือ ความช่วยเหลือของประเทศไทย โดยส่วนมากจะเน้นในเรื่องความสัมพันธ์อันดีและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีความสำคัญที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การใช้ทรัพยากร, วัตถุประสงค์หรือผู้ประกอบการของประเทศผู้รับความช่วยเหลือ, การแลกเปลี่ยนกับสิทธิพิเศษศุลกากร ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยควรมีการพิจารณาเหตุผลอื่นนอกจากเรื่องความสัมพันธ์อันดีและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในการให้ความช่วยเหลือมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในงานวิจัยนี้คือ ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการพิจารณาในด้านการคาดการณ์ผลของโครงการว่าตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งประเทศไทยควรคำนึงถึงวัตถุประสงค์ในด้านการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการลงทุน อาทิเช่น โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโกน/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว เป็นโครงการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน- เมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว จะเห็นได้ว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนเล็งเห็นประโยชน์ในการขนส่งสินค้าและนำทรัพยากรกลับไปประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าจากการเผาไหม้ถ่านหินจากโรงไฟฟ้าถ่านหิน เมืองหงสา สปป.ลาว หรือ โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผ่าน สปป.ลาว (โครงการ R3) เส้นทางดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมต่อจากจังหวัดเชียงราย ประเทศไทยไปยังเมืองคูนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าและการลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวในภูมิภาค จะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์หลักของการสร้างถนนสายเชียงราย-คูนหมิงคือเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมโยงโครงข่ายทางการคมนาคมขนส่งกับประเทศไทย เพื่อหาทางออกทางทะเลให้แก่มณฑลตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเส้นทางโครงการ R3 (มณฑลตอนใต้ของจีน- สปป.ลาว- ประเทศไทย) จะผ่านเพียง 3 ประเทศเท่านั้น และท่าเรือที่ใกล้ที่สุด คือ บริเวณท่าเรือคลองเตย กรุงเทพมหานคร

3) ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการ

พิจารณาจากสมมุติฐานจากผลลัพธ์ของโครงการมีความเป็นไปได้สูงหรือไม่ และความเหมาะสมของระยะเวลาในการดำเนินงาน รวมถึงการวางแผนกิจกรรมเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการสำเร็จซึ่งจะมีตัวชี้วัดดังนี้

- ผลลัพธ์ที่ได้มีความเหมาะสมกับเป้าหมาย
- การวางแผนกิจกรรมเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการสำเร็จ
- ระยะเวลาที่มีความเหมาะสมกับโครงการ

จากการพิจารณาการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการจะเห็นได้ว่าสามารถแก้ไขปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 2 คือ ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะขอความช่วยเหลือในลักษณะการก่อสร้างโครงการใหม่มากกว่าการบำรุงรักษาเส้นทางเดิม ทำให้มีการใช้งบประมาณมาก อีกทั้งทำให้โครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพ อาจไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้มีประสิทธิภาพที่ดีเท่าที่ควร จะเห็นได้ว่าประเทศไทยควรมีการพิจารณาเหตุผลอื่น

ข้อเสนอแนะในงานวิจัยนี้คือ ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการพิจารณาในด้านผลลัพธ์ที่ได้มีความเหมาะสมกับเป้าหมาย เมื่อเทียบโครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพและมีวัตถุประสงค์ของโครงการคล้ายคลึงกับโครงการที่ก่อสร้างใหม่ จะพบว่าโครงการเดิมมีประสิทธิภาพเหมาะสมกับประเทศเป้าหมาย เนื่องจากจะเป็นผลประโยชน์ทั้งในด้านงบประมาณ, เวลา, การใช้ทรัพยากรและ ฯลฯ ทั้งประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือและประเทศที่ให้ความช่วยเหลือ อีกทั้งประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือก็สามารถนำการลดงบประมาณจากการก่อสร้างโครงการใหม่ไปใช้ในโครงการช่วยเหลืออื่นได้

4) ด้านผลกระทบของโครงการ

พิจารณาจากสมมุติฐานความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายโดยรวมของโครงการและการพัฒนาประเทศที่เกิดขึ้นส่งผลต่อเศรษฐกิจ, สังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างไร และการใช้มาตรการเพื่อบรรเทาผลกระทบเชิงลบของโครงการ ซึ่งจะมีตัวชี้วัดดังนี้

ตัวชี้วัดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ในการปรับปรุงหรือการก่อสร้างที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ย่อมส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจบริเวณโครงการ ซึ่งจะพิจารณาจากที่โครงการนั้นๆ ส่งผลอย่างไรต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าและการลงทุนบริเวณโครงการ ดังนั้นการกำหนดตัวชี้วัดในส่วนนี้ ได้แก่

- การค้าและการลงทุน
- การท่องเที่ยว

ตัวชี้วัดผลกระทบต่อสังคม

เนื่องจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นโครงการที่ส่งผลถึงคุณภาพของประชาชนเป็นส่วนใหญ่ โดยเฉพาะประชาชนที่อาศัยบริเวณพื้นที่โครงการซึ่งอาจจะต้องมีการเปลี่ยนแปลงการดำรงชีวิต ส่วนนี้จึงสามารถกำหนดตัวชี้วัด ได้แก่

- การขยายตัวของชุมชน
- การประกอบอาชีพของประชาชนบริเวณโครงการ

ตัวชี้วัดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในส่วนนี้จะพิจารณาการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ตามมาตรฐานสากล โดยการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะประเมินผลจากโครงการต่อสิ่งแวดล้อมบริเวณพื้นที่โครงการนั้นๆ สามารถกำหนดตัวชี้วัด ได้แก่

- การวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ตามมาตรฐานสากล

จากการพิจารณาการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านผลกระทบของโครงการจะเห็นได้ว่าสามารถแก้ไขปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 5 คือ การให้ความช่วยเหลือที่ผ่านมาอ้างอิงมาตรฐานสิ่งแวดล้อมของประเทศผู้รับความช่วยเหลือ ทำให้ไม่เป็นมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในระดับสากล ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระยะยาวได้ ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวจะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มี การให้ความสำคัญในด้านสิ่งแวดล้อมเท่าใดนัก โดยทุกโครงการของ สพพ. และกรมทางหลวง มีการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมแค่ในระหว่างดำเนินการ

ก่อสร้างและใช้มาตรฐานสิ่งแวดล้อมตามประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือ ซึ่งแตกต่างกันในแต่ละประเทศ

ข้อเสนอแนะในงานวิจัยนี้คือ ผลกระทบของโครงการในด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนั้นหน่วยงานไทยควรมีการพิจารณาถึงผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ตามมาตรฐานสากล หรือประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงมีการทำมาตรฐานในด้านสิ่งแวดล้อมร่วมกัน เพื่อป้องกันปัญหาในระยะยาวด้านสิ่งแวดล้อมในอนุภูมิภาค

5) ด้านความยั่งยืนของโครงการ

การประเมินในด้านความยั่งยืนของโครงการจะพิจารณาจากนโยบายหลังโครงการเสร็จสิ้น และความสามารถขององค์กรในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการเสร็จสิ้น ซึ่งมีตัวชี้วัดดังนี้

- ความช่วยเหลือด้านนโยบายที่ดำเนินหลังโครงการเสร็จสิ้น
- การเตรียมกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องหลังโครงการดำเนินการเสร็จสิ้น
- องค์กรมีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการเสร็จสิ้น

จากการพิจารณาการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ด้านผลกระทบของโครงการจะเห็นได้ว่าสามารถแก้ไขปัญหาในหัวข้อที่ 6.2 ในปัญหาข้อที่ 6 คือ โดยส่วนมากประเทศผู้ได้รับความช่วยเหลือจะไม่ได้มีการดูแลบำรุงรักษาโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือได้ดีเท่าที่ควร ทำให้เกิดปัญหาในด้านความยั่งยืนของโครงการ โดยทางหน่วยงานไทยควรจะนำเรื่องความยั่งยืนในการดำเนินงานและบำรุงรักษามาพิจารณาเป็นหลักเกณฑ์ตั้งแต่ก่อนการดำเนินโครงการ ซึ่งจากปัญหาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีให้ความสำคัญแก่โครงการที่เสร็จสิ้นไปแล้วเท่าใดนัก โดยทุกโครงการของ สฟพ. และกรมทางหลวง เมื่อโครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว โครงการจะอยู่ภายใต้การดูแลของประเทศนั้นๆ ซึ่งแตกต่างกันในแต่ละประเทศ

ข้อเสนอแนะในงานวิจัยนี้คือ ด้านความยั่งยืนของโครงการ ซึ่งหน่วยงานไทยควรให้การดูแลหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นไปแล้วด้วย โดยนอกจากการติดตามและประเมินผลโครงการหลังเสร็จสิ้นไปแล้ว ควรมีข้อกำหนดสัญญาเกี่ยวกับการดูแลและรับผิดชอบโครงการให้มีประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มศักยภาพ ซึ่งประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือควรมีการเตรียมกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องหลังโครงการดำเนินการเสร็จสิ้น รวมถึงการส่งบุคลากรที่มีความรู้และความเชี่ยวชาญไปให้การอบรมแก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับโครงการถึงการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ เพื่อพัฒนาให้องค์กรมีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการเสร็จสิ้น

จากการกำหนดตัวชี้วัดซึ่งเป็นเกณฑ์ย่อยในการประเมินจากการประเมินหลัก 5 ด้านของการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC ในด้านต้นสามารถสรุปการนำไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการตัวอย่าง ได้ตามตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6- 2 สรุปเกณฑ์การพิจารณาการวิเคราะห์โครงการ

เกณฑ์	ตัวชี้วัด
ความสอดคล้อง	<ul style="list-style-type: none"> - ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย - ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน - ความสอดคล้องกับความสอดคล้องกับกรอบอนุภูมิภาค - ความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุน - ความจำเป็นของโครงการต่อประเทศเป้าหมาย
ประสิทธิภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - วัตถุประสงค์ของโครงการมีการกล่าวถึงชัดเจน - การคาดการณ์ผลของโครงการว่าตรงตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ - ความเหมาะสมของงบประมาณที่จะสามารถทำให้โครงการสำเร็จ
ประสิทธิผล	<ul style="list-style-type: none"> - ผลลัพธ์ที่ได้มีความเหมาะสมกับเป้าหมาย - การวางแผนกิจกรรมเพียงพอที่สามารถทำให้โครงการสำเร็จ - ระยะเวลาที่มีความเหมาะสมกับโครงการ
ผลกระทบ	<p>ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การค้าและการลงทุน - การท่องเที่ยว <p>ผลกระทบต่อสังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การขยายตัวของชุมชน - การประกอบอาชีพของประชาชนบริเวณโครงการ <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทำ EIA
ความยั่งยืน	<ul style="list-style-type: none"> - ความช่วยเหลือด้านนโยบายที่ดำเนินหลังโครงการเสร็จสิ้น - การเตรียมกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องหลังโครงการดำเนินการเสร็จสิ้น - องค์กรมีความสามารถในการดำเนินกิจกรรมหลังโครงการเสร็จสิ้น

6.3.2 ข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย

ในที่นี้จะเสนอการพิจารณาปรับปรุงปัญหาที่พบได้ในหัวข้อที่ 6.2 โดยสามารถพิจารณาข้อเสนอแนะการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทยในงานวิจัยนี้ให้ข้อเสนอแนะในด้านหลักเกณฑ์ ซึ่งในด้านหลักเกณฑ์นั้นผู้วิจัยเสนอว่าควรจะใช้เกณฑ์พิจารณาการให้ความช่วยเหลือของ OECD/DAC (รายละเอียดการประยุกต์ OECD/DAC อยู่ในหัวข้อ 6.3.1) ซึ่งจะเป็นประเด็นในการแก้ปัญหาในการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทย ซึ่งมีรายละเอียดตามตารางที่ 6-3



ตารางที่ 6- 3 ด้านหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือ

ด้านหลักเกณฑ์		มาตรฐาน OECD/DAC				
ปัญหา	ข้อเสนอแนะ	สอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ผลกระทบ	ความยั่งยืน
จากงบประมาณที่จำกัด ทำให้ประเทศไทยต้องมีการคัดเลือกโครงการที่รับความช่วยเหลือ โดยปัจจุบันประเทศไทยจะพิจารณาผลประโยชน์รายโครงการระหว่างประเทศหลัก แต่ยังคงขาดการพิจารณาผลประโยชน์ในภาพรวมของทั้งภูมิภาค	ประเทศไทยควรมีการพิจารณาโครงการที่ได้ผลประโยชน์ในภาพรวมของทั้งภูมิภาคด้วย ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากหลักเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง เนื่องจากผลประโยชน์ที่ได้จากโครงการของกรอบความร่วมมือภูมิภาคแม่น้ำโขง จะส่งผลถึงความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุนได้มากกว่า ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในประเทศไทยที่สำคัญในเอเชีย	✓				
ประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือโดยส่วนมากจะขอความช่วยเหลือในลักษณะการก่อสร้างโครงการใหม่หรือการปรับปรุงโครงการเดิม ทำให้มีการใช้งบประมาณมาก อีกทั้งโครงการเดิมที่มีประสิทธิภาพ อาจไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้มีประสิทธิภาพที่เท่าที่ควร	หน่วยงานไทยควรมีการเพิ่มหลักเกณฑ์แก่ประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือ ในการเปรียบเทียบระหว่างการก่อสร้างโครงการใหม่หรือการปรับปรุงโครงการเดิม ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากหลักเกณฑ์คือ ด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์โครงการอย่างมีประสิทธิภาพ และการประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างโครงการ ทำให้ผลลัพธ์ที่ได้เหมาะสมกับเป้าหมายในงบประมาณที่ต่ำ ซึ่งจะพบความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในรูปแบบการให้ความช่วยเหลือแบบทวิภาคีของประเทศไทยที่สำคัญในเอเชียและความช่วยเหลือแบบพหุภาคีขององค์การการเงินระหว่างประเทศ		✓	✓		

ตารางที่ 6-3 (ต่อ) ด้านหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือ

ด้านหลักเกณฑ์	ข้อเสนอแนะ	มาตรฐาน OECD/DAC			
		สอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ผลกระทบ
ปัญหา					ความยั่งยืน
ความช่วยเหลือของประเทศไทยโดยส่วนมากจะเน้นในเรื่องความสัมพันธ์อันดีและการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ซึ่งยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่มีความสำคัญที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น การใช้ทรัพยากรของประเทศไทยที่มีความช่วยเหลือ, การได้รับสิทธิพิเศษศุลกากร	ประเทศไทยควรมีการพิจารณาเหตุผลอื่นในการให้ความช่วยเหลือมากขึ้น นอกเหนือจากความช่วยเหลือเนื่องจากความสัมพันธ์อันดีและความเชื่อมโยงของเส้นทาง อาทิเช่น การใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือหรือ การได้รับสิทธิพิเศษศุลกากร ซึ่งสามารถพิจารณาผลประโยชน์เบื้องต้นได้จากความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศไทย รวมถึงผลประโยชน์ที่คาดการณ์จากโครงการ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในสาธารณรัฐประชาชนจีน	✓			
ประเทศที่ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่จะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบความช่วยเหลือระหว่างประเทศ ซึ่งงบประมาณอาจไม่เพียงพอต่อการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่ออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	ควรมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการที่สำคัญต่ออนุภูมิภาคร่วมกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือของประเทศต่างๆ ซึ่งจะทำได้สร้างโครงการขนาดใหญ่ให้ประสบความสำเร็จและมีความเหมาะสมของงบประมาณ อีกทั้งยังส่งผลโดยรวมต่อทั้งอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งสามารถพิจารณาผลประโยชน์เบื้องต้นได้จาก ด้านประสิทธิภาพ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในองค์กรการเงินระหว่างประเทศ		✓		

ตารางที่ 6-3 (ต่อ) ด้านหลักเกณฑ์การพิจารณาให้ความช่วยเหลือ

ด้านหลักเกณฑ์		มาตรฐาน OECD/DAC				
ปัญหา	ข้อเสนอแนะ	สอดคล้อง	ประสิทธิภาพ	ประสิทธิผล	ผลกระทบ	ความยั่งยืน
<p>การให้ความช่วยเหลือที่ผ่านมาอ้างอิงมาตรฐานสิ่งแวดล้อมเฉพาะประเทศผู้รับความช่วยเหลือ ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงตามประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ ทำให้ไม่เป็นมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในระดับสากล ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระยะยาวได้</p> <p>โดยส่วนมากประเทศผู้ได้รับความช่วยเหลือจะไม่ได้มีการดูแลบำรุงรักษาโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือได้เต็มที่เท่าที่ควร ทำให้เกิดปัญหาในด้านความยั่งยืนของโครงการ</p>	<p>ประเทศไทยควรมีการทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานการจัดทำสิ่งแวดล้อมของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือมาตรฐานสิ่งแวดล้อมระดับสากล อาทิเช่น EIA เพื่อป้องกันปัญหาในระยะยาวในด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถพิจารณาผลประโยชน์ในเบื้องต้นได้จาก ด้านผลกระทบ ซึ่งพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในองค์กรการเงินระหว่างประเทศ</p> <p>ประเทศไทยควรมีการติดตามหรือข้อเสนอแนะหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว เกี่ยวกับ การบำรุงรักษาโครงการ หรือมีข้อกำหนดในสัญญาเกี่ยวกับการดูแลและรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพตลอดการใช้งาน ซึ่งสามารถพิจารณาผลประโยชน์ในเบื้องต้นได้จาก ด้านความยั่งยืน ซึ่งพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในองค์กรการเงินระหว่างประเทศและประเทศที่เป็น</p>		✓			✓

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

สำหรับงานวิจัยนี้ได้ศึกษา ประเมินผลและวิเคราะห์ผลการช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศพม่า, สปป.ลาวและกัมพูชา ซึ่งได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ.และกรมทางหลวง รวมทั้งสิ้น 7 โครงการ รวมถึงการศึกษาหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศผู้ให้ที่สำคัญและองค์การการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งในบทนี้จะนำเสนอผลสรุปจากการศึกษาและข้อเสนอแนะสำหรับการเสนอแนวทางเพื่อประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

7.1 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาพบว่าประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและกลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศในช่วงต้น มีบทบาทสำคัญในการให้ความสนับสนุนและช่วยเหลือการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่ง โดยประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะมุ่งเน้นให้ความสำคัญในด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง รวมถึงผลประโยชน์ของประเทศตนเองที่จะได้รับ ในขณะที่เดียวกันกลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศจะมุ่งเน้นให้ความสำคัญในการลดปัญหาความยากจนของประเทศและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

ในส่วนการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ จากการศึกษพบว่าประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียจะให้ความสำคัญแก่โครงการที่มีผลประโยชน์แก่ประเทศตนเอง และกลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศ จะเน้นให้ความสำคัญแก่การลดความยากจนและระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ ซึ่งผู้ให้ความช่วยเหลือข้างต้นจะให้ความช่วยเหลือแก่โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งมากที่สุด โดยเฉพาะโครงการที่อยู่บนโครงข่ายของกรอบอนุภูมิภาคโดยเฉพาะระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางถนนจะทำให้เกิดการขยายตัวของการค้าและการลงทุน ส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงการลดความยากจนและระดับคุณภาพชีวิตของประชากรที่สูงขึ้น

สำหรับประเทศไทยมีองค์กรที่ทำหน้าที่ในการพิจารณาโครงการความช่วยเหลือด้านการเงินแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ 1) สำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการให้ความช่วยเหลือส่วนมากจะอยู่ในรูปแบบเงินกู้ที่มีอัตราดอกเบี้ยต่ำ และ 2) กรมทางหลวงจะให้ความช่วยเหลือในรูปแบบให้เปล่าตามมติ ครม. โดยมุ่งเน้นให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

ของประเทศไทย โดยโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะเป็นส่วนการให้ความช่วยเหลือที่มากที่สุด เนื่องจากเป็นพื้นฐานสำคัญที่นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันในภูมิภาค

การจัดลำดับความสำคัญโครงการของ สพพ. คือ การให้ความช่วยเหลือโครงการที่ประเทศไทยจะได้รับผลประโยชน์ทั้งด้านการเงินเศรษฐกิจโดยตรงหรือโดยอ้อม และต้องเป็นโครงการที่เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะเน้นโครงการที่เชื่อมโยงในกรอบภูมิภาคอาเซียน ซึ่งการให้ความช่วยเหลือโครงการโดยส่วนใหญ่จะเป็นการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่โครงการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ถนนหรือสะพาน และจะให้ความช่วยเหลือแก่ สปป.ลาวมากที่สุด ในด้านการจัดลำดับความสำคัญโครงการของกรมทางหลวงจะลำดับความสำคัญจาก 1) โครงการที่ขอรับความช่วยเหลือจะต้องเป็นโครงการที่อยู่บนโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ 2) โครงการที่สนับสนุนยุทธศาสตร์ประเทศ หรือ ขึ้นกับความต้องการของพื้นที่หรือภาคเอกชน

จากการทบทวนหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือทั้งในและต่างประเทศ และการสรุปภาพรวมโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจากโครงการตัวอย่างทั้ง 16 โครงการ รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งในและต่างประเทศ ทำให้พบปัญหาหลักที่เกิดขึ้น ได้แก่ การพิจารณาเป็นรายโครงการโดยไม่ได้มองภาพรวมของอนุภูมิภาค การเน้นก่อสร้างโครงการใหม่มากกว่าบำรุงเส้นทางเดิม การขาดความร่วมมือแบบพหุภาคีกับประเทศผู้ให้ทุนอื่นๆ รวมถึงความช่วยเหลือที่เน้นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากกว่าประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ อีกทั้งยังขาดการใช้มาตรฐานในระดับสากลโดยเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม และขาดการวางแผนการบำรุงรักษาโครงการเมื่อสร้างแล้วเสร็จ จากปัญหาข้างต้น งานวิจัยนี้ได้เสนอให้ไทยต้องกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมเพื่อส่งผลประโยชน์สูงสุดกับประเทศไทยและอนุภูมิภาค โดยเสนอให้มีการประยุกต์มาตรฐาน OECD/DAC เพื่อตรวจสอบโดยมีการประเมินหลักเกณฑ์แบ่งเป็น 5 ด้านคือ 1) ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 2) ด้านประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโครงการและงบประมาณ 3) ด้านประสิทธิผลโดยดูผลประโยชน์ของการลงทุนต่อเงินทุน 4) ด้านสิ่งแวดล้อม เสนอให้ใช้มาตรฐานสากลเพื่อป้องกันปัญหาระยะยาว และ 5) ด้านความยั่งยืน เสนอให้มีข้อกำหนดในสัญญาเกี่ยวกับการดูแลและรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพตลอดการใช้งาน นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่ประเทศไทยควรใช้เพื่อพิจารณาประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต

จากการวิเคราะห์โครงการความช่วยเหลือตัวอย่างทั้ง 7 โครงการโดยส่วนใหญ่แสดงให้เห็นว่ามีข้อบกพร่องในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนของโครงการ เนื่องจากบทบาทของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีมากยิ่งขึ้น ทำให้โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยส่วนใหญ่จะต้องมีการทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ซึ่ง สพพ. ยังไม่มีการดำเนินการเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากนัก โดยที่ผ่านมา สพพ. ได้ใช้มาตรฐาน

สิ่งแวดล้อมของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือที่ดำเนินการ อีกทั้งยังมีข้อบกพร่องอีกประการหนึ่ง คือ ด้านความยั่งยืนของโครงการ เนื่องจาก หน่วยงานไทยจะเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับของรัฐบาลทำให้ทุกโครงการที่ขอความช่วยเหลือจะต้องผ่านมติ ครม. ซึ่งอาจจะเกิดความไม่ต่อเนื่องของโครงการอีกทั้ง ทางรัฐบาลยังไม่มีมาตรการในการติดตามผลโครงการความช่วยเหลือที่แน่ชัด (กรมทวงถามไม่มีมาตรการติดตามผลโครงการหลังการดำเนินโครงการเสร็จสิ้น ส่วนสพพ. ยังไม่มีวิธีการจัดการโครงการที่สำเร็จไปแล้ว ทำให้โครงการไม่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์)

7.2 ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้จึงได้เสนอแนะแนวทางในการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในด้านหลักเกณฑ์ ดังนี้

1) หน่วยงานไทยควรที่จะเพิ่มหลักเกณฑ์ในการพิจารณาให้ความช่วยเหลือ ในการพิจารณาจากผลประโยชน์ในภาพรวมของทั้งอนุภูมิภาคและการกระจายความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยการให้ความช่วยเหลือโครงการที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงของอนุภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยเกิดความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและสังคมได้มากกว่า และเกิดการขยายตัวทางการค้า และการลงทุนแก่ประเทศไทยและอนุภูมิภาคโดยรวม ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศญี่ปุ่น

2) หน่วยงานไทยควรมีการเพิ่มหลักเกณฑ์แก่ประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือ ในการเปรียบเทียบระหว่างการก่อสร้างโครงการใหม่หรือการปรับปรุงโครงการเดิม เพื่อเป็นการใช้ประโยชน์โครงการอย่างมีประสิทธิภาพ และการประหยัดงบประมาณการก่อสร้างโครงการ ทำให้ผลลัพธ์ที่ได้เหมาะสมกับเป้าหมายในงบประมาณที่ต่ำ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในการให้ความช่วยเหลือแบบทวิภาคีของประเทศผู้ให้ที่สำคัญในเอเชียและความช่วยเหลือแบบพหุภาคีขององค์การการเงินระหว่างประเทศ

3) ประเทศไทยควรมีการพิจารณาเหตุผลอื่นในการให้ความช่วยเหลือมากขึ้น นอกเหนือจากความช่วยเหลือเนื่องจากความสัมพันธ์อันดีและความเชื่อมโยงของเส้นทาง อาทิเช่น การใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศผู้ขอรับความช่วยเหลือหรือการได้รับสิทธิพิเศษศุลกากร, การอำนวยความสะดวกในการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากประเทศไทย รวมถึงการช่วยให้ภาคเอกชนของประเทศไทยได้เปรียบในการทำสัญญาโครงการกับประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือและส่งเสริมความ

ร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน

4) หน่วยงานไทยควรมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาโครงการที่สำคัญต่ออนุภูมิภาค ร่วมกัน เพื่อให้เกิดความร่วมมือของประเทศต่างๆ ซึ่งจะทำได้ก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ให้ ประสบความสำเร็จ และส่งผลโดยรวมต่อทั้งอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง อีกทั้งสามารถช่วยเหลือประเทศ ผู้รับได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่เกิดความทับซ้อนในการให้ความช่วยเหลือ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในองค์กรการเงินระหว่างประเทศ

5) ประเทศไทยควรมีการทำการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน การจัดการสิ่งแวดล้อมของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือมาตรฐานสิ่งแวดล้อมระดับสากล อาทิเช่น EIA เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมในระยะยาว ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ใน องค์กรการเงินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะธนาคารพัฒนาเอเชีย

6) ประเทศไทยควรมีการติดตามหรือข้อเสนอแนะหลังจากที่โครงการเสร็จสิ้นไปแล้ว เกี่ยวกับการบำรุงรักษาโครงการ หรือมีข้อกำหนดในสัญญาเกี่ยวกับการดูแลและรับผิดชอบโครงการ เพื่อให้โครงการมีประสิทธิภาพตลอดการใช้งาน เนื่องจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานในด้านการคมนาคมขนส่งเป็นโครงการในระยะยาว ซึ่งจะส่งผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทย และควรมีการให้ ความรู้ทางวิชาการแก่บุคลากรของประเทศผู้รับ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดูแลรักษาโครงการที่ ให้ความช่วยเหลือ ซึ่งจะพบการให้ความช่วยเหลือในลักษณะนี้ในองค์กรการเงินระหว่างประเทศและ ประเทศญี่ปุ่น

7.3 แนวทางการวิจัยในอนาคต

ข้อจำกัดของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือ เป็นการศึกษาในองค์กรรวมและมีการวิเคราะห์ เจาะลึกเพียงบางโครงการ โดยไม่ได้มีรายละเอียดเชิงลึกทางการเงินหรือไปเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ เท่าที่ควร เนื่องจากโครงการเหล่านี้เกิดขึ้นเป็นระยะเวลามากกว่า 5-10 ปีแล้ว และอาจมีการเปลี่ยน ผู้รับผิดชอบตามหน่วยงานที่อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิง ลึกอาจจะไม่ครบทุกแง่มุมหรือทุกผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และโครงการที่ศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เน้น ไปที่โครงการให้ความช่วยเหลือแบบก้ำกั๊มเป็นหลัก

แนวทางการวิจัยในอนาคต อาจศึกษาหลักเกณฑ์พิจารณาการให้ความช่วยเหลือ แบบให้เปล่า ซึ่งน่าจะมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในด้านการพิจารณาคัดเลือกโครงการ นอกจากนี้ น่าจะมีการวิเคราะห์ทางเศรษฐศาสตร์และการเงินอย่างละเอียด เพื่อศึกษาเปรียบเทียบ งบประมาณที่ใช้ประมาณการในส่วนการวางแผน มาเปรียบเทียบกับงบประมาณในการก่อสร้าง

โครงการจริง หรืออาจศึกษาการดำเนินโครงการระหว่างก่อสร้างโครงการ ว่ามีอุปสรรคที่สำคัญอะไรบ้าง และสาเหตุเกิดจากอะไร นอกจากนี้ควรเพิ่มการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ เพื่อให้ได้ข้อมูลในหลายแง่มุม รวมถึงการพิจารณาความเหมาะสมของประเทศผู้รับความช่วยเหลือ ว่ามีความเหมาะสมในการให้ความช่วยเหลือหรือไม่

นอกจากนี้ การศึกษาในประเทศนี้ยังมีหัวข้อที่เกี่ยวข้องอีกหลายประเด็น จึงควรมีการศึกษาปัญหาอุปสรรคจากบทเรียนในการดำเนินโครงการที่ผ่านมาในประเทศนี้สำคัญ ได้แก่

- ข้อกฎหมายระหว่างประเทศ และผลการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่มีผลต่อการวางแผนและก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐาน
- เงื่อนไขข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ในการให้ความช่วยเหลือ ที่นอกเหนือไปจากเรื่องอัตราดอกเบี้ย เช่น การกำหนดให้ผู้รับเหมาต้องเป็นบริษัทของประเทศผู้ให้ทุน เงื่อนไขเกี่ยวกับวัตถุดิบที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ
- แนวทางการถ่ายทอดเทคโนโลยีของการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน จากประเทศผู้ให้ทุนไปยังประเทศผู้รับ

รายการอ้างอิง

- AidData. (2015). Tracking Chinese Development Finance - BETA. Retrieved 15 December, from <http://china.aiddata.org/projects>
- Asian Development Bank. (2014a). Administration of Grants Kingdom of Cambodia: Rural Roads Improvement ProjectII
- Asian Development Bank. (2014b). Lao People's Democratic Republic: Greater Mekong Subregion Tourism Infrastructure for Inclusive Growth Project.
- Austin M. Strange, Brian O'Donnell, & Daniel Gamboa. (2013). AidData's Media-Based Dat Collection Methodology (1 ed., pp. 43): the College of William and Mary, and Brigham Young University.
- Australian Government Department of Foreign Affairs and Trade. (2014). Sihanoukville-Phnom Penh railway.
- Australian Government Department of Foreign Affairs and Trade. (2017). TYPES OF AID. Retrieved 15 december, from <http://missrothwellhhd.weebly.com/types-of-aid--the-australian-governments-aid-program.html>
- China's Foreign Aid. (2011). Information Office of the State Council The People's Republic of China. from http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284620.htm
- DFAT Australian Aid Program. (2015). Lao Poverty Reduction Fund.
- DFAT Australian Aid Program. (2016). Aid Coutries and regions. from <http://dfat.gov.au/aid/Pages/australias-aid-program.aspx>
- Epstein, Gil S. & Gang, & Ira N. (2008). Good Governance and Good Aid Allocation. *Development Economics*, 89(1), 12-18.
- Herath Gunatilake. (2007). Aid Modality and Aid Effectiveness. from <file:///C:/Users/User/Desktop/Inspiration/aid-modality-aid-effectiveness-2007.pdf>
- In'airat, M. (2014). Aid allocation, selectivity, and the quality of governance.

- Japan International Cooperation Agency. (2017). Official Development Assistance (ODA) and ODA Loans. from https://www.jica.go.jp/english/our_work/types_of_assistance/oda_loans/overseas/index.html
- Japan international cooperation agency. (2012). Preparatory Survey for National Road no.5 Rehabilitation Project in The Kingdom of Cambodia.
- Japan International Cooperation Agency. (2013). PREPARATORY SURVEY FOR NATIONAL ROAD NO. 5 IMPROVEMENT PROJECT (PREK K DAM- THLEA MA'AM SECTION) IN THE KINGDOM OF CAMBODIA.
- Japan international cooperation agency. (2015). Ex-Ante Evaluation (for Japanese ODA Loan)
- Japan International Cooperation Agency. (2016a). Official Development Assistance Loans. https://www.jica.go.jp/english/our_work/types_of_assistance/oda_loans/overseas/index.html
- Japan International Cooperation Agency. (2016b). Operations Evaluation in JICA. from https://www.jica.go.jp/english/our_work/evaluation/about.html
- Japan International Cooperation Agency (JICA). (2010). New JICA Guidelines for Project Evaluation First Edition.
- Korea International Cooperation Agency. (2012). Evaluation from http://www.koica.go.kr/english/aid/crosscutting_issues/climate_change/1320557_3832.html
- Korea International Cooperation Agency. (2013). the Hlegu Township Rural Development Project in Myanmar.
- Korea International Cooperation Agency. (2014). the Projects for Construction of the Korean Ring Road in Cambodia.
- Korea International Cooperation Agency. (2016). About KOICA. from <http://www.koica.go.kr/english/main.html>
- Korea International Cooperation Agency. (2016). Regions. from http://www.koica.go.kr/english/countries/region_asia/index.html

- Korea International Cooperation Agency. (2017). Korea's ODA Framework. from <http://www.koicacambodia.org/koreas-oda-framework/>
- Matthew S. Winters, & Gina Martinez. (2014). The Role of Governance in Determining Foreign Aid Flow Composition. *World Development*, 66, 516-531.
- Michael Paller. (2007). *Towards governance reform : a critical review of foreign assistance to Burma/Myanmar*. Paper presented at the the International Development Studies Conference Bangkok, Thailand.
- Nadia Molenaers, Sebastian dellepiane, & Jorg Faust. (2015). Political Conditionality and EU Foreign Aid. *World Development*, 75, 1-108.
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. (2007). Effective Aid Management, TWELVE LESSONS FROM DAC PEER REVIEWS.
- The Economist. (2017). Despite its Reputation, Chinese aid is quite effective. Retrieved from <https://www.economist.com/news/china/21730195-new-study-reassesses-notion-china-bad-donor-despite-its-reputation-chinese-aid>
- THE EXPORT-IMPORT BANK OF CHINA. (2017). Misson of The Export-Import Bank of China. from <http://english.eximbank.gov.cn/en/>
- The World Bank. (2015). Myanmar National Community Driven Development Project The World Bank.
- The World Bank. (2015). Open aid data. from <https://blogs.worldbank.org/opendata/category/tags/open-aid-data>
- THE World Bank. (2017). IDA financial commitments, resources, and services. from <http://www.worldbank.org/en/about/annual-report-2015/annual-report1/roles-resources>
- Tony Addison and Finn Tarp. (2015). Lessons for Japanese foreign aid from research on aid's impact (U. n. university, Trans.): UNITED NATIONS UNIVERSITY.
- Tracking Chinese Development Finance. (2016). Aiddata. from <http://china.aiddata.org/>
- Viktor Brech, & Niklas Potrafke. (2014). Donor ideology and types of foreign aid. *Comparative Economics*, 42(1), 61-75.

กรมทางหลวง. (2558). นโยบายทางหลวง. แหล่งที่มา:

http://www.doh.go.th/showlist.aspx?c_id=26&sc_id=

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. (2560). ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา -

แม่โขง. แหล่งที่มา: <http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231->

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%A2%E0%B8%B8%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%A8%E0%B8%B2)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%AA%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B8%84%E0%B8%A)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B8%A3%E0%B9%88%E0%B8%A7%E0%B8%A)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A3%E0%B8%A9%E0%B8%90%E0%B8)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%81%E0%B8%B4%E0%B8%88%E0%B8%AD%E0%B8%B4%E0%B8%A3%E0%B)

[---](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%A7%E0%B8%94%E0%B8%B5)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B9%80%E0%B8%88%E0%B9%89%E0%B8%B2%E0%B8%9E%E0%B8%A3)

[%](http://www.mfa.go.th/business/th/cooperation/245/16231-%E0%B8%B0%E0%B8%A2%E0%B8%B2.html)

กานต์ สีนสีบล. วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ กรมทางหลวง. สัมภาษณ์, 27 มีนาคม 2560.

ชรินทร์ มโนภินิเวส. นักเศรษฐศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐานภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและแปซิฟิก

ธนาคารโลก. สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2560.

ชุมพล สายเชื้อ. (2560). รองนายกสมาคม สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์. สัมภาษณ์,

20 พฤษภาคม 2560. 

ณัฐพล ตันตระกูลทรัพย์. นักวิจัย สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์,

24 เมษายน 2560.

นวนน้อย ตรีรัตน์. (2560). ผู้อำนวยการสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์,

7 เมษายน 2560.

นวนน้อย ตรีรัตน์ และคณะ. (2555). การพัฒนารูปแบบและแนวทางการให้ความช่วยเหลือของ สฟพ.

แก่ประเทศเพื่อนบ้าน: สถาบันเอเชียศึกษา.

ไมเคิล พอลเลอร์. (2550). มุ่งสู่การปฏิรูปการจัดการปกครอง: บทบทวนเชิงวิพากษ์เรื่องความ

ช่วยเหลือต่างประเทศต่อพม่า/เมียนมาร์. (ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย.

- วรรณรัตน์ ต้นตระกูลทรัพย์. นักวิจัย สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2560.
- วรางคณา พรหมน้ำดำ. (2558). การพิจารณาตรวจสอบแนวทางการสนับสนุนโครงการโรงไฟฟ้าของไทยแก่ สปป.ลาวและเมียร์มาร์. (ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.
- เวียงสมัย พันวงษา. (2552). ความสัมพันธ์ลาว-ไทย: ศึกษากรณีความช่วยเหลือจากประเทศไทย ค.ศ. 1975 ถึง ค.ศ. 2007. (ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ศรัญมศรา อุปถัมภ์วรานน. เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). . สัมภาษณ์, 3 เมษายน 2560.
- สถาบันเอเชียศึกษา. (2555). การพัฒนารูปแบบและแนวทางการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. แก่ประเทศเพื่อนบ้าน: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2550). โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อันล่องเวง — เสียมราฐ.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2554). โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองปากเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว รายงานปิดโครงการ.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2555a). ยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจของสหพ. กับ สปป.ลาว ระหว่างปี 2556-2560.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2555b). ยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจของสหพ. กับราชอาณาจักรกัมพูชา ระหว่างปี 2556-2560.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2556). ยุทธศาสตร์ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจของสหพ. กับสาธารณรัฐสปป.ลาว ระหว่างปี 2556-2560.
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2558). โครงการความช่วยเหลือทางการเงิน สปป.ลาว. แหล่งที่มา:
<http://www.neda.or.th/home/download-with-thumb.php?id=91>
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2558). โครงการช่วยเหลือทางการเงิน เมียนมาร์. แหล่งที่มา:
<http://www.neda.or.th/home/download-with-thumb.php?id=125>

- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2558c). โครงการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน กัมพูชา. แหล่งที่มา:
<http://www.neda.or.th/home/download-with-thumb.php?id=143>
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (ม.ป.ป.-a). โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว(โครงการ R3).
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (ม.ป.ป.-b). โครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (อัลลองเวง-เสียมราฐ)ประเทศกัมพูชา.
- สำนักเงินกู้โครงการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2552). โครงการก่อสร้างถนนทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว.
- สำนักบริหารโครงการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2558). โครงการโครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว.
- สำนักบริหารโครงการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (2558). แนวทางและขั้นตอนปฏิบัติในการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน.
- สำนักบริหารโครงการ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). (ม.ป.ป.). โครงการเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว(โครงการ R3).
- สำนักแผนงาน กรมทางหลวง. (2558). การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ.แม่สอด พร้อมโครงข่าย.
- สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง. (2557). งานบริการด้านวิศวกรรมการสำรวจและออกแบบรายละเอียด โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท: กระทรวงคมนาคม.
- สำนักอาเซียน. (2550). แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.
- สุวิทย์ รัตนจินดา. นายกสมาคม สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. สัมภาษณ์, 22 มิถุนายน 2560.
- หทัยทัต มหาสุคนธ์. ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการ 1 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน). . สัมภาษณ์, 3 เมษายน 2560.
- องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น. สัมภาษณ์, 27 เมษายน 2560.
- อรนุช เจตวัฒนา. เศรษฐกรอาวุโส ธนาคารพัฒนาเอเชีย. สัมภาษณ์, 21 เมษายน 2560.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



ภาคผนวก ก
ข้อมูลโครงการกรณีศึกษาตัวอย่าง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย ประเทศออสเตรเลีย

โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา

ประเทศออสเตรเลียสนับสนุนให้มีโครงการ โดยการสนับสนุนเงินให้เปล่าแก่ ADB จำนวน 143 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อปรับปรุงทางรถไฟแห่งชาติ ของประเทศกัมพูชาและจะสิ้นสุดโครงการเมื่อปี ค.ศ.2015 ในปัจจุบันมีการให้บริการการขนส่งสินค้าโดยรถไฟเส้นทางพนมเปญ-สีหนุวิลล์ จึงต้องการขยายเส้นทางทางการเดินทางเพื่อเป็นเครือข่ายในประเทศมากขึ้น ทางประเทศออสเตรเลียเล็งเห็นถึงความสำคัญของการขยายเส้นทางรถไฟ จึงมีวงเงินให้เปล่าเพื่อสนับสนุนเพิ่มเติม ในปี ค.ศ 2014 และให้เงินสนับสนุนจำนวน 960,000 ดอลลาร์สหรัฐ

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ

- โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา มีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ของรัฐบาลออสเตรเลีย ได้แก่ การสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศกัมพูชาให้มีการเจริญเติบโต และลดความยากจนของประชาชน

- โครงการนี้เป็นการปรับปรุงถนนในชนบท เพื่อยกระดับของถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งโครงการนี้จะเป็นการเชื่อมต่อแหล่งการค้าที่สำคัญในประเทศกัมพูชาทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาภายในประเทศ

ดังนั้นโครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

ชื่อโครงการ:

โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์

ประเทศกัมพูชา

ขอบเขตโครงการ :

โครงการจะฟื้นฟูและปรับโครงสร้างทางรถไฟใหม่ในประเทศ

กัมพูชา โดยมีขอบเขต ดังนี้ 1. การสร้างทางขนส่งสินค้าใหม่และศูนย์อำนวยความสะดวกในการรักษาสินค้าที่สำโรงไปยังทางตะวันตก เป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร 2. ฟื้นฟูส่วนของเส้นทางหลักเพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าอย่าง

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ 3. สร้างทางเดินเพิ่มเติมไปยังอาคาร

ผู้โดยสารเพื่ออำนวยความสะดวก

เริ่มการก่อสร้าง :

วันที่ 5 มกราคม ค.ศ. 2011

สิ้นสุดการก่อสร้าง :

วันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 2016

ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	68 เดือน
วงเงินโครงการ:	69.56 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
วงเงินกู้:	Asian Development Bank 42.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Government of Australia 21.50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
เงินให้เปล่า	Government of Australia 0.96 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Asian Development Bank 5.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาชำระหนี้:	32 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	8 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
ผู้ได้รับผลประโยชน์	เกิดการพัฒนาของประเทศกัมพูชาให้เป็นประเทศสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งในด้านการส่งออกจากประเทศ การนำสินค้าเข้าประเทศและเป็นเส้นทางเชื่อมการขนส่งสินค้าในนานาประเทศ รวมถึงการเกิดแหล่งอุตสาหกรรม ทำให้เกิดการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมตามลำดับ
ประโยชน์ที่ประเทศได้รับ	ประเทศออสเตรเลียได้รับสัมปทานในการขนส่งสินค้าในประเทศกัมพูชาโดยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของรถไฟในประเทศกัมพูชาที่สามารถให้บริการได้ทั่วโลก และได้เสนอแผนธุรกิจในการพัฒนาทางรถไฟเพื่อให้เป็นรอยต่อระหว่างภูมิภาคในระยะยาว และเป็นเส้นทางขนส่งทางรถไฟที่สำคัญที่เชื่อมต่อกับประเทศไทยและทางตอนใต้ของประเทศเวียดนามโดยจากแผนการพัฒนานี้จะทำให้เกิดการยกระดับการขนส่งในประเทศกัมพูชา ซึ่งจะกลายเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เช่น การให้บริการทางโลจิสติกส์ (คลังสินค้าบรรจุภัณฑ์และการขนส่ง) และ การผลิต (การประกอบและผลิตชิ้นส่วน)
การพัฒนาในอนาคต	ในปัจจุบันโครงการมีการก่อสร้างทางรถไฟจากสายพนมเปญ-สีหนุวิลล์เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และมีการเปิดเส้นทางรถไฟในสายพนมเปญ-ตุกมาส ในปี ค.ศ. 2010 และเส้นทางรถไฟในสายพนมเปญ-ตุกมาสในปีปัจจุบัน ค.ศ. 2012 ซึ่งโครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟ

เส้นทางท่าเรือสำโรง-พนมเปญ ประเทศกัมพูชา จะเป็นเส้นทาง
เติมเต็มในการเชื่อมต่อเครือข่ายในประเทศกัมพูชา

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ในการก่อสร้างโครงการเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยกับประชาชนที่ยากจนและเพิ่ม
ประสิทธิภาพทางกายภาพโดยรวมแก่ประชาชนบริเวณนั้น โดยเฉพาะผู้หญิงและเด็ก เศรษฐกิจ
ท้องถิ่นมีการพัฒนามากขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อคมนาคมที่ดีขึ้นทำให้ ลดเวลาการเดินทางและ
เพิ่มความสะดวกสบาย เนื่องจากได้มีการปรับปรุงการเดินทางทำให้มีการลดฝุ่น การขยายตัวของ
เศรษฐกิจท้องถิ่นและรายได้แก่คนในท้องถิ่นที่เพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยและความสะดวกสบาย แต่
ในระหว่างการก่อสร้างได้มีฝุ่นที่เกิดจากการก่อสร้างบ้างเล็กน้อยและไม่สะดวกในการเดินทาง
ระหว่างการก่อสร้าง แต่เนื่องจากโครงการให้ประโยชน์มากกว่าทำให้ไม่เกิดการคัดค้านใดๆในการ
ก่อสร้าง

3.2 ด้านการเมือง

โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา
ประเทศกัมพูชา สอดคล้องกับนโยบายทางด้านคมนาคมของรัฐบาลกัมพูชา เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ
ระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการ
ขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็น
ประโยชน์แก่การเจริญเติบโตของประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชามี
หน่วยงานที่รับผิดชอบและดำเนินการ ได้แก่ กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ประเทศกัมพูชา

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับปรุงถนนทางรถไฟเส้นทางพนมเปญ – สีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา
ประเทศกัมพูชา เป็นโครงการปรับปรุงที่อยู่นอกเขตพื้นที่สำคัญ เช่น อุทยานแห่งชาติและบริเวณ
ป้องกันอื่นๆ ที่ได้รับความคุ้มครอง ที่เกิดผลดังนั้นโครงการจึงจัดอยู่ในระดับ B ตามมาตรฐานของ
AusGov ซึ่งจัดเป็นโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเพิ่มเติมไม่ได้ก่อให้เกิดสิ่งก่อสร้างใหม่ ดังนั้นปัจจัย
ต่างๆจะมีนัยสำคัญไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ภายในหรือ
ใกล้เคียงบริเวณเดิมที่ได้ทำการประเมินไปแล้ว

โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 สปป.ลาว

ใน สปป. ลาว รัฐบาลออสเตรเลียได้ให้ความช่วยเหลือโดยมีโครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ซึ่งมีมูลค่ารวม 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วง ค.ศ. 2011-2017 ซึ่งความยากจนใน สปป.ลาว มีค่อนข้างสูงโดยเฉพาะในชนบทที่ห่างไกล ซึ่งขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานและความสามารถในการเข้าถึง ซึ่งจะขัดขวางอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้นรัฐบาลออสเตรเลียจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญในส่วนนี้จึงมีการสนับสนุนโครงการลดความยากจนในระยะที่ 2 โดยเริ่มจากการก่อสร้างความสามารถในการเข้าถึงชุมชนเพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการเดินทาง และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงการประปาและสุขภาพ ชลประทานและเขื่อน ซึ่งจะแบ่งเป็นการบริการชนบทและโครงสร้างพื้นฐาน ร้อยละ 50 การมีส่วนร่วมและการมีส่วนร่วมของพลเมือง ร้อยละ 50

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อปรับปรุงการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและบริการสำหรับโครงการ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนที่ยากจน ในลักษณะที่ยั่งยืนโดยผ่านกระบวนการพัฒนาท้องถิ่น

- โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ประเทศ สปป.ลาว มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของประเทศออสเตรเลีย ในการสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศ สปป.ลาว ให้มีการเจริญเติบโต และลดความยากจนของประชาชน

- โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ประเทศ สปป.ลาว สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของรัฐบาล ลาว คือ ยุทธศาสตร์การเติบโตของเชื้อชาติและการลดความยากจน รวมถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (NSEDP)

- โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 สอดคล้องกับแผนพัฒนาประเทศ 5 ปี ในช่วง ค.ศ. 2006-2011 ซึ่งจะเน้นการจัดลำดับความช่วยเหลือในการแก้ปัญหาความยากจน โดยมุ่งไปที่การจัดรูปแบบที่ดิน การจัดรูปแบบการเกษตร การกระจายสินค้ารวมทั้งการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้า

- โครงการนี้เป็นการปรับปรุงถนนในชนบท เพื่อปรับปรุงการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานและบริการสำหรับการคมนาคมระหว่างชุมชนอย่างยั่งยืน ซึ่งโครงการนี้จะเป็นการเชื่อมต่อชุมชนในชนบทที่ยากจนและเมืองสำคัญ ทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาภายในประเทศ

ดังนั้นโครงการลดความยากจนระยะที่ 2 สปป.ลาว จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

ชื่อโครงการ:	โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ประเทศ สปป.ลาว
ขอบเขตโครงการ :	ในระยะที่ 2 โครงการจะให้ความช่วยเหลือในด้านการปรับปรุงถนน จำนวน 275 แห่ง ใน 10 จังหวัด โดยเน้นที่จังหวัดสะหวันนะเขต สาละวัน หัวพัน หลวงน้ำทา เซกองและเชียงขวาง และจะขยายโครงการเพิ่มเติมไปยังจังหวัดพงสาลี อุดมไซและอัตตาปือ
เริ่มการก่อสร้าง :	กรกฎาคม ค.ศ. 2011
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	มิถุนายน ค.ศ. 2016
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	60 เดือน
วงเงินโครงการ:	57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Swiss Agency for Development and Cooperation AusAID ผู้บริจาคหลัก
วงเงินกู้:	IDA 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Swiss Agency for Development and Cooperation 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
เงินให้เปล่า	รัฐบาลลาว 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Government of Australia 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาชำระหนี้:	32 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	8 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ประเทศลาวได้รับผลประโยชน์โดยการปรับปรุงการเข้าถึงชนบท ทำให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิเช่น การเพิ่มขึ้นของการเรียนการเพิ่มขึ้นของการเข้าถึงและการให้บริการทางสุขภาพ การเข้าถึงแหล่งน้ำที่ปลอดภัย การเข้าถึงถนน
ประโยชน์ที่ได้รับ	เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของสปป.ลาว เนื่องจากมีการสนับสนุนให้ลดความยากจนในชุมชนและเป็นการอำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่โครงการ ทำให้มีโอกาสเป็นประเทศฐานการผลิต
การพัฒนาในอนาคต	เป็นโครงการตัวอย่างในการพิจารณาหลักเกณฑ์ อาทิเช่น การลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล และการพัฒนาบุคคล

ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการศึกษา, สุขภาพ, โยธาธิการ และการขนส่งกระทรวงเกษตร

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการส่งผลกระทบทางบวกให้แก่ชุมชนและการติดต่อสื่อสารที่ง่ายขึ้นในระดับท้องถิ่น เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมแก่ประชาชน ลดเวลาการเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบาย เนื่องจากการเชื่อมต่อการคมนาคมที่ดีขึ้น แต่โครงการส่งผลกระทบทางลบเล็กน้อย ได้แก่ การเวนคืนที่ดิน

3.2 ด้านการเมือง

โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ประเทศ สปป.ลาว สอดคล้องกับนโยบายทางด้านการคมนาคมของรัฐบาลกัมพูชา เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นประโยชน์แก่การเจริญเติบโตของประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

โครงการลดความยากจนระยะที่ 2 ประเทศกัมพูชา ถูกก้ำกั้มโดยกระทรวงการคลัง ประเทศ สปป.ลาวและมีหน่วยงานที่รับผิดชอบ ได้แก่ กองทุนลดความยากจน สปป.ลาว โดยแบ่งเป็นสำนักงานกองทุนในเวียงจันทน์มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดซื้อจัดจ้าง และสำนักงานเขตจะดูแลในหน่วยงานระดับย่อย อาทิ ตำบลและหมู่บ้าน

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการมีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ซึ่งต้องรายงานถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมในแง่ต่างๆ โดยจะทำการตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE สำหรับโครงการก่อสร้างขนาดเล็ก ซึ่งการตรวจสอบผลกระทบของโครงการ พบว่ารายการตรวจสอบโดยรวม โครงการอยู่ในเชิงลบ

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย KOICA

โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา

KOICA ให้ความช่วยเหลือในด้านโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและมีการพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วยการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน อาทิเช่น การก่อสร้างถนน ระบบไฟฟ้า และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง โดยโครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อการลดปัญหาการจราจร และเป็นเส้นทางที่สะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว (KOICA, 2014)

รัฐบาลกัมพูชามีความกังวลเกี่ยวกับความเสียหายของเส้นทางที่เกิดจากการเดินทางของยานพาหนะที่มากเกินไป และถนนบริเวณโครงการมีพื้นที่ใกล้กับสถานที่ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของกัมพูชา (นครวัด) ดังนั้นทางรัฐบาลกัมพูชาจึงขอความช่วยเหลือกับรัฐบาลเกาหลีในการสร้างเสียมเรียบบายพาส (KOICA, 2014)

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ

- โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษามรดกทางวัฒนธรรมจึงทำให้ลักษณะการก่อสร้างแตกต่างจากโครงการทั่วไป ซึ่งจะแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ 1. โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ช่วงปี ค.ศ. 2005~2006 จำนวนเงิน 1.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 2. โครงการบูรณะเสียมเรียบบายพาส ช่วงปี ค.ศ. 2008~2009 จำนวนเงิน 4.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 3. โครงการขยายถนนเสียมเรียบบายพาส ช่วงปี ค.ศ. 2010~2012 จำนวนเงิน 11.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

- เพื่อฟื้นฟูสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ของประเทศกัมพูชาและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยการสร้างทางเลี่ยงหรือเสียมเรียบบายพาส

- โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาแห่งชาติกัมพูชา (NSPD: 2006-2010) ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาและการฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ ในปี ค.ศ. 2014 รัฐบาลได้ตั้งเป้าหมายพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศ 4 ประการ ได้แก่ 1. บำรุงพื้นที่ของเกษตรกรรม 2. การปรับปรุงและขยายทางโครงสร้างพื้นฐาน 3. การสนับสนุนภาคเอกชนและการเพิ่มอัตราการจ้างงาน 4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

-โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา มีความสอดคล้องกับ 6 กลยุทธ์ในการพัฒนาถนนของกระทรวงคมนาคม ประเทศกัมพูชา ได้แก่ 1. การสนับสนุนการพัฒนาการเติบโตของประเทศในหลายมิติ 2. การสนับสนุนการพัฒนาภายในประเทศ 3. การพัฒนา

เครือข่ายทางถนนระหว่างประเทศ 4. การสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น 5. การพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับประเทศ 6. การพัฒนาการท่องเที่ยว

ดังนั้นโครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา (KOICA, 2014) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา เป็นโครงการที่ช่วยกระจายความหนาแน่นทางจราจร และเป็นการส่งเสริมการอนุรักษ์วัฒนธรรมของประเทศกัมพูชา ดังนั้นปัจจัยที่ส่งผลให้โครงการประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว ขึ้นกับความแตกต่างในการก่อสร้างที่จำเป็นต้องวิเคราะห์ให้ทันนอกเหนือจากความจำเป็นในการใช้ถนน ซึ่งโครงการนี้จะเป็นโครงการตัวอย่างในอนาคต (KOICA, 2014) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา
ขอบเขตโครงการ :	โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ประเทศกัมพูชา ระยะทางทั้งสิ้น 36.6 กิโลเมตร โดยโครงการแบ่งเป็นระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส ค.ศ. 2005~2006 ระยะที่ 2 โครงการบูรณะเสียมเรียบบายพาส ค.ศ. 2008~2009 ระยะที่ 3โครงการขยายถนนเสียมเรียบบายพาส ค.ศ. 2010~2012
เริ่มการก่อสร้าง :	ค.ศ. 2005
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	ค.ศ. 2012
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	78 เดือน
วงเงินโครงการ:	17.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ระยะที่ 1 จำนวน 1.6 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ระยะที่ 2 จำนวน 4.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ระยะที่ 3 จำนวน 11.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
วงเงินให้เปล่า:	17.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาชำระหนี้:	32 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	8 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี

- เงื่อนไขการกู้ยืม: ต้องมีการใช้สินค้าและบริการจากไทยอย่างน้อยร้อยละ 50 ของวงเงินโครงการ
- ผู้ได้รับผลประโยชน์ ผู้พักอาศัยและนักท่องเที่ยวบริเวณนครวัด โดยใช้เสียมเรียบบายพาส เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด
- ประโยชน์ที่ประเทศเกาหลีใต้ได้รับ ประเทศเกาหลีใต้ได้มีโครงการเกี่ยวกับการขนส่งและอุตสาหกรรมสีเขียวโดยที่ทำการเลือกประเทศกัมพูชาเนื่องจากประเทศกัมพูชาเป็นพื้นที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับโครงการพัฒนาความร่วมมือต่างๆ ที่ประเทศเกาหลีใต้จะได้รับผลประโยชน์



ภาพที่ ก- 1 แผนที่ตั้งโครงการ

(ที่มา: KOICA, 2014)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ในการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้รักษานครวัด ไม่ให้เกิดการกระทบกระเทือนมากเกินไป โดยการแยกการจราจรไม่ให้ผ่านทาง นครวัดโดยตรง ทำให้มีการเชื่อมต่อการคมนาคมที่ดีขึ้นทำให้ ลดเวลาการเดินทางและเพิ่มความสะดวกรบาย เนื่องจากได้มีการปรับปรุงการเดินทางทำให้ (KOICA, 2014) การขยายตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่นและรายได้แก่คนในท้องถิ่นที่เพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยและความสะดวกรบาย

3.2 ด้านการเมือง

รัฐบาลกัมพูชา (KOICA, 2014) จัดตั้งโซนป้องกันวัฒนธรรมแห่งชาติสำหรับ นครวัด เพื่อป้องกันและจัดการเกี่ยวกับวัฒนธรรมแห่งชาติ โดยรัฐบาลได้จัดตั้งหน่วยงานเพื่อดูแลวัฒนธรรมแห่งชาติ หรือ APSARA ซึ่งโครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส จะแยกการจราจรกับถนนอื่น ไม่ให้เข้าใกล้นครวัด อันจะก่อให้เกิดความเสียหายจากปัจจัยต่างๆได้ ดังนั้น โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส สอดคล้องกับนโยบายทางด้านคมนาคมของรัฐบาลกัมพูชา เพื่อป้องกันและรักษามรดกและวัฒนธรรมของประเทศ และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นประโยชน์แก่การเจริญเติบโตของประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

KOICA เป็นผู้ดำเนินการในการก่อสร้าง (KOICA, 2014) โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างเสียมเรียบบายพาส (KOICA, 2014) มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและดำเนินการ ได้แก่ KOICA เป็นโครงการปรับปรุงที่อยู่เขตพื้นที่ป้องกันมรดกทางวัฒนธรรมของประเทศ ดังนั้นโครงการจึงจัดอยู่ในระดับ B ตามมาตรฐานของ KOICA ซึ่งจัดเป็นโครงการก่อสร้างใหม่ที่ใกล้กับมรดกของประเทศ ดังนั้นปัจจัยต่างๆจะต้องมีนัยสำคัญ เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมแห่งชาติ

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ (KOICA, 2014)

คะแนนการประเมินผล

ด้านความสัมพันธ์อยู่ในเกณฑ์ระดับ 2 เนื่องจากยังมีการขาดประสิทธิภาพในการดำเนินโครงการ รวมถึงความเสียหายของถนนจากรอยแตกบริเวณถนน แต่อย่างไรก็ตามโครงการสามารถช่วยลดปัญหาจราจรที่ติดขัดได้ และเพื่อรักษาสมบัติทางประวัติศาสตร์ของนครวัด

ด้านประสิทธิผล/ผลกระทบ

การกระจายตัวของยานพาหนะเพื่อลดความหนาแน่นของจราจรได้รับผลสำเร็จ ดังนั้นโครงการนี้จึงสามารถคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมได้และยังสามารถเพิ่มความอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว อีกทั้งยังพัฒนาระดับความเป็นอยู่และคุณภาพระดับชีวิตแก่ประชาชนในท้องถิ่นอีกด้วย โครงการจึงจัดอยู่ในเกณฑ์ระดับ 3 หรือ ดีมาก

ด้านการก่อสร้าง

ใช้การปูพื้นโดยเทคโนโลยีขั้นสูงในปรับปรุงถนน เนื่องจากบริเวณโครงการเป็นพื้นที่อนุรักษ์ทางวัฒนธรรม การก่อสร้างดำเนินตามแผนงานและงบประมาณที่กำหนดไว้ อย่างไรก็ตามการซ่อมแซมนี้เมื่อถูกแยกเป็น 3 ส่วนทำให้มีประสิทธิภาพที่ลดลงอยู่ในเกณฑ์ระดับ 2

ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน

ความเสียหายในระยะเวลานาน จากน้ำหนักของยานพาหนะที่มากเกินไป ทำให้ต้องมีการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน แต่ความสามารถในการจัดการของหน่วยงานที่รับผิดชอบและบริหารจัดการมีไม่เพียงพอ

โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการคุ้มครองมรดกทางวัฒนธรรมของประเทศกัมพูชา นครวัดและการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน โดยการ

1. การลดยานพาหนะขนาดใหญ่ผ่านถนนของนครวัด
2. เพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวของนครวัด
3. ปรับปรุงระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนบริเวณนั้น

โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ
- โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า เป็นโครงการปรับปรุงในชนบทเพื่อยกระดับรายได้และสิ่งแวดล้อมที่ดีแก่การอยู่อาศัย เพื่อในผู้อยู่อาศัยบริเวณนั้นมีการพัฒนาด้านความเป็นอยู่อย่างยั่งยืน

- โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่ามีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ของ KOICA ได้แก่การสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศให้มีการเจริญเติบโต และลดความยากจนของประชาชน

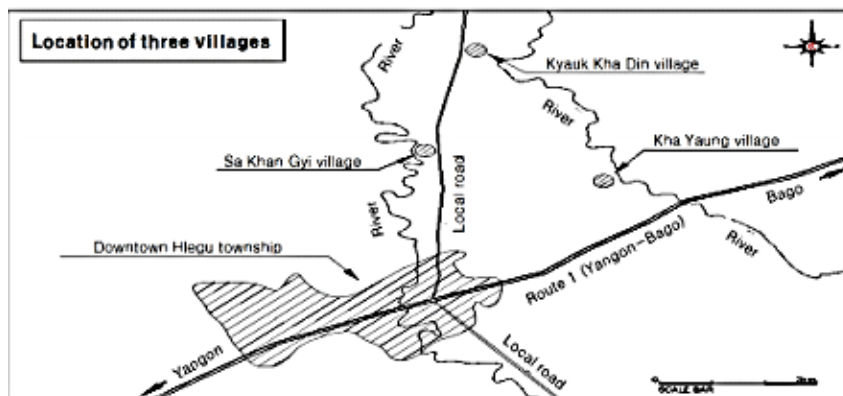
- โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า สอดคล้องกับนโยบายในการพัฒนาประเทศของประเทศพม่า โดยจะยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ดังนั้นโครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า (KOICA, 2013) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการพัฒนาชนบท Hlegu (KOICA, 2013) ประเทศพม่า มีการให้ความช่วยเหลือที่หลากหลายในด้านต่างๆ อาทิเช่น การศึกษา การเกษตร การสนับสนุนวัตถุดิบต่างๆ และรวมถึงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานในชนบทของประเทศพม่าอีกด้วย ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า
ขอบเขตโครงการ :	ขอบเขตโครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า ในด้าน โครงสร้างพื้นฐาน มีของเขต ได้แก่ การซ่อมแซมถนนและการ สร้างชลประทาน ในเขตต่งกุง มีทั้งหมด 3 หมู่บ้าน ได้แก่ สา ชานกี คานยัง คยานคานดิน โดยถูกเลือกจากการพิจารณาใน เงื่อนไขต่างๆ ดังนี้ ขนาดพื้นที่ มาตรฐานการอยู่อาศัย สิ่งแวดล้อม และการอำนวยความสะดวก โดยมีรายละเอียด ดังนี้ 1. ซ่อมแซม และก่อสร้างทางเข้าหมู่บ้าน ที่หมู่บ้านคานยัง 2 กิโลเมตร สา ชานกี 1.2 กิโลเมตร คยานคานดิน 1.2 กิโลเมตร 2. ก่อสร้าง สะพาน ที่หมู่บ้านสาชานสกี 4*36 เมตร 3. ซ่อมแซมทาง ระบายน้ำ สาชานสกี 2.4 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	ค.ศ. 2013
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	ค.ศ. 2015
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	36 เดือน
วงเงินโครงการ:	420 ดอลลาร์สหรัฐ
เงินให้เปล่า	420 ดอลลาร์สหรัฐ
ผู้ได้รับผลประโยชน์	รัฐบาลพม่าและประชาชนบริเวณนั้น ได้รับการพัฒนาด้านการ คมนาคมและการเข้าถึงของหมู่บ้าน และเป็นโครงการตัวอย่างแก่ หมู่บ้านอื่นๆ
ประโยชน์ที่ประเทศเกาหลีใต้ได้รับ	ปรับปรุงความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ที่จะ นำไปสู่โครงการ พัฒนาต่างๆในอนาคต และได้วัดมาตรฐานระบบ ในการให้ความช่วยเหลือโครงการ



ภาพที่ ก- 2 แผนที่ตั้งโครงการ

(ที่มา: KOICA, 2013)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ได้ทำการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในบริเวณโครงการโดยการสัมภาษณ์ประชาชนที่อยู่บริเวณนั้น (KOICA, 2013) ถึงความคิดเห็นในการดำเนินการและผลกระทบที่เกิดขึ้น และสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบความยั่งยืนของโครงการ

3.2 ด้านการเมือง

โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า (KOICA, 2013) สอดคล้องกับนโยบายทางด้านคมนาคมของรัฐบาลพม่า เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นประโยชน์แก่การเจริญเติบโตของประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า (KOICA, 2013) มีหน่วยงานที่รับผิดชอบและดำเนินการ ได้แก่ KOICA และ กรมทางหลวงประเทศพม่า

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาชนบท Hlegu ประเทศพม่า (KOICA, 2013) เป็นโครงการกปรับปรุงและพัฒนาศักยภาพของประชาชน ซึ่งจัดเป็นโครงการก่อสร้างหรือปรับปรุงเพิ่มเติมไม่ได้ ก่อให้เกิดสิ่งก่อสร้างใหม่ ดังนั้นปัจจัยต่างๆจะมีนัยสำคัญไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก เนื่องจากพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ภายในหรือใกล้เคียงบริเวณเดิมที่ได้ทำการประเมินไปแล้ว

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย JICA

โครงการปรับปรุงถนนหลักหมายเลข 5 (แปริ๊ก กะดัม- ชเรแมม) ระยะที่ 1

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาคมนาคมของประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมีอัตราสูงถึงร้อยละ 25.8 เพื่อสนับสนุนการขยายเมืองของประเทศกัมพูชาในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการศึกษา

- สอดคล้องกับนโยบายสี่เหลี่ยมของ The National Strategic Development Plan (NSDP) ของรัฐบาลกัมพูชาซึ่งกำหนดไว้ ดังนี้ 1) การปรับปรุงฟื้นฟูและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน 2) การเสริมสร้างศักยภาพและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

- รับผิดชอบต่อความต้องการของผู้ประกอบการ เนื่องจากที่ผ่านมาเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชามีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยพิจารณาจากการเพิ่มขึ้นของการเศรษฐกิจที่ร้อยละ 20 ในแต่ละปี นับตั้งแต่ปี ค.ศ. 2003 ถึงปี ค.ศ. 2010 จึงทำให้เส้นทางในการเข้าถึงเมืองหลวงของประเทศกัมพูชาเป็นเส้นทางที่สำคัญ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อขยายตัวของเศรษฐกิจ

ดังนั้นโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 (JICA, 2013) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 เป็นโครงการเพื่อปรับปรุงเส้นทางที่ไม่ได้มาตรฐานของประเทศกัมพูชา อาทิเช่น พื้นผิวของถนน ความกว้างของถนน เป็นต้น ซึ่งถนนสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมมีการคาดการณ์ให้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า เนื่องจากเป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจทางตอนใต้และมีอุตสาหกรรมจำนวนมาก จึงทำให้มีรถจำนวนมากวิ่งผ่าน ดังนั้นโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 โดยโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก JICA 2 ประเภท ได้แก่ 1) เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า และ 2) เงินกู้ผ่อนปรน รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1,699 ล้านบาท (JICA, 2013) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ: โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1
 ขอบเขตโครงการ : โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปริ๊กกะดัม- ชเรแมมในระยะที่ 1 ระยะทาง 139 กิโลเมตร ดังภาพที่ ประกอบด้วย

1. ปรับปรุงถนนให้เป็นถนนลาดยาง (AC pavement) ของถนนสายหลักระยะทาง 118.7 กิโลเมตร และขยายถนนจาก 2 เลนเป็น 4 เลน
2. ก่อสร้างถนนบายพาส ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร แบ่งได้เป็นจังหวัดกัมปงชนัน 11.8 กิโลเมตร จังหวัดดุดงค์ 4.9 กิโลเมตร สร้างด้วย ถนนลาดยาง (AC pavement) และขยายถนนจาก 2 เลนเป็น 4 เลน
3. สะพาน (สร้างใหม่จำนวน 13 แห่ง ซ่อมบำรุง 3 แห่งและขยายสะพาน 14 แห่ง
4. สร้างเกาะกลาง 3 เมตร

เริ่มการก่อสร้าง :

กรกฎาคม พ.ศ. 2558

สิ้นสุดการก่อสร้าง :

ธันวาคม พ.ศ. 2563

ระยะเวลาในการก่อสร้าง :

78 เดือน

หน่วยงานที่รับผิดชอบ:

กระทรวงโยธาธิการและขนส่งประเทศกัมพูชา

วงเงินโครงการ:

26,787 ล้านบาท

วงเงินกู้:

1,699 ล้านบาท

ระยะเวลาชำระหนี้:

40 ปี

ระยะเวลาปลอดหนี้:

10 ปีแรก

อัตราดอกเบี้ย:

ร้อยละ 0.01 ต่อปี

ผู้ได้รับผลประโยชน์

ประเทศกัมพูชา และประเทศที่ต้องการใช้การคมนาคมขนส่งในเส้นทางของประเทศกัมพูชา เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางใน

การขนส่งสินค้าจากเมืองหลักของกัมพูชามายังขอบชายแดน

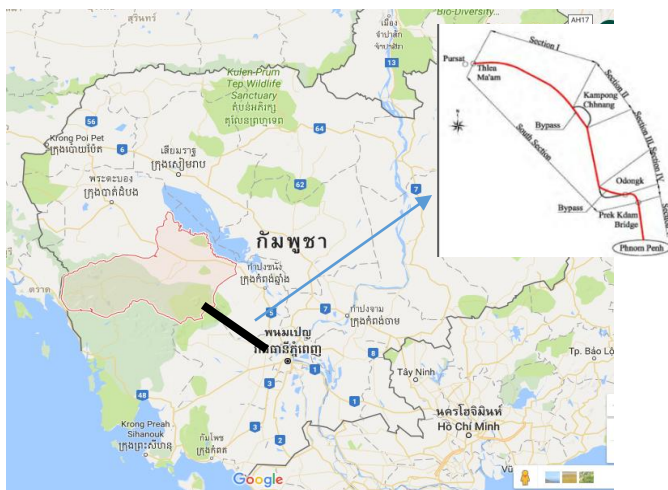
ประเทศไทย สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางสายหลักอื่นๆ อีกทั้งยังมี

สถานที่สำคัญตลอดเส้นทาง เช่น โรงเรียน สถานที่ราชการ หรือโรงพยาบาลตลอดเส้นทาง

ประโยชน์ที่ประเทศญี่ปุ่นได้รับ

จากการลงนามในข้อตกลงเรื่องการเปิดเสรีทางการค้าและการคุ้มครองการลงทุน ทำให้มีการอนุญาตให้ประเทศญี่ปุ่นสามารถเข้าไปลงทุนในประเทศกัมพูชาได้ 84 บริษัทที่ได้รับอนุญาต โดยมีการเลือกบริษัทที่มีชื่อเสียง เช่น MINEBEA และ DENSO เพื่อเป็นช่องทางในการกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ซึ่งการปรับปรุงถนนสายหลักหมายเลข 5 (แปร์ริก กะดัม- ชเรแมม) จะเป็นเส้นทาง

สำคัญในการเชื่อมต่อกับประเทศไทยและเพิ่มโอกาสในการกระจายสินค้ามากยิ่งขึ้น โดยมีประเทศไทยเป็นตัวกลางเส้นทางการขนส่งหลักในการกระจายสินค้าซึ่งจะลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง



ภาพที่ ก- 3 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา: JICA, 2013)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

จากการสำรวจในรายงานขั้นสุดท้ายของโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกกะดัม- ชเรम्म (JICA, 2013) พบว่าประชากรประชากรใน 4 จังหวัด (กันดาล-กัมปงสะปรีอ-กัมปงชนง-โพธิ์สัตว์) มีจำนวนประชากรประมาณร้อยละ 19 ของประเทศกัมพูชาทั้งหมด แต่มีพื้นที่ของ 4 จังหวัดเป็นร้อยละ 10 ของประเทศ โดยโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกกะดัม- ชเรम्मจึงเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางผ่านจากชายแดนทางตอนเหนือของประเทศกัมพูชา สู่ 4 จังหวัด โดยความหนาแน่นของประชากรและระดับความยากจนของประชากรมีจำนวนมาก ดังนั้นจึงทำให้โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกกะดัม- ชเรम्मเป็นเส้นทางที่มีความจุของยานพาหนะสูง

3.2 ด้านการเมือง

โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกกะดัม- ชเรम्म (JICA, 2013) สอดคล้องกับนโยบายทางด้านการต่างประเทศของรัฐบาล เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาคการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและ

สังคม นโยบายในการขยายเครือข่ายถนนของประเทศ โดยการกำหนดพื้นที่สำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสอดคล้องกับวาระการประชุมและการพัฒนานโยบายแห่งชาติ สอดคล้องกับนโยบายความช่วยเหลือของประเทศญี่ปุ่นที่เกี่ยวกับการแก้ปัญหาความยากจนของประเทศต่างๆ ดังนั้น โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกะดัม- ชเรम्मจึงมีความจำเป็นที่ต้องทำโครงการในระดับสูง

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ประเทศญี่ปุ่น (JICA, 2013) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและบริหารจัดการทั้งหมด ทั้งนี้ต้องอยู่ในขั้นตอนของ JICA ด้วย และเนื่องจากโครงการที่ผ่านมาพบว่ามีอุปสรรคปัญหาในด้านการขาดแคลนชิ้นส่วนของอะไหล่และวิศวกรรมไฟฟ้า หรือบุคลากรที่เพียงพอต่อการทำโครงการนี้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดระบบและการดูแลรักษาใหม่ และมีการตรวจสอบความถูกต้องของโครงการ

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกะดัม- ชเรम्म (JICA, 2013) เป็นโครงการที่ต้องทำ EIA เนื่องด้วยตามพระราชกฤษฎีกาประเภทของโครงการและหลักเกณฑ์การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศญี่ปุ่น เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม กำหนดให้โครงการที่เกี่ยวข้องกับถนนสายหลักที่มีความยาว 100 กิโลเมตร ต้องมีการทำ EIA ผลปรากฏว่าโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกะดัม- ชเรम्मผ่านเกณฑ์ทุกมาตรฐาน ได้แก่ มาตรฐานภาวะมลพิษ โดยมีมาตรการดำเนินการเพื่อให้ผลกระทบทางลบมีน้อยที่สุดที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศ, ทางเสียง, และการสั่นสะเทือนโดยการจำกัดเวลาการก่อสร้างและรักษาเครื่องจักรตามเวลาที่กำหนด อีกทั้งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทางถนนและกำหนดระดับความเร็ว, มาตรฐานสภาพแวดล้อม บริเวณโครงการไม่ได้อยู่ในพื้นที่เสี่ยง เช่น สวนสาธารณะแห่งชาติและบริเวณใกล้เคียง ดังนั้นผลกระทบด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติจึงมีเพียงเล็กน้อย อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริเวณโครงการตั้งอยู่ใกล้บริเวณของโตนเลสาบซึ่งเป็นเขตสงวนทางระบบนิเวศ ดังนั้นในการก่อสร้างจึงต้องมีการตรวจสอบเพื่อไม่ให้เกิดการทำลายระบบนิเวศบริเวณนั้น โครงการก่อสร้างมีการซื้อที่ดินประมาณ 60.9 ไร่ รวมถึงมีการอพยพประชาชนจำนวน 1,079 ครอบครัว (จำนวนผู้อพยพโดยไม่เต็มใจ 111 ครอบครัว)

อย่างไรก็ตามโครงการปรับปรุงถนนหลักสายแปร์ริกะดัม- ชเรम्म ได้มาตรฐานระดับ A โดยมาตรฐานวัดระดับของ JICA

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ (JICA, 2013)

ในการตรวจสอบถึงผลกระทบของโครงการจะถูกตรวจสอบโดยตัวชี้วัดในการบ่งชี้ผลกระทบของเป้าหมายซึ่งจะสอดคล้องกับระยะเวลาที่กำหนดตามแผน ดังตารางที่ ก-1

ตารางที่ ก- 1 ตัวดัชนีชี้วัดเมื่อเสร็จสิ้นโครงการ

ตัวชี้วัด	จำนวนอ้างอิงใน คศ.2011	จำนวนเป้าหมาย ใน คศ.2020
หน่วยของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต่อวัน (PCU/day)	7,306	13,817
เวลาการเดินทาง (นาที)	135	126

ที่มา: (JICA, 2013)

โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงความสามารถในการขนส่งทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและความรวดเร็วของการบริการรถไฟที่มากขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถในการบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าเพื่อการคมนาคมขนส่ง เพื่อให้เกิดการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศพม่า

- โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ มีจุดมุ่งหมายเพื่อปรับปรุงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยรถไฟในสายย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ซึ่งเป็นสายรถไฟที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเมืองหลวงและเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศพม่า ซึ่งโครงการนี้มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมความปลอดภัยในการบริการรถไฟ และเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งจะนำไปสู่การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศพม่า

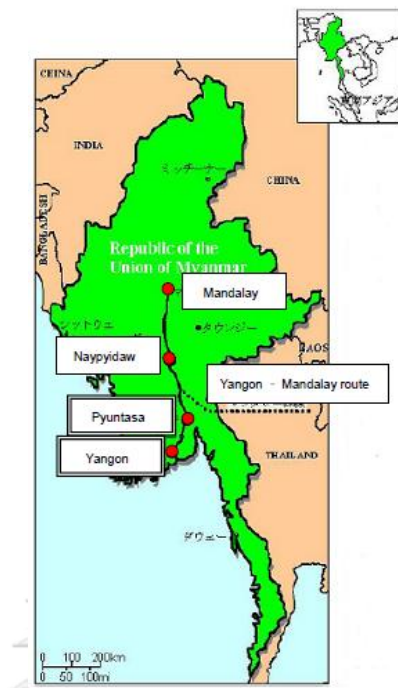
- สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของ JICA ซึ่งมีนโยบายเกี่ยวกับความช่วยเหลือเพื่อลดความยากจนของนานาประเทศ

- สอดคล้องกับนโยบายพัฒนารถไฟของประเทศพม่า โดยการรถไฟเมียนมาได้พิจารณาที่จะปรับปรุงและอำนวยความสะดวกในการขนส่งในทางรถไฟเดิมแทนการสร้างทางรถไฟเส้นใหม่

ดังนั้นโครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 (JICA, 2015) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ (JICA, 2015)

ชื่อโครงการ:	โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1
ขอบเขตโครงการ :	โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 ระยะทาง 620 กิโลเมตร แบบ double track
เริ่มการก่อสร้าง :	กันยายน พ.ศ. 2557
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	มิถุนายน พ.ศ. 2563
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	100 เดือน
หน่วยงานที่รับผิดชอบ:	การรถไฟเมียนมา
วงเงินโครงการ:	64,263 ล้านบาท
วงเงินกู้:	20,000 ล้านบาท
ระยะเวลาชำระหนี้:	40 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	10 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 0.01 ต่อปี
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ประชากรในประเทศพม่า เนื่องจากโครงการปรับปรุงทางรถไฟ เชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อ ระหว่าง 2 เมืองใหญ่ ซึ่งมีประชากรที่อยู่อาศัยตลอดเส้นทางรถไฟ เพิ่มขึ้น ในปี 2005 จาก 1,9810,000 คน เป็น 2,095,000 คน ในปี 2009 โดยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.8 ต่อปี เพื่อให้เกิดความ สะดวกในการตอบสนองความต้องการการเดินทางที่เพิ่มขึ้นและ ปรับปรุงการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง ดังนั้น ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้าจึงเพิ่มขึ้นตามลำดับ ตามนโยบายของ JICA ที่ให้ความช่วยเหลือและพัฒนาประเทศที่ ยากจน ซึ่งการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 จะเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมต่อภายในประเทศและ เพิ่มโอกาสในการกระจายสินค้ามากยิ่งขึ้น เพื่อการขยายตัวทาง เศรษฐกิจของประเทศพม่าและยกระดับประสิทธิภาพในการขนส่ง สินค้าในระดับภูมิภาคมากขึ้น ทำให้เกิดการความสะดวกใน เส้นทางการกระจายสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นไปยังประเทศ ต่างๆ โดยมีประเทศพม่าเป็นประเทศที่กระจายสินค้าไปยัง ประเทศต่างๆ และเป็นแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรม
ประโยชน์ที่ประเทศญี่ปุ่นได้รับ	



ภาพที่ ก- 4 แผนที่โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1
ที่มา: (JICA, 2015)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

เนื่องจากการปรับปรุงทางรถไฟเดิมในสายระหว่างย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ (JICA, 2015) ทำให้ไม่มีประชาชนที่ได้รับผลกระทบในการปรับปรุงทางรถไฟสายดังกล่าว ทั้งในด้านมุมมองของบุคคลที่ได้รับผลกระทบ มาตรการการติดเชื่อ การพัฒนาสังคมและการมีส่วนร่วมของคนพิการ แต่โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 จะเป็นเส้นทางที่มีการคมนาคมขนส่งสูง เนื่องจากเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเมืองใหญ่ของประเทศพม่า

3.2 ด้านการเมือง

โครงการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมต่อย่างกุ้ง-มัณฑะเลย์ ระยะที่ 1 สอดคล้อง (JICA, 2015) กับนโยบายพัฒนารถไฟของประเทศพม่า เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตระหว่างอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ในด้าน ประเทศพม่า มีนโยบายในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งในและนอกประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

การรถไฟเมียนมา กระทรวงการขนส่งทางรถไฟ (JICA, 2015) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและบริหารจัดการทั้งหมด ทั้งนี้ต้องอยู่ในขั้นตอนของ JICA ด้วย และเนื่องจากโครงการที่ผ่านมาพบว่าการประสบปัญหาในด้านการขาดแคลนชิ้นส่วนของอะไหล่และวิศวกรรถไฟ หรือบุคลากรที่เพียงพอต่อการทำโครงการนี้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการจัดระบบและการดูแลรักษาใหม่ และมีการตรวจสอบความถูกต้องของโครงการ

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

ใช้หลักเกณฑ์ตัดสินของ JICA (JICA, 2015) ในการพิจารณาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากโครงการเป็นการปรับปรุงและซ่อมแซมทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมค่อนข้างน้อย จึงไม่จำเป็นต้องมีการจัดทำ EIA ในขั้นตอนการก่อสร้างอาจจะมีมลพิษทางอากาศซึ่งเกิดจากฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ใช้วิธีป้องกันโดยการใช้การฉีดพ่นละอองน้ำ และก่อสร้างแอ่งเก็บน้ำที่ปนเปื้อนจากเศษฝุ่นละออง อีกทั้งในการก่อสร้างจะเลือกใช้เครื่องจักรที่ทำให้เกิดเสียงน้อยที่สุด และเนื่องจากโครงการทำการซ่อมแซมในที่ดินเดิมจึงไม่เกิดการอพยพของผู้อยู่อาศัย ซึ่งโครงการโครงการนี้จัดอยู่ในมาตรฐานสิ่งแวดล้อมในระดับ B โดยเกณฑ์สิ่งแวดล้อมของ JICA

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

ในการตรวจสอบถึงผลกระทบของโครงการ (JICA, 2015) จะถูกตรวจสอบโดยตัวชี้วัดในการบ่งชี้ผลกระทบของเป้าหมายซึ่งจะสอดคล้องกับระยะเวลาที่กำหนดตามแผน ตามตารางที่ ก-2

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY
ตารางที่ ก- 2 ผลกระทบเชิงปริมาณ

ตัวบ่งชี้	ค่าที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 2013	ค่าที่คาดการณ์ในปี ค.ศ. 2026
ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร(คน/กิโลเมตร/วัน)*	3,317,908	27,524,873
ปริมาณการขนส่งสินค้า(ตัน/กิโลเมตร/วัน)*	2,789,477	15,815,694
จำนวนผู้ให้บริการรถไฟ (หมายเลขในการให้บริการต่อวัน)	27.5	164
รถยนต์ (กิโลเมตร/วัน)	11,112	52,119
เวลาในการเดินทางระหว่างย่างกุ้งกับตองอู	6 ชั่วโมง 54 นาที	3 ชั่วโมง 20 นาที

* วัดจาก ช่วงระหว่างย่างกุ้ง-มันตะเล

ที่มา: (JICA, 2015)

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย ADB

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชย

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชย มีความสอดคล้องในการพัฒนาความเป็นอยู่ของประชากรในท้องถิ่น เพื่อให้มีรายได้ที่สูงขึ้น จากการกระจายสินค้าและการบริการที่เกิดจากการท่องเที่ยว

- การจ้างงานคนในท้องถิ่นเพื่อการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ทั้งใน สปป.ลาว และประเทศใกล้เคียง โดยการมีส่วนร่วมของทั้งรัฐบาลและเอกชน

- สอดคล้องกับการส่งเสริมความหลากหลายทางชาติพันธุ์ในบทบัญญัติรัฐธรรมนูญ การห้ามเลือกปฏิบัติต่อผู้พิการหรือการแบ่งเชื้อชาติของ สปป.ลาว

ดังนั้น โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชย (ADB, 2014) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชยเป็นโครงการที่พัฒนาการเข้าถึงและความสะดวกแก่พื้นที่บริเวณโครงการ เพื่อเพิ่มปริมาณจำนวนนักท่องเที่ยว และช่วยให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ โดย โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชย ได้รับความช่วยเหลือทางการเงิน 2 ประเภท ได้แก่ 1) เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 3.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 2) เงินกู้ผ่อนปรน รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ(ADB, 2014) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุบลไชย

<p>ขอบเขตโครงการ :</p>	<p>โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุตรดิตถ์ โดย 1) การปูพื้นผิวถนนทางหลวงชนบทสำหรับการเปิดพื้นที่การลงทุนใหม่และการปรับปรุงการเข้าถึงแหล่งสำคัญทางเศรษฐกิจเพื่อบริการคนที่เกี่ยวข้องจำนวน 15,000 คนรวมเป็นระยะทาง 70 กิโลเมตร 2) การปรับปรุงการบริการในด้านสิ่งแวดล้อมพื้นที่สำหรับการท่องเที่ยวระหว่างพรมแดน เพื่อลดการเกิดโรคติดต่อร้ายแรงในชุมชนประมาณ 35,000 คนครัวเรือน และประชาชนที่สัญจรประมาณ 2.4 ล้านคนต่อปี 3) การอำนวยความสะดวกทางธุรกิจสำหรับธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งสามารถบริการธุรกิจได้ 500 ธุรกิจ ในส่วนของการขนส่ง ได้แก่ การปูพื้นลาดยาง</p>
<p>เริ่มการก่อสร้าง :</p>	<p>วันที่ 8 เมษายน 2557</p>
<p>สิ้นสุดการก่อสร้าง :</p>	<p>วันที่ 31 ธันวาคม 2559</p>
<p>ระยะเวลาในการก่อสร้าง :</p>	<p>33 เดือน</p>
<p>วงเงินโครงการ:</p>	<p>43.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ</p>
<p>วงเงินกู้:</p>	<p>40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ</p>
<p>วงเงินให้เปล่า:</p>	<p>3.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ</p>
<p>ระยะเวลาชำระหนี้:</p>	<p>32 ปี</p>
<p>ระยะเวลาปลอดหนี้:</p>	<p>8 ปีแรก</p>
<p>อัตราดอกเบี้ย:</p>	<p>ร้อยละ 1.5 ต่อปี</p>
<p>วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:</p>	<p>2 ครั้งต่อปี</p>
<p>ผู้ได้รับผลประโยชน์</p>	<p>สปป.ลาว และประเทศอาเซียนเนื่องจากโครงการทำให้เกิดการเพิ่มอัตราการท่องเที่ยวในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง และอุตรดิตถ์ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวตั้งอยู่บริเวณเส้นทางเศรษฐกิจอาเซียน จึงทำให้มีปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวนมาก และทำให้เกิดธุรกิจจากการท่องเที่ยวนี้ประมาณ 27,000 ประเภทในประเทศ สปป.ลาว ซึ่งพัฒนาโดยการเพิ่มความจุและพัฒนาศักยภาพทางด้านกายภาพของพื้นที่</p>

ประโยชน์ที่ ADB ได้รับ เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของสปป.ลาว เนื่องจากมีการสนับสนุนให้เกิดการท่องเที่ยวและเป็นการอำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่โครงการ

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ผลกระทบของโครงการต่อชุมชน (ADB, 2014) ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของการจราจรทำให้เกิดเสียงและความปลอดภัยต่อผู้คนบริเวณพื้นที่ต่ำลง เนื่องจากมีการตั้งถิ่นฐานที่ใกล้ถนนโครงการและทำให้วัฒนธรรมท้องถิ่นบางอย่างได้หายไป เนื่องจากอิทธิพลของนักท่องเที่ยวที่นำวัฒนธรรมใหม่เข้ามา แต่อย่างไรก็ตามได้มีการติดป้ายเตือนให้มีการขับรถช้าลงบริเวณชุมชน อีกทั้งยังทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวตลอดเส้นทาง

3.2 ด้านการเมือง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุตรดิตถ์ (ADB, 2014) สอดคล้องกับนโยบายทางด้านการต่างประเทศของรัฐบาลลาว และการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของอาเซียน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและด้านการท่องเที่ยว

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กระทรวงวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีการวางแผนในระดับภูมิภาค เพื่อประสานงานกับหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อวางแผนการจัดการโครงการในการรองรับนักท่องเที่ยวที่มากขึ้นและการขยายตัวของเศรษฐกิจ

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงในแขวงจำปาสัก, คำม่วน, หลวงพระบาง, อุตรดิตถ์ (ADB, 2014) เป็นโครงการที่ได้รับการตรวจสอบจาก EMC เป็นบริษัทปรึกษาในสิ่งแวดล้อม โดยจะใช้โปรแกรมในการตรวจสอบสิ่งแวดล้อมบริเวณโครงการ ผลปรากฏว่าโครงการสามารถควบคุมผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับค่อนข้างดี

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ (ADB, 2014)

- การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว จากการสมมุติฐานของโครงการจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ถึง ร้อยละ 21 และมีการคาดการณ์การเข้าพักเพิ่มขึ้น 0.4 ถึง 1.1 วัน

- การลดค่าดำเนินการของยานพาหนะ เนื่องจากก่อนดำเนินการโครงการ ถนนมีจะเต็มไปด้วยลูกรังและฝุ่น ซึ่งยากต่อการเข้าถึง จึงเป็นเรื่องที่ยากต่อการท่องเที่ยว และสนับนฐานการลดค่าดำเนินการของยานพาหนะ เป็นร้อยละ 50 ของความยาวถนนของโครงการ โดยสามารถแยกเป็นจังหวัดในขอบเขตของโครงการได้ ดังนี้

- การปรับปรุงการเข้าถึงของถ้ำช้าง

ในปี 2012 มีนักท่องเที่ยวที่สามารถเข้าถึงถ้ำช้างได้ 5,000 คน เนื่องจากการเข้าถึงที่ยากลำบากและการบริการและการอำนวยความสะดวกที่ไม่ดี ดังนั้นจากโครงการจึงมีการปรับปรุงถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกประมาณ 4 กิโลเมตร ส่งผลให้เกิดการท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นในแขวงคำมวง โดยก่อนมีโครงการมีการเข้าพักแแบ่งเป็นการเข้าพักของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 3 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 1 วัน การจ่ายเงินแบ่งเป็นการจ่ายเงินของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 47 ดอลลาร์สหรัฐ และการจ่ายเงินของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 16 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อมีโครงการมีการเข้าพักแแบ่งเป็นการเข้าพักเพิ่มขึ้นของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 1.1 – 4.1 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 2.1 วัน การจ่ายเงินยังอยู่ในช่วงการจ่ายเงินเดิม และมีการครอบครองรถที่เพิ่มมากขึ้นของประชาชนที่อาศัยอยู่ข้างทางของถนนทั้ง 2 ฝั่ง

- การปรับปรุงการเข้าถึงอำเภอจอมเพชร

อำเภอจอมเพชรมีประเพณีที่น่าสนใจ แต่เนื่องจากมีการเข้าถึงได้ยากจึงทำให้ มีนักท่องเที่ยวที่น้อยในบริเวณนี้ ดังนั้นจึงมีการปรับปรุงการเข้าถึงอำเภอจอมเพชรโดยการปรับปรุงท่าเรือและการบริการอำนวยความสะดวกที่มากขึ้น ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวในอำเภอจอมเพชรมากขึ้น และการเข้าพักในหลวงพระบางที่นานขึ้น โดยก่อนมีโครงการมีการเข้าพักแแบ่งเป็นการเข้าพักของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 5 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 3.5 วัน การจ่ายเงินแบ่งเป็นการจ่ายเงินของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 75 ดอลลาร์สหรัฐ และการจ่ายเงินของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 40 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อมีโครงการมีการเข้าพักแแบ่งเป็นการเข้าพักเพิ่มขึ้นของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 5.5 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 4 วัน โดยสมมติฐานให้การใช้จ่ายยังคงเท่าเดิม

- การปรับปรุงการเข้าบ้านซางไห – ถ้ำตั้ง

โครงการจะปรับปรุงการเข้าถึงทางแม่น้ำและถนนไปยังถ้ำตั้ง ซึ่งอยู่บริเวณเหนือแม่น้ำโขง โดยผ่านหมู่บ้านซางไห โดยโครงการจะปรับปรุงท่าเรือให้สามารถบริการจากหมู่บ้านซางไหไปยังถ้ำตั้งได้โดยตรง โดยก่อนมีโครงการมีการเข้าพักแแบ่งเป็นการเข้าพักของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 5 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 3.5 วัน การจ่ายเงินแบ่งเป็นการจ่ายเงินของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 75 ดอลลาร์สหรัฐ และการจ่ายเงินของคนในท้องถิ่นเฉลี่ย

ประมาณ 40 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อมีโครงการมีการเข้าพักแบ่งเป็นการเข้าพักเพิ่มขึ้นของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 5.5 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 4 วัน โดยสมมุติฐานให้การใช้จ่ายยังคงเท่าเดิม

- การปรับปรุงการเข้าถึงถ้ำจอมทอง

ถ้ำจอมทองสามารถเข้าได้จากทางเมืองอูตมไชย ประมาณ 54 กิโลเมตร โดยมีการเข้าถึงที่แยกลำบากโดยเฉพาะถนนทางเข้าในหน้าฝน โดยโครงการนี้จะปรับปรุงให้สามารถเข้าถึงได้ในทุกฤดู โดยก่อนมีโครงการมีการเข้าพักในอูตมไชยแบ่งเป็นการเข้าพักของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 1.5 วัน และการเข้าพักของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 1.5 วัน การจ่ายเงินแบ่งเป็นการจ่ายเงินของชาวต่างชาติเฉลี่ยประมาณ 37 ดอลลาร์สหรัฐ และการจ่ายเงินของคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 20 ดอลลาร์สหรัฐ เมื่อมีโครงการมีการเข้าพักแบ่งเป็นการเข้าพักเพิ่มขึ้นของชาวต่างชาติและคนในท้องถิ่นเฉลี่ยประมาณ 1-2.5 วัน โดยสมมุติฐานให้การใช้จ่ายยังคงเท่าเดิม

โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา

โครงการปรับปรุงถนนชนบทใน 10 จังหวัดของประเทศกัมพูชา ได้แก่จังหวัดบันเตียเมียนเจย, พระตะบอง, กำปงจาม, กำปงชนัง, กำปงสปี, กำปงธง, โพธิ์ซัด, เสียมเรียบ, ตะบองขุมและตาแก้ว เป็นระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,200 กิโลเมตร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและยกระดับมาตรฐานของถนน อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายของถนนในชนบทในสามารถเข้าถึงแหล่งสำคัญได้

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ

- โครงการปรับปรุงถนนชนบทใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา มีความสอดคล้องวัตถุประสงค์ของ ADB ได้แก่การสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศกัมพูชาให้มีการเจริญเติบโต และลดความยากจนของประชาชน

- โครงการนี้เป็นการปรับปรุงถนนในชนบท เพื่อยกระดับของถนนให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งโครงการนี้จะเป็นการเชื่อมต่อแหล่งการค้าที่สำคัญในประเทศกัมพูชาทำให้เกิดการกระจายการพัฒนาภายในประเทศ

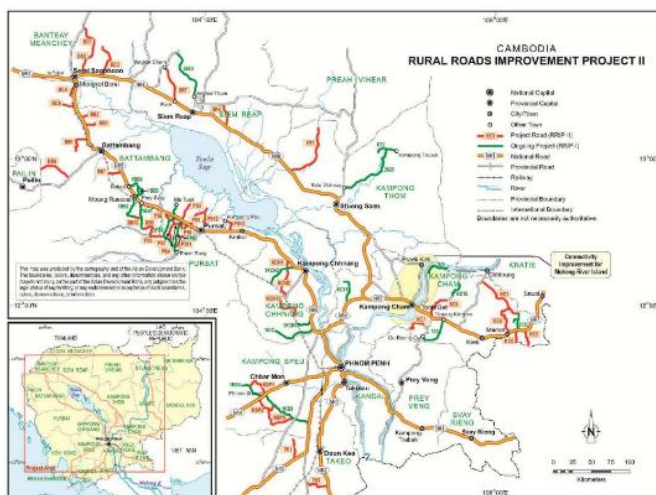
ดังนั้นโครงการปรับปรุงถนนชนบทใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา (ADB, 2014) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา เป็นโครงการที่ฟื้นฟูถนนในประเทศกัมพูชา ประมาณ 1,200 กิโลเมตร ได้แก่ จังหวัดบันเตียเมียนเจ, พระตะบอง, ตะบองขมุม, กำปงจาม กำปงชนัง,กำปงสปีอ,กำปงธง, โพธิ์ซัด, เสียมเรียบและตาแก้ว โดยโครงการจะฟื้นฟูถนนให้มีความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาเครือข่ายถนนเพื่อให้เข้าถึงย่านเศรษฐกิจและการเข้าถึงของสังคมมากยิ่งขึ้น (ADB, 2014) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2
ขอบเขตโครงการ :	โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา ระยะทางรวมทั้งสิ้น 1,200 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2562
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	48 เดือน
วงเงินโครงการ:	118.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
วงเงินให้เปล่า:	11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
วงเงินกู้:	Asian Development Bank 54.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Export-Import Bank of Korea 41.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Government of Australia 6.67 ล้านดอลลาร์สหรัฐ Nordic Development Fund 5.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
เงินสมทบจากรัฐบาล	11.16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ภาษีมูลค่าเพิ่ม:	8.66 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาชำระหนี้:	32 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	8 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ประเทศกัมพูชา เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและยกระดับมาตรฐานของถนนอีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพเครือข่ายของถนนในชนบทในสามารถเข้าถึงแหล่งสำคัญได้

ประโยชน์ที่ ADB ได้รับ เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศกัมพูชา เพื่อให้เกิดการพัฒนาในประเทศ ซึ่งตรงกับวัตถุประสงค์ของ ADB เนื่องจากมีการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาของเครือข่ายถนน ให้มากยิ่งขึ้น



ภาพที่ ก- 5 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา ADB, 2014)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ในการก่อสร้างโครงการเป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยกับประชาชนที่ยากจนและเพิ่มประสิทธิภาพทางกายภาพโดยรวมแก่ประชาชนบริเวณนั้น (ADB, 2014) โดยเฉพาะผู้หญิงและเด็ก เศรษฐกิจท้องถิ่นมีการพัฒนามากขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อคมนาคมที่ดีขึ้นทำให้ ลดเวลาการเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบาย เนื่องจากได้มีการปรับปรุงการเดินทางทำให้มีการลดฝุ่น การขยายตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่นและรายได้แก่คนในท้องถิ่นที่เพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยและความสะดวกสบาย แต่ในระหว่างการก่อสร้างได้มีฝุ่นที่เกิดจากการก่อสร้างบ้างเล็กน้อยและความไม่สะดวกในการเดินทางระหว่างการก่อสร้าง แต่เนื่องจากโครงการให้ประโยชน์มากกว่าทำให้ไม่เกิดการคัดค้านใดๆในการก่อสร้าง

3.2 ด้านการเมือง

โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา(ADB, 2014) สอดคล้องกับนโยบายทางด้านคมนาคมของรัฐบาลกัมพูชา เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้าน

เศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นประโยชน์แก่การเจริญเติบโตของประเทศ

3.3 ด้านบริหารจัดการ

โครงการพัฒนาทางชนบท 10 จังหวัดในประเทศกัมพูชา (ADB, 2014) มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงานโดยจะแบ่งความรับผิดชอบตามช่วงเวลาของโครงการ โดยมีหน่วยงานที่ดำเนินการหลัก คือ กรมทางหลวงชนบทของประเทศกัมพูชา ซึ่งสามารถแสดงได้ตามตารางที่ ก-3

ตารางที่ ก- 3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการโครงการ

	2014			2015				2016	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	
ความก้าวหน้าของการดำเนินการทำสัญญา	✓								ADB, MRD/MEF
การเตรียมการดำเนินการโครงการ	✓								MRD
การอนุมัติของคณะกรรมการ ADB		✓							ADB
การลงนามเงินกู้			✓						ADB, RGC
ความเห็นชอบของรัฐบาล			✓						RGC
งบประมาณรวม			✓						MEF/ MRD
วงเงินกู้ประสิทธิภาพ			✓						ADB, RGC
ความร่วมมือระหว่างองค์กร						✓			ADB
คณะกรรมการ ADB อนุมัติ							✓		ADB
การลงนามวงเงินกู้ยืมและวงเงินให้เปล่า								✓	ADB, AFD, GOA, RGC, SCF
ประสิทธิผลการดำเนินการ								✓	ADB, RGC, AFD, SCF, GOA

* ADB = Asian Development Bank AFD = Agence Francaise de Development GOA = Government of Australia
MEF = Ministry of Economy and Finance MRD = Ministry of Rural Development RGC = Royal Government of Cambodia
SCF = Strategic Climate Fund

ที่มา: (ADB, 2014)

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับปรุงถนนชนบทระยะที่ 2 ใน 10 จังหวัด ประเทศกัมพูชา (ADB, 2014) เป็นโครงการที่เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดในระหว่างการก่อสร้าง อาทิ ผลกระทบทางอากาศจากฝุ่นละอองในการก่อสร้าง ผลกระทบทางเสียงจากการใช้งานเครื่องจักร ผลกระทบด้านการจราจร

ในเส้นทางที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ทางโครงการสามารถควบคุมผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ (ADB, 2014)

การประหยัดเวลาการเดินทางเป็นผลมาจากการเดินทางจากยานพาหนะที่รวดเร็วมากขึ้นซึ่งมีผลมาจากการปรับปรุงถนน ในการประมาณค่าที่สามารถประหยัดได้ต่อคน โดยใช้ GDP ต่อประชากรที่สามารถทำงานได้ และกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันจะมีค่า GDP เป็น 853 ดอลลาร์สหรัฐในปี ค.ศ. 2009 สมมุติให้ร้อยละ 45 ของประชากรทำงาน 2,000 ชั่วโมงต่อปี และมีค่าเฉลี่ยรายได้ 0.95 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจากการประมาณจะสูงกว่ารายได้จากชนบท ซึ่งเท่ากับ 0.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมงสำหรับคนที่ทำงานแล้วเลือกใช้วิธีการเดินทางโดยมอเตอร์ไซด์และโดยสารรถสาธารณะ ในส่วนของผู้โดยสารรถยนต์จะมีรายได้สูงกว่าร้อยละ 20 ของการสมมุติและมีรายได้ 2 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมง และเวลาการเดินทางที่ไม่ใช่การเดินทางไปทำงานจะมีค่าอยู่ที่ 0.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมงต่อผู้ขับขี่ และ 0.15 ดอลลาร์สหรัฐต่อชั่วโมงต่อผู้โดยสาร ซึ่งสามารถแสดงได้ตามตารางที่ ก-4 ดังนี้

ตารางที่ ก- 4 การประหยัดเวลาหลังการสร้างโครงการของรถประเภทต่างๆ

ประเภทยานพาหนะ	ESA	อายุการใช้งาน (ปี)	ลักษณะยานพาหนะ			ราคาทางเศรษฐศาสตร์	VOC (ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลเมตร)		
			ชั่วโมง/ปี	อัตราประโยชน์	จำนวนผู้โดยสาร		IRI3	IRI6	IRI12
จักรยาน	0	10	150	2,500	1	40	0.03	0.04	0.05
ลากเกเรียน	0	6	1,300	4,000		300	0.11	0.13	0.16
มอเตอร์ไซด์	0	8	600	8,000	1.2	700	0.03	0.03	0.04
3 ล้อ	0	8	600	8,000	1.2	850	0.04	0.05	0.05
รถยนต์	0	12	750	15,000	3	22,000	0.22	0.26	0.31
Jeep/aWD	0.01	10	750	15,000	2.5	66,500	0.32	0.42	0.56
รถปิกอัพ	0.05	10	1,250	25,000	1	20,000	0.29	0.34	0.47
มินิบัส	0.04	10	3,800	75,000	9	23,500	0.15	0.20	0.32
รถเมล์	0.7	10	1,750	35,000	20	57,000	0.32	0.46	0.57
koyun ขนาดเล็ก	0.05	10	400	6,000		1,500	0.05	0.06	0.08
koyun ขนาดใหญ่	0.2	10	400	6,000		3,000	0.21	0.36	0.45
รถบรรทุกขนาดเล็ก	0.2	10	1,600	30,000		31,000	0.22	0.29	0.36
รถบรรทุกขนาดกลาง	0.8	12	2,000	40,000		42,000	0.29	0.38	0.51
รถบรรทุกขนาดใหญ่	3.5	12	2,400	45,000		110,000	1.04	1.32	1.53

ESA=เพลามาตรฐานเทียบเท่า, IRI=ดัชนีความหยาบหนานาชาติ, VOC=ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของยานพาหนะ

ที่มา (ADB, 2014)

การวิเคราะห์ความต้องการทางจราจร

การจราจรจะประเมินโดยถนนในแต่ละส่วน ซึ่งใช้ปีฐานที่อ้างอิงจากคู่มือของกรมทางหลวงของประเทศกัมพูชา หรือ ปี ค.ศ. 2013 และข้อมูลได้จากการนับสังเกตการณ์และตรวจสอบเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของกระแสจราจรบนถนน และปรับเปลี่ยนให้เป็นการจราจรเฉลี่ยประจำวัน ซึ่งอัตราการเติบโตของการจราจรจะส่งผลถึงผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) อัตรา

การเติบโตของกระแสจรรยาซึ่งอ้างอิงจาก ค.ศ. 2013 จะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยปีละ ร้อยละ 6.6 ในปี ค.ศ. 2014-2017 และในระยะยาวคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.7 ในปี ค.ศ. 2017-2022 และร้อยละ 6.8 ในปี ค.ศ. 2022-2027 โดยใช้อัตราการเจริญเติบโตของ GDP ในการสันนิษฐานความยืดหยุ่นของอุปสงค์สำหรับยานพาหนะ ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตของการจราจรสามารถคาดการณ์ได้ตาม ตารางที่ ก-5

ตารางที่ ก- 5 อัตราการเติบโตของการจราจร

ประเภท การจราจร	2014-2017	2017-2022	2022-2027	2027 ขึ้นไป
รถจักรยานยนต์	11.22	13.09	12.24	11.56
ผู้โดยสาร	7.92	9.24	8.64	8.84
การขนส่งสินค้า	7.26	8.47	7.92	7.48

ที่มา (ADB, 2014)

จากตารางที่ ก-5 อัตราการเติบโตของการจราจรสันนิษฐานว่ารถจักรยานยนต์จะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 15 และรถยนต์โดยสารจะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 20 และการขนส่งสินค้าจะมีอัตราการเติบโตร้อยละ 10

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย World Bank

โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า

โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่าจะช่วยให้ชุมชนในชนบทที่ยากจนได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงความเข้าถึงและใช้โครงสร้างพื้นฐานช่วยในการอำนวยความสะดวกของประชาชน เนื่องจากประเทศพม่าเป็นหนึ่งในประเทศที่ยากจน ดังนั้น World Bank จึงเล็งเห็นถึงความสำคัญในส่วนนี้จึงมีการสนับสนุนโครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการ

- เพื่อช่วยให้ชุมชนในชนบทที่ยากจนได้รับประโยชน์จากการปรับปรุงการเข้าถึงบริการโครงสร้างพื้นฐานและเพิ่มขีดความสามารถของรัฐบาลในการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉินอย่างมีประสิทธิภาพ

- โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่ามีความสอดคล้อง
วัตถุประสงค์ของ World Bank ในการสนับสนุนเศรษฐกิจในประเทศพม่าให้มีการเจริญเติบโต และ
ลดความยากจนของประชาชน

- โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า สอดคล้องกับ
ยุทธศาสตร์ของรัฐบาล พม่า คือ ยุทธศาสตร์การเติบโตของเชื้อชาติและการลดความยากจน รวมถึง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

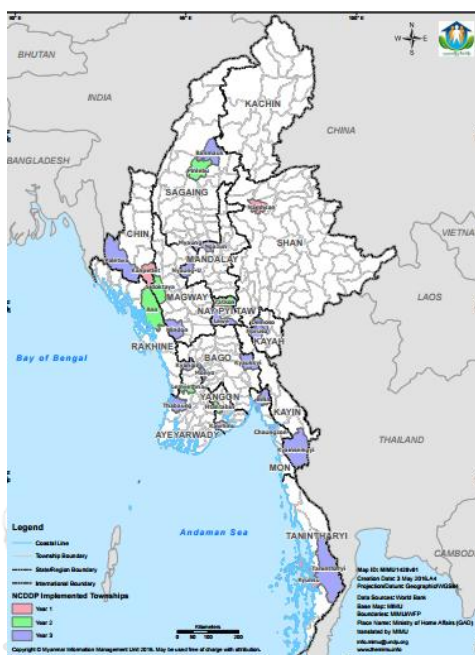
- โครงการนี้เป็นการปรับปรุงถนนในชนบท เพื่อปรับปรุงการเข้าถึงและการใช้
ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานและบริการสำหรับการคมนาคมระหว่างชุมชนอย่างยั่งยืน ซึ่งโครงการ
นี้จะเป็นการเชื่อมต่อชุมชนในชนบทที่ยากจนและเมืองสำคัญ ทำให้เกิดการกระจายการพัฒนา
ภายในประเทศ

ดังนั้นโครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า (World Bank,
2015) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ (World Bank, 2015)

ชื่อโครงการ:	โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า
ขอบเขตโครงการ :	โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า สามารถแบ่งได้เป็น ทางหลวงและถนนระหว่างเมือง ร้อยละ 30 การชลประทานและการระบายน้ำ ร้อยละ 20 สุขาภิบาลและการป้องกันน้ำท่วมภาค ร้อยละ 20 การศึกษาทั่วไป ร้อยละ 15
เริ่มการก่อสร้าง :	พฤศจิกายน ค.ศ. 2012
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	พฤศจิกายน ค.ศ. 2021
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	108 เดือน
วงเงินโครงการ:	86.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
เงินให้เปล่า:	80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
เงินเพิ่มเติม:	เงินเพิ่มเติมจากรัฐบาลพม่า 6.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
ระยะเวลาชำระหนี้:	32 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	8 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ผู้ได้รับผลประโยชน์สามารถจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. ผู้ได้รับผลประโยชน์จากโครงการโดยตรง ได้แก่ ชุมชนและประชาชนที่ได้รับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
2. ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียที่ไม่ใช่รัฐบาล อาทิเช่น องค์กรพัฒนาเอกชน , องค์กรประชาสังคม และผู้ที่ได้ประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่
 ประโยชน์ที่ World Bank ได้รับ เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจของพม่า เนื่องจากการสนับสนุนให้ลดความยากจนในชุมชนและเป็นการอำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ก- 6 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา World Bank, 2015)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

ในการก่อสร้างโครงการ (World Bank, 2015) เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยกับประชาชนที่ยากจนและเพิ่มประสิทธิภาพทางกายภาพโดยรวมแก่ประชาชนบริเวณนั้น โดยเฉพาะผู้หญิงและเด็ก เศรษฐกิจท้องถิ่นมีการพัฒนามากขึ้นเนื่องจากการเชื่อมต่อการคมนาคมที่ดีขึ้นทำให้ ลดเวลาการเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบาย เนื่องจากได้มีการปรับปรุงการเดินทางทำให้มีการลดฝุ่น การขยายตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่นและรายได้แก่คนในท้องถิ่นที่เพิ่มมากขึ้น ความปลอดภัยและความสะดวกสบาย แต่ในระหว่างการก่อสร้างได้มีฝุ่นที่เกิดจากการก่อสร้างบ้างเล็กน้อยและความไม่สะดวก

ในการเดินทางระหว่างการก่อสร้าง และเนื่องจากโครงการให้ประโยชน์มากกว่าทำให้ไม่เกิดการคัดค้านใดๆในการก่อสร้าง

3.2 ด้านการเมือง

โครงการมีความเสี่ยงค่อนข้างสูง (World Bank, 2015) เนื่องจาก ผลกระทบทางการเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลือกตั้งซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของโครงการ ซึ่งอาจจะมีกรอบนโยบายใหม่ที่ไม่เหมาะสมกับโครงการ และการเกิดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในตัวโครงการใหม่ อีกทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการยังต้องให้ความสำคัญของโครงการใดๆ ตามนโยบายของรัฐบาลใหม่ นอกจากนี้พื้นที่โครงการยังอยู่ในพื้นที่เสี่ยง ที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งและความรุนแรง

3.3 ด้านบริหารจัดการ

โครงการนี้ดำเนินการโดยกรมพัฒนาชนบท ประเทศพม่า (World Bank, 2015) เพื่อสนับสนุนในด้านเทคนิค กรมพัฒนาชนบทได้ให้ผู้ช่วยเขตการปกครองในแต่ละเขตการปกครองเป็นผู้ดูแลโครงการนี้ด้วยเพื่อส่งผลประโยชน์แก่โครงการมากขึ้น และสนับสนุนการจัดซื้อการจัดการทางการเงินและการตรวจสอบและการประเมินผล ผู้ช่วยเขตการปกครองยังรับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกการทำงานในชุมชนท้องถิ่นที่ได้รับการคัดเลือกจากกรมพัฒนาชนบท และมีการมีส่วนร่วมระหว่างโครงการในเขตแต่ละท้องถิ่น เพื่อช่วยสนับสนุนการแนะนำการวางแผนและการดำเนินงานของโครงการ

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการขับเคลื่อนการพัฒนาชุมชนแห่งชาติ ประเทศพม่า (World Bank, 2015) จัดอยู่ในเกณฑ์ B ตามมาตรฐานของ ESSAF ซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากนัก โดยโครงการดังกล่าวใช้ ECoP หรือ The Environmental Code of Practice เพื่อพิจารณาถึงการป้องกันสิ่งแวดล้อมในโครงการย่อยและใช้คัดกรองการตรวจด้านสิ่งแวดล้อม ในขั้นตอนการออกแบบโครงการย่อยอีกด้วย

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย สพพ

โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการรถไฟท่านาแล้ง มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ สปป.ลาว เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ให้มีการเจริญเติบโต และลดความยากจนของประชาชน อีกทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของประเทศและภูมิภาค เนื่องจาก สปป.ลาว เป็นประเทศที่เชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งสู่ประเทศอื่นๆ อาทิ ประเทศจีนและเวียดนาม เป็นต้น

- สอดคล้องกับการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ที่มีการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและราคาไม่สูงเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการพัฒนาการขนส่งทางรางจะทำให้มีต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ต่ำและประหยัดพลังงาน

- โครงการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟผ่านทวีปเอเชียไปทวีปยุโรป โดยองค์การสหประชาชาติ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งสินค้าทั้งบุคคลและสินค้า รวมถึงเป็นเส้นทางสำคัญในการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง ซึ่งมีเส้นทางผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-กัมพูชา - เวียดนาม-จีน

- สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (ASEAN, GMS, ACMECS) ซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้า การบริการ การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิก ให้มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่งสำหรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพื่อการขยายตัวของเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนและสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศในระยะยาว

ดังนั้นโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว (สปพ., 2552) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการที่พัฒนาต่อจากโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพื่อเชื่อมโยงสินค้าจากนครเวียงจันทน์ สปป.ลาว มายังท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย โดยโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย 2 ประเภท ได้แก่ 1) เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า และ 2) เงินกู้ผ่อนปรน รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 197 ล้านบาท โดยมีการลงนาม

ในสัญญาเงินกู้จากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 ซึ่งมีรายละเอียด (สพพ., 2552) ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่า นาแล้ง
ขอบเขตโครงการ : นาแล้ง	โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่า สปป.ลาว ระยะทางรถไฟ 3.5 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	วันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2549
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	พ.ศ. 2550
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	18 เดือน
หน่วยงานที่รับผิดชอบ:	การรถไฟแห่งประเทศไทย และ สปป.ลาว
วงเงินโครงการ:	197 ล้านบาท
วงเงินกู้:	ร้อยละ 30 ของวงเงินโครงการ หรือ 59.10 ล้านบาท
วงเงินให้เปล่า:	ร้อยละ 70 ของวงเงินโครงการ หรือ 137.90 ล้านบาท
ภาษีมูลค่าเพิ่ม:	ไม่มี
ภาษีเงินได้นิติบุคคล:	ร้อยละ 35 ของกำไร (โดยสมมติให้กำไรเท่ากับร้อยละ 10 ของ วงเงินโครงการ)
ระยะเวลาชำระหนี้:	30 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	10 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1.5 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
เงื่อนไขการกู้ยืม:	ต้องมีการใช้สินค้าและบริการจากไทยอย่างน้อยร้อยละ 50 ของ วงเงินโครงการ
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและ สปป.ลาว เนื่องจากจะเป็นเส้นทางสำคัญใน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	ทำให้ประชาชนของทั้งสองประเทศมีความสะดวกในการเดินทาง ระหว่างนครเวียงจันทน์ และจังหวัดหนองคายมากยิ่งขึ้น และเป็น การขนส่งสินค้าจากนครเวียงจันทน์มายังท่าเรือแหลมฉบังประเทศ ไทย
การพัฒนาในอนาคต	ปัจจุบันโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด หนองคาย-ท่านาแล้งให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งในอนาคตจะมี

การพัฒนาให้เป็นการขนส่งสินค้าที่สำคัญระหว่าง 2 ประเทศ รวมถึงมีสถานีที่ทำการรองรับการขนส่งสินค้าที่สะดวกและเพียงพอ อีกทั้งยังจัดให้มีสถานีกองเก็บและขนถ่ายสินค้า



ภาพที่ ก- 7 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา: สพพ., 2552)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการได้มีการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม (สปพ., 2552) ได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่ระดับสูงและระดับปฏิบัติการของการรถไฟลาว จากการสัมภาษณ์พบว่าโครงการก่อสร้างทำให้มีความสะดวกในการเดินทางระหว่าง 2 ประเทศมากขึ้น และหากมีการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อไปยังนครเวียงจันทน์จะทำให้มีความสะดวกมากกว่านี้ นอกจากนี้ยังต้องการสร้างสะพานสำหรับรถไฟ เนื่องจากทางรถไฟสร้างบนถนนทำให้เกิดการสับหลักหรือปิดกั้นการจราจรบนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และปรับปรุงระดับอาณัติสัญญาณจากระบบมือเป็นระบบอัตโนมัติอีกทั้งจัดหาหัวรถจักรเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศที่มากขึ้น และในอนาคตจะมีการจัดตั้งศูนย์กองเก็บและขนถ่ายสินค้าที่สถานีท่านาแล้ง 2) การสัมภาษณ์ชาวบ้านที่อยู่บริเวณรอบพื้นที่โครงการ โดยสอบถามที่หมู่บ้านดงโพสี เมืองหาดซายฟอง แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ จำนวน 10 คน

จากผลการสัมภาษณ์พบว่า ไม่มีฝ่ายใดคัดค้านในการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง นครหลวง เวียงจันทน์ สปป.ลาว

3.2 ด้านการเมือง

โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว (สพพ., 2552) สอดคล้องกับนโยบายทางด้านการต่างประเทศของรัฐบาลไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว การลงทุนและการค้า ระหว่างอนุภูมิภาค ซึ่งเป็นประโยชน์ทั้งประเทศไทย และ สปป.ลาว ในด้าน สปป.ลาวมีนโยบายในการพัฒนาการท่องเที่ยว เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

3.3 ด้านบริหารจัดการ

เนื่องจากมีหลายหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่ทาง สปป.ลาว (สพพ., 2552) ได้ให้กระทรวงโยธาธิการและขนส่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก และได้จัดโครงสร้างองค์กรเพื่อดูแลโครงการ จึงมีการแบ่งแยกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็น 2 หน่วยงาน ได้แก่ 1) การรถไฟ ทำหน้าที่การวางแผนเพื่อพัฒนาระบบรางและการจัดหาเงินทุนเพื่อการดำเนินโครงการ รวมถึงการบริหารจัดการโครงการ 2) กองคุ้มครองทางรถไฟ ทำหน้าที่ในการให้บริการเดินรถไฟและการบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟ ในสปป.ลาว

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง (สพพ., 2552) เป็นโครงการที่เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดในระหว่างก่อสร้าง อาทิ ผลกระทบทางอากาศจากฝุ่นละอองในการก่อสร้าง ผลกระทบทางเสียงจากการใช้งานเครื่องจักร ผลกระทบด้านการจราจรในเส้นทางที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ทางโครงการสามารถควบคุมผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ อีกทั้งโครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นโครงการก่อสร้างที่สร้างผ่านพื้นที่นาและเกษตรกรรม จึงทำให้ไม่มีปัญหาในเรื่องผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า (สพพ., 2552) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1 การขนส่งผู้โดยสาร

การประมาณจำนวนผู้โดยสารรถไฟ สามารถประมาณการได้ตามตารางที่ ก-6

ตารางที่ ก- 6 การประมาณจำนวนผู้โดยสารรถไฟ (ท่านาแล้ง-เวียงจันทร์)

ปริมาณผู้โดยสารรถไฟ	ปี ค.ศ. (จำนวนตัน)			
	2011	2015	2020	2030
ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้รถไฟในปัจจุบัน	174,819	183,736	193,109	213,312
ปริมาณผู้โดยสารที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง	94,015	98,811	103,851	114,716
รวมจำนวนผู้โดยสาร (คนต่อวัน)	268,834	282,547	296,960	328,028

ที่มา: (สพพ., 2552)

4.2 การขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าโดยรถไฟ ในปีที่ทำการศึกษา มีจำนวน 288 ตันต่อวัน และในปี ค.ศ. 2025 จะเพิ่มปริมาณเป็น 2,412 ตันต่อวัน สามารถแสดงได้ตามตารางที่ ก-7

ตารางที่ ก- 7 การประมาณการปริมาณสินค้า โดยรถไฟ

	ปี		
	2009	2015	2025
สินค้านำเข้า			
ปิโตเลียม	0	92	515
สินค้าหนัก	0	37	206
สินค้าทั่วไป	0	68	315
คอนเทนเนอร์	0	59	571
สินค้าส่งออก			
ปิโตเลียม	0	0	0
สินค้าหนัก	0	18	89
สินค้าทั่วไป	0	3	10
คอนเทนเนอร์	0	2	18
สินค้าพิเศษ			
คอนเทนเนอร์	0	9	689
ทั้งหมด	0	288	2,412

ที่มา: (สพพ., 2552)

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อังลองเวง – เสียมราฐ

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อังลองเวง – เสียมราฐ เป็นเส้นทางที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและประเทศกัมพูชา โดยเป็นเส้นทางที่มีระยะทางสั้นที่สุด ในการเดินทางเข้าถึงปราสาทนครวัด-นครธม และด้านหลังของเขาพระวิหาร

- สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) โดยโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อังลองเวง – เสียมราฐ เป็นการอำนวยความสะดวกการค้าการลงทุน เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยการสร้างศักยภาพและพัฒนาชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการเพิ่มรายได้กับประชาชน โดยเน้นการเชื่อมโยงการผลิตร่วม

- การพัฒนาเส้นทางเชื่อมระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้มีการดำเนินงานให้สอดคล้องกับโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้

- เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และเพื่อลดผลกระทบในความแตกต่างจากระดับการพัฒนา

ดังนั้น โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R67) อังลองเวง – เสียมราฐ (สพพ., 2550) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ (สพพ., 2550)

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อังลองเวง – เสียมราฐได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากประเทศไทย 2 ประเภท ได้แก่ 1) เงินช่วยเหลือแบบให้เปล่า และ 2) เงินกู้ผ่านปรน รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 1,300 ล้านบาท โดยมีมติเห็นชอบโครงการจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อังลองเวง – เสียมราฐ
ขอบเขตโครงการ :	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อังลองเวง – เสียมราฐ ระยะทาง 131 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	สิงหาคม พ.ศ. 2549

สิ้นสุดการก่อสร้าง :	มีนาคม พ.ศ. 2552
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	13 เดือน
หน่วยงานที่รับผิดชอบ:	บริษัท ช.การช่าง และบริษัท TEAM คอนซัลแตนท์
วงเงินโครงการ:	1,529 ล้านบาท
วงเงินกู้:	1,300 ล้านบาท
วงเงินให้เปล่า:	229 ล้านบาท
ระยะเวลาชำระหนี้:	30 ปี
ระยะเวลาปลอดหนี้:	10 ปีแรก
อัตราดอกเบี้ย:	ร้อยละ 1.5 ต่อปี
วิธีการชำระเงินต้นและดอกเบี้ย:	2 ครั้งต่อปี
เงื่อนไขการกู้ยืม:	ต้องมีการใช้สินค้าและบริการจากไทยอย่างน้อยร้อยละ 50 ของวงเงินโครงการ
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและ ประเทศกัมพูชา เนื่องจากจะเป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	การคมนาคมขนส่ง รวมถึงการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด ศรีสะเกษ ประเทศไทยและ เมืองเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา



ภาพที่ ก- 8 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา: สพพ., 2550)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการได้มีการประชุม ACMESSummit (สพพ., 2550) ในครั้งที่ 3 ณ กรุงเทพมหานคร ประเทศเวียดนาม ระหว่างวันที่ 5-7 พ.ย.2551 โดยผู้นำประเทศ ACMECS เพื่อเน้นย้ำความสัมพันธ์ประเทศเพื่อนบ้าน และผลประโยชน์ร่วมของประเทศสมาชิก ACMECS ตามปฏิญญาพุกาม (Began Declaration) และเน้นย้ำความพยายามที่จะสร้างความใกล้ชิดระหว่างกรอบ GMS และ ACMECS

จากผลการสัมภาษณ์พบว่า ไม่มีฝ่ายใดคัดค้านในการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อันลวงเวง – เสียมราฐ

3.2 ด้านการเมือง

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อันลวงเวง – เสียมราฐ (สพพ., 2550) สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมาร์ ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยการสร้างศักยภาพและพัฒนาชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการเพิ่มรายได้กับประชาชน โดยเน้นการเชื่อมโยงการผลิตร่วม

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กรม. ได้อนุมัติเอ็กซิมแบงก์เป็นผู้ให้กู้ และได้ให้ สพพ. (สพพ., 2550) เป็นผู้ดำเนินการรับผิดชอบ และทาง สพพ.ได้ว่าจ้างบริษัท ช.การช่าง และบริษัท TEAM คอนซัลแตนท์ เป็นผู้รับเหมาและที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างโครงการ

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อันลวงเวง – เสียมราฐ (สพพ., 2550) เป็นโครงการที่เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดในระหว่างก่อสร้าง อาทิ ผลกระทบทางอากาศจากฝุ่นละอองในการก่อสร้าง ผลกระทบทางเสียงจากการใช้งานเครื่องจักร ผลกระทบด้านการจราจรในเส้นทางที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ทางโครงการสามารถควบคุมผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ จึงทำให้ไม่มีปัญหาในเรื่องผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับประชาชนโดยตรง

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

แม้ว่าโครงการเส้นนี้เป็นยังคงเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ แต่ประชาชนทั้งสองประเทศสามารถขนส่งสินค้าได้โดยรถบรรทุกขนาดเล็ก ดังนั้นโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 67 (R 67) อันลองเวง – เสียมราฐ (สพพ., 2550) จึงมีส่วนในการสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างประเทศให้เพิ่มขึ้น อาทิเช่น ในปี พ.ศ. 2549 มีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาประมาณ 900.55 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้าประมาณ 831.48 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในปี พ.ศ. 2552 มีการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาเป็น 1,659 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าชายแดนทำให้เห็นว่า การค้าชายแดนมีความสัมพันธ์ระหว่างเศรษฐกิจทั้งสองประเทศ (รายงานปิดโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 67 (อันลองเวง-เสียมราฐ) ประเทศกัมพูชา

โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว

เนื่องจากรัฐบาลไทยมีนโยบายในการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ และเศรษฐกิจของเมืองคู่แฝดเพื่อ สนับสนุนการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร และส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งประเทศไทยและสปป.ลาว อีกทั้งโครงการนี้เป็นโครงการเชื่อมโยงกับโครงการที่ให้ความช่วยเหลือของ สพพ. ก่อนหน้านี้ จึงจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ คมนาคมขนส่งระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (จังหวัดอุตรดิตถ์) ของไทย และนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป. ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น (สพพ., 2558)

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น
 - สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558
 - สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555-2559
 - เพื่อสนับสนุนการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนเป็นจุดผ่านแดนถาวร และสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่งประเทศไทยและสปป.ลาว มากยิ่งขึ้น
 - เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง แนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ
- ดังนั้น โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว (สพพ., 2558) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว เป็นโครงการที่มีการร่วมมือกันระหว่างประเทศไทยและสปป. ลาว เพื่อพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม รวมถึงเส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจเชิงใหม่ – เวียงจันทน์ (สพพ., 2558) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว
ขอบเขตโครงการ :	โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว จะมีการก่อสร้าง ประกอบด้วย งานก่อสร้างอาคารด่านฝั่งลาว และงานก่อสร้าง ถนนจากภูตู-เมืองปากลาย มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร โดยแบ่งได้เป็น 2 ส่วน 1) เส้นทางหลักของโครงการ มีจุดเริ่มต้น ด้านช่องภูตู จังหวัดอุตรดิตถ์และมีจุดสิ้นสุดที่บ้านแก่งสาว เมืองปากลาย สปป. ลาว ระยะทางรวม 27.6 กิโลเมตร 2) เส้นทาง ท้องถิ่นระยะทางรวม 4.3 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - ช่วงที่1 บริเวณบ้านผาแก้ว ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร - ช่วงที่ 2 บริเวณบ้านบ่มเลา ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	10 ธันวาคม 2555
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	เดือนพฤษภาคม 2557
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	18 เดือน
วงเงินโครงการ:	718 ล้านบาท
วงเงินให้เปล่า:	ร้อยละ 20 หรือ 143.60 ล้านบาท
วงเงินกู้ยืม:	ร้อยละ 80 หรือ 574.40 ล้านบาท
อัตราดอกเบี้ย:	- อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี - ระยะเวลาชำระคืนเงินต้น 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) - ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 1 กุมภาพันธ์และ 1 สิงหาคม
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและสปป.ลาว เพื่อพัฒนาเส้นทางคมนาคมบน เส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจเชิงใหม่ – เวียงจันทน์ (Chiang Mai – Vientiane Economic Corridor: CVEC) เพื่อส่งเสริมมีการ ขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการ ท่องเที่ยวทั้งใน ฝั่งประเทศไทย และสปป.ลาว มากขึ้น

ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยวในฝั่งประเทศไทย



ภาพที่ ก- 9 แผนที่ตั้งโครงการ

(ที่มา Google Map, 2016)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) – เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว (สพพ., 2558) มีผลกระทบด้านการโยกย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวให้ความร่วมมือในการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นอย่างดี จึงไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน

3.2 ด้านการเมือง

โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว (สพพ., 2558) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558 และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555-2559 เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้า

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กรมทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป. ลาว (สพพ., 2558) ซึ่งเป็นหน่วยงานปฏิบัติในโครงการดังกล่าวได้ คัดเลือกบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสัญชาติไทย เป็นผู้ดำเนินโครงการดังกล่าว ประกอบด้วย บริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ในวงเงินรวม 660.00 ล้านบาท มีระยะเวลา ในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 18 เดือน โดยมีการลงทุนใน สัญญาจ้างบริษัท ช. การช่างฯ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555 และเริ่มปฏิบัติงานวันที่ 10 ธันวาคม 2555 และ บริษัท ปัญญา คอนซัลแตนท์ จำกัดเป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างในวงเงิน 32.947 ล้านบาท

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู๋ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) – เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว (สพพ., 2558) มีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย คือ ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากฝุ่นละอองระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังบริเวณอื่น

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ (สพพ., 2558)

1) โครงการนี้จะสนับสนุนการพัฒนาภายใต้กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub Region: GMS) โดยเป็นการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งในแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) จากเมียนมาร์-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม จากท่าเรือเมาะละหม่าง ผ่านเข้า อ.แม่สอด จ.ตาก ต่อไปยัง จ.สุโขทัย (มรดกโลก) ตำนภูตู๋ จ. อุดรดิตถ์ เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี หลวงพระบาง ฮานอย ท่าเรือใหม่ไฮฟอง และประเทศไทยภาคเหนือตอนบนมีจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ได้แก่ เชียงใหม่ และเชียงราย กับ สปป.ลาว ได้แก่ หลวงพระบาง และเวียงจันทน์ และจีนตอนใต้มณฑลยูนนาน ได้แก่ Kunming เชียงรุ่ง (สิบสองปันนา) เมืองต้าหลี่ และเมืองลี่เจียง 2) สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่งประเทศไทย และ สปป.ลาว มากขึ้น สำหรับมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว จะเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ.2554 จำนวน 270 ล้านบาท เป็น 6,390 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2575 (หรือเพิ่มขึ้นจากกรณีไม่มีแนวระเบียง CVEC จำนวน 5,570 ล้านบาท) ซึ่งจะทำให้เกิดการจ้างงานในภูมิภาคมากขึ้น คาดว่าจะมีผู้ผ่านแดนเข้า-ออก ที่ด่านภูตู๋เพิ่มขึ้นเป็น 219,107 คนในปี พ.ศ.2559 และเพิ่มเป็น 1,576,506 คนในปี พ.ศ.2575 ด้านโลจิสติกส์ โครงการนี้เป็นเส้นทางที่มีความได้เปรียบสามารถช่วยลดระยะทางคมนาคมขนส่ง (เชียงใหม่-เวียงจันทน์) ได้จากเดิมประมาณ 234 กิโลเมตรหรือประหยัดเวลาการเดินทางได้ประมาณ 3 ชั่วโมง และทำให้ลดต้นทุน ด้านโลจิสติกส์ได้ประมาณปีละ 40-910 ล้านบาทต่อปีนอกจากนี้ ถนนจากภูตู๋ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) – เมืองปากลาย แขวงไช

ยะบุรี นี้จะช่วยส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว โดยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม ระหว่างล้านนา ล้านช้าง และแหล่งมรดกโลก สามารถสร้างการจ้างงาน และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนตามแนวระเบียงได้ซึ่งคาดว่าในปี พ.ศ. 2560-2575 จะสามารถสร้างรายได้หรือสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการท่องเที่ยวทั้งหมด 738 - 5,313 ล้านบาทต่อปี (ในประเทศไทย 378 - 2,802 ล้านบาท และใน สปป.ลาว 361 - 2,510 ล้านบาท) 3) อำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางติดต่อระหว่างกัน มีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม และประเพณีระหว่างประชาชนทั้งสองประเทศ อันเป็นการเสริมสร้างความเข้าใจระหว่างกัน 4) ประชาชนของทั้งสองประเทศ ที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ของโครงการและพื้นที่ใกล้เคียงจะได้รับ ประโยชน์โดยตรงจากการก่อสร้างถนนสายนี้ โดยสามารถเดินทางเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำรงชีวิตได้รวดเร็วและมีความปลอดภัยมากขึ้น และจะได้รับผลประโยชน์ทางอ้อมจากการมีโอกาสในการประกอบอาชีพอันเนื่องมาจากการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่ขยายตัวมากขึ้น

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3)

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย และเมืองคูนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยประเทศไทยสนับสนุนงบประมาณการก่อสร้างในบ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ถึงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร ส่งผลให้การเดินทางไปยังประเทศจีนมีความสะดวกมากขึ้น เป็นการเสริมสร้างการค้าขายการลงทุน การท่องเที่ยวในภูมิภาค (สพพ., 2550)

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS

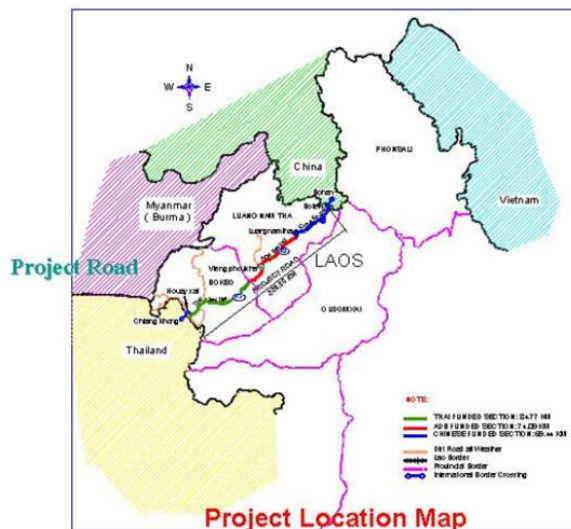
- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าคมนาคมขนส่ง แนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ

ดังนั้น โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) (สพพ., 2550) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) เป็นโครงการที่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากประเทศไทย ADB และรัฐบาลจีน เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งจากประเทศจีน (สพพ., 2550) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว
ขอบเขตโครงการ :	โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) เริ่มที่บ้านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ถึงหลวงน้ำทา สปป.ลาว ระยะทาง 84.77 กิโลเมตร
เริ่มการก่อสร้าง :	6 กันยายน พ.ศ. 2547
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	กุมภาพันธ์ 2551
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	43 เดือน
วงเงินโครงการ:	1,385 ล้านบาท
วงเงินกู้ยืม:	1,385 ล้านบาท
อัตราดอกเบี้ย:	- อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี - ระยะเวลาชำระคืนเงินต้น 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) - กรณีสิ้นสุดการเบิกจ่าย ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 20 มีนาคม และ 1 กันยายน - กรณีสิ้นสุดการเบิกจ่าย ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 1 เมษายน และ 1 ตุลาคม
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ประเทศที่ได้รับผลประโยชน์โดยหลัก คือ ประเทศจีน เนื่องจากการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย และสามารถส่งต่อไปทางทะเลได้ โดยโครงการเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion :GMS)
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	เนื่องจากการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ยังไม่มีการพัฒนาเท่าที่ควร ทำให้มูลค่าการค้าระหว่างไทยและจีนคิดเป็นเพียงร้อยละ 4 ของมูลค่าการค้าเมื่อเทียบกับประเทศจีนหรือญี่ปุ่น ดังนั้นเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางก็จะทำให้สามารถลดต้นทุนในการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน



ภาพที่ ก- 10 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา: สพพ, 2550)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) (สหพ., 2550) มีการจัดเตรียมแผนในการโยกย้ายอยู่อาศัยของประชากร โดยการจ่ายเงินชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ แต่เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวมีความเชื่อทางประเพณีในการตัดถนนผ่านบางสถานที่ จึงทำให้เกิดความไม่เข้าใจกัน ส่งผลให้โครงการล่าช้า

3.2 ด้านการเมือง

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) (สหพ., 2550) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558 และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555-2559 เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้า

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กระทรวงคมนาคมของ สปป. ลาว (สหพ., 2550) เป็นหน่วยงานปฏิบัติในโครงการดังกล่าวได้ คัดเลือกบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสัญชาติไทยเป็นผู้ดำเนินโครงการดังกล่าว ประกอบด้วย บริษัทที่ปรึกษา Southeast Asia Technology Co., Ltd. (SEATEC) in association with Pacific Consultants International (Thailand) Co., Ltd. (PCIT) และบริษัท

ผู้รับเหมา Phrae Thamrongwit Co., Ltd. In Cooperation with the Namtha Road and Bridge Construction Co., Ltd. (บริษัท กิจการ รวมค่าแพรร-ฐ้าทา) ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ในวงเงินรวม 1,385 ล้านบาท มีระยะเวลา ในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 43 เดือน

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) มี(สพพ., 2550) ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย คือ ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากฝุ่นละอองระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังบริเวณอื่น

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3) (สพพ., 2550) มีการใช้สินค้าและบริการจากไทยทั้งสิ้น 1,099,518,257.5 บาทหรือประมาณร้อยละ 92.75 ของวงเงินตามสัญญาจ้างผู้รับเหมาและที่ปรึกษา (ที่มา: รายงานปิดโครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คูนหมิงผาน สปป.ลาว (โครงการ R3), 2559)

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว โดยรัฐบาลลาวได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศเจริญเติบโต ลดความยากจนและประสิทธิภาพในการแข่งขันของประเทศ (สพพ., 2554)

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558

- สอดคล้องการเชื่อมโยง เส้นทางตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS

- เพื่อสนับสนุนการยกระดับจุดผ่อนปรนทางการค้าชายแดนเป็นจุดผ่านแดนถาวร และสนับสนุนและส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่งประเทศไทยและสปป.ลาว มากยิ่งขึ้น

- เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง แนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ

ดังนั้น โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (สพพ., 2554) จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว เป็น(สพพ., 2554) โครงการพัฒนาถนนเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายถนนระหว่าง บ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน กับเมืองเงิน แขวงไชยบุรีและเมืองปากแบ่ง แขวงอุดมไชย เพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมถึงการขยายตัวทางการค้าและการลงทุน

ชื่อโครงการ:	โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง
ขอบเขตโครงการ :	โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง ระยะทาง 49.22 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจรและสะพานคอนกรีต 6 แห่ง
เริ่มการก่อสร้าง :	10 ธันวาคม 2555
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	เดือนพฤษภาคม 2557
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	18 เดือน
วงเงินโครงการ:	840 ล้านบาท
วงเงินให้เปล่า:	ร้อยละ 30 หรือ 250 ล้านบาท
วงเงินกู้ยืม:	ร้อยละ 70 หรือ 590 ล้านบาท
อัตราดอกเบี้ย:	- อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.5 ต่อปี - ระยะเวลาชำระคืนเงินต้น 30 ปี (รวมระยะเวลาปลอดหนี้ 10 ปี) - ชำระดอกเบี้ย 2 ครั้ง / ปี ทุกวันที่ 1 พฤษภาคมและ 1 พฤศจิกายน
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและสปป.ลาว รวมถึงอนุภูมิภาคอินโดจีน เพื่อพัฒนาเส้นทางคมนาคมบนเส้นทางแนวพื้นที่เศรษฐกิจเชียงใหม่ – เวียงจันทน์ (Chiang Mai – Vientiane Economic Corridor: CVEC) เพื่อส่งเสริมมีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยวทั้งในฝั่งประเทศไทย และสปป.ลาว มากขึ้น
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	เพื่อส่งเสริมมีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุน และการท่องเที่ยวในฝั่งประเทศไทย



ภาพที่ ก- 11 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา Google Map, 2016)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (สพพ., 2554) มีผลกระทบด้านการโยกย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวให้ความร่วมมือในการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นอย่างดี จึงไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน

3.2 ด้านการเมือง

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (สพพ., 2554) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558 และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555-2559 เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้า

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กรมทาง กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง สปป. ลาว (สพพ., 2554) ซึ่งเป็นหน่วยงานปฏิบัติในโครงการดังกล่าวได้ คัดเลือกบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างและบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาสัญชาติไทย เป็นผู้ดำเนินโครงการดังกล่าว ประกอบด้วย บริษัท แพร่ธารงวิทย์ จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง ในวงเงินรวม 697 ล้านบาท มีระยะเวลาในการก่อสร้างรวมทั้งสิ้น 940 วัน โดยมีการลงนามในสัญญา

จ้างบริษัท แพร์ธาร์จวิทย์ จำกัด เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2552 และบริษัท เอเซียนเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างในวงเงิน 30 ล้านบาท

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (สพพ., 2554)มีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อย คือ ผลกระทบทางอากาศที่เกิดจากฝุ่นละอองระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองไปยังบริเวณอื่น

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (สพพ., 2554)ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทางระหว่างชายแดนจากบ้านห้วยโก๋น จังหวัดน่านกับเมืองปากแบ่ง แขวงอุดมไซ จาก 3-4 ชั่วโมงลดลงเหลือประมาณ 1 ชั่วโมง อีกทั้งยังสร้างความปลอดภัยของการเดินทาง โดยเฉพาะฤดูฝนที่ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น และการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนบริเวณด่านห้วยโก๋นระหว่างประเทศไทยและสปป. ลาว ในปี พ.ศ. 2553 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 87,192ล้านบาท ซึ่งเป็นการส่งออกสินค้าของประเทศไทย 64,118 ล้านบาท และนำเข้า 23,074 ล้านบาท ทำให้ประเทศไทยได้ดุลการค้า 41,044 ล้านบาท (ที่มา รายงานปิดโครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว, 2554)

โครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดย กรมทางหลวง

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบทเป็นโครงการที่พัฒนาระบบการคมนาคมและขนส่งในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งจัดทำโครงการเพื่อการแก้ปัญหาการค้าบริเวณชายแดนประเทศไทยและประเทศกัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว หรือ บริเวณตลาดโรงเกลือ ที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จนทำให้จุดผ่านแดนดังกล่าวเกิดความหนาแน่นและไม่มีความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ดังนั้นทั้งประเทศไทยและประเทศกัมพูชาจึงมีความเห็นร่วมกันว่า ควรจะมีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ บริเวณ บ.หนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว และในประเทศกัมพูชา คือ บริเวณ บ.สตึงบท ต.ปอยเปต อ.โอโจรว จ.บันเตียเมียนเจย เพื่อสนับสนุนการรองรับการส่งออกและการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ โดยจุดผ่านแดนนี้จะขนส่งแค่เฉพาะสินค้าเท่านั้น

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการค้าที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และมีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้นบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา

- เพื่อลดความหนาแน่นและความไม่สะดวกบริเวณจุดผ่านแดนถาวร บ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (บริเวณตลาดโรงเกลือ) เนื่องจากมีผู้ใช้บริการจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดของจราจร

- เพื่อสนับสนุนศักยภาพจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ในการรองรับการส่งออกและการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศ โดยบริเวณจุดผ่านแดนนี้ผ่านแค่เฉพาะสินค้าเท่านั้น

- โครงการเป็นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการค้าระหว่างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ดังนั้น โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2. การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบทเป็นโครงการที่มีการร่วมมือกันระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่โครงการ เพื่อศักยภาพของระบบขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และช่วยให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศผ่านการค้าระหว่างชายแดน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ: โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท

ขอบเขตโครงการ : โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบทขยายเส้นทางจราจรเป็น 4 เลน จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวง หมายเลข 33 ถึง บ.หนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว กับ พื้นที่ บ.สตึงบท ต.ปอยเปต อ.โอโจรว จ.บันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

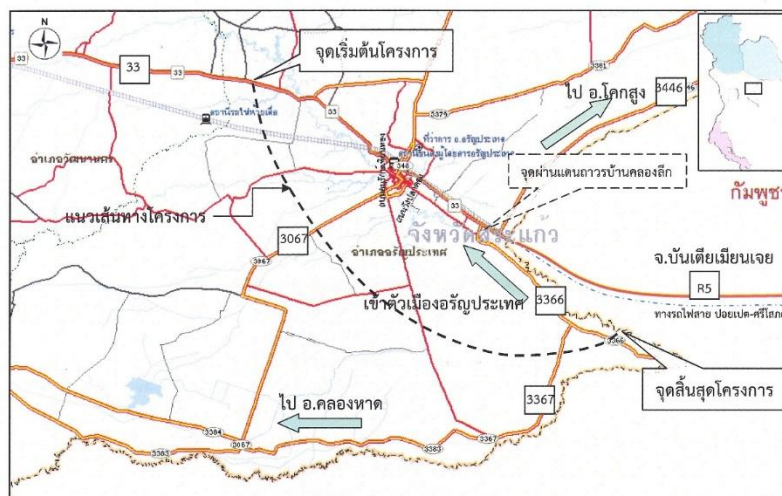
เริ่มการก่อสร้าง : ปี 2559

สิ้นสุดการก่อสร้าง : ปี 2561

ระยะเวลาในการก่อสร้าง : 36 เดือน

วงเงินโครงการ: ล้านบาท

ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและกัมพูชา เนื่องจาก การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้าที่เพิ่มขึ้น และเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นอย่างมากในอนาคต
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ทำให้มูลค่าการค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็นการอำนวยความสะดวกแก่บริเวณพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ก- 12 แผนที่ตั้งโครงการ
(ที่มา กรมทางหลวง, 2557)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท ได้จัดทำแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชนตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี โดยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน เพื่อให้เกิดการสื่อสารสองทางในการสร้างความเข้าใจร่วมกัน และลดปัญหาความขัดแย้ง โดยมีผลกระทบของโครงการต่อชุมชน ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของการจราจรทำให้เกิดเสียงและความปลอดภัยต่อผู้คนบริเวณนั้นที่ต่ำลง เนื่องจากมีการตั้งถิ่นฐานที่ใกล้ถนนโครงการ และทำให้วัฒนธรรมท้องถิ่นบางอย่างได้หายไป เนื่องจากอิทธิพลของการขนส่งสินค้า ในทางกลับกันชุมชนจะมีรายได้มากขึ้น เนื่องจากเป็นเส้นทางจะบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจ

3.2 ด้านการเมือง

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบต สอดคล้องกับทิศทางของการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และทำให้เกิดการเติบโตในอนุภูมิภาค เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้า

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ก่อสร้างโครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบ โดยมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากร เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ได้รับจากโครงการด้วยวิธี Cost-Benefit Analysis โดยเป็นใช้การเปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ”

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบเป็นโครงการที่ได้ทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE เพื่อกำหนดแนวทางเลือกในเบื้องต้นและคัดกรองปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญของแต่ละทางเลือก จากนั้นจึงใช้เป็นแนวทางในการกำหนดเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อคัดเลือกแนวเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุดร่วมกับการศึกษาด้านวิศวกรรม และเศรษฐกิจ-การลงทุน อีกทั้งยัง ทำการศึกษาเฉพาะปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีนัยสำคัญที่ได้จากผลการคัดกรองด้วยวิธี IEE Impact Matrix รวมถึงการเสนอมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

- การเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจร ตามแนวเส้นทางและทางแยกโครงการ ซึ่งจะแสดงการคาดการณ์ปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการตามตารางที่ โดยพบว่าหากมีการออกแบบโครงการกรณีออกแบบขนาด 4 ช่องจราจรจะได้ผลในเกณฑ์ดีทั้งหมด ตามตารางที่ ก-8 และตารางที่ ก-9

ตารางที่ ก- 8 ปริมาณจราจรที่มาใช้เส้นทางโครงการ

พ.ศ.	ปริมาณจราจร (pcu/วัน)			
	ทล. 33-ทล. 3067	ทล. 3067-สก.4001	สก.4001-ทล.3367	ทล. 3367-ทล. 3366
2562	4,050	4,962	3,546	4,030
2567	5,210	6,331	4,806	5,590
2572	6,570	7,972	6,211	7,379
2577	8,060	9,643	7,800	9,360
2582	9,647	11,610	9,482	11,670

ที่มา: (กรมทางหลวง, 2557)

ตารางที่ ก- 9 ผลการวิเคราะห์ระดับการให้บริการบนเส้นทางโครงการกรณีออกแบบขนาด 4 ช่องจราจร

พ.ศ.	ระดับการให้บริการ กรณีออกแบบขนาด 4 ช่องจราจร			
	ทล. 33-ทล.3067	ทล. 3067-สก.4001	สก.4001-ทล.3367	ทล. 3367-ทล.3366
2562	A	A	A	A
2567	A	A	A	A
2572	A	A	A	A
2577	A	A	A	B
2582	B	B	B	B

ที่มา: (กรมทางหลวง, 2557)

จากการก่อสร้างโครงการพบว่าผลประโยชน์ของโครงการ คือ 1) ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ 2) ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง 3) ผลประโยชน์จากการลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนน โดยผลประโยชน์ของโครงการ ได้แก่ มูลค่าการประหยัดต่างๆของ เมื่อทำการเปรียบเทียบกรณีมีโครงการเทียบกับกรณีไม่มีโครงการ และจากผลรวมของผลประโยชน์ของถนนแต่ละส่วนซึ่งคำนวณจากประสิทธิภาพของโครงข่ายถนนและค่าใช้จ่ายในการใช้ถนนต่างๆ ตามที่กล่าวไปในข้างต้น สามารถแสดงผลประโยชน์ได้ใน ตารางที่ ก-

ตารางที่ ก- 10 ผลประโยชน์จากทางหลวงโครงการที่ปีเป้าหมายต่างๆ

ปี พ.ศ.	มูลค่าความประหยัด/ผลประโยชน์ทางหลวง (บาท/ปี)			
	ค่าเวลา	ค่าใช้จ่ายยานพาหนะ	ค่าสูญเสียอุบัติเหตุ	รวม
2562	202,082,765	133,375,103	185,397	335,643,265
2567	304,232,227	238,435,714	936,282	543,604,223
2572	472,119,448	331,060,104	1,466,569	804,646,121
2577	745,353,517	417,406,441	1,859,963	1,164,619,921
2582	1,160,692,977	605,874,790	2,287,604	1,768,855,370

ที่มา: (กรมทางหลวง, 2557)

โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด

เนื่องจากการค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาภูมิภาคมากขึ้น ทำให้สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทยและส่งเสริมความสามารถในการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการค้าชายแดนผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตากและประเทศพม่า ส่งผลให้พื้นที่ชายแดนแม่สอดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญที่รัฐบาลให้การสนับสนุนโดยการผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจแม่สอด ทำให้มีมิติเห็นชอบจาก ครม. ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 2

1. การวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของโครงการเบื้องต้น

- โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด ก่อสร้างขึ้นเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ และยกระดับมาตรฐานของการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- สอดคล้องกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS), ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Praya Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) และความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล

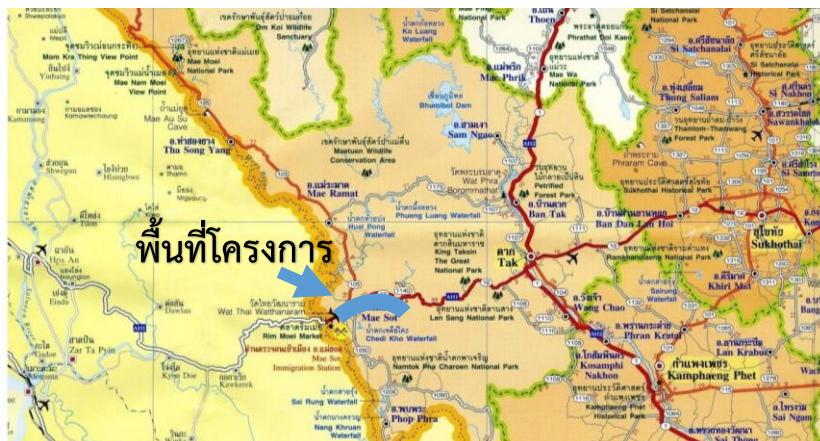
- เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด เพื่อเป็นเมืองหน้าด่านการค้าชายแดนที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมการค้าการลงทุนในภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นการรองรับการขยายตัวของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) กับประเทศเพื่อนบ้าน

ดังนั้น โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด จึงมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของโครงการ

2.การวิเคราะห์ลักษณะโครงการ

โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด เป็นโครงการที่มีการร่วมมือกันระหว่างประเทศไทยและพม่า เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การค้าบริเวณชายแดน และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเป็นแนวทางสำคัญในการสร้างความแข็งแกร่งทางการค้าของไทยให้ทันต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ชื่อโครงการ:	โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด
ขอบเขตโครงการ :	โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด
เริ่มการก่อสร้าง :	ปี 2558
สิ้นสุดการก่อสร้าง :	ปี 2561
ระยะเวลาในการก่อสร้าง :	36 เดือน
วงเงินโครงการ:	3,670 ล้านบาท
ผู้ได้รับผลประโยชน์	ทั้งประเทศไทยและกัมพูชา เนื่องจาก การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการค้าที่เพิ่มขึ้น และเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นอย่างมากในอนาคต
ประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับ	เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ทำให้มูลค่าการค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็นการอำนวยความสะดวกแก่บริเวณพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ก- 13 แผนที่ตั้งโครงการ

(ที่มา สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, 2558)

3. การวิเคราะห์ความเป็นไปได้

3.1 ด้านสังคม

โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด จึงเป็นโครงการที่จัดให้มีกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนได้รับรู้รับทราบข้อมูลโครงการอย่างถูกต้องและเพียงพอ และมีโอกาสได้แลกเปลี่ยนข้อมูลความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ โดยมีการประชาสัมพันธ์ การเข้าพบหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้นำชุมชน แผนการประชุมปฐมนิเทศโครงการ

3.2 ด้านการเมือง

โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด สอดคล้องนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาระหว่างประเทศไทยและประเทศพม่า ได้แก่ การปรับปรุงกฎระเบียบและการผ่านแดน เสริมสร้างการอำนวยความสะดวกในการค้า อำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเงินตรา การศึกษาเพื่อพัฒนาตลาดส่งออกสินค้า เป็นต้น

3.3 ด้านบริหารจัดการ

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอด โดยมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากร เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ได้รับจากโครงการด้วยวิธี Cost-Benefit Analysis โดยเป็นใช้การเปรียบเทียบระหว่าง “กรณีการเติบโตปกติ” และ “กรณีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด”

3.4 ด้านสิ่งแวดล้อม

จากแนวเส้นทางของโครงการ ไม่พบว่าเข้าข่ายที่จะต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แต่กรมทางหลวงได้จัดทำ IEE และ EIA เพื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการต่อสิ่งแวดล้อม

4. ตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการ

พิจารณาจากข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อนำมาหาอัตราการขยายตัวในปัจจุบัน ซึ่งเป็นพื้นฐานสำหรับการคาดการณ์การขยายตัวในอนาคต ตามตารางที่ ก-11, ก-12, ก-13, ก-14 ตามลำดับ

ตารางที่ ก- 11 การคาดการณ์มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตาก

การคาดการณ์	ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดตาก (ล้านบาท)				
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2582
1. กรณีการเติบโตปกติ	47,512.58 (+4.0%)	58,271.00 (+4.0%)	71,465.47 (+4.0%)	87,647.62 (+4.0%)	107,493.93 (+4.0%)
2. กรณีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด	48,012.71 (+5.0%)	62,049.49 (+5.0%)	80,189.99 (+5.0%)	103,633.97 (+5.0%)	133,931.93 (+5.0%)

ที่มา: (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, 2558)

ตารางที่ ก- 12 การคาดการณ์ประชากรในพื้นที่อำเภอแม่สอด

การคาดการณ์	จำนวนประชากร				
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2582
	73,046 (+0.14%)	73,560 (+0.14%)	74,077 (+0.14%)	74,597 (+0.14%)	75,122 (+0.14%)
2. กรณีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด	73,259 (+0.43%)	74,854 (+0.43%)	76,485 (+0.43%)	78,151 (+0.43%)	79,853 (+0.43%)

ที่มา: (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, 2558)

ตารางที่ ก- 13 การคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรจังหวัด

การคาดการณ์	รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรจังหวัดตาก (บาท)				
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2582
1. กรณีการเติบโตปกติ	141,321 (+6.0%)	192,561 (+6.0%)	262,379 (+6.0%)	357,511 (+6.0%)	487,136 (+6.0%)
2. กรณีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด	142,841 (+7.0%)	205,323 (+7.0%)	295,136 (+7.0%)	424,236 (+7.0%)	609,808 (+7.0%)

ที่มา: (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, 2558)

ตารางที่ ก- 14 การคาดการณ์รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรจังหวัดตาก

การคาดการณ์	การจ้างงานจังหวัดตาก				
	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2572	พ.ศ. 2577	พ.ศ. 2582
1. กรณีการเติบโตปกติ	610,262 (+5.0%)	788,675 (+5.0%)	1,019,248 (+5.0%)	1,317,231 (+5.0%)	1,702,331 (+5.0%)
2. กรณีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด	671,929 (+8.0%)	1,164,930 (+8.0%)	2,207,427 (+8.0%)	3,324,682 (+8.0%)	4,296,671 (+8.0%)

ที่มา: (สำนักแผนงาน กรมทางหลวง, 2558)



ภาคผนวก ข

รายชื่อผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์ในงานวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ตารางที่ ข-1 รายชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ในงานวิจัย

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง	หน่วยงาน
1	กานต์ สิ้นสืผล	วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ	กรมทางหลวง
2	หทัยทัต มหาสุคนธ์	ผู้อำนวยการสำนักบริหาร โครงการ 1	สำนักงานความร่วมมือพัฒนา เศรษฐกิจกับประเทศเพื่อน บ้าน (องค์การมหาชน)
3	ศรัญมศรา อุปถัมภ์ รานน	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ	
4	ชนินทร์ มโนภินิเวส	นักเศรษฐศาสตร์ด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงและแปซิฟิก	ธนาคารโลก
5	อรนุช เจตวัฒนา	เศรษฐกรอาวุโส	ธนาคารพัฒนาเอเชีย
6	JICA	-	องค์การความร่วมมือระหว่าง ประเทศแห่งญี่ปุ่น
7	นवलน้อย ตรีรัตน์	ผู้อำนวยการสถาบันเอเชีย ศึกษา	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
8	ณัฐพล ตันตระกูล ทรัพย์	นักวิจัย	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
9	วรรณรัตน์ ตันตระกูล ทรัพย์	นักวิจัย	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
10	ชุมพล สายเชื้อ	รองนายกสมาคม	สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
11	สุวิทย์ รัตนจินดา	นายกสมาคม	สมาคมผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ



ภาคผนวก ค
ผลงานตีพิมพ์งานวิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

การประเมินโครงการความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน
ของไทยตามหลักเกณฑ์ OECD/DAC

Evaluation Supportive Transportation Infrastructure Projects for Neighboring Countries
by Using OECD/DAC Criteria

หมายเลขหัวข้อ: 1 หมายเลขบทความ: AYRF17-TH009

ฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด¹, จิตติชัย รุจนกนกนาถ²

Thitiphat Subsaard, Jittichai Rudjanakanoknad

¹ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โทรศัพท์ 094-415-6628

Email: pauleponly@gmail.com

² สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โทรศัพท์ 0-2218-6417

Email: jittichai.R@chula.ac.th

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นการเสนอแนะแนวทางการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศพม่า, สปป.ลาวและกัมพูชาที่ประเทศไทยได้สนับสนุน โดยได้ศึกษาข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ, การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือ, การดำเนินงานและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน ซึ่งศึกษาจากรายงานต่างๆและการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือทั้งหน่วยงานของประเทศไทยและองค์กรความช่วยเหลือระหว่างประเทศ จากนั้นทำการวิเคราะห์และประเมินโครงการโดยการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC ซึ่งในการประเมินนี้จะมีความสำคัญ 5 ประการได้แก่ 1) ความสอดคล้อง 2) ประสิทธิภาพ 3) ประสิทธิผล 4) ผลกระทบ 5) ความยั่งยืน ผลการวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์พบว่าปัจจัยที่สำคัญในการสนับสนุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งคือผลประโยชน์ของประเทศไทยทั้งรูปแบบการเงินและเศรษฐกิจ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จและล้มเหลวของโครงการ คือ นโยบายและความเห็นพ้องของรัฐบาลทั้งฝั่งประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือและผู้รับความช่วยเหลือ งานวิจัยนี้มีข้อเสนอให้ประเทศไทยเพิ่มการให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น เพื่อการเชื่อมโยงในระดับภูมิภาคซึ่งจะส่งผลดีต่อประเทศไทยในด้านเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

คำสำคัญ: โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง, มาตรฐาน OECD/DAC, นโยบายความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง

Abstract

This research presents guideline to assist transportation infrastructure projects in Myanmar Cambodia Lao PDR that Thai organizations have involved or partly. These research were studied from guideline for the assistance projects critical, priority of assistance project, evaluation of the assistance projects, operation assistance projects and obstacles that occurred and result in present studied from various reports and in-depth interviews with agencies associated assistance in Thailand and international organizations. The projects were reviewed by the OECD / DAC project evaluation method, which consists of five topics: 1) objective correspondence 2) project efficiency 3) project effectiveness 4) impact 5) sustainability. The interview analysis shows that the main

contribution to these project initiatives is national benefit on financial and economic. Also, the main factor that determines the success or failure of these projects are policy and consensus of both nations. This research suggests that Thai organizations would greater involve in supporting neighboring countries on Transport infrastructure.

Keywords: Transportation Infrastructure, OECD/DAC Evaluation, Transportation Policy



1. บทนำ

ปัจจุบันประเทศไทยมีการให้ความช่วยเหลือโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการบนโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ หรือการสนับสนุนยุทธศาสตร์ประเทศ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ, เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น และเกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ โดยที่ผ่านมามีโครงการที่ให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้านเกิดขึ้นหลายโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับ สปป.ลาว, พม่าและกัมพูชา ได้มีโครงการความช่วยเหลือต่างๆ เกิดขึ้นทั้งจากการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและทางการเงินของรัฐบาลไทย โดยมีหน่วยงานหลักที่ให้ความช่วยเหลือด้านการเงินหรือให้เปล่าแก่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ ได้แก่ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) และสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง ทั้งนี้โครงการความช่วยเหลือจะมุ่งเน้นไปยังการพัฒนาโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ที่นับเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนนและสะพาน ซึ่งในงานวิจัยนี้จะศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลกรณีศึกษาตัวอย่างโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งใน สปป.ลาว พม่าและกัมพูชา โดยศึกษาความช่วยเหลือจากหน่วยงานของภาครัฐ, องค์กรความช่วยเหลือและกลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย ซึ่งจะศึกษาข้อมูลพื้นฐานของแต่ละโครงการ เช่น วัตถุประสงค์ของโครงการ, ลักษณะโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบาทของประเทศไทยที่ให้ความช่วยเหลือโครงการ อาทิเช่น ผลประโยชน์ที่ได้รับจากโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, การบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ, ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินโครงการ และความยั่งยืนของโครงการ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์โครงการโดยอาศัยการประยุกต์ใช้มาตรฐาน OECD/DAC เพื่อวิเคราะห์และประเมินโครงการพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเป็นแนวทางสำหรับการกำหนดหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่เหมาะสมในอนาคต

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านโดยมุมมองขององค์กรที่ให้ความช่วยเหลือและรัฐบาลต่างประเทศ และจัดทำแนวทางการกำหนดนโยบายของไทยเพื่อพิจารณาประเมินโครงการช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน

2. ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ศึกษารูปแบบการประเมินผลโครงการจากมาตรฐาน OECD/DAC ซึ่งเป็นรูปแบบการประเมินผลโครงการ ที่ถูกกำหนดขึ้นโดยองค์กรความร่วมมือทางเศรษฐกิจและพินา (Organization for Economic and Cooperation and Development หรือ OECD) โดยคณะกรรมการความช่วยเหลือเพื่อการพัฒนา (Development Assistance Committee หรือ DAC) โดยจะมีหัวข้อสำคัญ 5 ประการ ซึ่งสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้นิยามเกณฑ์ดังกล่าว ดังต่อไปนี้

1) ความสอดคล้อง (Relevance) เป็นการประเมินความสอดคล้องในด้านวิธีการดำเนินโครงการจนถึงกิจกรรมต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินโครงการกับวัตถุประสงค์, เป้าหมายและนโยบายของโครงการ รวมถึงการประเมินผลลัพธ์ของโครงการว่าสามารถเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการหรือไม่

2) ประสิทธิภาพ (Efficiency) การประเมินความสามารถในการจัดสรรทรัพยากรของโครงการ ซึ่งนำมาพิจารณา 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความยั่งยืนของโครงการ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ และค่าใช้จ่ายของโครงการ

3) ประสิทธิภาพ (Effectiveness) การประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการช่วยเหลือสามารถบรรลุผลตามแผนการดำเนินงาน หรือวัตถุประสงค์ของโครงการ

4) ผลกระทบ (Impact) เป็นการประเมินผลลัพธ์ของโครงการ ทั้งผลลัพธ์ทางตรงและทางอ้อม และทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ที่ส่งผลต่อเทคโนโลยี, เศรษฐกิจ, สังคม, วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ว่าสามารถเป็นไปตามที่คาดการณ์หรือไม่ และผลกระทบดังกล่าวสามารถสร้างความแตกต่างจากเดิมอย่างไร หรือ ส่งผลกระทบบต่อคนอย่างไรบ้าง

5) ความยั่งยืน (Sustainability) เป็นการประเมินการบริหารจัดการโครงการเมื่อโครงการสิ้นสุดไปแล้ว โดย

พิจารณาจากการดำเนิน โครงการและการบำรุงรักษา โครงการ รวมถึงหน่วยงานที่รับผิดชอบ และปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนของโครงการ

สำหรับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้นำมาตรฐาน OECD/DAC มาประยุกต์ใช้สำหรับการประเมิน โครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละโครงการ

3. ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้การเก็บข้อมูลจากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย, องค์การความช่วยเหลือระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียแก่ประเทศ สปป. ลาว, พม่าและกัมพูชา รวมถึงการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและได้สำรวจข้อคิดเห็นของหน่วยงานภาคเอกชนด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อนำข้อมูลมาพิจารณาการประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่ง ในการวิเคราะห์ข้อมูลทางผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์โครงการตัวอย่างโดยใช้การประเมินผลโครงการมาตรฐาน OECD/DAC เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของโครงการ ซึ่งในแต่ละด้านจะมีรายละเอียดดังนี้

ในด้านความสอดคล้องของโครงการจะพิจารณาจากยุทธศาสตร์ความสอดคล้องระหว่างประเทศรวมถึงความสอดคล้องนโยบายหลักในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมระหว่างประเทศและภูมิภาคเป็นหลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านความสอดคล้องกับกรอบอนุภูมิภาค (ACMECS, GMS), แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559), ความสามารถในการขยายเศรษฐกิจและการลงทุนรวมถึงความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศส่งผลถึงการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าการลงทุนในภาพรวมของภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการจะเปรียบเทียบระหว่างการดำเนินโครงการกับแผนงานที่วางไว้ โดยจะมองถึงภาพรวมของโครงการว่ามีการดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานหรือไม่ ซึ่งจะมีตัวชี้วัดคือ ความสามารถในการดำเนินงานตามขอบเขตที่กำหนด, ความสามารถในการดำเนินงานตามระยะเวลาที่กำหนด ด้านความมีประสิทธิภาพของโครงการ จะเป็นการพิจารณาการประเมินผลสำเร็จ ในที่นี้คือการขยายเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง

บริเวณโครงการนั้นๆ และพื้นที่ใกล้เคียงที่คาดการณ์ หลังจากโครงการเสร็จสิ้นแล้ว โดยส่งผลกระทบต่อการค้าและการลงทุน และพิจารณาว่าโครงการสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้หรือไม่ ด้านผลกระทบของโครงการ จะพิจารณาว่าเกิดส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างไรหลังจากการสร้างโครงการเสร็จสิ้น ด้านความยั่งยืนของโครงการพิจารณาจากความสามารถในการบริหารจัดการโครงการ ว่าสามารถดำเนินการเพื่อให้โครงการดำรงอยู่นอกวาระสิ้นสุดอายุโครงการหรือไม่

4. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะพิจารณาเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศ ได้แก่ World Bank, ADB 2) กลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย ได้แก่ ประเทศจีน, ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ 3) กลุ่มหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือของประเทศไทย ได้แก่ สพท. และกรมทางหลวง และ ข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกภาคเอกชน โดยสอบถามในประเด็นข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, ข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ, การพิจารณาการประเมินความช่วยเหลือโครงการ, การดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือ, ปัญหาและอุปสรรคของการให้ความช่วยเหลือในปัจจุบัน

ในประเด็นข้อมูลหลักเกณฑ์ของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ กลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศจะเน้นในด้านการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเพื่อลดปัญหาความยากจนของประเทศและเพิ่มคุณภาพชีวิต รวมถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน กลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชียโดยส่วนมากจะให้ความช่วยเหลือในระดับทวิภาคี ซึ่งจะขึ้นกับ GNI/capital ของประเทศที่รับความช่วยเหลือ โดยจะเน้นโครงการที่อยู่ในแผนพัฒนาหลักในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ส่วนหลักเกณฑ์การให้ความช่วยเหลือโครงการของประเทศไทยจะผลประ โยชน์ทั้งด้านการเงินและเศรษฐกิจโดยตรงหรือโดยอ้อม และต้องเป็นโครงการที่เสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะเน้นโครงการที่เชื่อมโยงในกรอบภูมิภาคอาเซียน ในส่วนประเด็นข้อมูลการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ กลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศ จะพิจารณาจากความต้องการของประเทศที่ขอรับความ

ช่วยเหลือ โดยเน้นโครงการในด้านการให้ความช่วยเหลือในด้านโครงการ โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะ โครงการ โครงสร้างพื้นฐานที่อยู่บนเครือข่ายของ GMS กลุ่มประเทศ ผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย โดยส่วนมากจะ พิจารณาลำดับความสำคัญจากโครงการผลประโยชน์ที่ได้ ร่วมกันในระดับภูมิภาค ส่วนประเทศไทยจะลำดับ ความสำคัญของโครงการจากการได้รับผลประโยชน์ของ ประเทศหรือการผ่านมติ ครม. ในประเด็นการพิจารณาการ ประเมินความช่วยเหลือโครงการในของกลุ่มองค์กรการเงิน ระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่ สำคัญในเอเชีย จะมีแนวทางในการพิจารณาเพื่อประเมิน ความช่วยเหลือของตนเอง ส่วนประเทศไทย จะพิจารณาจาก การที่ประเทศไทยได้รับผลประโยชน์เป็นหลัก ในประเด็น ด้านการดำเนินงานในการให้ความช่วยเหลือในของกลุ่ม องค์กรการเงินระหว่างประเทศและกลุ่มประเทศผู้ให้ความ ช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย จะมีการดำเนินการให้ความ ช่วยเหลือดำเนินตามแนวทางตามมาตรฐานของแต่ละองค์กร เป็นหลัก และผลประโยชน์ที่ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ จะได้รับในภาพรวม ส่วนในด้านแนวทางความช่วยเหลือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานจะพิจารณาจากภาพรวมเศรษฐกิจ ของประเทศเป็นหลัก และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการ เชื่อมโยงของภูมิภาค ส่วนประเทศไทยจะดำเนินการให้ ความช่วยเหลือตามใบคำร้องของประเทศที่ขอรับความ ช่วยเหลือและเป็น โครงการ ที่ประเทศไทยได้รับ ผลประโยชน์ ในประเด็นปัญหาและอุปสรรคของการให้ ความช่วยเหลือ ในของกลุ่มองค์กรการเงินระหว่างประเทศ และกลุ่มประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือที่สำคัญในเอเชีย จะมี ปัญหาในด้านสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศและการ เปลี่ยนแปลงนโยบาย ส่วนประเทศไทยมีปัญหาบางประมาณ ที่ไม่เพียงพอ

ในด้านข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ภาคเอกชน พบว่า ประเทศไทยยังไม่จำเป็นที่จะให้ความ ช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งแก่ประเทศ เพื่อนบ้านมากเท่าใดนักและรัฐบาลไทยควร จะให้ความสำคัญและแก้ไขปัญหาของประเทศและผู้ประกอบการ ไทยเป็นลำดับต้น เนื่องจากปัญหาบางประมาณที่มีจำกัด หาก จะให้ความช่วยเหลือควรจะเป็น โครงการที่เอื้อประโยชน์ โดยมากแก่การค้าและขนส่งของไทย และในปัจจุบัน นโยบายของรัฐบาลจะเน้นแค่โครงการ โครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการในการพัฒนาการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ ควรจะมีการเพิ่มด่านชายแดนหรือพิธีการ

ทางศุลกากร อีกทั้งในหลายเส้นทางยังมีปัญหาในด้าน กฎหมายทำให้ไม่เกิดความเชื่อมโยงกัน

5. ผลการวิจัย

ในการนำเสนอจะช้อยคำตัวอย่างโครงการจำนวน 4 โครงการ จากทั้งหมด 16 โครงการ

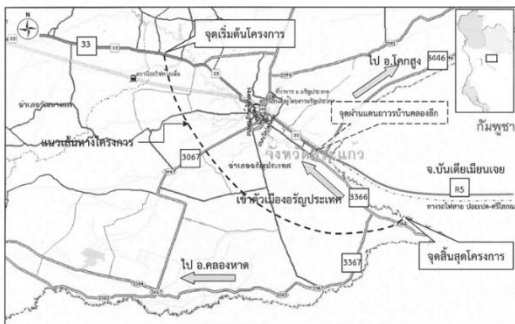
5.1 ข้อมูลทั่วไปของโครงการตัวอย่างและ สถานะของโครงการในปัจจุบัน

5.1.1 โครงการ โครงข่ายทางหลวงเชื่อมจุดผ่าน แคนที่บ้านหนองเลียม-สตึงบพ (กรมทางหลวง, 2558)

ในปัจจุบันการค้าบริเวณชายแดนระหว่าง ประเทศไทย-กัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนถาวร อ.รัฐ ประเทศ จ.สระแก้ว มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทำให้จุดผ่าน แคนดังกล่าวเกิดความหนาแน่นและไม่มีความสะดวกในการ ขนส่งสินค้าและคน เนื่องจากมีความหนาแน่นเป็นจำนวน มากส่งผลให้เกิดการคิดขัดข้องการจราจรบริเวณด่าน พรหมแดนจากรถที่มาจากขนส่งสินค้า และนักท่องเที่ยวที่มาซื้อ สินค้าบริเวณตลาดโรงเกลือ ดังนั้นทั้งประเทศไทยและ ประเทศกัมพูชาจึงมีความเห็นร่วมกันว่า ควรจะเปิดจุดผ่าน แคนแห่งใหม่ภายใต้เพื่อแยก คนและสินค้าออกจากกัน เพื่อ แก้ไขปัญหาความแออัดของจุดผ่านแดน ความสะดวกของ รถขนส่งสินค้า และความปลอดภัยของคน โดยการขยาย พื้นที่แห่งใหม่บริเวณชายแดน คือ บริเวณ บ.สตึงบพ ต.ปอย เปต อ.โอโจรว จ.บันเตียเมียนเจย ในประเทศกัมพูชา เพื่อ สนับสนุนศักยภาพจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ในการรองรับ การส่งออกและการนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศและด้าน คลองลึกเป็นด่านสำหรับนักท่องเที่ยวและการค้าขายของคน ในพื้นที่ โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 3,563.52 ล้านบาท ภายใต้ขอบเขตงานโครงการ โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุด ผ่านแคนที่บ้านหนองเอี่ยน -สตึงบพขยายเส้นทางจราจร เป็น 4 เลน จุดเริ่มต้นโครงการบริเวณทางหลวงหมายเลข 33 ถึง บ.หนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.รัฐประเทศ จ. สระแก้ว กับพื้นที่ บ.สตึงบพ ต.ปอยเปต อ.โอโจรว จ. บันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา สำหรับสถานะปัจจุบันคือ อยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561

ในด้านปัญหาที่สำคัญและเป็นอุปสรรคต่อการ ดำเนินโครงการคือปัญหาด้านข้อจำกัดของพื้นที่ในการ พัฒนาโครงการ เนื่องจากพื้นที่โครงการไม่เพียงพอทำให้ ต้องมีการเวนคืนพื้นที่เพื่อพัฒนาโครงการ ส่งผลให้ ประชาชนบางส่วนไม่ยอมรับโครงการและปัญหาด้าน

สิ่งแวดล้อม เนื่องจากพื้นที่โครงการมีทางผ่านใกล้โบราณสถานที่ยื่นทะเบียนกับกรมศิลปากรจึงต้องมีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 1 แผนที่ตั้งโครงการ
ที่มา: กรมทางหลวง

5.1.2 โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 อ.แม่สอด (กรมทางหลวง, 2558)

เนื่องจากการค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาภูมิภาคมากขึ้น ทำให้สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทยและส่งเสริมความสามารถในการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการค้าชายแดนผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตากและประเทศพม่า ส่งผลให้พื้นที่ชายแดนแม่สอดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญที่รัฐบาลให้การสนับสนุน โดยการผลักดันให้เกิดเขตเศรษฐกิจแม่สอด ทำให้มีมติเห็นชอบจาก ครม. ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 2 โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 3,670 ล้านบาท ภายใต้ขอบเขตโครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ.แม่สอด สำหรับสถานะปัจจุบันคืออยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561

ในด้านปัญหาที่สำคัญและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการคือปัญหาด้านเขตพรมแดนระหว่างประเทศไทยและพม่าที่ยังไม่มีความแน่นอนและชัดเจน ดังนั้นการออกแบบในการวางตำแหน่งสะพานในเบื้องต้นจะต้องประสานงานอย่างใกล้ชิดกับผู้แทนทั้ง 2 ฝ่ายเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบทั้งในด้านกฎหมายและเทคนิคในอนาคต



รูปที่ 2 แผนที่ตั้งโครงการ
ที่มา: กรมทางหลวง

5.1.3 โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป. ลาว (สพพ., 2555)

โครงการรถไฟท่านาแล้ง มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ สปป.ลาว เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ให้มีการเจริญเติบโตและลดความยากจนของประชาชน อีกทั้งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันของประเทศและภูมิภาค โครงการเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟผ่านทวีปเอเชียไปทวีปยุโรปซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้า, การบริการ, การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกให้มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่งเพื่อการขยายตัวของเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 197 ล้านบาท ภายใต้ขอบเขตงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว ระยะทางรถไฟ 3.5 กิโลเมตร สำหรับสถานะปัจจุบันคือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550

ในด้านปัญหาที่สำคัญและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการคือปัญหาด้านการเชื่อมต่อจากสถานีท่านาแล้งไปยังเวียงจันทน์ สปป.ลาว ที่ยังไม่ได้มีการมีการก่อสร้างเพิ่มเติมทำให้ขาดความต่อเนื่องของการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ทั้งในด้านสินค้าและคน ซึ่งส่งผลให้ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร



รูปที่ 3 แผนที่ตั้งโครงการ

ที่มา: สฟพ.



รูปที่ 4 แผนที่ตั้งโครงการ

ที่มา: สฟพ.

5.1.4 โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว (สฟพ., 2558)

เนื่องจากรัฐบาลไทยมีนโยบายในการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ และเศรษฐกิจของเมืองคู่แฝดเพื่อสนับสนุนการยกระดับจุดก่อนปรนทางการค้าชายแดนให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร และจะส่งเสริมการขยายตัวด้านการค้าชายแดน, การลงทุนและการท่องเที่ยวทั้งประเทศไทยและ สปป.ลาว อีกทั้งโครงการนี้เป็นโครงการเชื่อมโยงกับโครงการที่ให้ความช่วยเหลือของ สฟพ. ก่อนหน้านี้จึงจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ คมนาคมขนส่งระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (จังหวัดอุดรดิตถ์) ของไทย และนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยใช้งบประมาณทั้งสิ้น 718 ล้านบาท ภายใต้ขอบเขตงานโครงการจะมีการก่อสร้าง ประกอบด้วย งานก่อสร้างอาคารด่านฝั่งลาว และงานก่อสร้างถนนจากภูคู้-เมืองปากลาย มีระยะทางรวมประมาณ 32 กิโลเมตร โดยแบ่งได้เป็น 2 ส่วน 1) เส้นทางหลักของโครงการ มีจุดเริ่มต้นด่านช่องภูคู้ จังหวัดอุดรดิตถ์และมีจุดสิ้นสุดที่บ้านแก่งสาว เมืองปากลาย สปป.ลาว ระยะทางรวม 27.6 กิโลเมตร 2) เส้นทางท้องถิ่น ระยะทางรวม 4.3 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ - ช่วงที่ 1 บริเวณบ้านผาแก้ว ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร - ช่วงที่ 2 บริเวณบ้านบ่มเลา ระยะทาง 2.5 กิโลเมตร สำหรับสถานะปัจจุบันคือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557

ในด้านปัญหาที่สำคัญและเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินโครงการคือปัญหาด้านการนำเข้าวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรจากประเทศไทยที่ไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งทางสปป.ลาวเกรงว่าจะมีการลักลอบนำไปจำหน่าย

5.2 การวิเคราะห์และประเมินผลโครงการ ตัวอย่าง

จากการศึกษาข้อมูลเชิงลึกของโครงการตัวอย่าง โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการสืบค้นข้อมูลนั้น จะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์และประเมินผลโครงการด้วยเกณฑ์ OECD/DAC ตามหัวข้อในข้างต้น โดยประเมินสถานะโครงการ ณ ปัจจุบัน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.2.1 โครงการ โครงข่ายทางหลวงเชื่อมจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเลียม-สติงบท

สำหรับสถานะปัจจุบันของโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศกัมพูชาบริเวณตลาดโรงเกลือที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จนทำให้จุดผ่านแดนดังกล่าวเกิดความหนาแน่นและไม่มีความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ ซึ่งการเกิดโครงการจะทำให้มีผลประโยชน์ คือ 1) ผลประโยชน์จากการประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ 2) ผลประโยชน์จากการประหยัดเวลาในการเดินทาง 3) ผลประโยชน์จากการลดมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งตรงกับความเห็นร่วมระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาที่จะสนับสนุนให้เกิดโครงการ

จากข้อมูลโครงการสามารถวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตามมาตรฐาน OECD/DAC ได้ดังนี้

1. ความสอดคล้อง

โครงการมีความสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่าง

ประเทศแนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่นๆ จึงถือว่าผ่านในด้านความสอดคล้อง

2. ประสิทธิภาพ

โครงการสามารถดำเนินตามขอบเขตงานที่วางไว้ และสามารถดำเนินตามระยะเวลาที่กำหนด จึงถือว่าผ่านในด้านประสิทธิภาพ

3. ประสิทธิภาพ

เนื่องจากสถานะปัจจุบันของโครงการคืออยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 จึงทำให้ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพของโครงการได้

4. ผลกระทบ

ผลกระทบด้านสังคมพบว่าโครงการนี้มีผลทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการดีขึ้น และยังส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศอีกด้วย ในด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการทำการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น หรือ IEE จึงถือว่าผ่านในด้านผลกระทบ

5. ความยั่งยืน

โครงการมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากรเมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ได้รับจากโครงการ แต่ไม่มีผลการติดตามความยั่งยืนของโครงการ จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านความยั่งยืน

จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ OECD/DAC ทั้ง 5 ประการพบว่าโครงการ โครงข่ายทางหลวงเชื่อมจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเล็งทราย-สตึงบท ไม่ผ่านการประเมินในภาพรวมโดยผู้วิจัย

5.2.2 โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 อ. แม่สอด

สำหรับสถานะปัจจุบันของโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาภูมิภาคส่งผลถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจแก่ประเทศไทย โดยเฉพาะการค้าชายแดนผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตากและประเทศพม่า ส่งผลให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญที่รัฐบาลให้การสนับสนุน ทำให้มีมิติเห็นชอบจากกรม.ของไทยและประเทศพม่าในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ 2

จากข้อมูล โครงการสามารถวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตามมาตรฐาน OECD/DAC ได้ดังนี้

1. ความสอดคล้อง

โครงการ สอดคล้องกับความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง, ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง, ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลและการสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จึงถือว่าผ่านในด้านความสอดคล้อง

2. ประสิทธิภาพ

โครงการสามารถดำเนินตามขอบเขตงานที่วางไว้ และสามารถดำเนินตามระยะเวลาที่กำหนด จึงถือว่าผ่านในด้านประสิทธิภาพ

3. ประสิทธิภาพ

เนื่องจากสถานะปัจจุบันของโครงการคืออยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างซึ่งจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2561 จึงทำให้ไม่สามารถประเมินประสิทธิภาพของโครงการได้

4. ผลกระทบ

ผลกระทบด้านสังคมพบว่าโครงการนี้มีผลทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการดีขึ้น และยังส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศพม่าอีกด้วย ในด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการได้จัดทำ IEE และ EIA เพื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการต่อสิ่งแวดล้อม จึงถือว่าผ่านในด้านผลกระทบ

5. ความยั่งยืน

โครงการมีการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการเป็นการวิเคราะห์ความคุ้มค่าของการใช้ทรัพยากร เมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจที่ได้รับจากโครงการ แต่ไม่มีผลการติดตามความยั่งยืนของโครงการ จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านความยั่งยืน

จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ OECD/DAC ทั้ง 5 ประการพบว่าโครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 อ. แม่สอด ไม่ผ่านการประเมินในภาพรวมโดยผู้วิจัย

5.2.3 โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป. ลาว

สถานะปัจจุบันคือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว โดย สปป. ลาวเป็นประเทศผู้ผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญรวมถึงแรงงานต่างชาติ ทำให้ประเทศไทยสามารถใช้วัตถุดิบและแรงงานจาก สปป. ลาว ในขณะที่เดียวกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟจะทำให้ สปป.ลาว มีทางออกทางทะเลเพื่อกระจายสินค้าไปยังประเทศต่างๆ

จากข้อมูล โครงการสามารถวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตามมาตรฐาน OECD/DAC ได้ดังนี้

1. ความสอดคล้อง

โครงการมีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาและปรับปรุงระบบโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของ สปป.ลาว อีกทั้งยังสอดคล้องกับกรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (ASEAN, GMS, ACMECS) จึงถือว่าผ่านในด้านความสอดคล้อง

2. ประสิทธิภาพ

โครงการสามารถดำเนินตามขอบเขตงานที่วางไว้แต่ไม่สามารถดำเนินตามระยะเวลาที่กำหนด คือเกิดการล่าช้าของโครงการเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจฟองสบู่แตกในภูมิภาคเอเชีย เมื่อ พ.ศ.2540 จึงทำให้โครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายนี้ต้องชะงักลง จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านประสิทธิภาพ

3. ประสิทธิภาพ

โครงการมีการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่หรือจำนวนมากโดยการขนส่งทางรางทำให้เกิดการพัฒนาบริเวณพื้นที่ โดยรอบและเพิ่มรายได้แก่ชุมชนแต่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่คาดการณ์ไว้ในตอนแรก เนื่องจากขาดการเชื่อมต่อจากสถานีท่านาแล้งไปยังเมืองเวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้ จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านประสิทธิภาพ

4. ผลกระทบ

ผลกระทบด้านสังคมพบว่าโครงการนี้มีผลทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่บริเวณโครงการดีขึ้น และยังส่งผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของ สปป.ลาวอีกด้วย ในด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโครงการไม่ได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านผลกระทบ

5. ความยั่งยืน

หลังจากดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นจนถึงปัจจุบัน โครงการ อยู่ภายใต้การบริหารงานของกระทรวงโยธาธิการและขนส่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก ซึ่งได้บำรุงรักษาและบริหารโครงการเป็นอย่างดี จึงถือว่าผ่านในด้านความยั่งยืน

จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ OECD/DAC ทั้ง 5 ประการพบว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว ไม่ผ่านการประเมินในภาพรวมโดยผู้วิจัย

5.2.4 โครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว

สำหรับสถานะปัจจุบันคือก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2557 ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และเศรษฐกิจของเมืองภูคู้และส่งเสริมการค้าชายแดน การลงทุนและการท่องเที่ยวทั้งประเทศไทยและสปป.ลาว อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพระบบ คมนาคมขนส่งระหว่างภาคเหนือตอนล่าง (จังหวัดอุดรดิตถ์) ของไทยและนครหลวงเวียงจันทน์ของ สปป.ลาว ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นเนื่องจากโครงการเชื่อมโยงกับโครงการที่ให้ความช่วยเหลือของ สพพ. ในก่อนหน้า

จากข้อมูล โครงการสามารถวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตามมาตรฐาน OECD/DAC ได้ดังนี้

1. ความสอดคล้อง

โครงการสอดคล้องกับกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2554-2558 และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ใน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 ของประเทศไทยปี พ.ศ. 2555-2559 จึงถือว่าผ่านในด้านความสอดคล้อง

2. ประสิทธิภาพ

โครงการสามารถดำเนินตามขอบเขตงานที่วางไว้ และสามารถดำเนินตามระยะเวลาที่กำหนด จึงถือว่าผ่านในด้านประสิทธิภาพ

3. ประสิทธิภาพ

โครงการทำให้เกิดการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการขยายตัวด้านการค้าชายแดน การลงทุนและการท่องเที่ยว ทั้งในฝั่ง ประเทศไทย และ สปป.ลาว มากขึ้น นอกจากนี้ โครงการนี้เป็นเส้นทางที่มีความได้เปรียบสามารถช่วยลดระยะทางคมนาคมขนส่งและประหยัดเวลาการเดินทางทำให้ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และส่งเสริมด้านการท่องเที่ยว โดยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมระหว่างล้านนา ล้านช้าง และแหล่งมรดกโลก สามารถสร้างการจ้างงานและเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนบริเวณพื้นที่และใกล้เคียงของโครงการ ซึ่งตรงกับวัตถุประสงค์ที่วางไว้ จึงถือว่าผ่านในด้านประสิทธิภาพ

4. ผลกระทบ

โครงการมีผลกระทบด้านการโยกย้ายที่อยู่อาศัยของประชากรเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวให้ความร่วมมือในการโยกย้ายที่อยู่อาศัยเป็นอย่างดี จึงไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน และพบว่าโครงการนี้มีผลทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

บริเวณโครงการดีขึ้น และยังส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งสอง แต่ในด้านสิ่งแวดล้อมโครงการไม่ได้ทำ EIA จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านสิ่งแวดล้อม

5. ความยั่งยืน

หลังจากดำเนินการก่อสร้างเสร็จสิ้นจนถึงปัจจุบัน โครงการ อยู่ภายใต้การบริหารงานของกระทรวงการคมนาคมขนส่งในประเทศกัมพูชา แต่ สพพ. ไม่ได้ติดตามผลความยั่งยืนของโครงการ จึงถือว่าผ่านในด้านความยั่งยืน

จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ OECD/DAC ทั้ง 5 ประการพบว่าโครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโลกจ.อุดรดิตต์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว ไม่ผ่านการประเมินในภาพรวมโดยผู้วิจัย

จากการวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตัวอย่างโดยผู้วิจัยทั้ง 4 โครงการในด้านอื่น สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการสรุปการวิเคราะห์และประเมินผลโครงการตัวอย่างตามมาตรฐาน OECD/DAC

โครงการ	มาตรฐาน OECD/DAC				
	1	2	3	4	5
โครงการ โครงข่ายทาง หลวงเชื่อมจุด ผ่านแดนที่ บ้านหนอง เดียม -สตึงบท	ผ่าน	ผ่าน	-	ผ่าน	ไม่ ผ่าน
โครงการ ก่อสร้างทาง สะพานข้าม แม่น้ำเมยแห่ง ที่ 2 อ. แม่ สอด	ผ่าน	ผ่าน	-	ผ่าน	ไม่ ผ่าน
โครงการ ก่อสร้าง เส้นทางรถไฟ เชื่อมคือ ระหว่าง จังหวัด หนองคาย-ท่า นาแล้ง สปป. ลาว	ผ่าน	ไม่ ผ่าน	ไม่ ผ่าน	ไม่ ผ่าน	ผ่าน
โครงการ ก่อสร้างถนน จากภูคู้(อ.บ้าน โลกจ. อุดรดิตต์) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว	ผ่าน	ผ่าน	ผ่าน	ไม่ ผ่าน	ผ่าน

* - คือ ยังไม่สามารถระบุได้

**มาตรฐาน OECD/DAC 1 คือ ความสอดคล้อง, มาตรฐาน OECD/DAC 2 คือ ประสิทธิภาพ, มาตรฐาน OECD/DAC 3 คือ ประสิทธิภาพ, มาตรฐาน OECD/DAC 4 คือ ผลกระทบ, มาตรฐาน OECD/DAC 5 คือ ความยั่งยืน

6. สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษา สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยที่สำคัญในการสนับสนุนโครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ ผลประโยชน์ด้านการเงินและเศรษฐกิจที่ประเทศไทยจะได้รับจากโครงการ ส่วนปัจจัยสำคัญที่รองลงมาคือ ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้สังเกตได้ว่าโครงการที่ดำเนินตามนโยบายของกรมทางหลวงโดยส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับโครงการระหว่างประเทศจะต้องมีการผ่านมติ ครม. โดยเฉพาะโครงการที่สำคัญต่อประเทศ เช่น โครงการบนโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศ, เขตเศรษฐกิจพิเศษหรือความต้องการของพื้นที่และภาคเอกชน โดยโครงการส่วนมากของกรมทางหลวงจะเกิดอุปสรรคในด้านความยั่งยืนของโครงการเนื่องจากกรมทางหลวงยังไม่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบถึงความยั่งยืนของโครงการ ส่วนโครงการที่ดำเนินตามนโยบายของ สพพ. จะเป็นรูปแบบการให้ความช่วยเหลือที่เน้นการให้ความช่วยเหลือระหว่าง 2 ประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับโครงการที่ประเทศไทยมีส่วนได้ผลประโยชน์เป็นหลัก โดยเฉพาะการได้ผลประโยชน์ทางด้าน การค้าและการลงทุน โครงการส่วนมากของ สพพ. จะเกิดอุปสรรคในด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการเนื่องจากบทบาทของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีมากขึ้น ทำให้โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยส่วนใหญ่จะต้องมีการทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่ง สพพ. ยังไม่มีการดำเนินการเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากนัก โดยที่ผ่านมาสพพ. ได้ใช้มาตรฐานสิ่งแวดล้อมของประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือ และยังไม่มีการดำเนินการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมของตนเอง จะเห็นได้จากผลการประเมินโครงการตัวอย่างทั้ง 4 โครงการซึ่งโครงการที่ดำเนินการให้ความช่วยเหลือโดยกรมทางหลวง ได้แก่ โครงการโครงข่ายทางหลวงเชื่อมจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเลี้ยว-สตึงบงและโครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 อ. แม่สอดนั้น ผลจากการประเมินโครงการของทั้งสองโครงการคือ ไม่ผ่านการประเมินโดยผู้วิจัยเนื่องจากโครงการไม่ผ่านการประเมินในด้านความยั่งยืนของโครงการ ในขณะที่โครงการที่ดำเนินการให้ความช่วยเหลือของ สพพ. ได้แก่โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป. ลาว ไม่ผ่านการประเมินโดยผู้วิจัยเนื่องจากโครงการไม่ผ่านการประเมินในด้านความประสิทธิผล, ประสิทธิภาพและผลกระทบของโครงการ

เนื่องจากโครงการประสบปัญหาภาวะเศรษฐกิจฟองสบู่แตกในภูมิภาคเอเชีย เมื่อ พ.ศ.2540 จึงทำให้โครงการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสายนี้ต้องชะงักลง จึงส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของโครงการ รวมถึงในด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการไม่ได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านผลกระทบ และโครงการก่อสร้างถนนจากภูคู้ (อ.บ้านโคก จ.อุดรธานี) ถึง เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว ไม่ผ่านการประเมินโดยผู้วิจัย เนื่องจากโครงการไม่ได้มีการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จึงถือว่าไม่ผ่านในด้านผลกระทบ

จากการวิเคราะห์การประเมินโครงการ พบว่าการให้ความช่วยเหลือโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยหน่วยงานภาครัฐไทยยังไม่ผ่านเกณฑ์ในการวิเคราะห์การประเมินโครงการ โดยหลักเกณฑ์ OECD/DAC เนื่องจากรัฐบาลไทยไม่มีการกำหนดนโยบายการให้ความช่วยเหลือในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการและความชัดเจนในภาพรวม และขาดการจัดทำแผนของโครงการในระยะกลางและระยะยาว รวมถึงการให้ความช่วยเหลือของหน่วยงานไทยยังเน้นไปที่รายโครงการ ซึ่งโดยมากจะเป็นเป้าหมายในระยะสั้นมากกว่าการเชื่อมโยงในหลายโครงการหรือการมองภาพรวมของการพัฒนาในประเทศที่เป็นเป้าหมายในระยะยาวจึงส่งต่อความยั่งยืนของโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงบทบาทของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีมากขึ้น ทำให้โครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยส่วนใหญ่จะต้องมีการทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับการประเมินโครงการความช่วยเหลือโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งแก่ประเทศเพื่อนบ้าน คือ

1) นโยบายการให้ความช่วยเหลือในระยะสั้นและระยะยาว

กำหนดยุทธศาสตร์และนโยบายในระยะสั้นและระยะยาวของการให้ความช่วยเหลือ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของประเทศผู้รับและควรมีการให้ความช่วยเหลือเชิงรุก โดยพิจารณาถึงผลประโยชน์ของประเทศไทยเป็นหลัก โดยให้ความช่วยเหลือแก่โครงการที่ขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทย อาทิเช่น ยุทธศาสตร์ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ, ยุทธศาสตร์ของประเทศ (เขต

เศรษฐกิจพิเศษ), Eastern Economic Corridor และเน้นการให้ความช่วยเหลือโครงการที่ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงของอนุภูมิภาค ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยเกิดความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนแก่ประเทศไทย ซึ่งจะส่งผลถึงความยั่งยืนของโครงการที่ให้ความช่วยเหลืออย่างเหมาะสม เนื่องจากโครงการโครงสร้างพื้นฐานในด้านการคมนาคมขนส่งเป็นโครงการในระยะยาว จะส่งผลต่อสภาพลักษณะของประเทศไทย และควรมีการให้ความรู้ทางวิชาการแก่บุคลากรของประเทศผู้รับ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดูแลรักษาโครงการที่ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์โดยตรงกับความต้องการของผู้ใช้ประโยชน์ที่แท้จริง

2) นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากที่ผ่านมาการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานก่อให้เกิดความเสื่อมโทรมของคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติโดยมากได้หายไป หรืออยู่ในสภาพที่เสื่อมโทรม และเกิดภาวะมลพิษที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน นอกจากนี้ปัญหาความขัดแย้งในการแข่งขันกันใช้ทรัพยากรธรรมชาติจะรุนแรงมากขึ้นตามการขยายตัวของประชากรและการพัฒนาในแต่ละประเทศ ดังนั้น การพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งจะต้องมุ่งให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมหรือเงื่อนไขในการใช้ทรัพยากรระหว่างประเทศ ทำให้หน่วยงานไทยควรจะต้องมีการวิเคราะห์ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยในการพิจารณาด้วย

เอกสารอ้างอิง

- [1] กรมทางหลวง (2558). รายงานขั้นสุดท้าย การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 อ.แม่สอด พร้อมโครงข่าย.
- [2] กรมทางหลวง (2558). รายงานสรุปผู้บริหารงานบริการด้านวิศวกรรม การสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงจุดผ่านแดนที่บ้านหนองเอี่ยน – สตีงบท.
- [3] สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (2554). รายงานประจำปี 2554.

[4] สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (2555). รายงานขั้นสุดท้าย โครงการศึกษาผลกระทบ ผลประโยชน์และความคุ้มค่าของโครงการความช่วยเหลือทางการเงินของ สฟพ. โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว.

[5] สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (2558). รายงานปิดโครงการ โครงการก่อสร้างถนนจากภูตู่ (อ.บ้านโคก จ.อุดรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สปป.ลาว.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด เป็นบุตรของนายวิเชียร ทรัพย์สอาด และ นางศัลยา โสฬส ทรัพย์สอาด เกิดเมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2535 จังหวัดนครสวรรค์ ได้สำเร็จ การศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนนครสวรรค์ และสำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยมหิดล เมื่อปีการศึกษา 2556 และได้ เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมการขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2557

ขณะศึกษาอยู่ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย บทความของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ได้ถูกตีพิมพ์ ในเอกสารประกอบการประชุมวิชาการดังนี้

จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, ฐิติพัทธ์ ทรัพย์สอาด. การกำหนดแนวทางของไทยเพื่อพิจารณา ประเมินโครงการความช่วยเหลือด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน. ในเอกสาร ประกอบการประชุมทางวิชาการ (ATRANS Symposium) ครั้งที่ 10, 2560.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY