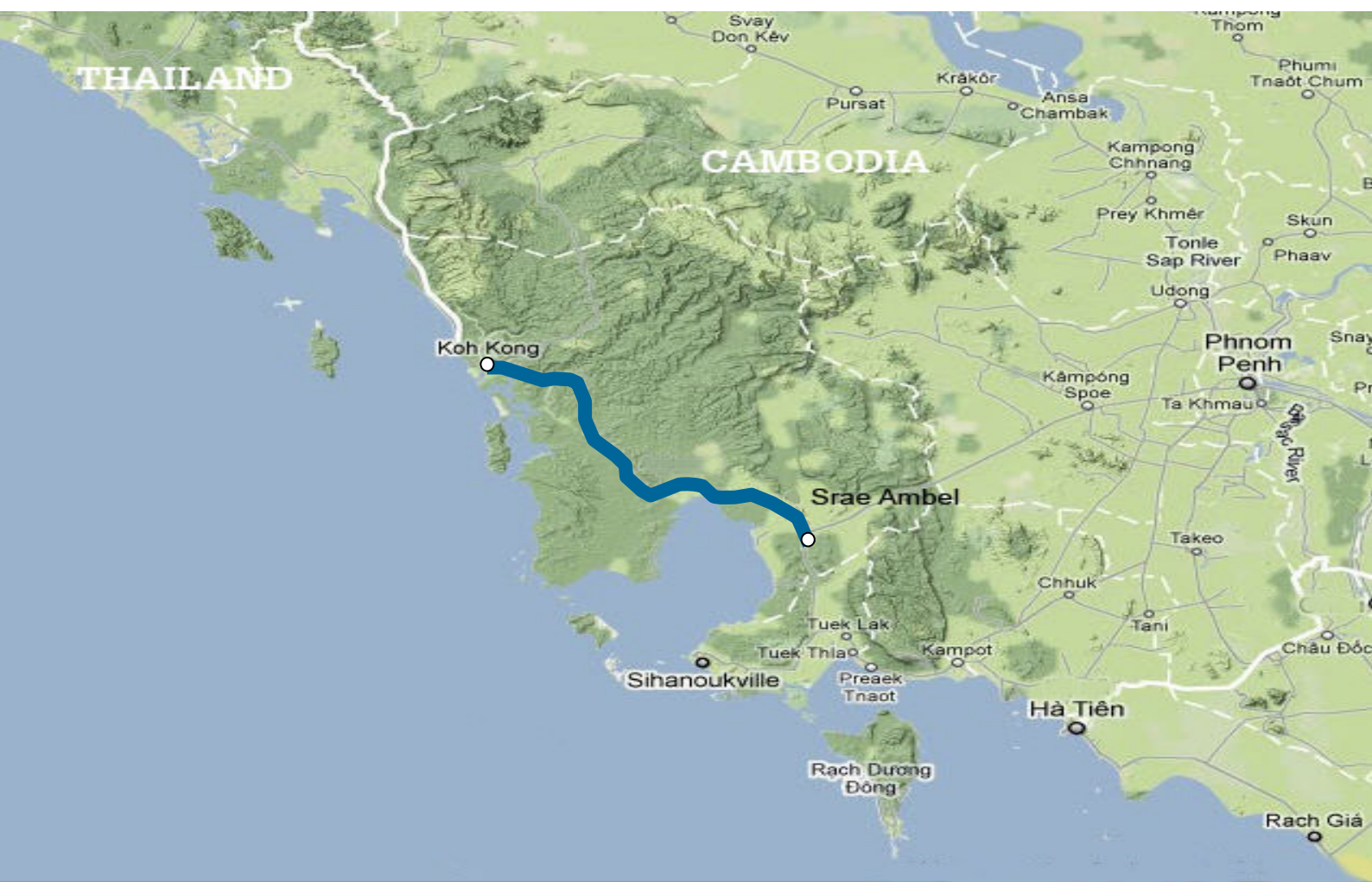


โครงการปรับปรุงและ
ลาดยางผิวจราจรเส้นทาง
ตราด/เกาะกง-สเรอัมเบล

R48

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการศึกษาผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น
จากโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ.



สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจ
กับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)



สถาบันเอเชียศึกษา
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บริษัท อินเด็กซ์
อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด



บริษัท ซีแอนดีย์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล
เวเนเจอร์ จำกัด

รายชื่อคณะที่ปรึกษาโครงการ

ที่ปรึกษาโครงการ

รศ.ดร.สุนทร ชูตินทรานนท์	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
รศ.ดร.กมลเสถียร สันติเวชชกุล	บริษัท ซีแอนด์ซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวนเจอร์ จำกัด
นายปริญญา สุริโสภณ	บริษัท ซีแอนด์ซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวนเจอร์ จำกัด

ผู้จัดการโครงการ

นางสาวพรพิมล ตรีโชติ	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
----------------------	---

ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ

นายณัฐพล ตันตระกูลทรัพย์	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
--------------------------	---

คณะผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามและประเมินผล

นางสาวศิริวรรณ ศิริบุญ	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาวบุศริน บางแก้ว	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาวชเนตตี มลิินทางกูร	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คณะผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจและสังคม

คณะผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รศ.ดร.นवलน้อย ตรีรัตน์	คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นายอุกฤษฏ์ ปัทมานันท์	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นางสาววัชรินทร์ ยงศิริ	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
นายอดิศร เสมแย้ม	สถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คณะผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมโยธาและงานทาง

นายวิชัย พรสิริพงษ์	บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด
นายวชิรา เอกสาตรา	บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด
นายณัฐพงศ์ ทับทิมทอง	บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด
นายสุพัฒน์ รัตนมาลี	บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด

คณะเศรษฐกิจการขนส่ง

นายฟ้าใหม่ แก้วรัตน์ปัทมา	บริษัท ซีแอนด์ซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวนเจอร์ จำกัด
นางสาวอาทิตี ภิญโญโชติวงศ์	บริษัท ซีแอนด์ซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวนเจอร์ จำกัด
นางสาวพรสุภา ลีนะวัต	บริษัท ซีแอนด์ซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวนเจอร์ จำกัด

คำนำ

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. เป็นผู้แทนรัฐบาลไทยภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมและขนส่ง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปเงินกู้เงื่อนไข่นอนปรนและเงินให้เปล่า ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายด้านการต่างประเทศของรัฐบาลไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว กัมพูชา พม่าและเวียดนามให้มีความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น รวมถึงการร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งและมีความมั่นคงยั่งยืน

ในส่วนของกัมพูชา สพพ.ได้ให้ความช่วยเหลือในรูปของเงินกู้แบบเงื่อนไข่นอนปรน ในวงเงิน 866.66 ล้านบาท ในการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางตราด/เกาะกง-สเรียมเบิล (R48) ระยะทางรวม 151.429 กิโลเมตร เริ่มงานก่อสร้างในเดือนธันวาคม ปี 2004 แล้วเสร็จในเดือน มิถุนายน ปี 2007 และ สพพ.ได้ดำเนินการจัดจ้างที่ปรึกษา ทีมของสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อันประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด และ บริษัท ซีแอนซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล เวเนเจอร์ จำกัด เพื่อดำเนินการศึกษาและประเมินผล โครงสร้างถนนหมายเลข 48 และความคุ้มค่าของถนนด้านการขนส่งและการคมนาคม ตลอดจนศึกษาด้านผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดจากโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก สพพ. ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่ถนนตัดผ่านและพื้นที่บริเวณใกล้เคียง โดยการศึกษาได้ครอบคลุมไปถึงผลประโยชน์ของโครงการในกรอบของความสัมพันธระหว่างประเทศและกรอบการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยอันสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค โดยมีระยะเวลาดำเนินงานในการศึกษาประเมินผล และเขียนรายงานระหว่างเดือนเมษายน ถึง ตุลาคม 2010 รวม 7 เดือน

รายงานฉบับนี้เป็นการวิเคราะห์ถึงผลสำเร็จของโครงการการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 ในกัมพูชา และให้ข้อเสนอแนะต่อการปรับปรุง เพิ่มมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ทั้งนี้ รายงานสำเร็จได้ด้วยความร่วมมืออย่างดีของเจ้าหน้าที่ของกัมพูชาทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น ตลอดจนชุมชนในพื้นที่ที่ถนนตัดผ่านซึ่งทีมที่ปรึกษาใคร่ขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ นอกจากนี้ทีมที่ปรึกษาใคร่ขอขอบคุณสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) ที่ให้ความไว้วางใจในการดำเนินงานประเมินผลในครั้งนี้ พร้อมทั้งขอขอบคุณคณะกรรมการตรวจรับงานที่กรุณาให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเขียนรายงานฉบับนี้

รศ. ดร.สุเนตร ชุตินทรานนท์

ผู้อำนวยการสถาบันเอเชียศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

30 ตุลาคม 2010

**บทสรุปสำหรับผู้บริหาร
(Executive Summary)**

**โครงการศึกษาผลกระทบและผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจาก
สพพ. : โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางตราด/เกาะกง-สแรอ้อมเบิล (R48)**

1. ความช่วยเหลือของประเทศไทย : หลักการและเหตุผล

สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมมหาชน) หรือ สพพ. เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ดำเนินการให้ความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ด้านคมนาคมและขนส่ง โดยมีรูปแบบการให้ความช่วยเหลือแก่ประเทศเพื่อนบ้านในรูปเงินกู้ เงินช่วยเหลือและเงินให้เปล่า ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมนโยบายด้านการต่างประเทศของรัฐบาลไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สปป.ลาว กัมพูชา พม่าและเวียดนาม ให้มีความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น รวมถึงการร่วมกันพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคให้มีความเข้มแข็ง และมีความมั่นคงยั่งยืน อันเป็นการช่วยขยายตัวด้านเศรษฐกิจ ด้านการค้า ด้านการลงทุน และด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภูมิคุ้มกันทางเศรษฐกิจของประเทศไทยด้วย

