



รายงานการศึกษากลุ่ม
(Group Project)

เรื่อง การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโต
เขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)

จัดทำโดย กลุ่มที่ 6 รุ่นที่ 88

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 88
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2561
ลิขสิทธิ์ของสำนักงาน ก.พ.



รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project)

เรื่อง การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโต
เขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)

จัดทำโดย กลุ่มที่ 6 รุ่นที่ 88

1. นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์
2. นายชาญ วชิรเดช
3. นางสาวพิตรจิรา มณีเนตร
4. นายพิสนธ์ จันทร์ศรี
5. นายสมปรารถนา สุขทวี
6. นายเสถียร เขียนสาร
7. นางสาวสุกัญญาณี ยะวิญชาญ
8. นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกุล
9. นายสุนทร แก้วสว่าง
10. นางสาวสุภัทรา บุญเสริม

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม รุ่นที่ 88
วิทยาลัยนักบริหาร สถาบันพัฒนาข้าราชการพลเรือน สำนักงาน ก.พ.
ประจำปี 2561

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน



(หน้าอนุมัติ)
สำนักงาน ก.พ.

เอกสารรายงานการศึกษากลุ่มนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรมของสำนักงาน ก.พ.

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(.....)

อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

รายงานการศึกษากลุ่ม เรื่อง การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อสนับสนุนการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษให้สามารถพัฒนาและเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมอย่างเหมาะสม โดยจัดทำเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายและแนวทางแก้ไขปัญหาของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่สามารถนำไปปฏิบัติให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับการเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นตัวชี้้นำการเติบโตของพื้นที่โดยรอบ โดยศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้บริหารสูงสุดที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งของประเทศ (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม) และวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ มาเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)

รัฐบาลและคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ให้ความสำคัญกับการมุ่งเน้นส่งเสริมการค้าชายแดนผ่านการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยมีการแต่งตั้งคณะ กรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และมีมติเห็นชอบให้จังหวัดตากเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทย 1 ใน 10 พื้นที่ชายแดน ซึ่งกรณีจังหวัดตากเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและโอกาสสูงในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้วยเหตุผลหลายประการ แต่การจะพัฒนาจังหวัดตากให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษยังมีปัญหาและอุปสรรคในหลาย ๆ ประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องการคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ 1) ปัญหาความแออัดของพื้นที่และการจราจรบริเวณด้านพรมแดน 2) ปัญหาการขาดการวางแผนอย่างเป็นระบบ 3) ปัญหาสภาพภูมิประเทศที่ไม่เอื้อต่อการคมนาคมขนส่ง และ 4) ปัญหาแรงงานในพื้นที่ ซึ่งปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าว ทำให้กลุ่มผู้ศึกษาให้ความสนใจกับประเด็น “การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง” เพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จากสภาพปัญหาดังกล่าว จำเป็นต้องมีการดำเนินการแก้ไขปัญหาเพื่อการพัฒนา โดยได้เสนอข้อเสนอเชิงนโยบาย ดังนี้ 1) เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งทางบก โดยเฉพาะระบบถนนให้สามารถขับเคลื่อนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยปรับปรุงลักษณะกายภาพของถนนและเชื่อมโยงเส้นทางจากอำเภอแม่สอดไปท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 600 กิโลเมตร 2) เร่งศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์ เชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง 3) ปรับปรุงระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ โดยขยายรันเวย์ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ และสนามบินนานาชาติ ซึ่งประโยชน์ที่ได้รับจะทำให้มีระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย สนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมทั้งทำให้อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และเมืองบิรวารโดยรอบจะได้รับประโยชน์ไปด้วย เช่น การมีระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงพื้นที่ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ มีการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในจังหวัดตากและจังหวัดโดยรอบ เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในเชิงพื้นที่ให้ดีขึ้น

ทั้งนี้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย 1) เป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลในการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีช่องทางการค้าขายชายแดนและกระจายความเจริญ รวมทั้งเป็นฐานการผลิตสินค้า โดยใช้แรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน 2) มีการบูรณาการและเชื่อมโยงการดำเนินงานตามนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างชัดเจน และเป็นรูปธรรม 3) มีการสนับสนุนงบประมาณในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจำนวนมากและต่อเนื่อง และ 4) เป็นประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (พม่า อินเดีย และจีนตอนใต้) รวมทั้งความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากแนวทางการแก้ไขปัญหา ได้แก่ 1) ความไม่พร้อม ความไม่ทันสมัยของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้ในการปรับปรุงและขยายเส้นทางคมนาคมทางถนน มีแนวทางในการบริหารความเสี่ยง โดยร่วมมือกับภาคเอกชนในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมรวมถึงเทคนิคทางวิศวกรรมมาใช้ในการปรับปรุงและขยายเส้นทาง 2) สภาพภูมิประเทศไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง มีแนวทางในการบริหารความเสี่ยง โดยเร่งศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างระบบคมนาคมขนส่งทางราง และ 3) การมีพื้นที่จำกัดและไม่เหมาะสมในการขยายสนามบิน มีแนวทางในการบริหารความเสี่ยง โดยสำรวจและสรรหาพื้นที่ใหม่ที่เหมาะสมสำหรับการขยายสนามบิน ซึ่งความสำเร็จในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ ต้องกำหนดเป้าหมายและระยะเวลาในการดำเนินการให้มีความสอดคล้องและเป็นรูปธรรม เพื่อการบรรลุเป้าหมาย “การยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยใช้ระบบคมนาคมขนส่งเป็นตัวขับเคลื่อน”

บทสรุปสำหรับผู้บริหารในรายงานการศึกษากลุ่ม กลุ่มผู้ศึกษาต้องการใช้สื่อสารกับผู้บริหารระดับนโยบายสูงสุดของประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีความเข้าใจ เข้าถึงปัญหา อุปสรรค และแนวทางแก้ไขได้อย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project) เรื่อง “การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)” ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงด้วยดี ด้วยความกรุณาของ ดร. รัฐ ธานีเรก อาจารย์ที่ปรึกษา ที่กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำ แนวทางที่ถูกต้อง และปรับแก้ข้อบกพร่องต่าง ๆ ของรายงานให้มีเนื้อหาที่สมบูรณ์ กลุ่มผู้ศึกษาจึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

กลุ่มผู้ศึกษาขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ธีรยุทธ หล่อเลิศรัตน์ และอาจารย์สุรพันธ์ ปุสสเด็จ ที่ได้ให้คำแนะนำ ปรับปรุงแนวทางข้อเสนอของกลุ่ม และเพิ่มเติมให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่อไป

กลุ่มผู้ศึกษาขอขอบพระคุณท่านอาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ให้ความเมตตาให้เกียรติกับกลุ่มผู้ศึกษาสัมภาษณ์ เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)

ท้ายนี้กลุ่มผู้ศึกษาขอขอบคุณผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน นักบริหารระดับสูง (นบส. 1) รุ่นที่ 88 ที่ให้ความช่วยเหลือ แนะนำ ให้งานการศึกษาฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

คณะผู้จัดทำ กลุ่มที่ 6
สิงหาคม 2561

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฌ
1. สภาพทั่วไปของปัญหาที่ต้องการแก้ไข	1
2. การคาดการณ์ปัญหาของประเทศในอนาคต	11
3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา	16
4. การนำแนวทางแก้ไขสู่การปฏิบัติ	19
5. สรุปในภาพรวม	27
บรรณานุกรม	32
คณะผู้จัดทำ	33

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1	แสดงมูลค่าการค้าขายแดนจังหวัดตาก	9
ตารางที่ 2	รายละเอียดงบประมาณที่ขอรับจัดสรรในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก	9
ตารางที่ 3	ปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง	25

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	กรอบแนวคิด "เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย"	2
ภาพที่ 2	โครงข่ายการคมนาคมทางบก ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ Economic Corridor	4
ภาพที่ 3	การขอรับส่งเสริมการลงทุนจาก BOI (ปี 2558-ปัจจุบัน)	4
ภาพที่ 4	แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก	5
ภาพที่ 5	สภาพท่าอากาศยานแม่สอด	7
ภาพที่ 6	ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่ง การรวมตัวทางเศรษฐกิจ และผลิตภาพ	22
ภาพที่ 7	แนวทางการวิเคราะห์ผลประโยชน์ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจจากการพัฒนาระบบคมนาคม	22

1. สภาพทั่วไปของปัญหาที่ต้องการแก้ไข

1.1 ความสำคัญของปัญหา

1.1.1 ความเป็นมาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จากบริบทกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลกไม่ว่าจะเป็นการค้าขายฐานศูนย์กลางการผลิต การค้า จากการเปลี่ยนช่องทางเศรษฐกิจมายังประเทศในเอเชียซึ่งจะส่งผลให้ประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูงขึ้น และหรือการรวมกลุ่มประชาคมอาเซียน ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือระหว่างประเทศ เป็นยุคไร้พรมแดน เกือบทุกประเทศทั่วโลกโดยเฉพาะประเทศที่อยู่ระหว่างการพัฒนาได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อให้การพัฒนาระบบการให้บริการกระจายไปตามส่วนต่าง ๆ ของประเทศในระยะเวลาต่อไป

สำหรับประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทางลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นพื้นที่ชายแดนโดยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ ประเทศพม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ใน 33 จังหวัด รวมระยะทางทั้งหมดประมาณ 4,863 กิโลเมตร ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศที่ค่อนข้างผันผวน โดยตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 - 2509) จนถึงปี 2549 เศรษฐกิจไทยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.0 เป็นเวลาหลายปี และในปี 2560 อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจของไทยอยู่ที่ร้อยละ 3.91 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของเศรษฐกิจอาเซียนที่ขยายตัวร้อยละ 5.1 และต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ไม่รวมสิงคโปร์ที่เป็นประเทศพัฒนาแล้วและบรูไน สำหรับปี 2561 คาดว่าเศรษฐกิจไทยจะขยายตัวร้อยละ 3.6 - 4.6 ต่ำกว่าการขยายตัวเฉลี่ยของเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งประมาณการว่าจะอยู่ที่ร้อยละ 5.2 รัฐบาลจึงกำหนดนโยบายขับเคลื่อนเศรษฐกิจผ่านแนวคิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) ขึ้นเป็นกลไกดำเนินการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับภาคธุรกิจไทยในห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค ดึงดูดเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ สร้างความมั่นคงในพื้นที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและเชื่อมโลก (ภาพที่ 1)

โดยแนวคิดการจัดตั้ง SEZ ประเทศไทยได้เริ่มมานานกว่า 10 ปี จากการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone) ซึ่งเป็นการใช้ประโยชน์จากโอกาสของความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่ได้กำหนดแผนการดำเนินงานร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในช่วงที่ผ่านมายังไม่เกิดผลที่ชัดเจนมากนัก เนื่องจากมีข้อจำกัดและปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเฉพาะในประเด็นด้านความต่อเนื่องภายใต้การเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง และการบริหารจัดการ

อย่างไรก็ตาม แนวทางการพัฒนาและขับเคลื่อนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษให้เป็นรูปธรรม เริ่มมีทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น เมื่อคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้เข้ามาบริหารประเทศ โดย คสช. ได้มีคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 72/2557 แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบาย

กรอบแนวคิด "เขตเศรษฐกิจพิเศษ" ของประเทศไทย



ที่มา : <http://www.takseze.com/th/page/origin.html>

ภาพที่ 1 กรอบแนวคิด "เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย"

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ซึ่งในการประชุม กนพ. ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 โดยมีพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ในฐานะหัวหน้า คสช. เป็นประธานที่ประชุม ได้ให้ความเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทยใน 5 พื้นที่ชายแดนเป็นลำดับแรกก่อน เพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี 2558 ได้อย่างสมบูรณ์ ได้แก่ (1) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก (2) อำเภออุ้มผาง จังหวัดสระแก้ว (3) พื้นที่ชายแดน จังหวัดตราด (4) พื้นที่ชายแดน จังหวัดมุกดาหาร และ (5) อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา รวมทั้งได้เห็นชอบหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 4 เรื่อง ได้แก่ (1) สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน (2) การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) (3) มาตรการสนับสนุนการใช้แรงงานต่างด้าว และ (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรในพื้นที่ เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเชื่อมโยงในภูมิภาค ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ภายใต้ 5 พื้นที่ชายแดนที่ได้รับความเห็นชอบให้จัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ พื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมของเมือง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การลงทุนภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตร และการท่องเที่ยว และได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนในพื้นที่ร่วมกันผลักดันอย่างต่อเนื่อง โดยพื้นที่แม่สอดสามารถเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี (Myawady Trade Zone) ของสหภาพพม่า ซึ่งตั้งอยู่ห่างออกไปเพียง 10 กิโลเมตร และมีพื้นที่ตั้งอยู่

ปลายแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ (East-West Economic Corridor : EWEC) หรือเส้นทาง R2 เชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม โดยเชื่อมโยงจากเมียนมา ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 1 สู่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร) และเชื่อมสู่ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยเป็นจุดตัดระหว่างแนวเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor (NSEC) (ภาพที่ 2)