ภารกิจของ สพพ. สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทยในการส่งเสริมให้ไทยเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการติดต่อค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในอนุภูมิภาคนี้ ดังจะเห็นได้จากทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 โดยเนื้อหาสาระสำคัญได้ระบุถึงความจำเป็นในการพัฒนาส่วนภูมิภาคและชนบท โดยวางแนวทางในการพัฒนาเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค ให้เป็นฐานเศรษฐกิจและฐานการสร้างงานหลักของแต่ละภูมิภาค เพื่อรองรับการกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากส่วนกลาง อีกทั้งเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นแนวหลักในการดำเนินนโยบายมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539) ได้มองโอกาสในการพัฒนาของไทยว่า¹

- 1) การเปิดตลาดการค้าและการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน มีเส้นทางที่ดีขึ้น การเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ในอินโดจีนและพม่า รวมทั้งนโยบายของไทยที่จะเปิดความสัมพันธ์ทางการค้า และการลงทุนในประเทศเหล่านี้ จะเปิดโอกาสให้ไทยเป็นเศรษฐกิจหน้าด่านในภูมิภาคนี้ต่อไป
- 2) การขยายตลาดใหม่ในอินโดจีน จะเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนและขยายตลาดส่งออกสินค้าไทยให้กว้างขวางยิ่งขึ้น
- 3) ปัจจัยต่างๆ สามารถส่งผลให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการเงินในภูมิภาคได้

¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 . <http://www.nesdb.go.th/plan/data/plan7/data/mi.doc>.

นโยบายการเปิดสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคในลุ่มน้ำโขงของไทยนี้ ได้รับการสืบสานและต่อยอดมาถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 - 2545) คือ²

มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคและพื้นที่ชายแดน เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งและโอกาสทางเศรษฐกิจของพื้นที่ เมือง ชุมชนและคนในพื้นที่ โดยสร้างความเข้มแข็งให้แก่เมืองที่เป็นชุมชนศูนย์กลางของอนุภูมิภาค และเมืองชายแดน ซึ่งมีศักยภาพที่จะเป็นประตูการค้าติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติให้สามารถเชื่อมโยงกับชุมชนศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ และติดต่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอินโดจีน กลุ่มประเทศอาเซียน และนานาชาติให้มากขึ้น อันจะเป็นการพัฒนาฐานการผลิตใหม่ของประเทศในระยะยาวต่อไป

ให้ความสำคัญกับพื้นที่ภายใต้ความร่วมมือของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อสนับสนุนการสร้างอาชีพและการมีงานทำของคนที่ย้ายอยู่ในพื้นที่ภาคเหนือ เป็นการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด เพื่อกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรวม รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการติดต่อและร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านการลงทุน การท่องเที่ยว การค้าและโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน

นโยบายการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในอนุภูมิภาค จึงเป็นเป้าหมายสำคัญของการดำเนินงานของรัฐบาลเรื่อยมาตั้งที่อยู่ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) คือ ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืนโดยการสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีสาระสำคัญประการหนึ่งที่เน้นส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศในกรอบความร่วมมือ GMS ACMECS IMT-GT JDS และ BIMSTEC³ โดยพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานหลักเชื่อมโยงแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ปรับปรุงกฎระเบียบทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน ควบคู่กับการส่งเสริมการท่องเที่ยว ดูแลและป้องกันผลกระทบทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์⁴

ดังนั้น จึงเป็นเรื่องสอดคล้องกับทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 - 2557) ที่ยังคงให้ความสำคัญกับการพัฒนาความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในอนุภูมิภาค โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

² สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 . <http://www.nesdb.go.th/plan/data/plan7/data/mi.doc>.

³ GMS: Greater Mekong Sub-region หรือ การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ACMECS : Ayeyawady-Chao Praya-Mekong Economic Cooperation Strategy หรือ ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง

IMT-GT : Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle หรือ แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

JDS: Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Areas หรือ คณะกรรมการว่าด้วย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมสำหรับพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย

BIMSTEC: Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation หรือ ความริเริ่มแห่ง

อ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ

⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2550-2554. <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=139>.

ทิศทางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 11 (พ.ศ.2555 - 2559)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำเอกสาร (ร่าง) ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ขึ้น เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมประจำปี 2553 ของ สศช. โดยมีสาระสำคัญ อันสัมพันธ์กับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศไทยเข้ากับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค ซึ่งได้กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 5 ว่าด้วย ยุทธศาสตร์การสร้าง ความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจในภูมิภาค⁵ โดย “ประเทศไทยต้องปรับบทบาทเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ทั้งในด้านการขยายความร่วมมือด้านเศรษฐกิจ การค้า การคมนาคมขนส่ง การพัฒนาและแลกเปลี่ยนความรู้ ทั้งทางด้านทรัพยากรมนุษย์ เทคโนโลยี และสารสนเทศกับกลุ่มประเทศต่างๆ ดังนั้น การแสวงหาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและความร่วมมืออื่นๆ กับประเทศต่างๆ ในภูมิภาคจึงมีความจำเป็นมากขึ้น”⁶

ดังนั้น สศช. จึงได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่ 5 ไว้ ดังนี้ คือ

- 1) เตรียมพร้อมและปรับตัวเข้าสู่บริบทโลกและภูมิภาคที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะ การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) และการสร้างความเชื่อมโยงด้านการค้า การลงทุนกับชีวเศรษฐกิจที่ขยายตัวสูงและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก
- 2) เสริมสร้างรายได้เปรียบเชิงเศรษฐกิจ จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ
- 3) ส่งเสริมบทบาทไทยในเวทีระหว่างประเทศให้เด่นชัด
- 4) บรรเทาผลกระทบเชิงลบและประเด็นปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศ

พร้อมกันนั้น สศช. ได้วางแนวทางในการพัฒนายุทธศาสตร์ การสร้างความเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจในภูมิภาคไว้ ดังนี้ คือ⁷

- สร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
- ขยายความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ และความเป็นหุ้นส่วนกับประเทศคู่ค้าของไทยในภูมิภาคต่างๆ ด้วยวิธีการ เช่น พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล อันจะนำไปสู่การอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

ดังนั้น หากจะดูในภาพรวมแล้ว จะเห็นได้ชัดว่า ส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การพัฒนาของ ไทยนั้นมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาคเป็นสำคัญ ความช่วยเหลือของไทยผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จึงถือได้ว่าเป็นกลไกสำคัญ ในการทำให้ไทยบรรลุวัตถุประสงค์ในการพัฒนาประเทศกลไกหนึ่ง

⁵ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 . เอกสารประกอบการประชุมประจำปี 2553. (กรุงเทพฯ : 2010), หน้า 127

⁶ เฟิ่งอ่าง

⁷ เฟิ่งอ่าง, หน้า 133

ในส่วนของประเทศกัมพูชา สพพ.ได้ให้การสนับสนุนโครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางตราด – สเรอ็อมเบ็ล (ถนนหมายเลข 48) ระยะทางรวมประมาณ 152 กิโลเมตร เริ่มที่บริเวณจุดเชื่อมต่อกับทางหลวงสาย 4 (กรุงพนมเปญ - จังหวัดพระสีหนุ) ที่อำเภอสเรอ็อมเบ็ลถึงบริเวณวงเวียนเกาะกง จังหวัดเกาะกง โดย สพพ. ได้ให้เงินกู้แบบเงื่อนไขผ่อนปรนแก่ประเทศกัมพูชา ในวงเงิน 866.66 ล้านบาท โดยมีบริษัท สหการวิศวกรรม จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง และกลุ่มบริษัท Team Consulting Engineering and Management และบริษัท Planning and Research Consultant เป็นผู้สำรวจออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง เริ่มงานก่อสร้างเดือนธันวาคม 2004 แล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน 2007

2. การประเมินผล ผลกระทบและผลประโยชน์อันเกิดจากการปรับปรุงถนนหมายเลข 48

ในการประเมินผลได้ทำการศึกษา เป็น 2 ส่วน คือ 1) ประเมินโครงสร้างของถนนหมายเลข 48 หลังการปรับปรุง โดยมอบหมายให้ทีมผู้เชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมเป็นผู้ประเมิน ในส่วนของแบบก่อสร้าง มาตรฐานการก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง มาตรฐานการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และมาตรฐานความปลอดภัย 2) การประเมินผลกระทบ และผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 ซึ่งจะครอบคลุมรวมถึงการประเมินด้านเศรษฐกิจขนส่งซึ่งเปลี่ยนแปลงไปภายหลังการปรับปรุงถนน

2.1. การประเมินผลโครงสร้างถนนหมายเลข 48

ทางถนนหมายเลข 48 ช่วงจากตราด/เกาะกง - สเรอ็อมเบ็ล มีระยะทาง 151.429 กิโลเมตร ในการก่อสร้างได้ปรับปรุงผิวจราจรเป็นแบบ Double Bituminous Surface Treatment (DBST) มีความหนา 5 เซนติเมตร กว้าง 10 เมตร แบ่งเป็น 2 ช่องจราจร ช่องละ 3.5 เมตร และมีไหล่ทางกว้างข้างละ 1.5 เมตร โดยได้ปรับความลาดชันของสายทางไม่ให้เกิดร่องน้ำ 8

ทางถนนหมายเลข 48 ก่อสร้างโดยใช้เงินกู้แบบผ่อนปรนจาก สพพ. โดยก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนมิถุนายน ค.ศ. 2007 จากการสำรวจลักษณะและสภาพของสายทาง ปรากฏว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นตามแนวสายทาง ซึ่งสามารถสรุปลักษณะความเสียหาย สาเหตุ และวิธีการแก้ไขได้ ดังนี้

ลักษณะความเสียหาย	สาเหตุ	วิธีการแก้ไข
การเกิดหลุมที่ผิวทางถนนเป็นคลื่น	- การควบคุมคุณภาพวัสดุที่ใช้ก่อสร้างไม่ดีพอ ทำให้น้ำสามารถรั่วซึมถึงชั้นโครงสร้างทางด้านล่างได้ - การทรุดตัวที่เกิดจากน้ำใต้ดิน	- ปรับปรุงและเสริมผิวทางใหม่โดยการทำ Overlay - ก่อสร้างระบบ Subdrain ด้านซ้ายและขวาของแนวสายทางโดยให้อยู่ต่ำกว่าระดับชั้นโครงสร้างทาง

ลักษณะความเสียหาย	สาเหตุ	วิธีการแก้ไข
ความสามารถในการระบายน้ำจากผิวจราจรไม่เพียงพอเกิดน้ำท่วมขังบนผิวจราจร	- การก่อสร้าง Concrete Ditch เล็กเกินไป - มีวัชพืชขวางทางระบายน้ำจากผิวจราจร	- ทำการก่อสร้าง Concrete Ditch ใหม่ให้ใหญ่ขึ้น และมีความลาดเอียงเพียงพอต่อการระบายน้ำ (>3%) พร้อมกับติดตั้ง Pipe Culvert ในจุดที่เหมาะสม - ดูแลรักษา และตัดแต่งไม่ให้วัชพืชสูงจนทำให้การระบายน้ำจากผิวจราจรไม่สะดวก
	- เกิดการทับถมของดินและหินจากพังทลายของ Back Slope	- ทำการปรับปรุงความชันของ Side Slope พร้อมการบดอัดให้แน่น
การพังทลายของลาดคันทาง	- การอึดตัวของน้ำใต้ดินบริเวณคันทาง ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำในแม่น้ำและลำน้ำ	- ปรับปรุงเสถียรภาพของลาดคันทางด้วย กำแพงกันดิน หรือ MSE Wall เพื่อป้องกันการพังทลาย

จากการวิเคราะห์ทางวิศวกรรมของถนนและสะพาน ที่ปรึกษาได้สรุปประเด็นที่อาจเป็นปัญหา จนทำให้เกิดความเสียหายต่อสายทาง หรือมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งแนวทางการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาสายทางไว้ ดังนี้

ประเด็นปัญหา	แนวทางการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาสายทาง
ระยะการมองเห็นไม่เพียงพอ	- ปรับปรุงแนวสายทาง ติดตั้งป้ายจำกัดความเร็ว และติดตั้งอุปกรณ์กันชนเพิ่มเติมในบริเวณที่จำเป็น
รูปแบบเรขาคณิตสายทาง	- จัดช่องจราจร และปรับปรุงรูปแบบเรขาคณิตของทางแยกและทางเชื่อมให้เหมาะสม - ในอนาคต เมื่อปริมาณจราจรสูงขึ้น ควรปรับปรุงมาตรฐานของสายทาง โดยทำการขยายผิวจราจร/เพิ่มช่องจราจร ลดความลาดชันของสายทาง
เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง และป้ายจราจรไม่ชัดเจน	- ทาสีเครื่องหมายจราจรใหม่ให้ได้มาตรฐาน เพิ่มเติมป้ายจราจรในตำแหน่งที่เหมาะสม และดูแลรักษาให้สามารถมองเห็นได้ชัดเจนอยู่เสมอ

ประเด็นปัญหา	แนวทางการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาสายทาง
การพังทลายของลาดคันทาง และการกัดเซาะของน้ำบริเวณคอสะพาน	<ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างระบบ Geogrid, Geofelt, Subdrain, Box Gabion and Mattress, ระบบ Slope Protection ตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ - ปรับแนวสะพานให้สัมพันธ์กับแนวทางการไหลของน้ำ
การขาดแคลนระบบสัญญาณไฟจราจร ไฟฟ้าแสงสว่าง และองค์ประกอบด้านความปลอดภัยของถนน	<ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และไฟฟ้าแสงสว่างในบริเวณที่จำเป็น ดูแลและปรับปรุงระบบไฟฟ้าแสงสว่างของถนนและสะพาน โดยเฉพาะบริเวณสะพานขนาดใหญ่ที่อยู่ในเขตชุมชนให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ - ปรับปรุงองค์ประกอบด้านความปลอดภัย เช่น เพิ่มเติมอุปกรณ์กันชน ราวกันชน กำแพงคอนกรีต ทางเท้า ทางข้าม และอุปกรณ์สะท้อนแสงให้เหมาะสมและเพียงพอต่อการใช้งาน
มาตรฐานการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบและควบคุมดูแลในเรื่องของคุณภาพวัสดุ การทดสอบวัสดุ เทคนิคที่ใช้ในการก่อสร้างอย่างใกล้ชิด - พิจารณางบประมาณและระยะเวลาการก่อสร้างให้เหมาะสม - คำนึงถึงสภาพพื้นที่โครงการ และผลกระทบที่อาจเกิดจากภัยธรรมชาติอย่างละเอียดถี่ถ้วน เพื่อให้สามารถออกแบบระบบเพื่อป้องกันความเสียหายจากภัยธรรมชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ให้ความสนับสนุนด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ เพื่อการบำรุงรักษาสายทาง รวมไปถึงการจัดฝึกอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีทั้งในด้านการบำรุงรักษาสายทาง การออกแบบ และการก่อสร้างเพื่อเพิ่มศักยภาพให้กับบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
การฝ่าฝืนกฎจราจร	<ul style="list-style-type: none"> - สนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายด้านจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น การควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก การจอดรถในที่ห้ามจอด เป็นต้น
อายุการใช้งานของถนน	<ul style="list-style-type: none"> - เพื่อเป็นการยืดอายุการใช้งานของถนนหมายเลข 48 จึงควรทำการซ่อมบำรุงตามปกติ(Annual Maintenance) เป็นประจำทุกปี และทำการซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา (Periodic Maintenance) ในทุกๆ 2-3 ปี โดยทำการ

ประเด็นปัญหา	แนวทางการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาสายทาง
	ซ่อมผิวแอสฟัลท์ (Slurry Seal) และ การทำการเสริมผิวแอสฟัลท์ (Overlay) ในทุกๆ 5-7 ปี

2.2 การประเมินผลด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง

แม้ว่าจะมีการสร้างถนนหมายเลข 48 การขนส่งสินค้าทางเรือยังคงเป็นที่นิยมเนื่องจากใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าทางถนนไม่มากนัก แต่การขนส่งทางเรือมีต้นทุนที่ถูกกว่า นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางเรือยังสามารถขนส่งไปยังจังหวัดพระสีหนุซึ่งเป็นเมืองท่าสำคัญของประเทศกัมพูชา และยังสามารถขึ้นสินค้าที่ทำเรือสแรอ้อมเบิลซึ่งจะเป็นเส้นทางที่บายพาสถนนหมายเลข 48 ไปยังเส้นถนนหมายเลข 4 อย่างไรก็ตาม การมีถนนหมายเลข 48 ช่วยให้การขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าประเภทผลไม้จากประเทศไทยไปยังกรุงเทพมหานครและรวดเร็วขึ้น

ประโยชน์ของถนนเกิดขึ้นกับการเดินทางของประชาชนอย่างชัดเจน สังเกตได้จากการหยุดให้บริการเรือโดยสารและเปลี่ยนแปลงจากการเดินทางด้วยเรือมาใช้ถนนหมายเลข 48 อย่างสมบูรณ์ ซึ่งภายหลังจากสร้างถนนหมายเลข 48 และสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่งเสร็จสมบูรณ์แล้ว การเดินทางจากจังหวัดเกาะกงไปอำเภอสแรอ้อมเบิลใช้เวลาลดลงจาก 10 ชั่วโมงเหลือเพียงประมาณ 2 ชั่วโมงครึ่งเท่านั้น

2.2.1 ผลประโยชน์ทางตรงของถนนหมายเลข 48

1) การประหยัดค่าบำรุงรักษายานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving: VOC Saving) การประหยัดค่าบำรุงรักษาถือเป็นผลประโยชน์ทางตรงจากการสร้างถนน เมื่อถนนมีสภาพดีขึ้น การสึกหรอของรถก็น้อยลง ค่าดูแลรักษาจึงลดลงด้วย รถขนาด 4 ล้อ ขึ้นไปที่สัญจรผ่านถนนเส้นนี้บริเวณ กิโลเมตร 150 มากที่สุด ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถกระบะ และรถตู้ ซึ่งมีประมาณ 850 คัน ต่อวัน และหากรวมรถขนาด 4 ล้อ ขึ้นไปทุกประเภทจะมีประมาณ 990 คัน ต่อวัน

2) การประหยัดเวลาเดินทาง (Time Saving) การสร้างถนนหมายเลข 48 และสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ทำให้เวลาในการเดินทาง และขนส่งสินค้าลดลงอย่างมาก ก่อนหน้าจะสร้างสะพาน การเดินทางจะต้องข้ามแม่น้ำโดยใช้แพขนานยนต์ซึ่งใช้เวลานาน หลังจากถนนและสะพานเสร็จสามารถลดเวลาการเดินทางผ่านถนนหมายเลข 48 ได้ 440 นาที เมื่อประเมินผลประโยชน์เป็นมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์จะพบว่ามูลค่าสูงกว่าการประหยัดค่าใช้จ่ายบำรุงรักษายานพาหนะ เนื่องจากปริมาณรถที่วิ่งบนถนนส่วนใหญ่เป็นรถโดยสาร และผู้โดยสารมีจำนวนมาก

2.2.2 การวิเคราะห์ผลตอบแทนของโครงการ

การวิเคราะห์โครงการถนนหมายเลข 48 ได้กำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง 3 ปี คือ ปี 2005-2007 และถนนที่สร้างใหม่จะก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อไปอีก 20 ปี คือปี 2008-2027 การคำนวณใช้อัตราคิดลด 12 เปอร์เซ็นต์ ได้ผลลัพธ์เป็น ดังนี้

Economic Index		
PV of Economic		
Benefits	49,195,214	Dollars
PV of Economic Costs	29,813,030	Dollars
Economic NPV@12%	19,382,185	Dollars
Economic IRR	20.34%	
Benefit/Cost ratio	1.65	
Discount rate	12%	

ผลการคำนวณ พบว่า โครงการก่อให้เกิดผลประโยชน์เป็นมูลค่าที่สูงกว่าต้นทุนถึง 19.38 ล้านดอลลาร์ หรือมีผลประโยชน์สูงเป็น 1.65 เท่าของต้นทุน และคิดเป็นอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของการลงทุนเฉลี่ยต่อปีตลอดอายุของโครงการเท่ากับร้อยละ 20.34 ซึ่งสูงกว่าต้นทุนของสังคมที่กำหนดให้เท่ากับ ร้อยละ 12

2.3 การประเมินผลด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลในส่วนนี้ จะประเมินผลใน 3 ระดับด้วยกันคือระดับชาติ ระดับจังหวัด และระดับชุมชน ในประเด็นเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยในระดับชาตินั้น จะประเมินว่าการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของรัฐบาล กัมพูชาหรือไม่และอย่างไร

2.3.1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาแห่งชาติของกัมพูชา (ค.ศ.2006 – 2010) ซึ่งเรียกกันว่า ยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม (Retangular Strategy) เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันโดยมี เป้าประสงค์เพื่อการเจริญเติบโต การจ้างงาน ความเสมอภาค และประสิทธิภาพในกัมพูชา โดย ได้จัดวางความสำคัญไว้ที่ประเด็นหลัก 4 ประการ ได้แก่⁸

1. สันติภาพ เสถียรภาพทางการเมือง และความเป็นระเบียบของสังคม
2. การเชื่อมกัมพูชาเข้ากับภูมิภาคและโลก

⁸ Kingdom of Cambodia, "National Strategic Development Plan 2006 - 2010"

www.cdccrdb.gov.kh/cdc/aid_management/nsdp.pdf8/26.

3. หุ้นส่วนในการพัฒนา
4. สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาคและการคลังที่พึงพอใจ

โดยเฉพาะในสี่เหลี่ยมที่ 2 ซึ่งระบุถึงการเชื่อมโยงกัมพูชาเข้ากับภูมิภาคและโลกนั้น รัฐบาลกัมพูชาได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการไว้ 5 ประการ ได้แก่

- 1) ซ่อมแซมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง
- 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม
- 3) การจัดการแหล่งน้ำและระบบชลประทาน
- 4) พัฒนาพลังงานและเครือข่ายระบบไฟฟ้า
- 5) พัฒนาเทคโนโลยีด้านสารสนเทศและการสื่อสารโทรคมนาคม

หากพิจารณานโยบายการพัฒนาโดยรวมจะเห็นได้ว่า รัฐบาลกัมพูชาได้จัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไว้ในลำดับต้นๆ ของยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยม นโยบายนี้ได้รับการขยายความจากเจ้าหน้าที่ระดับสูงของกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของราชอาณาจักรกัมพูชา Tauch Chakosal⁹ ซึ่งให้คำอธิบายเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางคมนาคมของกัมพูชาว่า มีจุดมุ่งหมายเพื่อ

1. เชื่อมโยงจังหวัดต่างๆ โดยเฉพาะจังหวัดที่ห่างไกลและโดดเดี่ยวเข้าหากันโดยมีกรุงพนมเปญเป็นศูนย์กลาง
2. เชื่อมโยงถนนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีเป้าหมายในการสร้างถนนในบริเวณชายแดนให้เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ และเชื่อมต่อกัมพูชาให้เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการขนส่งระดับภูมิภาค
3. บริหารจัดการระบบการค้าและการขนส่งให้สะดวกรวดเร็ว และประสิทธิภาพ โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นการขยายการค้าการลงทุน ตลอดจนดึงดูดเม็ดเงินลงทุนจากต่างประเทศ
4. ในอนาคตกัมพูชามีแผนที่จะพัฒนาทางรถไฟ (rail way) ให้เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านและต่อไปถึงประเทศอื่นในภูมิภาค

จะเห็นได้ว่าเป้าหมายหลักของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมของกัมพูชา คือ การเชื่อมเส้นทางทุกเส้นของประเทศ เข้าหากัน เพื่อสนับสนุนการไหลเวียนของสินค้า การบริการและคนให้ทั่วถึงทั้งประเทศหลังจากนั้นจึงเชื่อมกัมพูชาเข้ากับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การให้ความช่วยเหลือของไทยต่อรัฐบาลกัมพูชา ในการให้เงินกู้เพื่อปรับปรุงถนนหมายเลข 48 ซึ่งเชื่อมตัวจังหวัดเกาะกง เข้าเข้ากับอำเภอสมรแอ็อมเบ็ล ถือได้ว่า เป็นความช่วยเหลือที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของกัมพูชาอย่างแท้จริง

⁹ Tauch Chankosal, Secretary of State, Ministry of Public Works and Transport, Kingdom of Cambodia., สัมภาษณ์, 14 มิถุนายน 2010

2.3.2 ผลประโยชน์ด้านสังคมในระดับชาติ: ถนอมกับการปกครองในพื้นที่ชายขอบ

จากการวิจัยของทีมที่ปรึกษาพบว่า ก่อนการพัฒนาปรับปรุงถนนหมายเลข 48 และสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง นั้นประชาชนในจังหวัดเกาะกงติดต่อกับส่วนต่างๆ ของกัมพูชาได้อย่างยากลำบาก และกินเวลานาน ส่งผลให้เกาะกงถูกตัดขาดจากส่วนต่างๆ ของกัมพูชาไปโดยปริยาย ในทัศนะของคนกัมพูชาที่พนมเปญมองคนเกาะกงว่าเป็นคนหลังเขา อาศัยอยู่ชายขอบประเทศ มีความสัมพันธ์กับพนมเปญค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับจังหวัดตราดหรือจันทบุรีของไทย สำหรับคนที่จังหวัดเกาะกงก็มีความคุ้นชินกับคนที่จังหวัดตราดและจันทบุรีมากกว่า นอกจากนี้ ยังมีการพึ่งพาอาศัยทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมมากกว่าส่วนอื่นๆ ของประเทศกัมพูชา เพราะมีการติดต่อค้าขายกันอย่างสม่ำเสมอ โดยสินค้าไทยจะเข้าไปอยู่ตามครัวเรือนของคนจังหวัดเกาะกง ในเวลาเดียวกันสินค้าประเภทอาหารทะเลไม่ว่าจะเป็น กุ้ง หอย ปู ปลา ก็จะส่งไปที่จังหวัดตราดและจันทบุรี มีการลงทุนร่วมกันระหว่างคนไทยและคนที่จังหวัดเกาะกง หลายครอบครัวมีความสัมพันธ์เชิงเครือญาติ มีการไปมาหาสู่กันเป็นประจำ แต่เดิมนั้นคนจังหวัดเกาะกงหลายคนถือบัตรประชาชนทั้งของไทยและกัมพูชา

สถานการณ์ดังกล่าว หากมองในเชิงรัฐศาสตร์เท่ากับเกาะกงอยู่ภายใต้อิทธิพลของไทยมากกว่าพนมเปญ กอปรกับการเดินทางที่ยากลำบากของเจ้าหน้าที่จากส่วนกลางมายัง พื้นที่ชายขอบของประเทศ ส่งผลให้อิทธิพลทางการปกครองและการเมืองจากกรุงพนมเปญถดถอยลง ถือได้ว่า มีผลต่อการปกครองของกัมพูชาอย่างยิ่ง หากปล่อยให้สถานการณ์ยังคงดำเนินไปเช่นนี้ ดังนั้น จึงเป็นเหตุให้รัฐบาลกัมพูชาเรียกร้องมาตรการในการแก้สถานการณ์ด้วยการเข้ามาปกครองพื้นที่ชายแดนเหล่านี้โดยเร่งด่วน มาตรการดังกล่าว ได้แก่ การสร้างถนนเชื่อมต่อจากกรุงพนมเปญเข้ากับพื้นที่ชายแดนโดยรอบ เพราะการมีถนนจะทำให้การติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐจากส่วนกลางไปยังท้องถิ่นที่ห่างไกล รวดเร็วและสะดวกขึ้น การควบคุมและติดตามการดำเนินงานของส่วนราชการในท้องถิ่นก็จะได้ดียิ่งขึ้น ดังนั้น การปรับปรุงถนนหมายเลข 48 ซึ่งทำให้ย่นระยะเวลาการเดินทางจากพนมเปญถึงจังหวัดเกาะกงจาก 1 – 2 วัน ให้เหลือเพียง 7 ชั่วโมง จึงถือเป็นประโยชน์ต่อการปกครองของกัมพูชาอย่างเห็นได้ชัด

นอกจากนี้ ถนนหมายเลข 48 ยังสนับสนุนให้ประชาชนของจังหวัดเกาะกงได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของประเทศกัมพูชามากขึ้นเพราะการคมนาคมที่สะดวกขึ้น ทำให้ประชาชนสามารถติดต่อกับส่วนต่างๆ ของประเทศได้ดียิ่งขึ้น คนที่จังหวัดเกาะกงสามารถเดินทางไปค้าขายหรือเยี่ยมญาติพี่น้อง หรือแม้แต่ไปท่องเที่ยวที่กรุงพนมเปญ จังหวัดพระสีหนุ หรือเมืองต่างๆ ของกัมพูชาได้สะดวกขึ้น ในทางกลับกันประชาชนจากส่วนต่างๆ ก็มาท่องเที่ยวที่จังหวัดเกาะกงสะดวกขึ้นและมากขึ้น ปัจจุบันพบว่า ในช่วงวันหยุดจะมีคนมาที่จังหวัดเกาะกงเป็นจำนวนมาก และมีจำนวนไม่น้อยที่ข้ามแดนมาเที่ยวถึงฝั่งไทย

กล่าวโดยสรุปถนนหมายเลข 48 ได้สร้างผลประโยชน์หลายประการให้กับรัฐบาลและประชาชนกัมพูชาในด้านสังคมและการเมืองการปกครอง เพราะถนนได้ทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการของภาครัฐ อาทิ การบริการด้านสาธารณสุข ซึ่งแต่เดิม

ประชาชนต้องเข้ามาใช้บริการโรงพยาบาลที่ประเทศไทย แต่เมื่อถนนดีขึ้นประชาชนก็สามารถเข้าถึงสถานพยาบาลที่รัฐเตรียมไว้ให้ทั้งในระดับจังหวัด หรือไปใช้บริการที่กรุงเทพมหานคร ถนนจึงสนับสนุนให้ประชาชนเข้าถึงบริการของรัฐและพึ่งพารัฐมากกว่าพึ่งพาประเทศเพื่อนบ้าน

2.3.3. ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและสังคมระดับจังหวัดและระดับชุมชน

จังหวัดเกาะกงเป็นจังหวัดที่อยู่ทางใต้ของกัมพูชา ซึ่งมีพื้นที่เรียบชายฝั่งทะเลยาวถึง 165 กิโลเมตร แบ่งเขตการปกครอง เป็น 7 อำเภอ ได้แก่ 1) โบทุม สากอร์ (Botum Sakor) 2) กิริ สากอร์ (Kiri Sakor) 3) เกาะกง (Koh Kong) 4) สมัง เมียน เจย (Smach Mean Chey) 5) ม็อนดีอล เสียมมา (Mondol Seima) 6) สแรอ้อมเบิล (Srae Ambel) 7) ทมอ บัง (Thmar Baing) ประกอบด้วย 33 ตำบล และ 133 หมู่บ้าน ประชากรประมาณ 132,106 คน อาชีพ ส่วนใหญ่ทำการเกษตรและเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าไม้ เขตอุทยานแห่งชาติและเขตป่าสงวน ทำให้มีพื้นที่การเกษตรไม่มากนัก การเพาะปลูกจึงไม่ใหญ่โตและเชิงพาณิชย์ ในส่วนของอุตสาหกรรมเนื่องจากจังหวัดเกาะกงในอดีต ถูกจัดว่า เป็นพื้นที่ห่างไกลจากศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ ทำให้ไม่มีผู้สนใจจะไปลงทุนด้านอุตสาหกรรมกอบปรักกับระบบโครงสร้างพื้นฐานยังไม่ได้รับการพัฒนา จังหวัดเกาะกงจึงขาดแรงจูงใจให้กับนักธุรกิจทั้งภายในและต่างประเทศ

ในด้านสังคม พบว่า ก่อนมีการปรับปรุงถนนและสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 แห่ง ประชาชนในจังหวัดเกาะกง ติดต่อกับส่วนต่างๆ ของกัมพูชาได้ยากลำบาก ส่งผลให้เกาะกง ถูกตัดขาดจากส่วนต่างๆ ของกัมพูชาไปโดยปริยาย ในทัศนะของคนกัมพูชาที่พนมเปญมอง คนเกาะกงเป็นคนชายขอบ และยากจน พื้นที่เต็มไปด้วย ทุรกันดารอกกฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นการพนัน ยาเสพติด การลักลอบตัดไม้ คำสัตว์ป่า และคำประเวณี ในด้านการปกครองเกาะกง อยู่ห่างจากอำนาจรัฐที่ส่วนกลาง แต่มีความใกล้ชิดกับประเทศไทยที่จังหวัดตราด จันทบุรี และระยองมากกว่า ในมุมมองเชิงรัฐศาสตร์ จึงเท่ากับเกาะกงอยู่ภายใต้อิทธิพลของรัฐไทยมากกว่า กรุงเทพมหานคร

อย่างไรก็ตาม หลังการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 และสร้างสะพานข้ามแม่น้ำทั้ง 4 สาย ในจังหวัดเกาะกงแล้วเสร็จ ได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เป็นบวกทางด้านเศรษฐกิจและสังคมแก่จังหวัดเกาะกงอย่างเห็นได้ชัด ซึ่งพอประมวลได้ ดังนี้ คือ

- **การเติบโตด้านเศรษฐกิจ**

การพัฒนาด้านเศรษฐกิจของจังหวัดเกาะกงนี้ สามารถสามารถจำแนกได้เป็นรายภาคได้ ดังนี้ คือ

1) **การค้าชายแดน** : จังหวัดเกาะกงเป็นจุดค้าขายกับไทยที่สำคัญแห่งหนึ่ง ผ่านการค้าที่จุดผ่านแดนถาวร บ้านจามเยียม อำเภอมีนดีอล เสียมมา ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด การค้าชายแดน ก่อนปี ค.ศ.2006 จะอยู่ที่ประมาณ 3,476.70 ล้านบาท (สถิติปี 1999) หากแต่หลังการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 เสร็จสิ้นลง

การค้าเพิ่มเป็นปีละ 13,345.77, 14,824.33, 16,570.36 และ 18,046.86 ล้านบาทตั้งแต่ปี ค.ศ. 2006, 2007, 2008 และ 2009 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน

สินค้าที่นำเข้าจากไทย จะเป็นสินค้าประเภทอุปโภค บริโภค และวัสดุก่อสร้าง ในส่วน สินค้าบริโภคนั้น พบว่า ผลไม้เป็นสินค้าเกษตรที่มีการส่งออกอย่างมาก โดยเฉพาะในช่วง ฤดูการหน้าผลไม้ของไทย (พฤษภาคม – มิถุนายน – กรกฎาคม และช่วง ธันวาคม – กุมภาพันธ์) จะมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามที่ด่านบ้านจำเริญ เป็นจำนวนมาก ผลไม้ที่นำเข้า บริเวณด่านจามเยียมมิใช่เพียงเป็นผลไม้จากจังหวัดตราด จันทบุรีและระยองเท่านั้น แต่หมายถึงผลไม้ไทยจากทุกจังหวัด

2) ด้านอุตสาหกรรม : จังหวัดเกาะกงได้พัฒนาเขตอุตสาหกรรมขึ้นเพื่อ เป้าหมายรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ แต่ในช่วงก่อนการปรับปรุงถนนยังไม่มี บริษัทใดเข้าไปลงทุนในเขตอุตสาหกรรมจังหวัดเกาะกง หากแต่ภายหลังการปรับปรุงถนน พบว่ามี บริษัทต่างชาติได้เข้าไปลงทุนด้านอุตสาหกรรมในเขตนิคมอุตสาหกรรม รวมถึงในพื้นที่ นอกเขตนิคม ดังนี้ คือ

1. บริษัท ฮุนได จากประเทศเกาหลีใต้ ลงทุนด้านประกอบรถยนต์และอะไหล่รถยนต์
2. บริษัทจากจีนได้เข้ามาลงทุนสร้างเขื่อนเพื่อผลิตไฟฟ้าป้อน จังหวัดเกาะกงและเขต นิคมอุตสาหกรรม 2 เขื่อน คือ

- ก. เขื่อนตาไต ขนาดกำลังผลิต 240 เมกะวัตต์
- ข. เขื่อนริสเสียร์ม ขนาดกำลังผลิต 388 เมกะวัตต์

นอกจากเขื่อนทั้งสองแห่งนี้ พบว่า บริษัทจากจีนมีแผนจะสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า เพิ่มที่จังหวัดเกาะกง อีกประมาณ 10 แห่ง มูลค่ารวมประมาณพันล้านเหรียญสหรัฐ

3. บริษัท น้ำตาลทรายขอนแก่น จำกัด(มหาชน) จากประเทศไทยเข้าไปลงทุน ตั้งโรงงานผลิตน้ำตาลทราย ที่อำเภอสรอ้อมเบิล รวมทั้งพื้นที่สัมปทานในการปลูกอ้อยเพื่อ ป้อนโรงงานอีกกว่า 20,000 เฮกตาร์

3) ด้านเกษตรกรรม : เกษตรกรรมของจังหวัดเกาะกง ในอดีตเป็นการเกษตร เพื่อยังชีพไม่ได้เป็นการผลิตเชิงพาณิชย์ เนื่องจากการคมนาคมไม่สะดวก เกษตรกรไม่สามารถนำ ผลผลิตไปขายนอกพื้นที่ได้ ส่งผลให้เกษตรกรผลิตเพื่อการบริโภคภายในจังหวัด หลังการปรับปรุง ถนนหมายเลข 48 เกษตรกรได้ขยายพื้นที่การเกษตร เพื่อนำผลผลิตไปขายที่กรุงพนมเปญและ จังหวัดพระสีหนุ ส่งผลให้การเกษตรเพิ่มปริมาณพื้นที่การผลิต และจำนวนผลผลิตเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังมีบริษัทต่างชาติเข้ามาส่งเสริมการปลูกพืชเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เช่น การปลูกอ้อยเพื่อ ป้อนโรงงาน น้ำตาลของบริษัทน้ำตาลขอนแก่น การปลูกยางพารา ซึ่งบริษัทจีนเข้ามาส่งเสริม และรับซื้อน้ำยาง และการปลูกต้นยูคาลิปตัส เพื่อส่งโรงงานกระดาษในประเทศจีน โดยนักลงทุน จากจีน ได้รับสัมปทานพื้นที่ปลูกยูคาลิปตัสมากถึง 20,000 เฮกตาร์ เป็นต้น

สำหรับการประมง พบว่า ชาวประมงได้พัฒนาการเลี้ยงปลาในกระชังตามริมแม่น้ำเพิ่มขึ้นจากการประมงในทะเล เพราะสามารถนำผลผลิตไปขายที่กรุงเทพมหานครได้รวดเร็วขึ้น โดยอาหารทะเลเหล่านั้นยังสดใหม่ และไม่เน่าเสียระหว่างทางเหมือนที่เป็นในอดีต

4) ด้านการท่องเที่ยว : แต่เดิมจังหวัดเกาะกงจะเป็นที่ท่องเที่ยวของนักผจญภัยที่นิยมการท่องเที่ยวธรรมชาติ ซึ่งจะเป็นนักท่องเที่ยวจากต่างชาติ หากแต่ภายหลังการปรับปรุงถนนจะมีนักท่องเที่ยว ภายในกัมพูชาเองเดินทางมาเที่ยวที่เกาะกงเพิ่มขึ้น เพราะการเดินทางสะดวกและเมื่อมาถึงเกาะกงแล้วก็มักจะข้ามเข้ามาท่องเที่ยวที่ประเทศไทยแถวจังหวัดตราดและบางครั้งเลยไปถึง พัทยา ชลบุรี ส่งผลให้บริษัททัวร์เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก รวมถึงธุรกิจภาคบริการประเภทโรงแรม รีสอร์ท เกสต์เฮาส์ ร้านอาหาร ก็เจริญขึ้นเป็นเงาตามตัว ปัจจุบันมีห้องพักเพิ่มขึ้นประมาณ 400 – 500 ห้อง และโรงแรมในจังหวัดเพิ่มขึ้นมากกว่า 10 แห่ง

นอกจากนี้ยัง พบว่า มีนักท่องเที่ยวจากเวียดนามเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกงเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องมาจาก เส้นทางคมนาคมสะดวก โดย ADB (Asian Development Bank) ได้ช่วยบูรณะถนนซึ่งมีความยาว 22 กิโลเมตร จากบริเวณด่านชายแดนแปรกจาก – สำเสี่ย (Prek Chak – Xa Xia) ในท้องที่จังหวัดแกบและจังหวัดเกียนยางของเวียดนาม เพื่อเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข 33 และถนนหมายเลข 48 ที่ทอดยาวไปจนจรดชายแดนไทยที่จังหวัดตราด ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจากเวียดนามเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเกาะกงมีจำนวนเพิ่มขึ้น

โดยสรุปจะเห็นได้ชัดเจนว่า จังหวัดเกาะกงมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเห็นได้ชัด ทั้งด้านการค้าชายแดน อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ดังแสดงในตารางที่ 1 ผลจากการลงทุนส่งผลให้ประชากรในจังหวัดเกาะกงมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และสามารถพัฒนาชีวิตและสังคมให้ดีขึ้นตามลำดับ

ตารางที่ 1 การลงทุนในจังหวัดเกาะกง บนถนนหมายเลข 48

ประเภทการลงทุน	ชื่อบริษัท	ปี	ทุนจดทะเบียน	สัญชาติ
ประกอบรถยนต์	บริษัท ฮุนได	NA	NA	เกาหลี
ชิ้นส่วนและอะไหล่ยานพาหนะ	บริษัท Camko Motor Co., Ltd.	2009	NA	NA
โรงงานน้ำตาลและท่าเรือขนส่งสินค้า	บริษัท เกาะกงซูการ์อินดัสทรี จำกัด	2009	24 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ไทย, กัมพูชา, ไต้หวัน
<u>พื้นที่การเกษตร</u> ปลูกอ้อย พื้นที่ปลูก 18,057.24 เฮกตาร์	บริษัท เกาะกงแพลนเทชั่น จำกัด	2008	16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	ไทย, กัมพูชา, ไต้หวัน
ปลูกไม้ยูคาลิปตัส พื้นที่ปลูก 20,000 เฮกตาร์	นักลงทุนจีน	2007	NA	จีน
การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมที่ อำเภอมีนต็อลเสียมมา	Koh Kong Special Economic Zone Co., Ltd. ผู้พัฒนา: ออกญา ลี ยง พัด	2002	NA	กัมพูชา
การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมที่ อำเภอมีนต็อลเสียมมา	Suoy Chheng Investment Co., Ltd. ผู้พัฒนา: Mrs.Kao Suoy Chheng	2002	14 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	กัมพูชา

ประเภทการลงทุน	ชื่อบริษัท	ปี	ทุนจดทะเบียน	สัญชาติ
การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมที่ อำเภอเสเรียมเบ็ด	Oknha Mong Port Co., Ltd. ผู้พัฒนา: ออกญา มง ฤทธิ	2007	40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	กัมพูชา
การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมที่ อำเภอกรีซากอร์	Koh Kong Special Economic Zone Co., Ltd. ผู้พัฒนา: ออกญา ลี ยง พัด	2008	110 ล้านดอลลาร์สหรัฐ	กัมพูชา
<u>การท่องเที่ยว</u> โรงแรม จำนวนห้องพักที่เพิ่มขึ้น 500 ห้อง	NA	2008-2009	NA	ไทย, กัมพูชา, จีน , ฝรั่งเศส
ร้านอาหาร จำนวนที่เพิ่มขึ้น 20 ร้าน	NA	NA	NA	ไทย, กัมพูชา, จีน , ฝรั่งเศส

- การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม : ผลประโยชน์ต่อชุมชนจังหวัดเกาะกง

ถนนหมายเลข 48 เป็นถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดเกาะกงกับอำเภอสรอ้อมเบิล ถนนเส้นนี้ เชื่อมโยงเข้ากับถนนหมายเลข 4 และถนนหมายเลข 3 เพื่อเชื่อมโยงต่อไปยังกรุงพนมเปญ จังหวัดพระสีหนุ และจังหวัดกำปอต ดังนั้น จึงเอื้อประโยชน์ต่อคนในจังหวัดเกาะกงที่จะเดินทางสัญจรไปยังเมืองหลวงและจังหวัดพระสีหนุและจังหวัดกำปอตได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ในเวลาเดียวกันก็เอื้อประโยชน์และอำนวยความสะดวกให้กับคนกัมพูชาในที่อื่นๆ ได้เดินทางไปจังหวัดเกาะกงได้รวดเร็วขึ้นเช่นกัน ด้วยเหตุนี้ถนนหมายเลข 48 จึงมีประโยชน์ต่อจังหวัดเกาะกงและประชาชน ที่อาศัยในจังหวัดนี้อย่างชัดเจนในประเด็น ต่อไปนี้

1) ทำให้เมืองที่ถูกปิดล้อมกลายเป็นเมืองเปิด โดยในช่วงสงครามกลางเมืองในทศวรรษที่ 1980 ฝ่ายเขมรแดงสามารถควบคุมจังหวัดเกาะกงไว้ได้ และได้ตั้งฐานที่มั่นในบริเวณเทือกเขาพนมกระวาน (Cardamon Mountains) ส่งผลให้จังหวัดเกาะกงเป็นเขตพื้นที่เปราะบางในด้านความมั่นคงเขตหนึ่งของกัมพูชา อิทธิพลของกลุ่มเขมรแดงยังคงดำรงอยู่ประปรายมาจวบจนปลายทศวรรษที่ 1990 ด้วยเหตุนี้ จังหวัดเกาะกงจึงเป็นเขตที่ถูกปิดล้อมด้วยอิทธิพลของเขมรแดง กิจกรรมต่างๆ ด้านเศรษฐกิจในช่วงเวลานั้น ล้วนเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจนอกกฎหมาย เช่น บ่อนการพนัน แหล่งฟอกเงิน แหล่งค้าไม้เถื่อนของเถื่อน การลักลอบค้าสัตว์ป่า การค้าประเวณี และเป็นแหล่งแพร่กระจายของโรคภูมิคุ้มกันบกพร่อง (HIV/AIDS) ที่รุนแรงเขตหนึ่งและด้วยความที่เป็นเมืองชายขอบที่อยู่ห่างไกล ทำให้อำนาจอรัฐส่วนกลางไม่สามารถครอบคลุมในถึงจังหวัดเกาะกงได้สะดวก เกาะกงจึงคงสภาพเมืองปิด สำหรับคนกัมพูชามาเป็นเวลานาน

หลังจากการพัฒนาเส้นทางหมายเลข 48 ทำให้การคมนาคมสะดวกขึ้นเจ้าหน้าที่ของปกครองสามารถเดินทางไปเกาะกงได้ภายในหนึ่งวัน ทำให้การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐส่วนกลาง และเจ้าหน้าที่ระดับท้องถิ่น ในระดับจังหวัดและอำเภอ สั้นไหลและเป็นระบบมากขึ้น จังหวัดเกาะกงจึงกลับมามีสายสัมพันธ์อันดีกับรัฐบาลกลางที่กรุงพนมเปญ ในเวลาเดียวกันถนนหมายเลข 48 ได้นำพาผู้คนจากทั่วสารทิศในกัมพูชาให้แวะเวียน มาท่องเที่ยวมากขึ้น จังหวัดเกาะกงจึงค่อยๆ พัฒนามาเป็นส่วนหนึ่งของกัมพูชาอย่างสมบูรณ์

2) ด้วยถนนที่สะดวก และการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว ได้สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดเกาะกง ทำให้ประชาชนมีทางเลือกด้านอาชีพที่หลากหลายขึ้นมีการขยายอาชีพจากภาคเกษตรกรรมไปสู่ภาคพาณิชย์ อุตสาหกรรม และภาคบริการ ประชาชนจึงได้รับการพัฒนาด้านอาชีพ ด้าน และเทคโนโลยีที่ทันสมัย และการพัฒนาบุคลากรของท้องถิ่นให้ก้าวหน้าขึ้น

3) ผลประโยชน์ที่เป็นได้ชัดเจนอีกประการหนึ่ง ได้แก่ การเข้าถึงบริการของรัฐ เช่น การศึกษา และสาธารณสุขที่ดีขึ้น จากข้อมูลที่ประมวลจากแบบสอบถามที่สัมภาษณ์ชาวบ้านในหมู่บ้าน จำนวน 301 ครัวเรือน พอสรุปได้ว่า ถนนหมายเลข 48 ทำให้การเดินทางไปโรงพยาบาล และสาธารณสุขอำเภอ สะดวกขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่าด้วยความสะดวกในการเดินทาง ทำให้บุคลากรด้านการแพทย์ และพยาบาล ที่มีความสามารถ เริ่มมาประจำการที่โรงพยาบาล และ

สาธารณสุข ท้องถิ่นเพิ่มขึ้น อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ ต่อชุมชนในจังหวัดเกาะกง นอกจากนี้ยังพบว่า ประชาชนเริ่มทยอยส่งบุตรหลาน ไปเรียนในสถานศึกษาในพื้นที่ ทำให้เกิดการขยายโอกาสทางการศึกษาเพิ่มขึ้น

4) จังหวัดเกาะกงเริ่มพัฒนาตัวเมืองของจังหวัดให้เป็นเมืองที่ทันสมัย เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และทุนจากต่างชาติ จึงมีแผนการปรับปรุง ผังเมืองจังหวัดเกาะกง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ท่อระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา การจัดเขตธุรกิจ พาณิชยกรรม เขตที่อยู่อาศัย เขตอุตสาหกรรม เขตท่องเที่ยว โดยพัฒนาภายใต้กรอบเขตปกครองพิเศษ “กรุงเขมรภูมินทร์” ส่งผลให้เกิดการพัฒนา โรงเรียน สถานศึกษาให้เพียงพอต่อประชาชน การก่อสร้างและพัฒนาโรงพยาบาลในจังหวัดเกาะกงให้ทันสมัยและเพียงพอเพื่อบริการให้แก่ประชาชน รวมไปถึงการก่อสร้างสถานีอนามัยตามอำเภอต่างๆ บนถนนหมายเลข 48 เพื่อให้บริการขั้นปฐมแก่ประชาชนในท้องถิ่น

● ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม : ระบบนิเวศที่เปราะบาง

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรง จากการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 มีไม่มากนัก เนื่องจากถนน ไม่ได้ตัดผ่าน พื้นที่ที่มีโบราณสถาน หรือ ศาสนาสถานที่สำคัญ หากแต่เป็นการตัดถนนในบริเวณป่าสงวน และพื้นที่ที่อยู่อาศัยของประชาชนในบางพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางอ้อม อันเกิดจากการปรับปรุงถนนหมายเลข 48 มีดังนี้

1) พื้นที่เปราะบางและเสี่ยงต่อการถูกกระทบกระเทือน ได้แก่ บริเวณป่าชายเลน (Mangrove Forests) ซึ่งมีอยู่ค่อนข้างมากในจังหวัดเกาะกง พื้นที่เหล่านี้เป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำที่สำคัญ หากถูกทำลายลงด้วยธุรกิจ การท่องเที่ยว ด้วยการสร้างโรงแรมหรือรีสอร์ทเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยวก็จะมีผลกระทบต่อระบบนิเวศของทะเลอย่างมหาศาล

2) กิจกรรมการท่องเที่ยวจะนำไปสู่การสร้างโรงแรม และที่พัก ระดับ 5 ดาว และมักจะนิยมก่อสร้างในบริเวณชายหาด ชายฝั่งทะเล เขตป่าที่อุดมสมบูรณ์และงดงามพื้นที่เหล่านี้ จำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาล เพื่อกันเขตการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวออกไปจากเขตอุทยานแห่งชาติ เพื่อรักษาระบบนิเวศของจังหวัดเกาะกงเอาไว้

3) ราคาที่ดินในพื้นที่แพงขึ้น เพราะเมื่อมีความเจริญ ย่อมมีนายทุนมากว่าวันซื้อที่ดินไปจากประชาชน เพื่อพัฒนาที่ดินเป็นอาคารพาณิชย์ โรงแรมหรู โรงงานอุตสาหกรรมหรือย่านที่อยู่อาศัย หากรัฐบาลไม่เข้ามาควบคุม อาจเกิดสภาวะการเปลี่ยนมือผู้ยึดครองที่ดิน จากชาวนา ชาวไร่ ชาวบ้าน ไปเป็นนายทุน ซึ่งในอนาคตอาจบ่มเพาะให้เกิดปัญหาสังคมที่เกษตรกรเจ้าของที่ดิน ต้องเปลี่ยนสภาพไปเป็นผู้เช่าที่ดิน หรือบางรายอาจต้องเปลี่ยนอาชีพไปเป็นแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม

4) การปลูกพืชเศรษฐกิจ อาทิ ยูคาลิปตัส ยางพารา หรือปาล์ม น้ำมันและอ้อย เพื่อป้อนโรงงานน้ำตาลในอำเภอ สเรอ็อมเบล อาจทำให้เกิดปัญหาการบุกรุกที่ดินในเขตป่าสงวน และเขตอุทยาน เพื่อบุกเบิกเป็นพื้นที่เกษตรกรรมผืนใหญ่ นอกจากนี้ การปลูกพืชเหล่านี้

อาจก่อให้เกิดการใช้เคมี ประเภทยาฆ่าแมลง และปุ๋ยเคมี อันจะเป็นอันตรายต่อระบบนิเวศของป่าและบริเวณใกล้เคียงได้

5) การตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรม การตั้งโรงงานอุตสาหกรรม เช่น โรงงานน้ำตาล จำเป็นต้องได้รับการควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม เพราะหากไม่มีการควบคุมที่เข้มงวดอาจก่อให้เกิด มลพิษทางอากาศ น้ำเสีย และขยะที่จะไหลลงสู่แม่น้ำ และทะเล อันจะนำไปสู่สภาวะสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมได้ในที่สุด ดังนั้นจึงควรได้รับการป้องกันตั้งแต่ต้นมือ

โดยสรุปแล้ว การปรับปรุงถนนหมายเลข 48 นั้น ไม่ได้นำมาเฉพาะแค่ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและสังคมเท่านั้น หากแต่จะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของจังหวัดเกาะกงได้เช่นกัน ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีผลกระทบที่ร้ายแรง หากแต่จำเป็นต้องมีระบบป้องกันตั้งแต่ต้นมือ ก็จะเป็นการรักษาระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมไว้ให้ปลอดภัยได้ในระยะยาว

3. ผลประโยชน์แก่ประเทศไทยและภูมิภาค

3.1 ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยได้รับจากถนนหมายเลข 48 อาจแบ่งได้เป็น 2 ด้านใหญ่ๆ ได้แก่

ด้านแรก เป็นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แม้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างไทยและกัมพูชาจากอดีตถึงปัจจุบันจะอยู่ในสภาวะไม่แน่นอน หากแต่ ถนนหมายเลข 48 ก็เป็นสัญลักษณ์ที่ดีของความสัมพันธ์ในระดับประชาชนของ 2 ประเทศ ทั้งที่อยู่ในฝั่งจังหวัดตราดและกัมพูชาที่อยู่ในจังหวัดเกาะกง ซึ่งมีการไปมาหาสู่กันตลอดเวลา นอกจากนี้ ยังพบว่า การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชามีแต่ปริมาณเพิ่มขึ้น โดยในปี 2006 มูลค่าการค้าชายแดนที่ไทยส่งสินค้าไปกัมพูชาที่ด่านศุลกากรคลองใหญ่จังหวัดตราดคือ 13,289.69 ล้านบาท เมื่อถนนหมายเลข 48 ลาดยางเสร็จ 2007 และสะพาน 4 แห่ง สร้างเสร็จเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2008 มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นเป็น 17,997.19 ล้านบาท ในปี 2009 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 ดังนั้น แนวโน้มการค้าชายแดนในสินค้าหลัก เช่น น้ำตาลทราย สินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น จึงมีแนวโน้มสูงขึ้น รวมทั้งผลไม้ตามฤดูกาลของไทย ได้แก่ เงาะ ทุเรียน มังคุดและสละ จะใช้ลำเลียงโดยถนนเส้นนี้ไปขายทั้งพนมเปญ จังหวัดพระสีหนุและเวียดนามผ่านทางเมืองฮาเตียนมากขึ้น

ด้านที่สอง คือโอกาสทางเศรษฐกิจซึ่งมีอยู่สองพื้นที่ใหญ่ ได้แก่ จังหวัดเกาะกงและจังหวัดพระสีหนุ

- **จังหวัดเกาะกง** การประมงชายฝั่งมีศักยภาพสูงเพราะ ในทะเลปากอ่าวมีเกาะใหญ่ตั้งอยู่ชื่อเกาะกง ตัวเกาะเป็นพื้นที่บังลมจากพายุลมมรสุม อ่าวด้านในเกาะกับพื้นแผ่นดินที่โจรยเปราะส์ (Chrouy Pras) เป็นทำเลเหมาะการทำทะเลชายฝั่ง เลี้ยงทั้งปลา ปูในกระชัง นอกจากนี้ ยังสามารถพัฒนาจังหวัดเกาะกงเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติได้อีกมากเพราะเป็นเขตที่มีธรรมชาติสวยงาม

- **จังหวัดพระสีหนุ** มีศักยภาพในการรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ ประการแรก มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน คือ ท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งได้รับการพัฒนาเป็นท่าเรือน้ำลึกระดับมาตรฐานสากล สามารถรองรับเรือทะเลขนาดใหญ่จอดเทียบ สำหรับการขนส่งสินค้าทั้งส่งออกและนำเข้ามีโกดังขนาดใหญ่เก็บสินค้าประมาณว่าในแต่ละวันมีเรือสินค้ามาจอดเทียบท่า 50-80 ลำ ประการที่สอง มีการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดพระสีหนุแล้วถึงสองแห่ง คือ บริเวณใกล้ท่าเรือสีหนุวิลล์และที่สตึงฮาว (Stueng Hav) ประการที่สาม จังหวัดพระสีหนุมีสนามบินที่ได้รับการบูรณะและพัฒนาใหม่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งพร้อมที่จะเชื่อมโยงธุรกิจด้านการท่องเที่ยวระหว่างกรุงเทพมหานคร-เสียมเรียบ-และจังหวัดพระสีหนุ

การมีนิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะมีการตั้งโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ย่อมมีความต้องการการก่อสร้างโรงงานอีกมาก พร้อมกันนั้น ยังมีความต้องการการก่อสร้างที่พักอาศัยพนักงานบริษัทของผู้ลงทุน รวมทั้ง ที่พักอาศัยของแรงงานที่จะเข้ามาตอบสนองโรงงานอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นอีกมาก

สำหรับโอกาสการขยายการลงทุนในจังหวัดพระสีหนุโดยเฉพาะที่สตึงฮาวนั้นมีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากมีการสำรวจค้นพบแหล่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติในทะเลนอกชายฝั่งจังหวัดพระสีหนุของบริษัท เชฟรอน สหรัฐอเมริกา ในอนาคตอันใกล้คงจะมีการตั้งโรงกลั่นน้ำมันบนฝั่งจังหวัดพระสีหนุซึ่งน่าจะส่งลำเลียงน้ำมันตามท่อขึ้นฝั่งยังโรงกลั่นที่สตึงฮาวซึ่งก็มีนิคมอุตสาหกรรมอยู่ริมทะเลที่สตึงฮาวแล้วด้วย บริเวณนี้ห่างจากตัวเมืองจังหวัดพระสีหนุเพียง 25 กิโลเมตร

โอกาสทางเศรษฐกิจเหล่านี้เปิดโอกาสให้นักลงทุนจากไทยเข้าไปลงทุนในกัมพูชาได้อีกมาก ในอนาคตหากรัฐบาลไทยให้การสนับสนุนภาคเอกชนของไทยอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

3.2 ผลประโยชน์ในภูมิภาค

ถนหนหมายเลข 48 นับได้ว่า เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายถนน Southern Corridor ที่ ADB ได้วางแผนในการพัฒนา โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-region : GMS) ซึ่ง ADB ได้วางวัตถุประสงค์ของการพัฒนา Southern & Economic Corridor เอาไว้ ซึ่งก็จะสอดคล้องกับปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น ในพื้นที่จากการปรับปรุงถนหนหมายเลข 48 ดังแสดงในตารางที่ 2 ซึ่งก็เป็นสิ่งแสดงให้เห็นว่า การปรับปรุงถนหนหมายเลข 48 และการสร้างสะพาน 4 แห่ง ซึ่งเป็นการให้ความช่วยเหลือของไทยแก่กัมพูชานั้น ไม่เพียงแต่ก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อประเทศกัมพูชาและประชาชนโดยรวมแล้ว ยังก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชาให้แน่นแฟ้นขึ้นนอกเหนือไปจากการเปิดโอกาสด้านการค้าการลงทุนให้กับภาคเอกชนของไทย และในเวลาเดียวกันถนหนหมายเลข 48 ยังนำไปสู่การเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่าง 3 ประเทศ อันได้แก่ ไทย กัมพูชา และเวียดนาม อีกด้วย ถือได้ว่าเป็นผลประโยชน์ร่วมของรัฐบาลและประชาชนในภูมิภาคโดยแท้

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบวัตถุประสงค์ ผลการดำเนินงานและผลสำเร็จ โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางตราด/เกาะกง-สเรียมเบิล (R48)

วัตถุประสงค์ของเอดีบีต่อระเบียบเศรษฐกิจ ด้านใต้ในข้อริเริ่ม GMS Flagship	ผลการดำเนินงาน	ผลสำเร็จ
<p>1) สนับสนุนความร่วมมือในภูมิภาค ทำให้การบูรณาการทางเศรษฐกิจเร็วขึ้น</p> <p>สนับสนุนการค้าและการลงทุน อำนวยให้เกิดการแลกเปลี่ยนและพัฒนาตามแนวตะวันออก-ตะวันตกระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนามและบางส่วนของสปป.ลาวตอนใต้</p>	<p>1. มีการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางตราด/เกาะกง-สเรียมเบิลแล้วเสร็จ</p> <p>2. มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเสร็จทั้ง 4 สะพาน</p> <p>3. มีการลงทุนด้านสถานที่ท่องเที่ยว คือ ซาฟารีเวิลด์ โรงแรมขนาดใหญ่ ร้านอาหารในจังหวัดเกาะกงเพิ่มขึ้น</p> <p>4. มีการลงทุนบริษัทขนส่งและบริษัททัวร์เพิ่มขึ้น</p>	<p>1. มีการขนถ่ายสินค้าน้ำหนักเบา เช่น ผลไม้ สินค้าอุปโภคและบริโภคมากขึ้นและเกือบตลอดปี สินค้าดังกล่าวนำไปขายยังกรุงเทพมหานคร จังหวัดพระสีหนุ จังหวัดกำปอตของกัมพูชา และจังหวัดฮาเตียนของเวียดนาม</p> <p>2. มีการลงทุนในการก่อตั้งโรงงานน้ำตาลของบริษัทน้ำตาลขอนแก่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกษตรกรกัมพูชามีงานทำและมีรายได้จากการปลูกอ้อย</p> <p>3. มีการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวยุโรป ชาวเวียดนาม ชาวไทย เพื่อเดินทางมาพักผ่อนในเมืองสำคัญ คือ จังหวัดจันทบุรี จังหวัดตราดของไทย จังหวัดเกาะกง จังหวัดพระสีหนุ กรุงเทพมหานครของกัมพูชา และจังหวัดฮาเตียนของเวียดนาม</p> <p>4. มีการใช้บริการรถขนส่งเพิ่มมากขึ้น ทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้งมีการใช้บริการตลอดทั้งปี</p>

วัตถุประสงค์ของเอทีบีต่อระเบียบเศรษฐกิจ ด้านใต้ในข้อริเริ่ม GMS Flagship	ผลการดำเนินงาน	ผลสำเร็จ
<p>2) อำนาจการให้เกิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ เชื่อมโยงเมืองใหญ่ๆในไทย กัมพูชา และ เวียดนามโดยผ่านการเชื่อมโยงถนนและระบบ ราง</p>	<p>1. มีการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทาง ตราด/เกาะกง-สเรอิมเบิลแล้วเสร็จ</p> <p>2. ทางการกัมพูชาจะนำพลังไฟฟ้าจากเขื่อนตา ไตและเขื่อนริสเสียจรมมาใช้ โครงการตั้งเสา ไฟฟ้าและเดินสายส่งมาตามถนนหมายเลข 48 เชื่อมเข้ากับถนนหมายเลข 4 และเข้าที่สตึงฮาว เลยโดยไม่ต้องไปผ่านจังหวัดพระสีหนุ</p>	<p>1. ถนนในตัวเมืองเกาะกง กัมพูชาได้รับการ ปรับปรุง มีการจัดการบริหารเมืองเกาะกงให้เป็น ระบบมากขึ้นทำให้การรื้อฟื้นเขตนิคมอุตสาหกรรม เกาะกงเกิดขึ้นมาอีกและเริ่มมีนักลงทุนเกาหลี คือ บริษัทฮุนไดเริ่มก่อสร้างโรงงาน</p> <p>2. รัฐบาลกัมพูชาจึงมีแผนที่จะตัดถนนจากถนน หมายเลข 4 เข้าถึงนิคมอุตสาหกรรมสตึงฮาวใน พื้นที่บริเวณอำเภอเพรียนบเข้าไปอำเภอสตึงฮาว</p>