นอกจากนั้น ในด้านของมูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดตากมีมูลค่าการค้าชายแดนที่ผ่านมา (ปี 2555 - 2558) ประมาณปีละประมาณ 60,000 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีกลุ่มนักธุรกิจ นักลงทุน ทั้งในและต่างประเทศ เช่น จีน มาเลเซีย เกาหลีใต้ เวียดนาม ต่างสนใจมาลงทุน ดำเนินการค้าขาย และดำเนินธุรกิจในพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ทั้งด้านอุตสาหกรรม ด้านค้าขายอัญมณี และสินค้าเกษตรกรรม และด้านการท่องเที่ยว โดยในช่วงปี 2558 - ปัจจุบัน มีผู้สนใจขอรับส่งเสริมการลงทุนจาก BOI รวม 50 โครงการ 8,945.40 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่จังหวัดตากถึง 28 โครงการ วงเงินรวม 3,817.30 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 43 ของวงเงินรวมทั้งหมดทุกโครงการ (ภาพที่ 3) โดยประเภทธุรกิจที่ขอรับการส่งเสริมได้แก่ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์พลาสติก ยานยนต์ เครื่องจักรและชิ้นส่วน จะเห็นได้ว่าภาคธุรกิจมีความพร้อมในการลงทุนและมีมูลค่าการลงทุนสูงเมื่อเปรียบเทียบกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น

จากความพร้อมของศักยภาพเชิงพื้นที่ ที่เป็นแหล่งผลิตทางการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่มีความโดดเด่นเฉพาะตัว ตลอดจนเป็นประตูสู่อันดามัน และประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง คือ พม่า ลาว และเวียดนาม ทำให้เป็นที่สนใจของนักลงทุน และมีโอกาสเชื่อมโยงกับเส้นทางการค้าขายไปสู่ประเทศจีน อินเดีย และยุโรปได้ ซึ่งจะทำให้เกิดมูลค่าการค้าการขายและการลงทุนเพิ่มขึ้นได้อย่างก้าวกระโดด จึงเป็นปัจจัยที่ทำให้ให้ความสำคัญในการศึกษาเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่

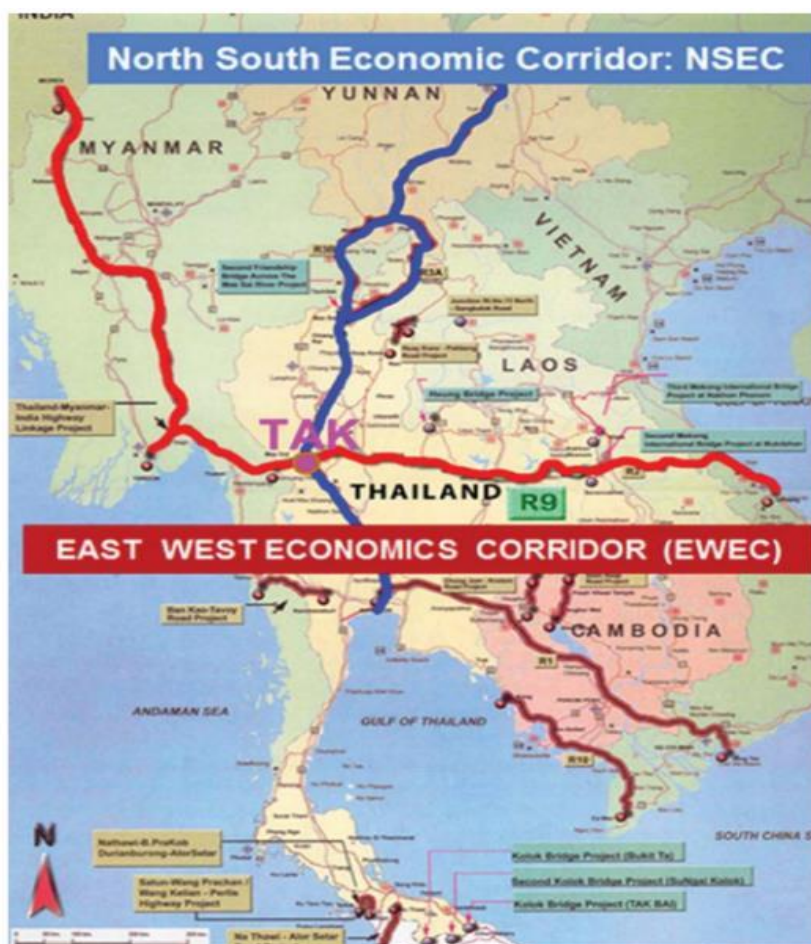
1.1.2 ระบบคมนาคมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก

เขตเศรษฐกิจพิเศษตากมีเนื้อที่มากกว่า 80,000 ไร่ ครอบคลุมพื้นที่ 3 อำเภอ 14 ตำบล คือ อ.แม่สอด 8 ตำบล อ.พยุหะ 3 ตำบล และ อ.แม่ระมาด 3 ตำบล

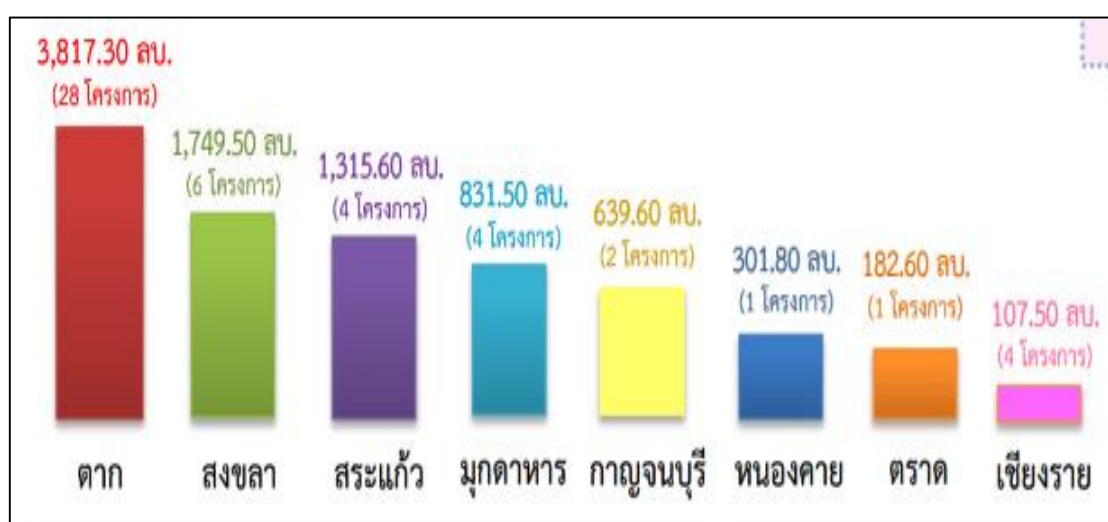
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเป็นหัวใจสำคัญต่อการขับเคลื่อนการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจากการศึกษาสถานะของระบบคมนาคมขนส่งของพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตากในปัจจุบัน พบว่าสามารถเชื่อมต่อได้หลักๆ อยู่ 2 ระบบ ได้แก่ ระบบขนส่งทางถนน และระบบขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ระบบขนส่งทางถนน

ระบบขนส่งทางถนน ถือว่าเป็นระบบขนส่งหลักที่ใช้เดินทางขนส่งทั้งคน และสินค้า ผ่านเข้า ออก ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก จากภาพที่ 4 พบว่าโครงข่ายถนนที่สำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษตาก ได้แก่

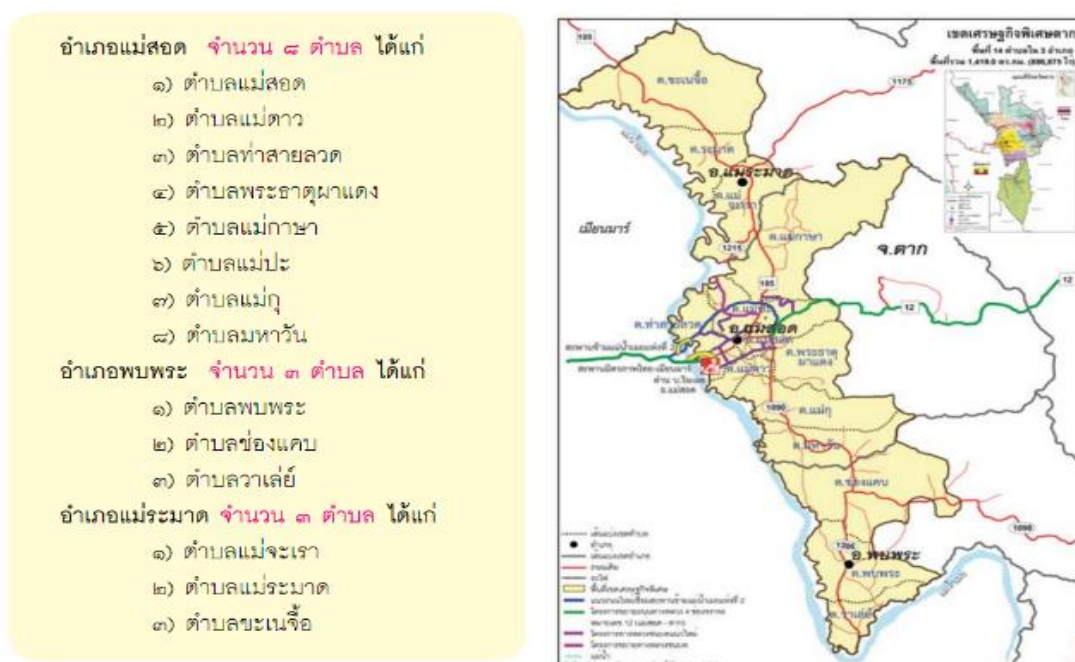


ภาพที่ 2 โครงข่ายการคมนาคมทางบก ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ Economic Corridor



ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ภาพที่ 3 การขอรับส่งเสริมการลงทุนจาก BOI (ปี 2558-ปัจจุบัน)



ภาพที่ 4 แผนที่เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก

- ทางหลวงหมายเลข 12 เชื่อมต่อชายแดนไทย-เมียนมา กับอำเภอแม่สอด และเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น ๆ โดยตัดกับทางหลวงสายประธานคือทางหลวงหมายเลข 1 (ถนนพหลโยธิน) ที่อำเภอเมืองตากและตัดกับทางหลวงหมายเลข 11 ที่แยกอินโดจีน อำเภอเมืองพิษณุโลก ไปสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร

- ทางหลวงหมายเลข 105 เชื่อมต่ออำเภอแม่สอดกับพื้นที่ทางทิศเหนือ ได้แก่ อำเภอแม่ระมาด อำเภอท่าสองยาง ไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 108 ที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน

- ทางหลวงหมายเลข 1090 เชื่อมต่ออำเภอแม่สอดกับพื้นที่ทางทิศใต้ ผ่านอำเภอพบพระ ไปสิ้นสุดที่อำเภออุ้มผาง

โดยหากพิจารณาจากลักษณะการใช้งานโครงข่ายพบว่า ทางหลวงหมายเลข 12 ทำหน้าที่เป็นกระดูกสันหลัง (Back Bone) ของพื้นที่วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก อีกทั้งยังเป็นโครงข่ายตามแนวนพื้นที่เศรษฐกิจ East West Economic Corridor อีกด้วย โดยมีทางหลวงหมายเลข 105 และ 1090 เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปในพื้นที่ทางทิศเหนือและทิศใต้ ปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 12 เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า/คน ในพื้นที่อำเภอแม่สอด ไปยังภูมิภาคอื่น

2) ระบบขนส่งทางอากาศ

ระบบขนส่งทางอากาศจะดำเนินการผ่านท่าอากาศยานแม่สอด โดยข้อมูลรายละเอียดของท่าอากาศยานแม่สอด (ภาพที่ 5) มีดังนี้

- **ขนาดและที่ตั้งของสนามบินแม่สอด** ท่าอากาศยานแม่สอด หรือ “สนามบินแม่สอด” เป็นสนามบินที่ให้บริการในพื้นที่อำเภอแม่สอดจังหวัดตากและพื้นที่ใกล้เคียง เป็นสนามบินขนาดเล็ก ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด ห่างจากตัวเมืองตากไปทางทิศตะวันตกประมาณ

90 กิโลเมตร และห่างจากเทศบาลนครแม่สอดไปทางทิศตะวันตกประมาณ 4 กิโลเมตร แต่เดิมเป็นสนามบินทางทหารที่สร้างขึ้นตั้งแต่ช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 จนกระทั่งปี 2506 สนามบินแห่งนี้ก็ถูกปรับเปลี่ยนมาให้บริการเชิงพาณิชย์จนถึงปัจจุบัน โดยขณะนี้สนามบินแม่สอดอยู่ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีแผนการขยายสนามบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่รอยต่อระหว่างไทย-พม่าที่บริเวณอำเภอแม่สอด โดยสามารถรองรับผู้โดยสารได้ราว 200 คนต่อชั่วโมง โดยจากสถิติในปี พ.ศ. 2558 มีผู้โดยสารเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวน 144 คน

- **อาคารผู้โดยสารของสนามบินแม่สอด** สนามบินแม่สอดมีอาคารผู้โดยสารเป็นอาคารเดี่ยวขนาด 1 ชั้น พร้อมลู่วิ่งเครื่องบิน 1 เส้น โดยมีพื้นที่ใช้สอยของผู้โดยสารขาเข้าและขาออกในชั้นเดียวกัน และมีบริการสาธารณะเบื้องต้น เช่น ห้องน้ำและโทรศัพท์สาธารณะ ทั้งนี้สนามบินแม่สอดอยู่ในแผนพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศที่จะขยายเป็นสนามบินนานาชาติ พร้อมอาคารผู้โดยสารใหม่ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นในอนาคต

- **การเดินทางไปสนามบินแม่สอด** การเดินทางเข้า - ออกจากสนามบินแม่สอดใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อเข้าสู่สนามบิน โดยทางเข้าสนามบินอยู่ติดกับถนนใหญ่ ใกล้ศูนย์การค้าวัสดุก่อสร้างเมกาโฮมเซ็นเตอร์ โดยหากเดินทางจากอำเภอแม่สอด จะใช้เวลาประมาณ 15 นาที และจากตัวเมืองตาก จะใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการจราจร ความใกล้ - ไกล และรูปแบบการเดินทางที่เลือก แต่เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ยังไม่สะดวกเพียงพอ การใช้รถเช่าจึงยังคงเป็นตัวเลือกที่สะดวกรวดเร็วที่สุดในการเดินทาง

- **สายการบินที่ให้บริการบินไปสนามบินแม่สอด** ปัจจุบันสนามบินแม่สอดมีเส้นทางในประเทศให้บริการเพียง 1 เส้นทาง คือ นกแอร์ (Nok Air) เส้นทางกรุงเทพ (ดอนเมือง)

1.1.3 สภาพปัญหา และข้อจำกัด

จากข้อมูลที่กำลังมาในข้างต้นจะพบว่า เมื่อทางรัฐบาลทำการคัดเลือกให้ อำเภอแม่สอดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยพิจารณาจากศักยภาพทางเศรษฐกิจในพื้นที่เป็นประเด็นหลัก แต่ในระบบคมนาคมที่เชื่อมต่อในพื้นที่ยังคงมีปัญหาและข้อจำกัด ดังนี้

1) **ปัญหาการจราจรแออัดที่สะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 1** เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1 มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 ปี เดิมเป็นสะพานข้ามเพื่อใช้ในการเดินทางติดต่อระหว่างประเทศ แต่ในปัจจุบันด้วยสภาพการเติบโตของเศรษฐกิจ ทำให้ทุกกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นบนสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1 เช่น การเดินทางข้ามไป - มาระหว่างประชากรทั้งสองประเทศ รวมถึงการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคที่ขนส่งข้ามระหว่างสองประเทศ ด้วยข้อจำกัดของขนาดและสภาพการจราจร จึงทำให้ปัจจุบันสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 1 แห่งนี้มีความคับคั่ง รุนแรง อีกทั้งที่กล่าวมาแล้วว่า เป็นสะพานที่มีการก่อสร้างมานานกว่า 20 ปี ดังนั้นสภาพสะพานจึงมีความทรุดโทรมสามารถรองรับน้ำหนักได้เพียง 25 ตัน จึงไม่สามารถรองรับการขนส่งขนาดใหญ่ได้

2) **ข้อจำกัดของสภาพเส้นทางหลวงหมายเลข 12** ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สายแม่สอด (เขตแดน) - มุกดาหาร เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพาน



ภาพที่ 5 ท่าอากาศยานแม่สอด

มิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 793.391 กิโลเมตร อีกทั้งรัฐบาลยังวางแผนให้เป็นหนึ่งในถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะลาลัง ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม แต่ตามลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในส่วนของช่วงจากอำเภอเมืองตากมาอำเภอแม่สอด โดยเฉพาะบริเวณดอยรวก สภาพภูมิประเทศของแนวเส้นทางเป็นสภาพที่มีลักษณะเป็นภูเขาสูงชัน ผู้ใช้เส้นทางที่ไม่มีความเคยชินในเส้นทางจึงมักเกิดอุบัติเหตุในการใช้เส้นทางโดยเฉพาะในบริเวณช่วงนี้เป็นประจำ ยังส่งผลให้เกิดการสูญเสีย ทั้งชีวิต และทรัพย์สิน ตามมาอย่างไม่สามารถประเมินค่าได้

3) ความแออัดของท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานแม่สอด เดิมเป็นท่าอากาศยานเพื่อความมั่นคง ดังนั้นแนวทางวิ่ง (Runway) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนับสนุนกิจกรรมในเชิงพาณิชย์จึงมียังไม่เพียงพอให้สอดคล้องกับการเติบโตของสภาพพื้นที่

1.2 ผลกระทบจากอดีตถึงปัจจุบัน

การขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศไทยดำเนินการอย่างจริงจัง มาตั้งแต่ปี 2557 เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ในพื้นที่ชายแดน โดยใช้ประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา เสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนบริเวณชายแดน ซึ่งจากการที่รัฐบาลได้คัดเลือกอำเภอแม่สอดเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษโดยพิจารณาจากสภาพทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยหลักและให้การ

สนับสนุนในด้านต่าง ๆ เพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุนและเสริมสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดนของประเทศ ซึ่งจากการที่รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนและส่งเสริม ทำให้การค้าชายแดนที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตากมีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 1)

อย่างไรก็ดี จากสภาพปัญหาและข้อจำกัดของระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งช่วงต้นที่ระบบคมนาคมที่ยังไม่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพเพียงพอ ส่งผลให้การเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มศักยภาพตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาล โดยเฉพาะในประเด็นการเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ชายแดนในการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านจากการเพิ่มศักยภาพพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ด้วยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อช่วยสนับสนุนการพัฒนาทั้งด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่ให้ขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่หากพิจารณาในด้านการเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดตาก (GPP) ในช่วงปี 2557 - 2559 พบว่าในปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่รัฐบาลขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอย่างจริงจัง GPP ของจังหวัดตาก มีการขยายตัวเพิ่มจากปี 2556 ถึงร้อยละ 8.3 และเริ่มขยายตัวลดลงเหลือร้อยละ 3.8 และ 4.1 ในปี 2558 และ 2559 ตามลำดับ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559)

ทั้งนี้ หากจะดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ได้ต้องเพิ่มบทบาทของเมืองชายแดนในปัจจุบัน โดยอาศัยระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในการส่งเสริมการค้าข้ามพรมแดนที่เชื่อมโยงกับฐานผลิตในภาคกลางของประเทศ หรือเชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในหรือจังหวัดอื่น ๆ เพื่อสร้างกิจกรรมที่มีมูลค่าเพิ่ม และพื้นที่สามารถสร้างประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้ (อาคม เติมพิทยาไพสิฐ, 2557)

1.3 ความพยายามการดำเนินการของรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากสภาพปัญหาและข้อจำกัดทางด้านกายภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ทางรัฐบาลเองก็ได้ทราบปัญหาจึงได้จัดสรรงบประมาณเพื่อเร่งแก้ไขปัญหาในเบื้องต้น เมื่อปี 2557 คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ภายใต้คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้เสนอขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อแก้ปัญหาในเบื้องต้น (ตารางที่ 2) กล่าวคือ

1.3.1 ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเติบโตขึ้น และเป็นการบริหารกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นบนสะพานให้ออกมาอย่างสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

1.3.2 ระบบคมนาคมขนส่งสายหลัก โดยเฉพาะในส่วนของการคมนาคมขนส่งทางถนนผ่านทางหลวงหมายเลข 12 ได้ทำการขยายช่องจราจรในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงตาก - แม่สอด ในช่วงที่ยังไม่เป็น 4 ช่องจราจร ให้เป็น 4 - 6 ช่องจราจร รวมถึงปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของเส้นทางในช่วงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย ๆ ให้มีลักษณะทางกายภาพของเส้นทางให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

1.3.3 ระบบคมนาคมขนส่งเส้นทางสายรอง ที่ใช้เชื่อมต่อระหว่างสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 ได้จัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาถนนฝั่งเมืองรวมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อการคมนาคมระหว่างสะพานมิตรภาพทั้งสองแห่งให้มีความคล่องตัวและสะดวกมากยิ่งขึ้น

1.3.4 ระบบคมนาคมทางอากาศ ได้มีการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด เพื่อรองรับกิจกรรมและเที่ยวบินที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้นด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 1 แสดงมูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดตาก

หน่วย: ล้านบาท

	2555	2556	2557	2558	2558
มูลค่าการค้าชายแดนทั้งประเทศ	909,726	925,371	990,350	1,006,278	1,013,389
ตุลการค้า	202,674	196,287	190,860	171,977	197,502
มูลค่าการค้าไทย-เมียนมา	180,472	196,964	215,709	217,965	187,965
ตุลการค้า	-40,520	-38,070	-27,696	-16,326	30,715
มูลค่าการค้าเฉพาะจังหวัดตาก	39,377	46,309	62,522	72,256	84,607
ตุลการค้า	36,556	41,026	57,156	65,758	76,651

ที่มา: ประมวลจากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
โดยสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สศช.

ตารางที่ 2 รายละเอียดงบประมาณที่ขอรับจัดสรรในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

ด้าน	(1) แผนหลัก (ระยะเร่งด่วน)		(2) แผนรอง (ระยะต่อไป)		รวม (1) + (2)
	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	
คมนาคม	1) เชิงสะพานวาศรี-กอกะเร็ก ระยะทาง 48.8 กม. (ทล.)	1,140.00 (ได้งบฯแล้ว)	1) ถนนสาย ง3 หังเมืองรวมแม่สอด (ทช.)	675.70	9,480.41
	2) ทางหลวงหมายเลข 12 ดาก-แม่สอด ตอน 2 ระยะทาง 13.3 กม. (ทล.)	350.00 (ได้งบฯแล้ว)	2) ถนนสาย ง2 หังเมืองรวมแม่สอด (ทช.)	88.80	
	3) ทางหลวงหมายเลข 12 ดาก-แม่สอด ตอน 3 ระยะทาง 25.5 กม. (ทล.)	1,400.00 (ได้งบฯแล้ว)	3) ถนนสาย ค1 และ ค2 หังเมืองรวม (ทช.)	194.55	
	4) สะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 พร้อม โครงข่าย (ทล.)	3,600.00	4) ถนนสาย คก.3002 แยก ทล. 105 – บ.วังแก้ว (ทช.)	24.50 (ได้งบฯแล้ว)	
	5) ทางหลวงหมายเลข 12 ดาก –แม่สอด ตอน 4 ระยะทาง 25.5 กม. (ทล.)	1,400.00	5) ถนนสายแยก ทช.คก.3050 – บ.วังคะเคียนไค (ทช.)	9.90 (ได้งบฯแล้ว)	
	6) ปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด (บพ.)	35.00	6) ถนนสายแยก ทช.คก.3002 – บ.สองแคว (ทช.)	21.036 (ได้งบฯแล้ว)	
			7) ถนนสายแยก ทล.105 – บ.หัวหินผ่น (ทช.)	23.81 (ได้งบฯแล้ว)	
			8) สถานีขนส่งสินค้า จังหวัดตาก (ขบ.)	487.51	
			9) งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมของโครงการก่อสร้างทางรถไฟนครสวรรค์ –กำแพงเพชร-ตาก- แม่สอด (รฟท.)	30.00 (ได้งบฯแล้ว)	
	รวม	7,925.00	รวม	1,535.41	

1.4 สรุปปัญหาและความพยายามในอดีตที่ผ่านมา

กล่าวโดยสรุป คือ เมื่อรัฐบาลได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นมา 5 แห่ง โดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 1 ใน 5 ที่มีความสำคัญอันดับต้น ๆ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณการค้าชายสูงเป็นอันดับจากศักยภาพการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่ได้เปรียบจากการใช้แรงงานของประเทศเพื่อนบ้าน แต่ด้วยข้อจำกัดและสภาพปัญหาของระบบคมนาคม ทำให้การเข้าถึงพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในพื้นที่และการดำเนินการตัดถนนที่ผ่านมาของหน่วยงานราชการ อาทิ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท เป็นการตัดถนนเพื่อความมั่นคงในสายหลักที่เข้าสู่พื้นที่ที่เป็นภูเขา ดังนั้น ลักษณะทางกายภาพจึงยังคงมีความไม่ปลอดภัย เมื่อปริมาณการจราจรมีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิเช่น ทางหลวงหมายเลข 12 ช่วง ตาก - แม่สอด ต้องรองรับปริมาณจราจรและผู้ใช้เส้นทางทั้งผู้ที่สัญจรผ่านทางเป็นประจำ รวมทั้งผู้ใช้เส้นทางหน้าใหม่ ๆ ที่ไม่คุ้นเคยทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด จึงมักเกิดอุบัติเหตุในช่วงเส้นทางดังกล่าว รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าวจึงได้จัดสรรงบประมาณเพื่อขยายและปรับปรุงเส้นทางเพื่อบรรเทาการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการแก้ไขเฉพาะหน้าโดยยังไม่สามารถตอบโจทย์การยกระดับการพัฒนาเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนได้ สำหรับระบบคมนาคมทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอดที่เดิมเป็นท่าอากาศยานเพื่อการขนส่งเพื่อความมั่นคง แต่รัฐบาลได้เห็นความจำเป็นในการปรับปรุงท่าอากาศยานเพื่อรองรับกิจกรรมในเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้น จึงได้พิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงท่าอากาศยานอย่างเร่งด่วน

2. การคาดการณ์ปัญหาของประเทศในอนาคต

2.1 ทิศทางและแนวโน้มของปัญหาในอนาคต

การพัฒนา “ความเป็นเมืองชายแดน” ไปสู่การเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นความคาดหวังของทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน ที่จะเป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ สร้างประโยชน์จากความเชื่อมโยงกับฐานการผลิตหลักของประเทศภาคและประเทศในภูมิภาค ดึงดูดการลงทุนจากในและต่างประเทศ และตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศในภาพรวม มีการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่และการส่งเสริมกิจกรรมในพื้นที่อย่างเป็นระบบได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ คุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ดีขึ้น มีการจ้างงานและเพิ่มรายได้ให้ชุมชน รวมถึงมีกฎระเบียบและแนวทางการกำกับดูแลผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่ได้มาตรฐานและมีการบังคับใช้ที่เข้มแข็ง มีการแก้ปัญหาข้อจำกัดเดิมในพื้นที่และการป้องกันผลกระทบเชิงลบต่าง ๆ เช่น ปัญหาขาดแคลนแรงงาน ไร้ทักษะ ปัญหาสิ่งแวดล้อมหรือความแออัดของด้านพรมแดน ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้ให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 ได้มีการกำหนดแนวทางเรื่องการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลกด้วยการสร้างความเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนากับนานาชาติประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจ นอกจากนี้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนไว้อย่างชัดเจน

ดังนั้น หากไม่สามารถขับเคลื่อนการยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อำเภอมะนัง จังหวัดตากได้ เพราะยังมีปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งของการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และแม้ว่ารัฐบาลจะให้การสนับสนุนให้มีการแก้ไขปัญหา แต่ยังมีแนวโน้มของปัญหาที่อาจไม่สามารถดำเนินการได้ที่สำคัญ ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้มาตรฐานสากล เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก และจะต้องพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ดังนั้นหากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในสังคมและอาจจะกลายเป็นข้อจำกัดต่อการขยายตัวของฐานเศรษฐกิจของประเทศในอนาคตได้ และ (2) ระบบการจราจรทุกด้านและการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศยังไม่เป็นระบบที่เชื่อมโยงกันรวมทั้งปัญหาการผ่านด่านศุลกากร และด่านคนตรวจคนเข้าเมืองซึ่งใช้ระยะเวลาค่อนข้างนานในการผ่านแดนแต่ละแห่ง ฉะนั้นหากไม่สามารถแก้ไข พัฒนา ปรับปรุงข้อจำกัดต่าง ๆ เหล่านี้ได้แล้ว จะทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอมะนัง จังหวัดตาก ไม่บรรลุผลตามเป้าหมายการพัฒนา และอาจทำให้นักลงทุนขาดความเชื่อมั่นในการลงทุน ขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ประเทศไทยอาจสูญเสียโอกาสในการเป็นฐานของการประกอบธุรกิจและเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียนจากศักยภาพที่ตั้งของประเทศ

2.2 Potential Demand ในอนาคตในการแก้ปัญหา และ/หรือการพัฒนาที่มีแนวโน้มจะเป็นอย่างไร

คณะผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์ ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการรับผิดชอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในภาพรวมของประเทศ เพื่อศึกษาศักยภาพและแนวการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก สามารถสรุปประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ Potential Demand การแก้ปัญหา และ/หรือแนวโน้มของการพัฒนา ได้ดังนี้

2.2.1 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตากและการแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตากริเริ่มมาเป็นระยะเวลานานแล้ว โดยส่วนใหญ่เน้นทำการค้าขายกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค อาทิ อาหาร เสื้อผ้า เซรามิก รวมถึงสินค้าขนาดใหญ่ที่เกี่ยวกับการก่อสร้างเครื่องมือต่าง ๆ ซึ่งถือว่าเป็นประตูเศรษฐกิจที่มีมูลค่าการค้าขายที่สูงที่สุดสำหรับไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาเมื่อเทียบกับด่านอื่น ๆ เช่น กาญจนบุรี ระนอง ราชบุรี เป็นต้น

สำหรับในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอำเภอแม่สอด จังหวัดตากนั้น ได้ดำเนินการให้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย โดยที่สะพานเดิมก่อสร้างมาตั้งแต่ปี 2539 มีโครงสร้างเป็นสะพานข้ามแม่น้ำขนาด 2 ช่องทางจราจร ซึ่งใช้สัญจรมาเป็นเวลา 20 กว่าปี เป็นสะพานที่มีขนาดค่อนข้างเล็ก แคบ ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัด เมื่อมีการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้แล้วจึงได้ริเริ่มสร้างสะพานมิตรภาพไทย - พม่า แห่งที่ 2 เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว และยังเป็นการจัดระเบียบด่านชายแดนที่ควรจะมีการแบ่งแยกอย่างชัดเจนระหว่างผู้คนสัญจรกับการขนส่งสินค้า นับเป็นโครงการแรกของกระทรวงคมนาคม ประมาณปี 2557 - 2558 โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาที่มีการขยายตัวและเติบโตอย่างรวดเร็ว
- 2) เพื่อเป็นเส้นทางสัญจรสำหรับตลาดแรงงานของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาที่จะเข้ามาทำงานในประเทศไทย รองรับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมต่อไป
- 3) เพื่อส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวมีความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

2.2.2 แนวโน้มและโอกาสในการพัฒนาระบบการคมนาคมเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

หน้าที่หลัก คือ การสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการค้าขายทางเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมเมืองเก่ากับเมืองใหม่ อันจะนำมาซึ่งความเจริญก้าวหน้าในทุก ๆ ด้านมาถึงด่านชายแดนของไทย ดังนั้นการที่จะดำเนินการสอดคล้องกับนโยบายดังกล่าวจึงต้องมีความร่วมมือกันระหว่างทุกภาคส่วนเพื่อผลักดันให้โครงการประสบความสำเร็จที่สำคัญ เช่น

- 1) การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - พม่า แห่งที่ 2 ข้ามแม่น้ำเมย ความยาว 21 กิโลเมตร
- 2) ขยายถนนจากเดิม 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุช่วงดอยรวก (ปัจจุบันการก่อสร้างอยู่ในช่วงสุดท้าย)

3) ทำทางเชื่อมตัดถนนใหม่ ระหว่างเมืองเก่าและเมืองใหม่ เนื่องจากจุดเชื่อมเดิมมีขนาดถนนเล็กมาก

4) ส่วนถนนที่มีความลาดชันของภูเขาทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง อาจต้องทำการศึกษาเทคนิคและนวัตกรรม อาทิ ทำการเจาะอุโมงค์ ทำถนนอุโมงค์ ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางและลดอุบัติเหตุ

5) ปรับปรุงสนามบินแม่สอดให้ทันสมัย ขยายรันเวย์เพิ่มเป็น 2,100 เมตร (เดิม 1,800 เมตร) เพื่อรองรับเครื่องบินลำใหญ่ลงจอดได้ (ปัจจุบันมีเพียงนกแอร์ เครื่อง ATR60-70 คน)

6) พัฒนากันจากแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังจังหวัดกำแพงเพชร โดยมีเป้าหมายคือ ใช้ทางหลวงหมายเลข 32 (ถนนสายเอเชีย) เป็นหลัก เข้ามาถึงอำเภอแหลมฉียง จังหวัดชลบุรี ให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร เป็นอย่างน้อย โดยสามารถใช้เวลาในการเดินทาง 4 – 5 ชม. ซึ่งเป็นอีกหนึ่งโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับโครงการประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากเพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ ต้องมีการพัฒนาในด้านของระบบ Logistics เพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วย โดยต้องพิจารณาถึงโครงสร้างพื้นฐานในเขตเศรษฐกิจพิเศษกับนอกเขตฯ จะเห็นได้ว่า อำเภอแม่สอดเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ กัมพูชา – พม่า – สปป. ลาว – เวียดนาม – ไทย – จีนตอนใต้ (ยูนนาน) Greater Mekong Subregional (GMS) หรือเรียกว่า หกเหลี่ยมเศรษฐกิจ เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ ทั้งนี้อาจจะเรียกอีกนัยหนึ่งว่า EAST - WEST CORRIDOR ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก กล่าวคือ ด้านตะวันตกคือ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนด้านตะวันออกคือ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐาน จึงมีแนวนโยบายที่จะดำเนินการพัฒนาถนนเชื่อม 2 ฝั่งเข้าด้วยกัน จากถนนหมายเลข 12 อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ หล่มสัก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และสุดท้ายที่มุกดาหาร ส่วนฝั่งตะวันตกจากอำเภอแม่สอดมาจังหวัดกำแพงเพชร นครสวรรค์ กำลังทำการศึกษาเรื่องรถไฟ โดยให้ประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ช่วยทำการศึกษารูปแบบ โดยจะวางแผนให้มีเส้นทางรถไฟแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ และนครสวรรค์ - บ้านไผ่ เป็นระยะต่อไป

2.2.3 ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ ได้แก่ การบริหารจัดการงบประมาณ ซึ่งกำหนดในเบื้องต้นไว้ 3 แนวทาง ได้แก่

- 1) รัฐบาลจัดสรรงบประมาณ
- 2) ระดมทุนในตลาดจากเอกชน เช่น Thailand Future Fund
- 3) เอกชนลงทุนทั้งหมด

2.2.4 ผลกระทบจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ อำเภอแม่สอด ที่ต้องระมัดระวัง ดังนี้

1) ผลดีของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ ได้แก่

- มีการพัฒนาระบบคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว มากยิ่งขึ้น
- รองรับการพัฒนาตัวของเศรษฐกิจ เพิ่มมูลค่าให้เศรษฐกิจไทยมีความคล่องตัวมากขึ้น

- ส่งเสริมเผยแพร่การท่องเที่ยวให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น
- จังหวัดใกล้เคียงและเมืองอื่น ๆ โดยรอบพื้นที่อำเภอแม่สอด เช่น อำเภอเมืองตาก จังหวัดกำแพงเพชรและสุโขทัยมีความเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

2) ผลเสียของโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ ได้แก่

มลพิษทางอากาศ ทางน้ำ รวมทั้งขยะ ไม่ว่าจะเป็นขยะจากบ้าน ขยะอุตสาหกรรม และขยะอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะต้องมีมาตรการจัดการสาธาณูปโภคภายในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ ทั้งถนน ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น สำหรับปัญหาคนในพื้นที่ประมาณการณ์ว่า หากมีระบบการจัดการที่ดีไม่น่ามีผลกระทบดังกล่าว

2.2.5 มาตรการรองรับเทคโนโลยี 4.0

การประกาศเขตเศรษฐกิจพิเศษคือ การยกระดับธุรกิจในประเทศไทยให้กลายเป็นเขตเศรษฐกิจระดับโลก หรืออาจจะเรียกได้ว่าเป็นการปฏิวัติอุตสาหกรรม จึงจำเป็นต้องมีการนำมาตรการ Thailand 4.0 เข้ามาประยุกต์ใช้ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ โดยนำเทคโนโลยีหรือระบบ Automatic มาใช้ในการจัดการระบบเศรษฐกิจมากขึ้น เช่น ระบบ IT Automation ในโรงงานและการบริการทางการท่องเที่ยว การจองโรงแรม หรือแม้กระทั่งการใช้บัตรแมงมุม เป็นต้น ที่อำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวได้เดินทางง่ายขึ้นและปลอดภัยยิ่งขึ้น

2.2.6 แนวทางการพัฒนาในอนาคต

- 1) จัดระเบียบแรงงาน เช่น การค้าแรงงานผิดกฎหมาย การก่ออาชญากรรม
- 2) พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ทันสมัย สอดคล้องกับวิถีท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวแบบ Sightseeing โดยอาศัยโอกาสจากการพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน
- 3) พัฒนาคมนาคมเชื่อมต่อจากเมืองกอกะเร็ก สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ไปถึงประเทศอินเดีย

2.3 สรุปการคาดการณ์ทิศทางการพัฒนาประเทศในอนาคต (Chapter Summary)

สถานการณ์เศรษฐกิจภูมิภาคมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านการพัฒนาประเทศ ระบบคมนาคม และความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ASEAN Economic Community (AEC) ที่มีจุดมุ่งหมายผลักดัน ASEAN ให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมือได้อย่างเสรี ทำให้บริษัทต่างชาติมีตัวเลือกในการตั้งฐานการผลิต และกระจายสินค้ามากขึ้น ในระยะต่อไปความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคจะยกระดับขึ้นอีกขั้น ซึ่งไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เชื่อมต่อมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย (East - West Economic Corridor) และเชื่อมต่อจีนตอนใต้เข้ากับภูมิภาคแหลมทอง (North - South Economic Corridor) ทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการค้าและการเป็นประตูสู่เอเชียได้

สำหรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะดึงดูดความสนใจของบริษัทต่างชาติได้เป็นอย่างมากส่งผลให้นักลงทุนต่างชาติมีความเชื่อมั่นและมีแผนการลงทุนเพิ่มในไทยมาก ซึ่งการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจนี้เป็นการก้าวเข้าสู่ภูมิภาคอาเซียนพร้อมทั้งช่วยกระจายความรู้ด้าน

E-Commerce และโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการไทยอีกด้วย ดังนั้น เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงเป็นหนึ่งในแนวทางที่จะช่วยเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ และสร้างความเจริญให้กับประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนจังหวัดตาก ซึ่งมีความพร้อมทั้งทางด้านฐานการผลิต วัตถุดิบ และตลาดแรงงาน โดยบางพื้นที่มีสภาพทางกายภาพและศักยภาพที่เหมาะสมที่จะพัฒนาไปสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังช่วยกระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

อย่างไรก็ดี การที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าประสงค์เพื่อให้การดำเนินโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากประสบความสำเร็จได้นั้น ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คือ ระบบการคมนาคม ซึ่งจะทำหน้าที่เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก กับสภาพเมียนมาร์รวมถึงจังหวัดโดยรอบ จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานหลายโครงการ ได้แก่

- 1) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2
- 2) การขยายสนามบินแม่สอด
- 3) การพัฒนาเส้นทางคมนาคม ถนนเมืองแม่สอด รวมทั้งถนนเชื่อมต่อชายแดนแม่สอดไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
- 4) โครงการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก - แม่สอด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12)
- 5) เส้นทางรถไฟเชื่อมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก (อยู่ในขั้นตอนการศึกษา)

ทั้งนี้ ด้วยข้อได้เปรียบด้านตำแหน่งภูมิประเทศ และศักยภาพในอุตสาหกรรมที่มีความเชี่ยวชาญ ประกอบกับเป้าหมาย วิสัยทัศน์ และแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนของรัฐบาล โดยมีโครงการระเบียบเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงเป็นปัจจัยสนับสนุนในการขับเคลื่อนสำคัญที่จะยกระดับเศรษฐกิจของไทยในอนาคต และการพัฒนาระบบคมนาคมที่สะดวก รวดเร็ว มีศักยภาพจะสามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าให้เศรษฐกิจไทยมีความคล่องตัวมากขึ้นส่งผลให้จังหวัดใกล้เคียงและเมืองอื่น ๆ โดยรอบมีความเจริญเติบโตที่ดีขึ้นตามไปด้วย ที่สำคัญยังส่งเสริมประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวประเทศไทย โดยเฉพาะอำเภอแม่สอด จังหวัดตากให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น นักลงทุนต่างชาติเชื่อมั่นและให้การตอบรับ ซึ่งจะส่งผลทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและบริเวณโดยรอบกลับมาคึกคักและขยายตัวได้มีเสถียรภาพ

3. แนวทางแก้ปัญหา และ/หรือ การพัฒนา

3.1 สรุปความเชื่อมโยงผลวิเคราะห์ในหัวข้อที่ 1 (อดีตถึงปัจจุบัน) และ 2 (ทิศทางของปัญหา Potential Demand และความท้าทายในอนาคต

เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ โดยมีปริมาณการค้าขาย การผลิตสินค้าสูงมากในจำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 5 เขตที่รัฐบาลสนับสนุนให้จัดตั้งขึ้นมา เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่จะเชื่อมโยงต่อไปยังหาดตะวันออกของประเทศไทยและด้วยเวลาที่จังหวัดตากเป็นเขตชายแดนด้านตะวันตกที่ติดกับประเทศพม่า หากจะพิจารณาการเคลื่อนย้ายทุน ผลผลิตสินค้าและบริการระหว่างประเทศแล้ว เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากจะเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ประเทศเพื่อนบ้านฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกจะเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตในทางเศรษฐกิจเข้าหากันหรือส่งผ่านระหว่างกัน และการที่ประเทศไทยเข้าสู่ AEC (ASEAN Economic Community) ย่อมจะต้องรองรับนโยบายตลาดและฐานการผลิตเดียวซึ่งจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานกันได้อย่างเสรี ซึ่งผลของการที่ประเทศไทยเข้าสู่ AEC นี้เองย่อมมีผลทำให้การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตในทางเศรษฐกิจเป็นไปได้โดยง่าย กรณีนี้ย่อมทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษได้รับผลเหล่านี้ไปด้วย ซึ่งผลเหล่านี้เองจะทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากซึ่งอยู่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านมีความเจริญเติบโตมากขึ้น จึงทำให้รัฐต้องบริหารจัดการปัจจัยรองรับต่าง ๆ ให้เพิ่มมากขึ้นเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วนั้นจะมีความหยุดชะงักติดขัดขึ้นมาได้ กรณีนี้สอดคล้องกับปัญหาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันที่ปรากฏในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก กล่าวคือระบบการคมนาคมขนส่งที่ยังไม่มีการพัฒนามากเท่าที่ควรแม้จะมีความพยายามมาโดยตลอดแต่ก็ยังเป็นปัญหาในบางจุดที่สำคัญอยู่ กรณีนี้จึงนำมาซึ่งข้อเสนอของคณะผู้ศึกษาที่จะต้องพัฒนาระบบการคมนาคมในด้านต่าง ๆ ให้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางอากาศ และทางราง

3.2 เป้าหมายหลักที่ทางกลุ่มเห็นว่าต้องบรรลุภายใน 4-5 ปี

เป้าหมายหลักที่ทางกลุ่มเห็นว่าต้องดำเนินการให้ได้ภายใน 4-5 ปี ประกอบด้วย

- 1) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน
- 2) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนอากาศ
- 3) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางราง

3.2.1 ข้อมูลและเหตุผลเพื่อสนับสนุนความเหมาะสมของเป้าหมายหลัก

1) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนเป็นแนวทางเดิมที่รัฐบาลดำเนินการในเขตพื้นที่เขตเศรษฐกิจจังหวัดตากมาโดยตลอด โดยมีเส้นทางที่สำคัญ คือ ทางหลวงหมายเลข 12 เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมต่อระหว่างฝั่งตะวันตกของประเทศไปยังฝั่งตะวันออกของประเทศและยังมีเส้นทางที่รองที่สำคัญอีก 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 105 และทางหลวงหมายเลข 1090 ที่จะเชื่อมต่อไปด้านทิศเหนือและทิศใต้ของเขตเศรษฐกิจจังหวัดตาก หากได้มีการพัฒนาเส้นทางเหล่านี้ให้แล้วเสร็จโดยเร็วก็จะสามารถยกระดับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากได้อย่างแน่นอน

2) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศ เป็นเรื่องที่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากในพื้นที่จังหวัดตากมีสนามบินแม่สอด รัฐบาลไม่ต้องลงทุนใหม่แต่อย่างใดเพียงแค่ปรับปรุงให้สนามบินแม่สอดให้เป็นสนามบินพาณิชย์ขนาดใหญ่และเป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งหากดำเนินการได้เป็นผลสำเร็จก็จะเป็นปัจจัยอีกปัจจัยหนึ่งที่สนับสนุนการเจริญเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากได้

3) การพัฒนาระบบการคมนาคมทางราง เป็นการคมนาคมที่สามารถรองรับการขนส่งได้ทีละมาก ๆ โดยมีค่าใช้จ่ายน้อยหากเปรียบเทียบกับ การขนส่งโดยระบบอื่น ๆ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากยังไม่เคยมีการขนส่งระบบราง หากรัฐบาลได้มีการดำเนินการให้มีการขนส่งระบบรางเพิ่มขึ้นในเขตพื้นที่นี้จะเป็นแรงผลักดันที่ดีที่จะทำให้การลงทุนมาลงทุนเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการขยายตัวของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากในอนาคต

3.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหลักและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (20 ปี)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2558 - พ.ศ. 2577) มีกรอบยุทธศาสตร์ คือ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาเศรษฐกิจตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง โดยมียุทธศาสตร์ที่สำคัญ 6 ยุทธศาสตร์ ซึ่งการดำเนินการที่เป็นเป้าหมายหลักที่ทางกลุ่มนำเสนอ คือ การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน การพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศ และการพัฒนาระบบคมนาคมทางรางนั้น เป็นการสร้างปัจจัยเพื่อสนับสนุนและรองรับการเจริญเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก กรณีนี้จึงสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ในด้านการพัฒนาการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

3.2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหลักและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศฉบับที่ 12

การจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 จะมีการนำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี รวม 6 ยุทธศาสตร์ไปเป็นกรอบในการจัดทำแผนด้วยและในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 นี้เองจะบรรจุรายละเอียดยุทธศาสตร์เกี่ยวกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษไว้หลายประกาศ แต่เมื่อพิจารณาเป้าหมายหลักที่ทางกลุ่มนำเสนอ คือ การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน การพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศ และการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรางแล้ว จะเห็นได้ว่าการพัฒนาซึ่งเป็นเป้าหมายหลักดังกล่าวสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ดังนี้

- ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

นอกจากนี้เป้าหมายสำคัญในการพัฒนา 1 ใน 4 เรื่องที่สำคัญตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 คือ การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Border SEZ) เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน การใช้แรงงานเข้มข้น การใช้วัตถุดิบท้องถิ่น และธุรกิจด้านโลจิสติกส์เป็นสำคัญ

3.2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหลักและนโยบาย Thailand 4.0 รวมถึงนโยบายอื่น ๆ และ Demand ในหัวข้อที่ 2

เป้าหมายหลักของกลุ่มที่นำเสนอส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องการพัฒนากระบวนทัศน์ กรณีนี้นี้จึงมิได้มีความเกี่ยวข้องหรือมีความสัมพันธ์โดยตรงกับนโยบาย Thailand 4.0 แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาที่เป็นเป้าหมายหลักนี้อาจจะก่อให้เกิดความต้องการในด้านต่าง ๆ เพิ่มเติมขึ้นมาในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก เช่น การใช้จ่ายสินค้าและบริการต่าง ๆ ระบบการจัดการของเมืองในด้านต่าง ๆ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้สามารถนำนโยบาย Thailand 4.0 มาพัฒนาให้เกิดความสะดวกได้ เช่น ระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือการพัฒนาเมืองแบบอัจฉริยะ (Smart City) เป็นต้น

3.3 เป้าหมายรองเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายหลัก

3.3.1 การจัดทำแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมแบบบูรณาการระหว่างหาดตะวันตกและตะวันออก

3.3.2 การจัดทำแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศในเขตชายแดน

3.3.3 การจัดทำแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรางในพื้นที่ชายแดนที่เป็นภูเขา

3.3.4 การจัดสรรงบประมาณที่ชัดเจนและเร่งด่วน

3.3.5 การผ่อนปรนกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค เช่น การจัดทำรายงาน EIA

3.3.6 การสร้างความรู้ความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่

3.3.7 การสร้างความปลอดภัยในการใช้ทาง

3.4 แนวทางการบรรลุเป้าหมายรอง

การจะดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายรองได้นั้นจะต้องมีผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน มีการกำหนดระยะเวลาการดำเนินการที่ชัดเจน และรัฐบาลต้องสร้างความมั่นใจว่า การดำเนินการตามเป้าหมายรองให้สำเร็จได้ขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง

3.5 สรุปภาพรวมของเป้าหมายหลัก เป้าหมายรอง และแนวทางบรรลุเป้าหมาย (Chapter Summary)

เป้าหมายหลักของกลุ่มที่นำเสนอเป็นเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนน ทางอากาศ และทางราง ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวสอดคล้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 รวมทั้งยังสามารถนำนโยบาย Thailand 4.0 มาสนับสนุนในทางอ้อมได้ ทั้งนี้ เป้าหมายหลักดังกล่าวจะเกิดความสำเร็จได้จะต้องมีการสนับสนุนด้วยเป้าหมายรอง ไม่ว่าจะเป็นการจัดทำแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมแบบบูรณาการ การจัดสรรงบประมาณ การผ่อนปรนกฎระเบียบ การสร้างความรู้ความเข้าใจกับประชาชน รวมทั้งการสร้างความปลอดภัยในการใช้ทางอีกด้วย ซึ่งแนวทางในการบรรลุเป้าหมายจะต้องประกอบด้วยหน่วยงาน ผู้ปฏิบัติที่ชัดเจน ระยะเวลาการดำเนินการที่ชัดเจน รวมถึงความเชื่อมั่นในการดำเนินโครงการ

4. การนำแนวทางแก้ไขสู่การปฏิบัติ

4.1 การนำแนวทางบรรลุเป้าหมายไปปฏิบัติ

4.1.1 แนวทางการขับเคลื่อน

ตามที่ระบบคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะมีผลต่อการยกระดับการเติบโตของเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงหรือเร่งพัฒนาเพื่อรองรับต่อโอกาสของการเติบโตของเมืองในอนาคต รวมถึงการช่วงชิงความได้เปรียบจากศักยภาพของพื้นที่เพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ โดยต้องเร่งดำเนินการทั้งในระยะเร่งด่วนที่สามารถทำให้สำเร็จได้เร็ว อาทิ การปรับปรุงถนนโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 และการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ซึ่งเป็นนโยบายที่รัฐบาลสนับสนุนอยู่แล้วแต่จำเป็นต้องเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็วหรือให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ และการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่อาจต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ เช่น การก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก และโครงการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก – แม่สอด ที่แม้จะต้องใช้เวลาแต่จำเป็นต้องเริ่มดำเนินการเพื่อให้สามารถรองรับความจำเป็นในอนาคตได้ทันต่อสถานการณ์

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษ (จังหวัดตาก) ให้เป็นผลสำเร็จได้นั้น มีปัจจัยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน กลุ่มผู้ศึกษาจึงได้กำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบ แนวทางและหรือมาตรการภายใต้ความรับผิดชอบของทุกภาคส่วน เพื่อผลักดันให้การดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งมีทิศทางดำเนินการที่ชัดเจน เป็นรูปธรรม สัมฤทธิ์ผลได้อย่างรวดเร็ว ทันกับการขับเคลื่อนด้านเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจไทยให้ก้าวหน้าอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) หน่วยงานราชการส่วนกลาง เช่น กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท กระทรวงท่องเที่ยวและการกีฬา หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยมีแนวทางดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

1.1) การติดตามเร่งรัดแผนงาน/ โครงการ/ มาตรการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นไปตามแผน โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่จัดทำแผนงานหรือโครงการหรือมาตรการที่ได้จัดทำรอบแผนดำเนินงาน และมีการสนับสนุนงบประมาณดำเนินโครงการไว้แล้ว รวมถึงการติดตามเร่งรัดแผนงาน โครงการหรือมาตรการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่จะสนับสนุนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพด้านถนนและสะพาน เช่น การพัฒนาด้านศุลกากร การดำเนินงานของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนและศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงานในพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงข้อมูลด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งเตรียมการในเรื่องที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงแรงงานจัดทำโครงการการพัฒนาฝีมือแรงงานและทรัพยากรมนุษย์ การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดการสิ่งแวดล้อมอุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อมเมือง เป็นต้น

1.2) การติดตามประเมินผลการดำเนินการเป็นระยะ ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งการประเมินผลกระทบการพัฒนาในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและพื้นที่โดยรอบในมิติทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และความมั่นคง รวมทั้งกำหนดและดำเนินมาตรการที่จำเป็นต่าง ๆ เพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาให้เหลือน้อยที่สุด

1.3) การบูรณาการการจัดทำแผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยสำนักงบประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณที่ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องดำเนินการในระยะต่อไป รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านอื่น อาทิ ด้านศุลกากร และการอำนวยความสะดวก เพื่อให้การพัฒนาเป็นไปตามเป้าหมาย มีความต่อเนื่องและยั่งยืน

1.4) การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เร่งสร้างความเข้าใจแก่ทุกภาคส่วน ดึงดูดการลงทุน และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจข้ามพรมแดนให้เพิ่มมากขึ้น

1.5) การเร่งศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่ต้องดำเนินการในอนาคต โดยกระทรวงคมนาคมเร่งรัดการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก และโครงการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก – แม่สอดให้แล้วเสร็จ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาต่อไป

1.6) การศึกษา เตรียมวางแผน และเตรียมความพร้อมในการยกระดับเมืองสู่ Smart City และการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวบริเวณโดยรอบเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก โดยอาศัยการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งที่อยู่ระหว่างดำเนินการและที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อสร้างประโยชน์ต่อเนื่องในการพัฒนาเมืองและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ

2) หน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่น

2.1) การบริหารจัดการและสนับสนุนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ด้วยการประสานสร้างความเข้าใจและสร้างการยอมรับของทุกภาคส่วนในพื้นที่ ตลอดจนประสานติดตามและการดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานราชการส่วนกลาง เพื่อให้ข้อมูลกับประชาชนในพื้นที่และภาคเอกชนอย่างสม่ำเสมอ

2.2) การประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ที่เป็นประโยชน์เพื่อดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาดำเนินกิจการในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และอำนวยความสะดวกการลงทุน

2.3) การศึกษา เตรียมวางแผน และเตรียมความพร้อมรองรับกับการเกิดเมืองใหม่บริเวณโดยรอบเขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งในด้านการจัดวางผังเมือง และสิ่งแวดล้อม เช่น ชยะ และน้ำเสีย เป็นต้น

3) ภาคเอกชน

3.1) การเข้าร่วมดำเนินการหรือร่วมลงทุน เพราะการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบคมนาคมขนส่ง เช่น การพัฒนาถนน ท่าอากาศยาน ระบบราง ต้องใช้วงเงินลงทุนสูงมาก ส่วนใหญ่เป็นระดับ 1,000 – 10,000 ล้านบาท ขึ้นไป ในขณะที่ภาครัฐมีข้อจำกัดด้าน

งบประมาณ ดังนั้นต้องอาศัยภาคเอกชนในการร่วมดำเนินการ เช่น อาจร่วมทุนหรือร่วมดำเนินการในรูปแบบของ PPP หรือการเข้ารับสัมปทาน เพื่อเป็นผู้ลงทุนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

3.2) การประชาสัมพันธ์โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งผ่านสื่อต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยอาจผ่านทางสภาอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้า หรือเอกชนรายใหญ่ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน

4) ภาคประชาชน

4.1) การให้ความสนใจและให้ความสำคัญกับโครงการลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ โดยทำความเข้าใจ ร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ความร่วมมือในการดำเนินการ เพื่อให้การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสามารถดำเนินการเป็นไปอย่างเรียบร้อยและเกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

4.2) การปรับเปลี่ยนทัศนคติ และเตรียมความพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การเกิดเมืองใหม่หรือแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ เพื่อสร้างโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มขึ้น

4.1.2 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ความต้องการยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก) ด้วยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งนั้น ทางกลุ่มผู้จัดทำการศึกษาได้มีการศึกษาการวิเคราะห์ถึงผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โดยมุ่งเน้นไปที่ภาพรวมของการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัด (GPP) เป็นสำคัญ โดยใช้ทฤษฎีหลักการผลตอบแทนเชิงกว้างที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ (Wider Economic Benefits) จากการศึกษาของ Graham (2010) ซึ่งเป็นการศึกษาถึงความสัมพันธ์ของระบบการขนส่ง (Transportation Improvement) กับมูลค่าของผลิตภาพที่เกิดขึ้น (Productivity) และอัตราการจ้างงาน (Effective Employment) ตามภาพที่ 6

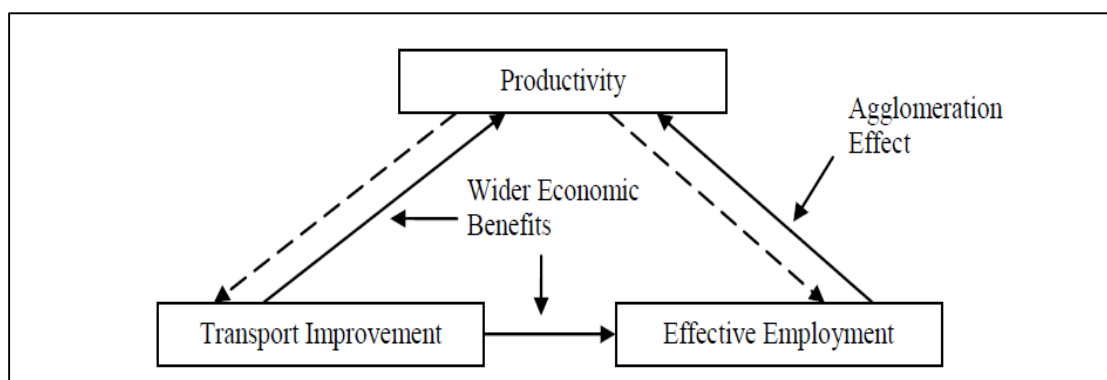
นอกจากนั้นได้ศึกษาการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางอ้อมจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่จะทำให้ภาคธุรกิจได้รับโอกาสในการเข้าสู่ตลาดอื่นและตลาดใหม่ รวมทั้งได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับท้องถิ่น อาทิ การเกิดธุรกิจโดยรอบแนวเส้นทางที่มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เช่นเดียวกับเมืองในเอเชียและยุโรปอื่น โดยจากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ - เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ - พิษณุโลก มีการใช้ตัวเลขคาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตของ GPP ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์ทางอ้อม (ภาพที่ 7) ซึ่งมีแนวทางในการประมาณการอัตราการเติบโตของ GPP ในแต่ละช่วงเวลาดังนี้

- ช่วงปีที่ 1-5 ใช้อัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นครึ่งหนึ่งของที่คาดการณ์ไว้ เนื่องจากอยู่ในช่วงดำเนินการยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์ การพัฒนายังทำได้ไม่เต็มที่

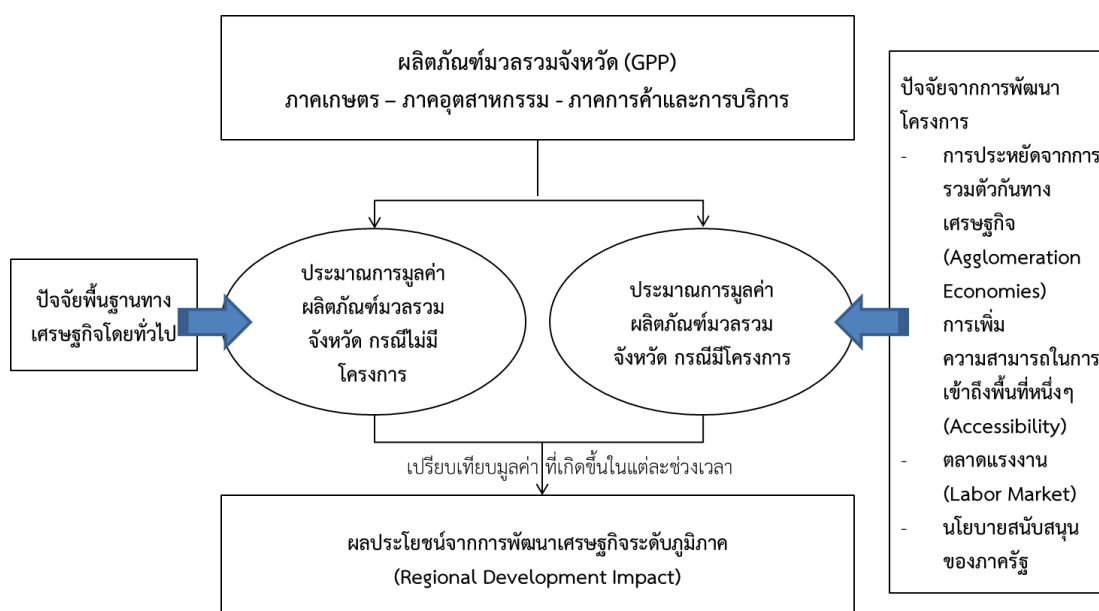
- ช่วงปีที่ 6- 15 ใช้อัตราการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นตามที่คาดการณ์ไว้

- ช่วงปีที่ 16-30 ใช้อัตราการเจริญเติบโตแบบปกติ

ทั้งนี้ ในการศึกษาหาผลประโยชน์จากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก ทางกลุ่มผู้จัดทำการศึกษาได้ประยุกต์ใช้หลักการและแนวทางข้างต้น ประกอบกับการใช้มูลค่า GPP จังหวัดตาก ในปี 2559 เป็นฐานในการศึกษา สำหรับ



ภาพที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่ง การรวมตัวทางเศรษฐกิจ และผลิตภาพ



ภาพที่ 7 แนวทางการวิเคราะห์ผลประโยชน์ในเขตพื้นที่เศรษฐกิจจากการพัฒนาระบบคมนาคม

อัตราการขยายตัวของ GPP ใช้ของปี 2556 ซึ่งเป็นปีก่อนเริ่มพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนแบบจริงจังในกรณีที่ไม่มีโครงการดำเนินโครงการ และใช้อัตราเฉลี่ยของปี 2557-2559 ซึ่งเป็นปีหลังจากมีการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากแล้วในกรณีที่มีการดำเนินโครงการ ซึ่งจังหวัดตากมีมูลค่า GPP ณ ปี 2559 ประมาณ 47,523 ล้านบาท อัตราการขยายตัวในปี 2556 ที่ประมาณร้อยละ 1.3 ใช้เป็นกรณีที่เลวร้ายที่สุดจากการไม่มีการดำเนินโครงการลงทุนพัฒนาระบบคมนาคม (Worse Case) และใช้อัตราเฉลี่ยของปี 2557-2559 ประมาณร้อยละ 5 (ที่มาของข้อมูลอ้างอิงจากสำนักงานบัญชีประชาชาติ สศช.) โดยคำนวณตามแนวทางในการประมาณการอัตราการเติบโตของ GPP จากการศึกษาความเหมาะสมของโครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ - เชียงใหม่

ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ - พิษณุโลก ใน 2 ช่วง คือ ช่วงปีที่ 1 - 5 และช่วงปีที่ 6 - 15 ในกรณีที่มีการดำเนินโครงการลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

จากการเปรียบเทียบระหว่างกรณีไม่มีการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งกับกรณีมีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อหาส่วนต่างหรือ GAP ที่เป็นมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากการพัฒนาระบบคมนาคมของจังหวัดตาก ปรากฏว่า ในช่วง 15 ปีข้างหน้า กรณีที่ไม่มีการพัฒนาระบบคมนาคมจังหวัดตากจะมีมูลค่า GPP เฉลี่ยประมาณ 52,788 ล้านบาท และกรณีที่มีการลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจะมีมูลค่า GPP เฉลี่ยที่ประมาณ 64,409 ล้านบาท แสดงให้เห็นว่า การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจะส่งผลให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดตากเพิ่มขึ้นได้ถึงประมาณ 11,631 ล้านบาทต่อปี ซึ่งสามารถตอบสนองต่อนโยบายการกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำของรัฐบาลได้

4.2 ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (จังหวัดตาก)

ปัจจัยสำคัญแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากให้สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้นั้น ประกอบด้วย ปัจจัยต่าง ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

4.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเครือข่ายเชื่อมโยงที่มีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกให้นักลงทุนสามารถประกอบการได้อย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพสามารถรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต ทั้งในส่วนของพัฒนาสนามบิน ถนน และระบบราง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มความน่าสนใจและศักยภาพการแข่งขันให้กับพื้นที่

4.2.2 การบริหารโครงการหรือแผนงาน และการติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพของหน่วยงานเจ้าของโครงการในพื้นที่ที่ต้องเน้นให้เกิดความโปร่งใสและยืดหยุ่นในการบริหารงาน

4.2.3 การจัดการสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐานสากล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนในพื้นที่หลีกเลี่ยงปัญหาที่จะเกิดขึ้นและสนับสนุนให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะเรื่องการจัดการสิ่งแวดล้อมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ยั่งยืนรวมทั้งการพัฒนาเมืองที่ทันสมัย มีการจัดการที่ดี เป็นที่ดึงดูดใจของประชาชนในการเข้ามาอยู่อาศัย

4.2.4 ภาครัฐโดยรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านนโยบายและเงินงบประมาณสนับสนุนปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้น นับเป็นสิ่งที่สำคัญที่จะต้องเร่งดำเนินการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับต่อการลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศมั่นใจในการดำเนินการ ซึ่งจะเป็นการเอื้ออำนวยในการพัฒนาระบบคมนาคมให้เป็นปัจจัยส่งเสริมให้พื้นที่ที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความพร้อมที่จะสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาวต่อไป

4.3 ความท้าทาย และความเสี่ยงในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับการเติบโตของ เศรษฐกิจพิเศษ (จังหวัดตาก)

การดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษตามที่กลุ่มผู้ศึกษาได้นำเสนอนั้น แม้ว่าจะมีการกำหนดผู้รับผิดชอบ แนวทางและมาตรการไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งได้พิจารณาคำนิ่งถึงความพร้อมของประเทศ โอกาสของการพัฒนา และการดำเนินการสนับสนุนภายใต้นโยบายต่าง ๆ ของรัฐบาล เพื่อให้การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเกิดผลได้อย่างรวดเร็วเป็นรูปธรรม แต่อย่างไรก็ตามยังคงมีประเด็นความท้าทายหรือความเสี่ยงในการบรรลุเป้าหมาย ซึ่งทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาก็ได้กำหนดประเด็นความเสี่ยงในเรื่องต่าง ๆ พร้อมแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงไว้ดังตารางที่ 3

4.4 สรุป (Chapter Summary)

การขับเคลื่อนแนวทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (จังหวัดตาก) เป็นเรื่องสำคัญ เพราะหากสามารถดำเนินการได้สำเร็จตามแผนจะส่งผลต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งจะกระทบต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เกิดการกระจายรายได้ และลดความเหลื่อมล้ำจากการพัฒนาตามเป้าประสงค์ของนโยบายการพัฒนาประเทศ ทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งทั้งนี้ทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาคณะนักถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่จะส่งผลต่อความสำเร็จ จึงได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบ เพราะในการดำเนินการดังกล่าวจะมีหลายภาคส่วนที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ ภาครัฐ ทั้งที่เป็นหน่วยงานราชการจากส่วนกลางในระดับกระทรวง ทบวง กรม รวมถึงรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในการเป็นเจ้าของโครงการ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย เป็นต้น และหน่วยงานราชการในระดับท้องถิ่น รวมทั้งได้มีการกำหนดแนวทางหรือมาตรการที่ควรต้องดำเนินการไว้อย่างชัดเจน เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานของทุกภาคส่วน

นอกจากนี้ ทางกลุ่มผู้จัดทำการศึกษาได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้การดำเนินงานล้มเหลว โดยในภาพรวมสามารถสรุปปัจจัยที่เป็นทั้งความท้าทายและความเสี่ยงต่อความสำเร็จในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญได้เป็น 3 ประเด็นหลัก ดังนี้

1) ปัจจัยเกี่ยวกับความต่อเนื่องเชิงนโยบาย และงบประมาณสนับสนุนในการดำเนินการ เพราะหากขาดทั้ง 2 ปัจจัย ย่อมกระทบต่อความสำเร็จของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยอาจทำให้เกิดความล่าช้าไม่ทันต่อสถานการณ์ หรือโครงการอาจได้รับการยกเลิกไปเลย

2) ปัจจัยด้านความเชื่อมั่นต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งจากภาคเอกชน และโดยเฉพาะจากประชาชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทั้งในด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและอาจรวมถึงวิถีชีวิตดั้งเดิมก่อนมีการดำเนินโครงการ ซึ่งอาจทำให้เกิดการต่อต้านการดำเนินการ

3) ปัจจัยด้านความพร้อมของคนในพื้นที่ จากการขาดองค์ความรู้หรือขาดความสนใจต่อการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ทำให้ขาดการเตรียมความพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นภายหลังการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง จนอาจทำให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อนโยบายการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ของรัฐบาลในอนาคต

ตารางที่ 3 ปัจจัยเสี่ยง และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง

ปัจจัยเสี่ยงในการดำเนินการขับเคลื่อน	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
1. การสร้างความเชื่อมั่นและความต่อเนื่องของการให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง อาจจะไม่บรรลุผลตามที่คาดหวังไว้เนื่องจาก ปัญหาด้านงบประมาณ และการบูรณาการความร่วมมือของทุกภาคส่วน	1. ควรมีช่องทางที่จะทำให้เกิดการบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วน โดยอาจผ่านทางคณะกรรมการ กนพ. เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการดำเนินการ
2. การเร่งดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ระหว่างการศึกษา อาทิ โครงการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก - แม่สอด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12) และโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ เชื่อมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก อาจประสบปัญหาความล่าช้าอันเนื่องมาจากขั้นตอนการจัดทำ TOR และการสรรหาผู้ร่วมลงทุน	2. หน่วยงานที่รับผิดชอบควรต้องเร่งศึกษากฎระเบียบ ข้อปัญหา และข้อจำกัดอย่างเร่งด่วนเพื่อนำเสนอ กรม. ให้ปรับลดเงื่อนไขหรือปรับระเบียบที่เอื้อให้เกิดการคล่องตัวในการจัดหาผู้ร่วมลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. การสร้างความเข้าใจถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับจากลงทุนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง อาจจะทำให้ไม่ทั่วถึงเท่าที่ควร ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความร่วมมือของประชาชนทั้งในและนอกเขตพื้นที่	3. ทุกภาคส่วนต้องเข้ามามีบทบาทในการสร้างความรู้ ความเข้าใจถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และควรเปิดโอกาสให้มีการจัดเวทีให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นเพื่อให้การพัฒนาสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่
4. ความกังวลของประชาชนในเรื่องคุณภาพสิ่งแวดล้อมอาจทำให้เกิดการต่อต้านการลงทุนในพื้นที่ก่อสร้างหรือดำเนินโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	4. หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องดำเนินการจัดทำรายงานด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) ให้เป็นไปตามหลักวิชาการ และจัดส่งให้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติ ตรวจสอบ และมีการกำกับให้การดำเนินการเป็นไปตามกรอบรายงาน EIA อย่างเคร่งครัด รวมทั้งมีการกำหนดมาตรการรองรับ และแนวทางในการสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบ

ปัจจัยเสี่ยงในการดำเนินการขับเคลื่อน	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
<p>5. การให้หน่วยงานราชการท้องถิ่นและภาคเอกชน เข้ามามีบทบาทในการจัดทำประชาสัมพันธ์ใน ลักษณะเชิงรุก อาจติดขัดด้านความเข้าใจ ขั้นตอนและรายละเอียดในเนื้อหา ของการ ดำเนินโครงการและความก้าวหน้าของโครงการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมีงบประมาณ ในการดำเนินงานไม่เพียงพอ ซึ่งจะเป็น อุปสรรคต่อการดำเนินงานด้านประชาสัมพันธ์ ได้ในที่สุด</p>	<p>5. รัฐบาลควรจัดหางบประมาณที่เพียงพอสนับสนุน ให้หน่วยงานท้องถิ่นเพื่อร่วมกับภาคเอกชน ดำเนินงานจัดทำประชาสัมพันธ์ โดยเฉพาะ ในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินโครงการ เพื่อสร้าง ความมั่นใจให้แก่ประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งนัก ลงทุนทั้งภายในและต่างประเทศ นอกจากนี้ หน่วยงานเจ้าของโครงการควรสนับสนุนด้าน ข้อมูลต่างๆ ที่จะเผยแพร่ไปยังสื่อต่างๆ</p>

5. สรุปในภาพรวม

5.1 สรุปในภาพรวม

การรวมกลุ่มประชาคมอาเซียน AEC ทำให้การค้าขาย การให้บริการ และการลงทุนเข้าสู่ยุคไร้พรมแดน ประกอบกับนโยบายรัฐบาลทั้งยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่มุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันประเทศ เพื่อนำประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและเพิ่มมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งรวมถึงระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาและเน้นการเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนที่สำคัญ ตลอดจนนโยบาย Thailand 4.0 ที่ทำให้ประเทศไทยต้องปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการเป็นระบบ 4.0

ขณะที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน จากศักยภาพของทำเลที่ตั้งที่อยู่ตรงจุดศูนย์กลาง มีพื้นที่ชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งเมียนมา ลาว เวียดนาม กัมพูชา และมาเลเซีย ซึ่งสามารถเชื่อมผ่านประเทศเหล่านั้นไปยังประเทศจีน อินเดีย และยุโรป ได้ด้วย รัฐบาลจึงได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งประเทศไทยได้มีการดำเนินการเรื่องการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมาหลายสิบปีแล้วแต่การพัฒนาคงยังเป็นปัญหาไม่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งในปี 2557 รัฐบาลโดยการนำของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องดังกล่าว โดยมีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เป็นกลไกในการขับเคลื่อนเป็นการเฉพาะ และมีการกำหนดพื้นที่ที่พัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างชัดเจน ซึ่งในระยะแรกของการขับเคลื่อนกำหนดไว้ 5 พื้นที่ รวมถึงพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ที่มีชายแดนติดกับประเทศเมียนมา จากการพัฒนาส่งผลให้จังหวัดตากมีมูลค่าการค้าการขยายชายแดนสูงขึ้น โดยที่ผ่านมามีมูลค่าการค้าชายแดนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ดี แม้ว่าพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จะพัฒนาไปได้ระดับหนึ่ง แต่จากข้อเท็จจริงในขณะนี้การดำเนินการยังคงมีปัญหา ที่สำคัญคือ ระบบคมนาคมขนส่งที่ยังไม่เอื้ออำนวยที่จะส่งเสริมการเติบโตของพื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพ ที่สำคัญเช่น ปัญหาสภาพการจราจรที่แออัดของการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ปัจจุบันใช้เส้นทางหลักเส้นเดียว คือ ทางหลวงหมายเลข 12 ที่เริ่มต้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ไปสิ้นสุดที่จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งมีปัญหาข้อจำกัดทางกายภาพทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง สำหรับการคมนาคมขนส่งทางอากาศมีเพียงสนามบินแม่สอด ซึ่งเป็นสนามบินขนาดเล็กเพียงแห่งเดียว และไม่มีระบบคมนาคมขนส่งทางรางเข้าถึง ปัจจัยดังกล่าวล้วนเป็นปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญต่อการยกระดับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลได้พยายามแก้ปัญหาด้วยการจัดสรรงบประมาณเพื่อปรับปรุงระบบคมนาคม เช่น การปรับปรุงช่องทางถนนเป็น 4 - 6 เลน การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรข้ามแดน และการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอดซึ่งยังอยู่ระหว่างดำเนินการ นอกจากนี้มี

แนวคิดที่จะดำเนินการเจาะอุโมงค์ถนนสายตาก - แม่สอด (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12) เพื่อจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางและลดอุบัติเหตุ และการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออกเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือแหลมฉบังได้ ทั้งหมดนี้เป็นเรื่องที่ต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ยกระดับของการเติบโตได้มากยิ่งขึ้น

สำหรับการคาดการณ์ปัญหาในอนาคตนั้น จากการเข้าสัมภาษณ์ผู้รับผิดชอบต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยตรง คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ได้ให้ข้อคิดเห็นว่าไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เชื่อมต่อมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดีย (East - West Economic Corridor) และเชื่อมต่อจีนตอนใต้เข้ากับภูมิภาคเอเชีย (North - South Economic Corridor) ทำให้ไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาคและการเป็นประตูสู่เอเชียได้ เขตเศรษฐกิจพิเศษเป็นแนวทางหนึ่งที่จะใช้โอกาสนั้นในการช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ และสร้างความเจริญให้กับประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนจังหวัดตากซึ่งมีความพร้อมในทำเลที่ตั้งที่อยู่ติดกับประเทศเมียนมาที่ขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาที่กำลังซื้อค่อนข้างสูง และอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ East - West Economic Corridor อย่างไรก็ดี ปัญหาสำคัญที่จะทำการดำเนินการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากพร้อมต่อการช่วงชิงโอกาสจากศักยภาพของทำเลที่ตั้งได้นั้น ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล คือ ระบบการคมนาคมที่จะต้องทำให้เกิดการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากกับประเทศเมียนมาให้ได้ รวมถึงการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งกับจังหวัดโดยรอบพื้นที่ โดยไม่ควรมองความเจริญเฉพาะการพัฒนาพื้นที่ที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากเท่านั้น แต่ควรมองโอกาสจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต่อการพัฒนาประเทศด้านอื่นด้วย เช่น การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดความเจริญของพื้นที่เมืองบริเวณโดยรอบ

ดังนั้น เป้าหมายหลักในระยะ 4- 5 ปี จากการศึกษาก็เห็นว่ารัฐบาลควรจะให้ความสำคัญเพิ่มเติมเป็นอย่างมาก คือ การพัฒนาระบบการคมนาคมทางถนนในทุกเส้นทางที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัย การพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ รวมทั้งให้เป็นสนามบินนานาชาติ การพัฒนาระบบการคมนาคมทางรางที่จะเพิ่มทางเลือกที่ประหยัดและขนส่งได้ในปริมาณมาก ๆ ซึ่งเป้าหมายที่กลุ่มเสนอนี้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา การสร้างความสามารถในการแข่งขันและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 ถึง 3 ยุทธศาสตร์ คือ ด้านการสร้างการแข่งขันทางเศรษฐกิจและการแข่งขันได้อย่างยั่งยืน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และด้านการพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ และยังมีผลโดยอ้อมในเรื่อง Thailand 4.0 อีกด้วย เป้าหมายหลักดังกล่าวจะสำเร็จได้จะต้องมีเป้าหมายรองที่ชัดเจนในส่วนที่เกี่ยวกับการมีแผนพัฒนาระบบการคมนาคมแบบบูรณาการระหว่างภาค แผนการพัฒนาระบบการคมนาคมทางอากาศในเขตชายแดน และแผนการพัฒนาระบบการคมนาคมทางรางในพื้นที่สูงซึ่งมีภูเขา อีกทั้งยังต้องมีการจัดสรรงบประมาณที่ชัดเจน ผ่อนปรนกฎระเบียบบางประการ เช่น การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แผนการสร้างความปลอดภัยการใช้ทาง และแผนการสร้างความรู้ความ

เข้าใจให้กับประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการจะบรรลุเป้าหมายจะต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน มีระยะเวลาที่แน่นอนและปลอดจากการเมืองอย่างแท้จริง

ทั้งนี้เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายจึงได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่ต้องรับผิดชอบ เพราะในการดำเนินการดังกล่าวจะมีหลายภาคส่วนที่เข้ามาเกี่ยวข้อง รวมทั้งได้กำหนดแนวทางหรือมาตรการที่ควรต้องดำเนินการไว้อย่างชัดเจน เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินงานของทุกภาคส่วน นอกจากนี้ ทางกลุ่มผู้จัดทำการศึกษายังได้ตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้การดำเนินงานล้มเหลว โดยในภาพรวมสามารถสรุปปัจจัยที่เป็นทั้งความท้าทายและความเสี่ยงต่อความสำเร็จในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดตากที่สำคัญได้เป็น 3 ประเด็นหลัก (1) ปัจจัยเกี่ยวกับความต่อเนื่องเชิงนโยบายและงบประมาณสนับสนุนในการดำเนินการ (2) ปัจจัยด้านความเชื่อมั่นต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งจากภาคเอกชน และโดยเฉพาะจากประชาชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง และ (3) ปัจจัยด้านความพร้อมของคนในพื้นที่ รวมทั้งได้มีแนวทางการบริหารความเสี่ยงไว้ด้วย เช่น การบริหารความเสี่ยงความต่อเนื่องเชิงนโยบายและงบประมาณ ซึ่งควรใช้กลไกของ กนพ. ในการขับเคลื่อน ความเสี่ยงต่อความเชื่อมั่นจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ควรเร่งศึกษากฎระเบียบ ข้อปัญหา และข้อจำกัดอย่างเร่งด่วน เพื่อนำเสนอ กรม. แก้ไขปัญหา เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับภาคเอกชน และการเปิดโอกาสให้มีการจัดเวทีให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นเพื่อให้การพัฒนาสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เป็นต้น

นอกจากนั้น จากการศึกษาผลกระทบของความสำเร็จจากการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต่อการยกระดับการเติบโตของเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก โดยพิจารณาจากประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่คาดว่าจะได้รับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งตามแนวทางการพัฒนาที่ศึกษาไว้ โดยจากการคำนวณในเบื้องต้นพบว่า กรณีมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่ จะทำให้ GPP ของจังหวัดตากในอนาคตข้างหน้าประมาณ 15 ปี จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 11,631 ล้านบาทต่อปี ซึ่งสามารถตอบสนองต่อนโยบายการกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำของรัฐบาลได้

5.2 บทเรียนที่ได้เรียนรู้จากการจัดทำรายงาน

5.2.1 ความท้าทายในการบูรณาการ

กลุ่มผู้ทำการศึกษาประกอบไปด้วยข้าราชการพลเรือนประเภทอำนวยการและพนักงานรัฐวิสาหกิจระดับผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 10 คน โดยสังกัดหน่วยงานแตกต่างกันไป คือ กระทรวงคมนาคม กระทรวงยุติธรรม กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งถือได้ว่ามาจากแนวความคิดที่หลากหลายซึ่งแต่ละความคิดเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศชาติทั้งสิ้น แต่อย่างไรก็ตามเมื่อสำนักงาน ก.พ. กำหนดไว้ในหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส. 1) ว่า ผู้เข้ารับการอบรมจะต้องจัดทำรายงานการศึกษากลุ่ม (Group Project) หรือ GP เพียง 1 เรื่อง โดยรายงานดังกล่าวจะต้องเป็นข้อเสนอเชิงนโยบายที่ตอบสนองต่อการขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลและยุทธศาสตร์ชาติและการทำงานเชิงบูรณาการ

ระหว่างส่วนราชการ กลุ่มผู้ทำการศึกษาจึงได้มีการนำเสนอข้อเสนอในหลายประเด็น เช่น ในเรื่อง การเกษตร ในเรื่องการท่องเที่ยว เรื่องในภาคอุตสาหกรรม เรื่องการคมนาคม และเรื่องอาหารและยา ซึ่งเมื่อได้มีการอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันจนเป็นที่ยุติแล้ว กลุ่มผู้ทำการศึกษาจึงมีความเห็น สอดคล้องกันว่า ควรจะจัดทำรายงานข้อเสนอเกี่ยวกับการคมนาคม โดยศึกษากรณีการลดอุบัติเหตุ ทางถนนบนทางหลวงสาย 12 ดอยรวม โดยเห็นว่า ถนนสายดังกล่าวเชื่อมโยงจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตากไปยังภาคตะวันออกของประเทศได้ ซึ่งจุดบริเวณดอยรวมดังกล่าวมีสภาพทางกายภาพ เป็นภูเขาทำให้การสร้างถนนจำเป็นต้องดำเนินการตามสภาพภูมิศาสตร์ จึงทำให้สภาพของถนน ดังกล่าวมีความคดเคี้ยวทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งมากกว่าจุดอื่น ๆ ซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนี้อาจจะเป็น อุปสรรคในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากได้ ทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาจึงได้ตกลงกันในเบื้องต้นว่าควรจะนำเสนอหัวข้อดังกล่าว

ซึ่งต่อมาได้มีการนำข้อเสนอดังกล่าวเข้าพบที่ปรึกษาซึ่งได้รับคำชี้แนะว่าควรจะนำเสนอ ปัญหาของการคมนาคมในภาพรวมที่จะทำให้มีผลกระทบต่อการยกระดับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษจังหวัดตาก ซึ่งทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาได้นำข้อเสนอดังกล่าวมาพิจารณาร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง มี การถกเถียงกันถึงวิธีการในกรณีที่จะปรับปรุงข้อเสนอดังกล่าว ในที่สุดทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาก็มี ความเห็นเป็นแนวทางเดียวกันให้ปรับปรุงข้อเสนอในรายงานให้เป็น “การพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่ง เพื่อยกระดับการเติบโตเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กรณีจังหวัดตาก)” โดยได้มีการแบ่งงานกันทำในการ จัดหาข้อมูลมาพิจารณา ซึ่งในการค้นคว้าหาข้อมูลนั้นได้มีแนวความคิดร่วมกันว่าควรจะมีการขอ ทราบแนวคิดจากผู้บริหารหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุมการคมนาคม โดยทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาได้ เลือกที่จะสัมภาษณ์ท่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ซึ่งกรณีนี้ถือเป็น ความโชคดีของกลุ่มที่ 6 ที่ท่านได้รับที่จะให้ทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาเข้าสัมภาษณ์ และความที่ท่าน เคยเป็นผู้บริหารสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติด้วยทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาจึงได้รับข้อมูลที่ ครบคลุมทั้งในส่วนของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและในส่วนของการบริหารจัดการการคมนาคม ของประเทศ โดยการเข้าสัมภาษณ์ใช้เวลาทั้งสิ้นเกือบ 2 ชั่วโมง

ความร่วมมือร่วมใจของกลุ่มผู้ทำการศึกษาอีกประการหนึ่งที่สำคัญ คือ การช่วยกัน วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าและสัมภาษณ์การเรียบเรียงหัวข้อการรายงาน รวมทั้งในการจัดทำ เอกสารนำเสนอ (Power Point) ได้อย่างหลากหลายและเป็นที่ยุติในที่สุด ซึ่งในรายละเอียดของ รายงานข้อเสนอดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการประสานความคิดของสมาชิกกลุ่มแต่ละท่านที่มีความคิดทั้งที่ เหมือนกันและแตกต่างกันได้อย่างลงตัวจนสำเร็จเป็นรายงานข้อเสนอตามหัวข้อที่กลุ่มตั้งใจไว้ รวมทั้ง มีรูปแบบตามที่สำนักงาน ก.พ. กำหนด และนำเสนอได้ตามเวลาที่กำหนด กรณีนี้จึงถือเป็น ความสำเร็จของสมาชิกกลุ่มที่ 6 ทุกท่านที่ได้ร่วมแรงร่วมใจกันจัดทำข้อเสนอรายงานในเชิงนโยบาย ในนามกลุ่มที่ 6 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารระดับสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และ คุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 88

5.2.2 การเชื่อมโยงระหว่างแนวทางการพัฒนาตนเอง (IS) ให้เข้ากับการนำข้อเสนอในรายงานกลุ่มไปปฏิบัติ (GP)

หากจะพิจารณาการนำข้อเสนอในรายงานกลุ่มไปปฏิบัติต่อแนวทางการพัฒนาตนเองแล้ว ทางกลุ่มผู้ทำการศึกษาเห็นว่า แนวทางการพัฒนาตนเองที่สำคัญที่สามารถเชื่อมโยงกับข้อเสนอในรายงานกลุ่มได้ มีดังนี้

- 1) **การคิดในเชิงกลยุทธ์ (Thinking)** ซึ่งเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ปัญหา สถานการณ์ แนวทาง การปฏิบัติ แนวทางการตัดสินใจเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาให้ได้ข้อยุติที่เหมาะสม
- 2) **การตัดสินใจ (Decision Making)** เป็นการเลือกโดยการพิจารณาจากข้อมูล โอกาส ปัญหา ประเมินทางเลือก ผลลัพธ์ เพื่อการตัดสินใจที่ดีที่สุด
- 3) **การวางแผนกลยุทธ์ (Strategic Planning)** เป็นการสร้างแผนปฏิบัติงานที่มีการระบุเป้าหมาย วัตถุประสงค์ กลยุทธ์ และแนวทางการปฏิบัติที่ชัดเจนเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์
- 4) **ความเป็นผู้นำ (Leadership)** เป็นการโน้มน้าวให้ผู้อื่นยอมรับในคำแนะนำแก่ผู้อื่นเกี่ยวกับการทำงาน การตัดสินใจ เป็นต้น
- 5) **การทำงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ (Achieving Result)** เป็นการบริหารการปฏิบัติงานให้ได้ผลสำเร็จตามแผนและเป้าหมายที่กำหนด ตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้ที่เกี่ยวข้อง
- 6) **การส่งเสริมการทำงานแบบบูรณาการและสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบ (Create Alignment and Accountability)** การประสานสอดคล้องระหว่างวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ เป้าหมาย ขององค์กร บุคลากร กระบวนการทำงานเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีความรับผิดชอบและเพื่อผลสำเร็จในภาพรวมตามที่กำหนด

บรรณานุกรม

- ประภัศร์ เทพชาตรี. (2559). *ASEAN Connectivity 2025*. สืบค้น 17 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.drprapat.com/asean-connectivity-2025/>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี. สืบค้นเมื่อ วันที่ 12 สิงหาคม 2561, จาก <http://www.nesdb.go.th/download/document/ร่างยุทธศาสตร์ชาติ%.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12. สืบค้นเมื่อ วันที่ 12 สิงหาคม 2561, จาก www.nesdb.go.th/article_attach/article_file_20160922162840.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). เอกสารแถลงข่าวภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาส 4/2560 และแนวโน้มปี 2561. สืบค้น 17 กรกฎาคม 2561, จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7384
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2558). คู่มือการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้น 17 กรกฎาคม 2561, จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=5198
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2558). กฎหมาย ระเบียบ และประกาศ. สืบค้น 17 กรกฎาคม 2561, จาก http://www.boi.go.th/index.php?page=boi_announcements
- สำนักงานจังหวัดตาก. (2561). เขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย. สืบค้นเมื่อ วันที่ 12 สิงหาคม 2561, จาก <http://www.taksez.com/th/page/origin.html>
- สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร. (2556). โครงการศึกษาและออกแบบรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-เชียงใหม่ ระยะที่ 1 กรุงเทพ-พิษณุโลก. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.otp.go.th/index.php/edureport/view?id=123>
- สำนักบัญชีประชาชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). ผลิตภัณฑ์ภาคและจังหวัด. สืบค้น 20 กรกฎาคม 2561, จาก http://www.nesdb.go.th/main.php?filename=gross_regional
- สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2559). เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน. สืบค้น 17 กรกฎาคม 2561, จาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6210
- อาคม เติมพิทยาไพสิฐ. 2561, 28 มิถุนายน. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง. สัมภาษณ์

คณะผู้จัดทำ

ชื่อ – สกุล	รหัส	ตำแหน่ง/ สังกัด
1. นายจิระพงศ์ เทพพิทักษ์	88057	ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม
2. นายชาญ วชิรเดช	88080	ผู้อำนวยการเรือนจำจังหวัดจันทบุรี กรมราชทัณฑ์ กระทรวงยุติธรรม
3. นางสาวพิตรจิรา มณีเนตร	88028	หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี สำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
4. นายพิสนธ์ จันทร์ศรี	88126	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่-พัฒนาธุรกิจ บริษัท กฟผ. อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
5. นายสมปรารถนา สุขทวี	88016	ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนการวิจัย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
6. นายเสถียร เขียนสาร	88035	เกษตรและสหกรณ์จังหวัดสิงห์บุรี สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
7. นางสาวสุกัญญาณี ยะวิญชาญ	88068	ผู้อำนวยการกองพยากรณ์อากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
8. นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกุล	88014	ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ สำนักงานรัฐมนตรี
9. นายสุนทร แก้วสว่าง	88115	ผู้อำนวยการกองกฎหมาย กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
10. นางสาวสุภัทรา บุญเสริม	88111	ผู้อำนวยการสำนักด้านอาหารและยา สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข