สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

# การศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

## แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

เสนอโดย

CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED
บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

DECADE CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

สิงหาคม 2568

# สารบัญ

**หน้า**

**คำนำ**

**ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร** **1**

1.1 หลักการและเหตุผล 1

1.2 วัตถุประสงค์ 2

1.3 การประเมินสถานการณ์และประเด็นการพัฒนา 3

1.3.1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง 3

**ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560** **11**

2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1) 11

2.2 แผนระดับที่ 2 21

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 22

2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ 42

2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) 47

2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง 55

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 55

2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570) 56

2.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) 57

**ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ** **59**

**ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)** **63**

4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด 63

4.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่ 63

4.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่ 63

4.1.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) 63

4.1.4 การจัดทำฉากทัศน์พัฒนา 67

4.1.5 การวิเคราะห์ความต้องการ ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ 70

4.1.6 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 73

# สารบัญ (ต่อ)

**หน้า**

4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) 77

4.3 โครงการ 84

4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวไปดำเนินการ (หน่วยงานระดับกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไป) 85

**ภาคผนวก** สรุปงบประมาณแผนงาน/โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)

# คำนำ

ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ประเทศไทยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างเศรษฐกิจทั้งระบบเพื่อก้าวสู่การเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยเฉพาะในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโดยให้ความสำคัญกับการยกระดับกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยเน้นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งภายในเขตเมืองและระหว่างภูมิภาคเพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดต้นทุนทางเศรษฐกิจ และอำนวยความสะดวกต่อภาคธุรกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนืออย่างเป็นระบบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพทางเศรษฐกิจของภูมิภาคและประเทศ โดยมุ่งเน้นโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ กฎระเบียบ และการอำนวยความสะดวก พร้อมทั้งเชื่อมโยงกับแนวระเบียงเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภูมิภาค นอกจากนี้ยังมีการจัดทำแผนพัฒนาคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ อันจะนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับการเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (Agreed Upon) เป็นจริงได้ (Realistic) และอยู่ในกรอบเวลาที่เหมาะสม (Time Bound) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมทั้งแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง

แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้กำหนดทิศทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ “การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” โดยค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ ได้แก่ 1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ 2) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 4) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร 5) ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 6) อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ 7) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ 8) อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด 9) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง และ 10) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ซึ่งจะส่งผลให้ความสามารถในการแข่งขันของประเทศดีขึ้น

# แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

## ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

### 1.1 หลักการและเหตุผล

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติ ภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม

แผนปฏิบัติการฉบับนี้มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดกรอบแนวทางในการพัฒนาและยกระดับระบบโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังขาดการบูรณาการระหว่างกันอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้การพัฒนาเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจยังไม่เกิดขึ้นอย่างเต็มศักยภาพ ดังนั้น แผนปฏิบัติการฉบับนี้จึงถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมทุกมิติ ได้แก่ การคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ รวมถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงและได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) การดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการนี้จะช่วยสนับสนุนภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคการผลิต ภาคบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งนี้ แผนการพัฒนายังถูกออกแบบให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นระบบและยั่งยืน ตอบสนองต่อความต้องการของภาคเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยการประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มจังหวัด การประชุมกลุ่มย่อย การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา การวิเคราะห์ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ เป้าหมาย และตัวชี้วัด รวมแนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างมีทิศทางเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์

แผนพัฒนาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทยในปี 2568 - 2580 โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ **“การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน”** ทั้งนี้ แผนการพัฒนาอยู่ภายใต้กรอบแนวคิด 3 มิติสำคัญ ได้แก่

**การเชื่อมโยง (Connectivity):** การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**การเข้าถึง (Accessibility):** การส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

**ความยืดหยุ่น (Resilience):** การเสริมสร้างศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงและปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ได้อย่างยั่งยืน

**แนวทางการพัฒนาในแต่ละระยะ**

ระยะแรก (พ.ศ. 2568 - 2570):

มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน โดยเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ยังไม่สมบูรณ์ ส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ในระยะสั้น ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ลดการใช้พลังงาน ลดอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่ง รวมถึงกำหนดมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้เกิดความเป็นธรรม

ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575):

เน้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการเพิ่มศักยภาพบุคลากรให้สามารถบริหารจัดการและรองรับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง พัฒนาและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมถึงการออกแบบและก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถรองรับการเข้าถึงของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580):

มุ่งเน้นการพัฒนาและบูรณาการระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจและวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและแม่นยำ โดยอาศัยหลักการบริหารตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวกสบาย เข้าถึงได้ง่าย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดรับกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในระยะยาว

## 1.3 การประเมินสถานการณ์และประเด็นการพัฒนา

### 1.3.1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

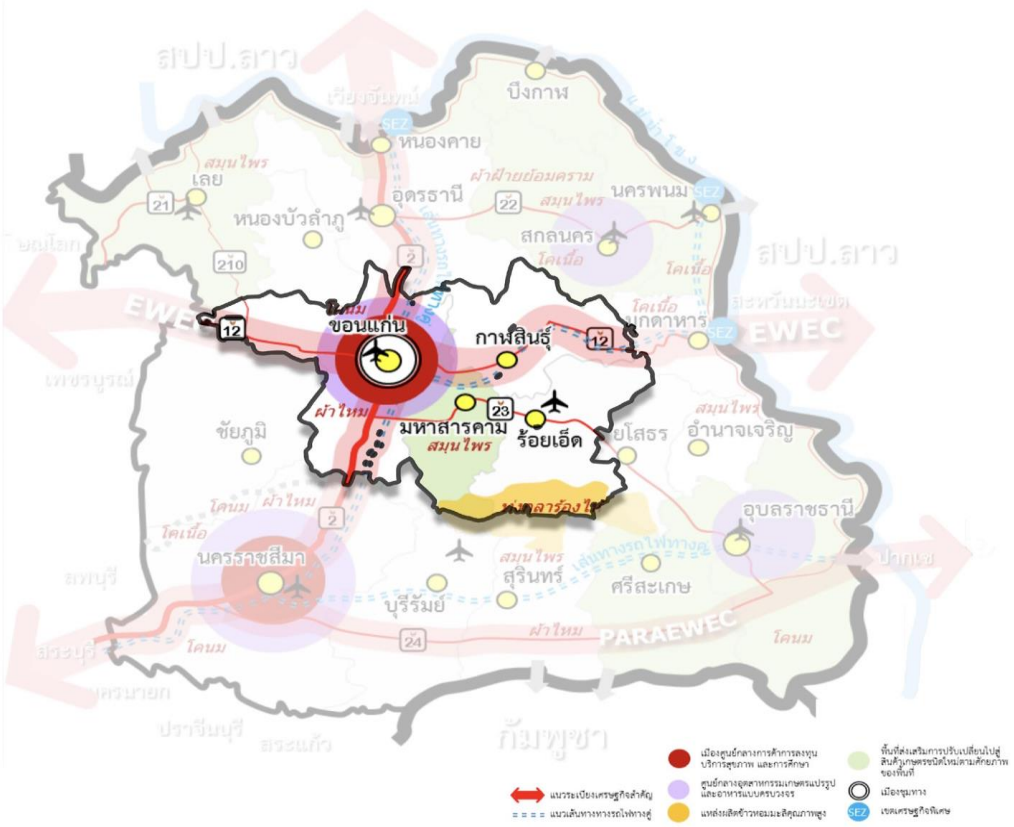
กลุ่มจังหวัดที่มีความน่าอยู่และทันสมัย (Smart Cluster) มีเศรษฐกิจแห่งอนาคตที่เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานทรัพยากรของกลุ่มจังหวัด โดยใช้ความคิด สร้างสรรค์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการลงทุนการผลิตสินค้าและบริการมูลค่าสูงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ สามารถตอบสนองเชื่อมโยงความต้องการของตลาดในอนาคตทั้งภายในและภายนอกประเทศ กำหนดเป้าหมายการพัฒนาไว้ว่า “เติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต สังคมเป็นสุข สิ่งแวดล้อมยั่งยืน” ซึ่งประกอบด้วยการพัฒนา 3 ด้าน

- Future Economy การเติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต
  - การเกษตรมูลค่าสูง ภาคเกษตรของกลุ่มจังหวัดได้รับการปรับโครงสร้างให้เป็นภาคการผลิตที่มีผลตอบแทนสูง
  - การค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม และการบริการ ในระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูงพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงจังหวัดในกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค เป็นศูนย์กลางขนส่งระบบรางในภูมิภาคขับเคลื่อนอุตสาหกรรมระบบรางเพื่อเป็นเครื่องยนต์ใหม่ (New engine)
  - การท่องเที่ยวเชิงคุณค่าด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์ สร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยว
- Green Growth การเติบโตบนเศรษฐกิจสีเขียว

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางได้รับการส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจสีเขียว (Green economy) มีการพัฒนาระบบกลไกการอนุรักษ์ ฟื้นฟูและป้องกันการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการ การพัฒนาเทคโนโลยีสะอาดที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- Social Sustainability สังคมเป็นสุขอย่างยั่งยืน

พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และยกระดับคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม พัฒนาชุมชน พื้นที่และเมืองให้เป็นพื้นที่น่าอยู่สำหรับทุกคน ส่งเสริมความเข้มแข็งของสถาบันครอบครัวและชุมชน บนความท้าทายของเทคโนโลยี




ที่มา: เอกสารประกอบการประชุม ก.บ.ภ. ปี 61

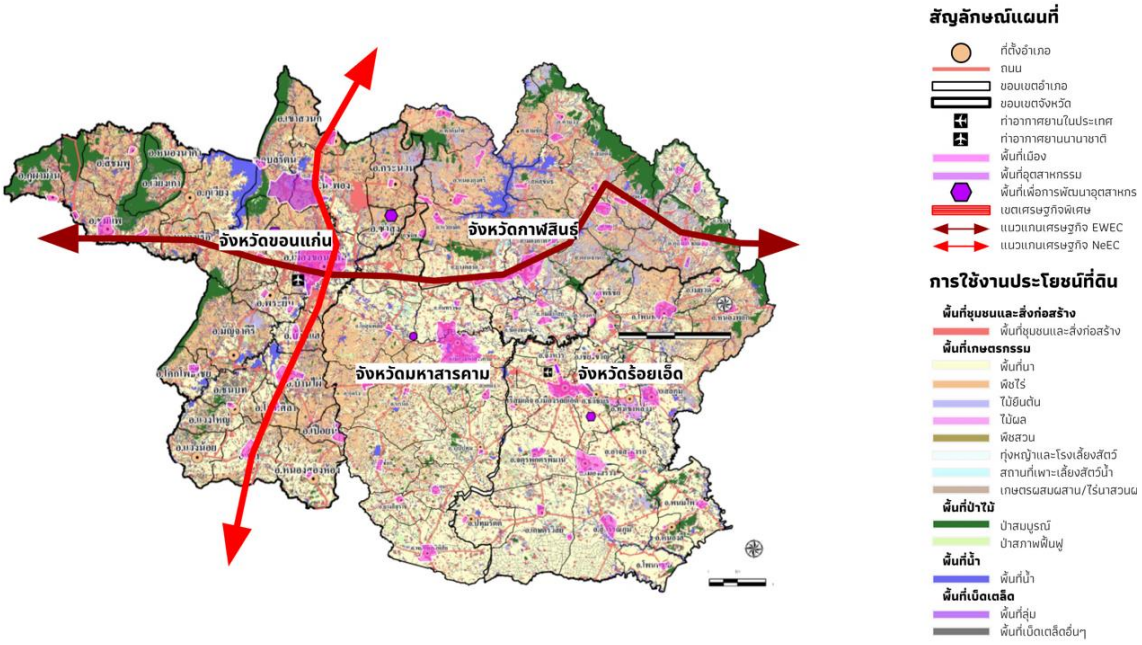
**รูปที่ 1.3-1 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

**สรุปการทบทวนแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดฯ ระยะ 5 ปี** ได้ดังนี้

- ประเด็นด้านเศรษฐกิจ
  - พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ ระบบรางและอุตสาหกรรมอากาศยาน เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว
  - ยกระดับศักยภาพ SMEs ผู้ประกอบธุรกิจเพิ่งเกิดใหม่ (Start-up) และส่งเสริมพัฒนาขีดความสามารถใน การแข่งขันของผู้ประกอบการและการพัฒนาทักษะแรงงาน เพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
  - ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจมูลค่าสูงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ทั้งด้านการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การบริการ และการท่องเที่ยว
- ประเด็นด้านการเกษตร
  - พัฒนาตลาดสินค้าเกษตรครบวงจรเพื่อรองรับระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
  - ส่งเสริมการปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อผลิตสินค้าการเกษตรที่มีมูลค่าสูงด้วยเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร ระบบโลจิสติกส์การเกษตร และเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว
  - ส่งเสริมเศรษฐกิจชีวภาพ (Bio economy) เศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular economy) และเศรษฐกิจ สีเขียว (Green economy) เพื่อการพัฒนาที่สมดุล

- ประเด็นด้านอุตสาหกรรม
  - ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของเกษตรกร และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการเกษตรให้แข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ประเด็นด้านการท่องเที่ยว
  - พัฒนาการท่องเที่ยว และยกระดับสู่การท่องเที่ยวเชิงคุณค่า ด้วยเศรษฐกิจสร้างสรรค์
  - พัฒนาการตลาดสินค้าการท่องเที่ยว และบริการกลุ่มจังหวัดในระบบเศรษฐกิจมูลค่าสูง
- ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม
  - ส่งเสริมการอนุรักษ์และบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมกลุ่มจังหวัดร้อยแก่นสารสินธุ์แบบบูรณาการ
  - อนุรักษ์และบริหารทรัพยากรธรรมชาติ ส่งเสริมการปลูกป่าและอุตสาหกรรมเกษตรสาขาป่าไม้เพิ่มพื้นที่ สีเขียวกลุ่มจังหวัด
- ประเด็นด้านสังคมและความมั่นคง
  - พัฒนาระบบป้องกันและลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยกลุ่มร้อยแก่นสารสินธุ์แบบบูรณาการ
  - พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และยกระดับการศึกษาและคุณภาพชีวิตในทุกช่วงวัยอย่างเท่าเทียม
  - เสริมสร้างคุณภาพชีวิต สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน สังคม แก้ไขปัญหาคนยากจนข้ามรุ่น
  - เสริมสร้างและแก้ไขปัญหาสาธารณสุขที่เป็นประเด็นร่วมของกลุ่มจังหวัดพัฒนาชุมชน พื้นที่ และเมืองให้เป็นพื้นที่น่าอยู่

**การใช้ประโยชน์ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (กาฬสินธุ์ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)**



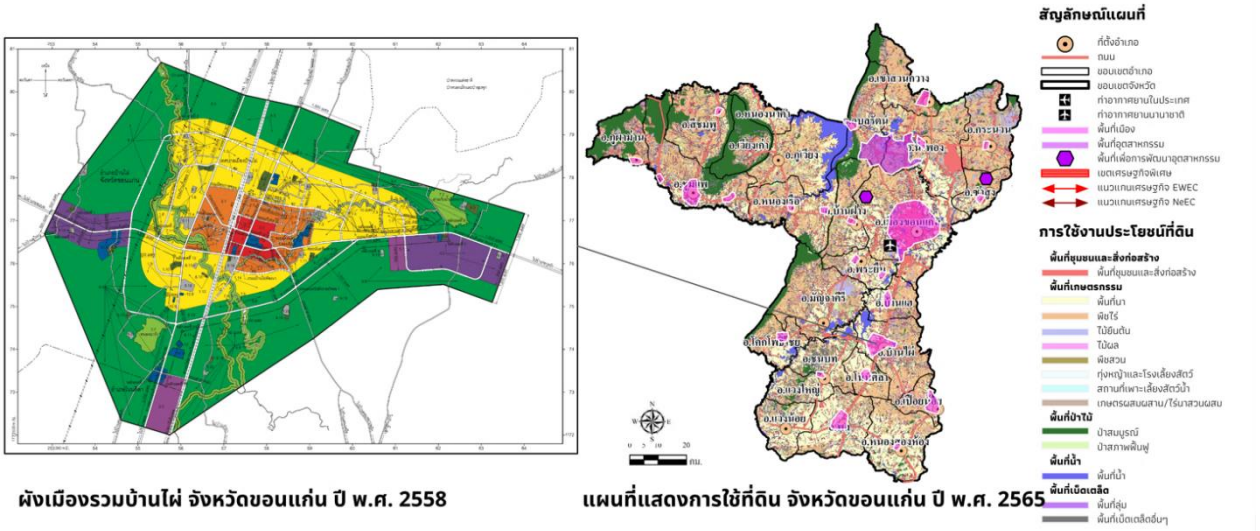

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-2 แผนที่แสดงการใช้ที่ดินของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

### 1) จังหวัดขอนแก่น

พื้นที่เกษตรกรรม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่นาอยู่บริเวณทางกลางรอบพื้นที่ อ.เมือง ส่วนพื้นที่พืชไร่กระจายอยู่รอบนอกของพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 538,132 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.91 บริเวณตอนกลางพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมืองขอนแก่น เป็นจุดตัดของแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมต่อผ่านทั้งเส้นทางเหนือ-ใต้ NeEC และตะวันออก-ตะวันตก EWEC ซึ่งเป็นจุดที่มีพื้นที่อุตสาหกรรม และพื้นที่เพื่อการรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม

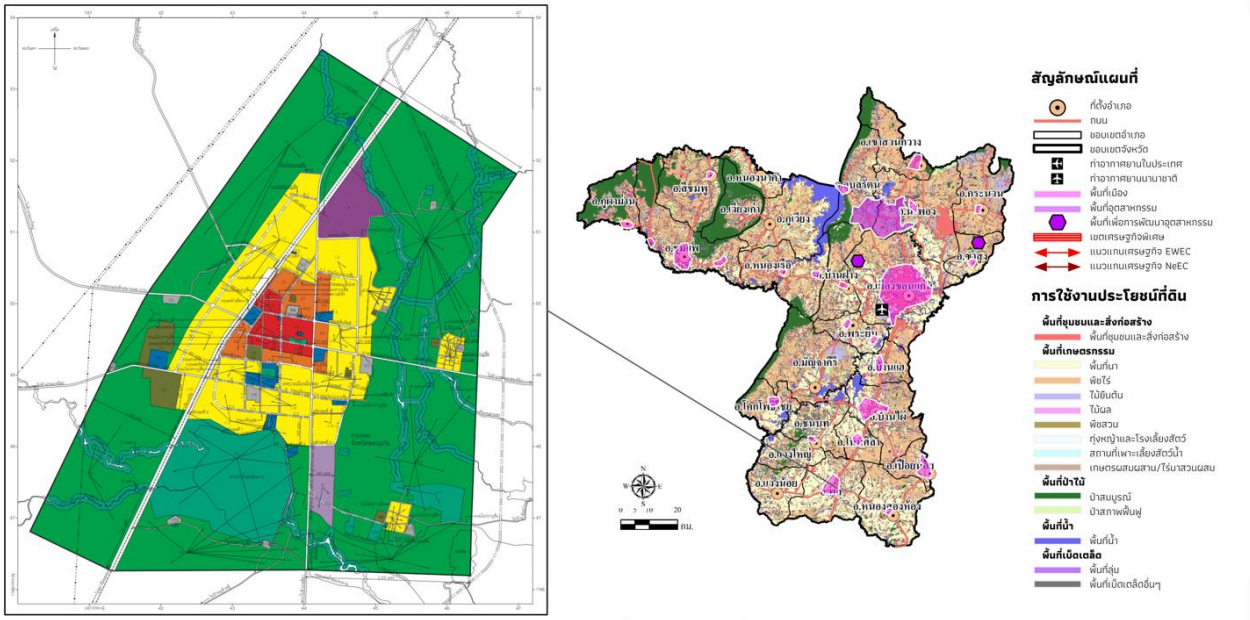
โครงข่ายการคมนาคมของจังหวัดขอนแก่นมีแนวแกนหลักทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ขนานกับทางรถไฟ การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจทั้ง 2 ส่วน และสนามบินขอนแก่น การพัฒนาเส้นทางคู่ขนานเส้นทางหลัก เพื่อรองรับที่ดินประเภทอุตสาหกรรมโดยรอบเมือง รวมถึงการสร้างการเชื่อมต่อโครงข่ายภายในเมืองเข้าสู่ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ความหนาแน่นปานกลางบริเวณใจกลางเมืองผ่านเส้นทางย่อย ถนนรามราช ถนนเพลิงจิตต์ ถนนเมืองพล ที่สร้างการเชื่อมต่อไปยังเขตอุตสาหกรรมและพื้นที่อำเภอโดยรอบที่พัฒนาร่วมกัน เช่น อ.เมืองพล อ.ชุมแพ




ผังเมืองรวมบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2558 แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2565

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

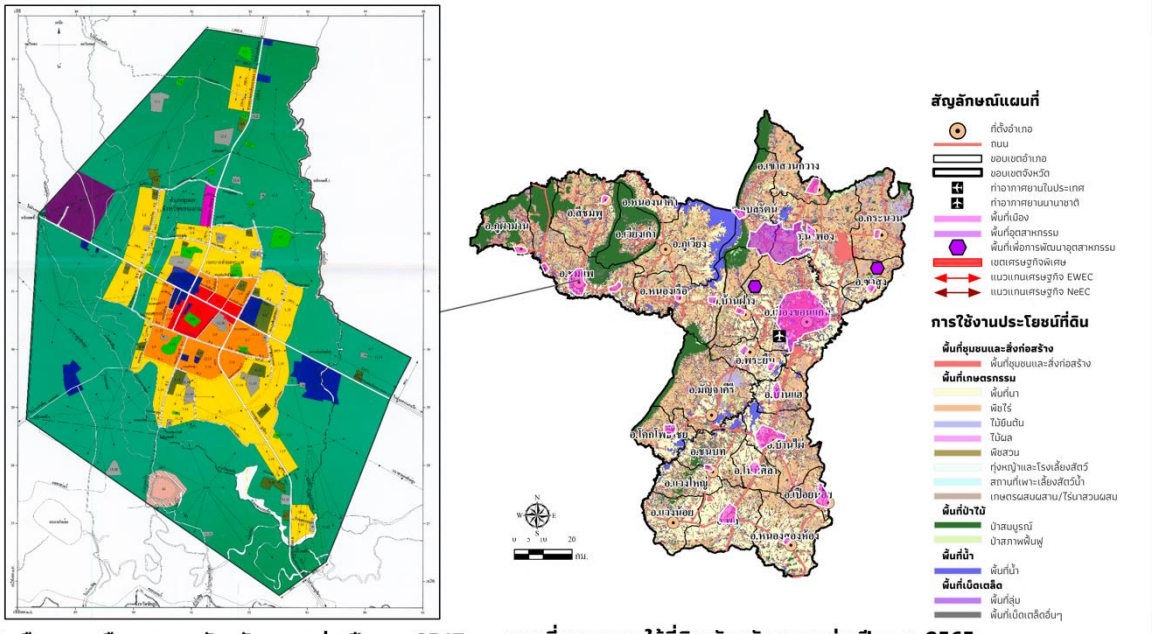
**รูปที่ 1.3-3 ผังเมืองรวมบ้านไผ่ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น**




**ผังเมืองรวมเมืองพล จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2559** **แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2565**

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-4 ผังเมืองรวมเมืองพล จังหวัดขอนแก่น และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น**




**ผังเมืองรวมเมืองชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2547** **แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดขอนแก่น ปี พ.ศ. 2565**

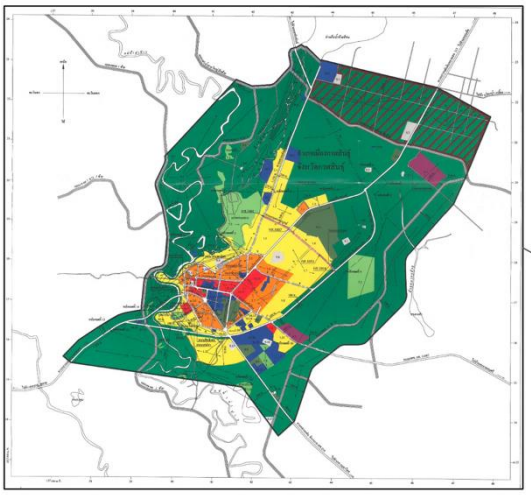
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-5 ผังเมืองรวมเมืองชุมแพ จังหวัดขอนแก่น และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดขอนแก่น**

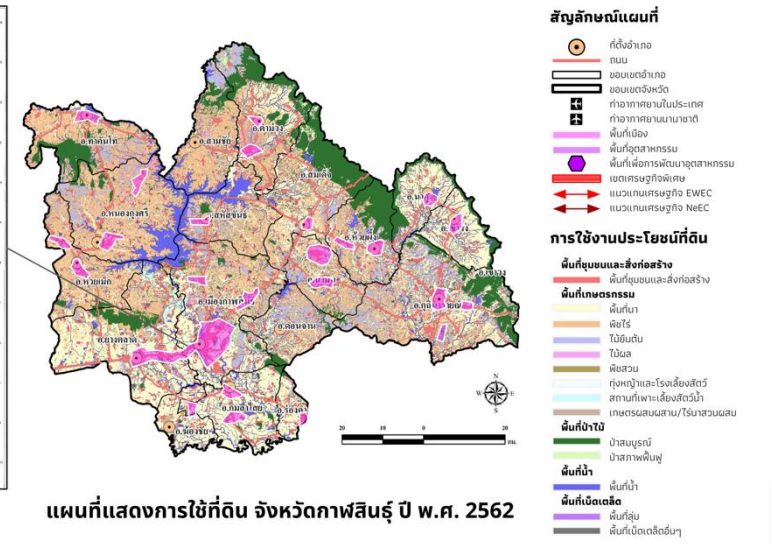
### 2) จังหวัดกาฬสินธุ์

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่นาอยู่บริเวณทางตะวันออก และทางตอนล่างของพื้นที่ ส่วนพื้นที่พืชไร่อยู่บริเวณทางตอนกลางและตะวันตกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะพื้นที่รอบแหล่งน้ำ พื้นที่ป่าไม้จำนวนมากอยู่บริเวณทางตอนบนของพื้นที่ มีสัดส่วนร้อยละ 12.41 ตามแนวขอบเขตทางทิศเหนือ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชนและสิ่งก่อสร้าง 287,592 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 6.62 กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยมีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง ซึ่งมีแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ EWEC เชื่อมต่อจากจังหวัดขอนแก่นไปสู่จังหวัดมุกดาหาร

โครงข่ายการคมนาคมของเมืองกาฬสินธุ์มีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 13 และ 14 เชื่อมต่อกันบริเวณใจกลางเมืองโดยมีถนนถีนานนท์เป็นเส้นแกนหลักสำคัญ ในการกระจายออกสู่ถนนสายรองและย่อยอื่น ๆ ของเมือง เช่น ถนนทุ่งศรีเมือง ถนนกาฬสินธุ์ และถนนอรรถเปศล บริเวณศูนย์กลางเมืองที่ดินประเภทพาณิชยกรรม สถาบันการศึกษา และสถาบันราชการ จนไปถึงพื้นที่บริเวณริมน้ำ และที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม โดยเส้นทางหมายเลข 13 เป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อไปยังจังหวัดมุกดาหารตามแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ EWEC



ผังเมืองรวมเมืองกาฬสินธุ์ ปี พ.ศ. 2562




แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดกาฬสินธุ์ ปี พ.ศ. 2562

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

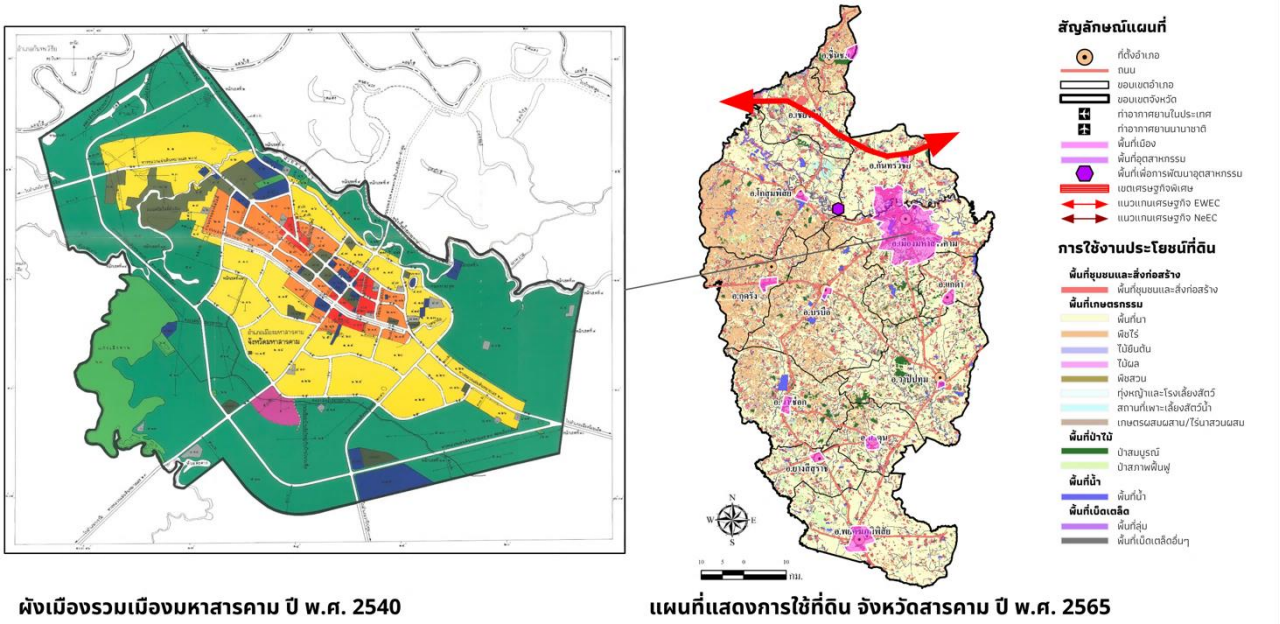
**รูปที่ 1.3-6 ผังเมืองรวมเมืองกาฬสินธุ์ และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดกาฬสินธุ์**

### 3) จังหวัดมหาสารคาม

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ไร่ ร้อยละ 82.02 ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่นาทางด้านตะวันออก และพื้นที่พืชไร่ทางด้านตะวันตก พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 248,359 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.62 มีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง และกระจายอยู่บริเวณอื่นๆ โดยรอบพื้นที่บริเวณทางตอนเหนือของพื้นที่ มีแนวแกนระเบียงเศรษฐกิจ EWEC เชื่อมต่อจังหวัดกาฬสินธุ์

โครงข่ายการคมนาคมมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 208 เชื่อมกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 ผ่านพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย โดยโครงข่ายแบบตารางบริเวณกลางเมืองที่การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลางและพื้นที่พาณิชยกรรม มีเส้นทาง 3 เส้น เชื่อมโยงโครงข่ายจากใจกลางเมืองคือ ถนนผดุงวิถีเชื่อมบริเวณตะวันตกเฉียงใต้ไปยังตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีพื้นที่อุตสาหกรรม

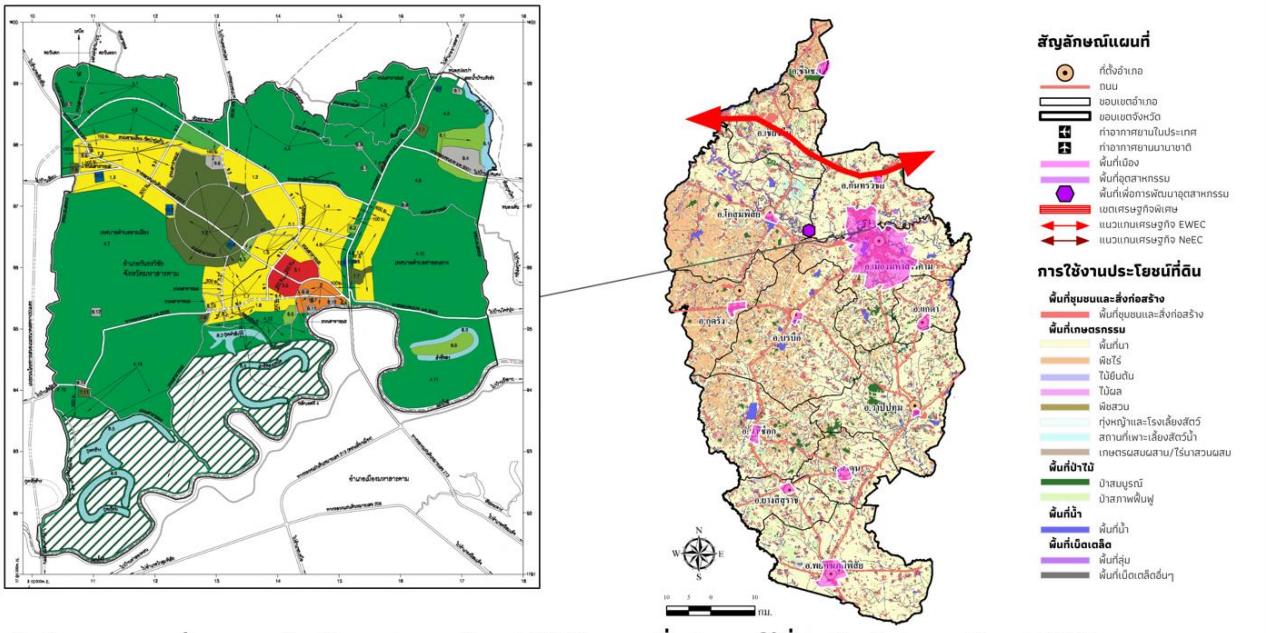
ทางตอนใต้ ถนนลมถวิลราษฎร์ และถนนนครสวรรค์เชื่อมบริเวณตะวันออกเฉียงใต้ – ตะวันตกเฉียงเหนือของเมืองเชื่อมไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 213 บริเวณท่าขอนยาง ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของเมืองที่เชื่อมไปยังแนวแกนเศรษฐกิจ EWEC




**ผังเมืองรวมเมืองมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2540** **แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดสารคาม ปี พ.ศ. 2565**

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-7 ผังเมืองรวมเมืองมหาสารคาม และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดมหาสารคาม**




**ผังเมืองรวมชุมชนท่าขอนยาง จังหวัดมหาสารคาม ปี พ.ศ. 2550** **แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดสารคาม ปี พ.ศ. 2565**

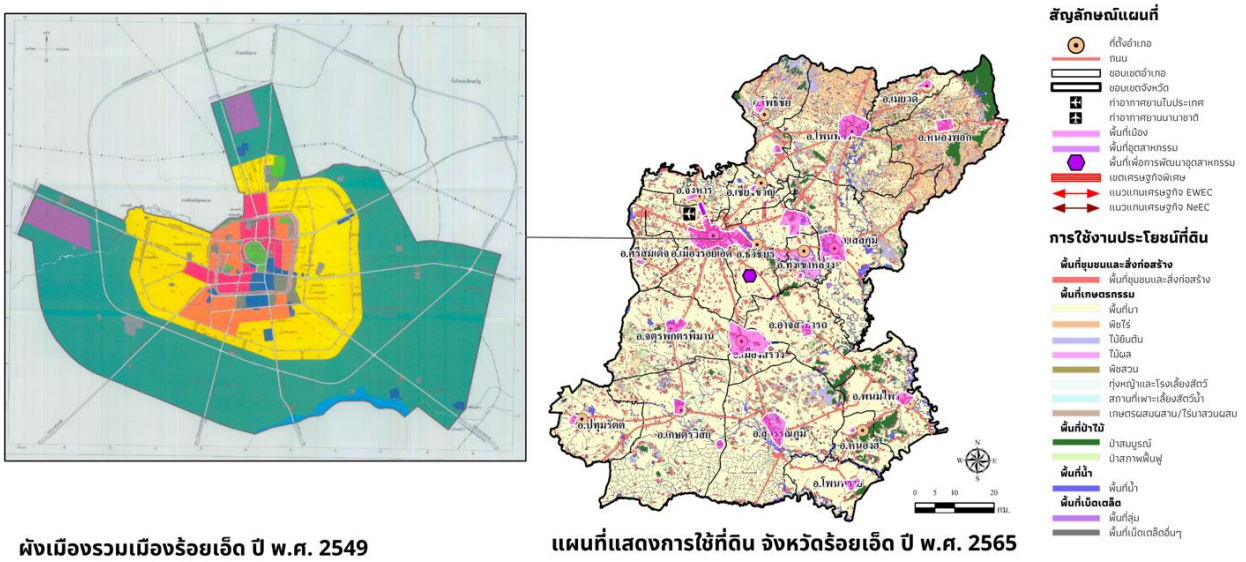
ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-8 ผังเมืองรวมชุมชนท่าขอนยาง จังหวัดมหาสารคาม และแผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดมหาสารคาม**

**4) จังหวัดร้อยเอ็ด**

พื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่ไร่ ร้อยละ 81.69 ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่ทั้งหมด แบ่งเป็นพื้นที่นาทั่วพื้นที่ร้อยละ 68.6 และพื้นที่พืชไร่ทางด้านบนของพื้นที่ติดกับพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่เมือง พื้นที่ชุมชน และสิ่งก่อสร้าง 366,170 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.06 มีพื้นที่ศูนย์กลางบริเวณ อ.เมือง และพื้นที่อย่างรอบนอกพื้นที่บริเวณ อ.โพนทอง อ.เมืองสรวง และ อ.จตุรพักตรพิมาน

ด้านโครงข่ายโครงสร้างของเมืองร้อยเอ็ด บริเวณศูนย์กลางเมืองซึ่งประกอบไปด้วยที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นปานกลางมีเส้นทางหลัก 2 เส้น ตัดกันคือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 และ 215 ไปจังหวัดสารคราม และมีถนนวงแหวนรอบเมือง 3 ลำดับที่แบ่งแยกรูปแบบที่ดินประเภทต่าง ๆ ในเมือง ถนนรอบเมืองด้านนอกเส้นในสุดติดกับที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่ดินอยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง ถนนบ้านท่านคร บริเวณที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและพื้นที่เกษตรกรรม และวงรอบนอกสุดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 23 แบ่งที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและพื้นที่เกษตรกรรม โดยเส้นทางหลัก 214 สามารถเชื่อมไปยังพื้นที่อำเภออื่นๆ โดยรอบได้




**ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด ปี พ.ศ. 2549**

**แผนที่แสดงการใช้ที่ดิน จังหวัดร้อยเอ็ด ปี พ.ศ. 2565**

ที่มา: กรมพัฒนาที่ดิน

**รูปที่ 1.3-9 ผังเมืองรวมเมืองร้อยเอ็ด และแผนที่แสดงการใช้ที่ดินจังหวัดร้อยเอ็ด**

## ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

### 2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับที่ 1 ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้การพัฒนาประเทศอยู่ในกรอบและทิศทางเดียวกันภายใต้วิสัยทัศน์ "ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยกำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทย ปี พ.ศ. 2580 เศรษฐกิจและสังคมไทยมีการพัฒนาอย่างมั่นคงยั่งยืน โดยสถาบันหลักของชาติดำรงอยู่อย่างมั่นคง เป็นจุดยึดเหนี่ยวของสังคม มีความสามัคคีของคนในชาติ มีความสงบและอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขในทุกพื้นที่ และมีระดับรายได้ในกลุ่มประเทศรายได้สูง มีความเป็นธรรมในสังคมและความเหลื่อมล้ำลดลงในทุกมิติ ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในภูมิภาคและในระดับโลก ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติที่เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ โดยมีสาระสำคัญของแต่ละยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ สรุปได้ดังนี้

**ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง** มีเป้าหมายทั้งในการสร้างเสถียรภาพภายในประเทศและช่วยลดและป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในกลุ่มประเทศอาเซียนและประชาคมโลกที่มีต่อประเทศไทย ประกอบด้วย 5 เป้าหมาย 5 ดัชนีชี้วัด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 17 ประเด็นย่อย

**ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว โดยก้าวข้าม “กับดักรายได้ปานกลาง” ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับศักยภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตร และบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ประกอบด้วย 2 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 25 ประเด็นย่อย

**ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์** มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อพัฒนาคนและสังคมไทยให้เป็นรากฐานแข็งแกร่งของประเทศ มีความพร้อมทางกาย ใจ สติปัญญา มีความเป็นสากล มีทักษะการคิดวิเคราะห์อย่างมีเหตุผล มีระเบียบวินัย เคารพกฎหมาย มีคุณธรรม จริยธรรม รู้คุณค่าความเป็นไทย มีครอบครัวที่มั่นคง ประกอบด้วย 2 เป้าหมาย 3 ดัชนีชี้วัด 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 34 ประเด็นย่อย

**ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม** มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งกระจายโอกาสการพัฒนาและสร้างความมั่นคงให้ทั่วถึง ลดความเหลื่อมล้ำไปสู่สังคมที่เสมอภาคและเป็นธรรม ประกอบด้วย 3 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 24 ประเด็นย่อย

**ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม** มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อเร่งอนุรักษ์ฟื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ และความมั่นคงด้านน้ำ รวมทั้งมีความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยพิบัติธรรมชาติ

และพัฒนามุ่งสู่การเป็นสังคมสีเขียว ประกอบด้วย 5 เป้าหมาย 5 ดัชนีชี้วัด 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 28 ประเด็นย่อย

**ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ** มีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้หน่วยงานภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมกับบทบาทภารกิจ มีสมรรถนะสูง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กระจายบทบาทภารกิจไปสู่ท้องถิ่นอย่างเหมาะสม มีธรรมาภิบาล ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย 4 ดัชนีชี้วัด 8 ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ 24 ประเด็นย่อย

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)** จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

**1) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)**

ประเทศไทยเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถของประเทศจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องสร้างเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจใหม่ที่จะช่วยยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ “ยกระดับรายได้ ลดความเหลื่อมล้ำ” ซึ่งการพัฒนาในช่วง 20 ปีข้างหน้า จะมุ่งเน้นการวิจัย พัฒนานวัตกรรม และนำเทคโนโลยีใหม่มาปรับใช้และต่อยอดภาคการผลิตและบริการในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการใหม่ที่มีศักยภาพ การพัฒนารูปแบบการค้าให้สอดรับกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การส่งเสริมให้เกิดสังคมผู้ประกอบการ การพัฒนาทักษะและความสามารถของแรงงาน

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันกำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนากลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว ในขณะเดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก และรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคต โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

(1.1) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

(1.2) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 คือ **โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก** โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว และรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุน ในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก ประกอบด้วย 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ** เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกถึงเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคม ให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ** ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการเชื่อมต่อการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมและมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ** สร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในส่วนภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของเมือง โดยยกระดับจังหวัดสำคัญของไทย ส่งเสริมการพัฒนาในเชิงพื้นที่ พัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง และสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านเพื่อส่งเสริมการสร้างคลัสเตอร์ของเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ ภายใต้ระบบนิเวศที่เอื้อต่อการสร้างนวัตกรรม ซึ่งมีมหาวิทยาลัยแต่ละภูมิภาค สถาบันการศึกษาท้องถิ่น และทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมเป็นแรงขับเคลื่อน การยกระดับจังหวัดสำคัญเป็นเมืองเศรษฐกิจประจำภาค เพื่อเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาคที่เชื่อมต่อกับเมืองเศรษฐกิจอื่นและเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน และกระจายศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภาคต่าง ๆ ของไทย การสร้างเมืองเศรษฐกิจเฉพาะด้านโดยอาศัยความได้เปรียบที่แตกต่างกันของแต่ละจังหวัด ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาคลัสเตอร์ของเกษตรอุตสาหกรรม และบริการ พร้อมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่ โดยการส่งเสริมให้เมืองเป็นเจ้าภาพจัดเทศกาลความคิดสร้างสรรค์ และวัฒนธรรมระดับสากล โดยให้ความสำคัญกับการใช้มหาวิทยาลัยในแต่ละภูมิภาค และสถาบันการศึกษาท้องถิ่น ขับเคลื่อนองค์ความรู้ด้านนวัตกรรม เพื่อให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจในแต่ละภาค

(3) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

**แผนปฏิบัติการฯ** จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน และเป้าหมายที่ 2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 รายได้ประชาชาติ การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและการกระจายรายได้ ตัวชี้วัดที่ 3 การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา และตัวชี้วัดที่ 4 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค จะทำให้รายได้ประชาชาติและการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศและการกระจายรายได้ดีขึ้น ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.2) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับความเปลี่ยนแปลงในอนาคต จะทำให้เกิดการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.3) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ รวมถึงเสริมสร้างความรู้ความสามารถแก่บุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี จะทำให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

**2) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (รอง)**

ปัญหาความเหลื่อมล้ำจะเป็นหนึ่งความท้าทายที่สำคัญในการพัฒนาและยกระดับประเทศให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม จึงได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการตอบโจทย์การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพื่อให้การเติบโตของประเทศเป็นการเติบโตที่ยั่งยืนโดยทุกคนได้รับประโยชน์อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม การกำหนดให้ภาคการเกษตรและครัวเรือนเป็นกลุ่มเป้าหมายของการปรับโครงสร้างและพฤติกรรม และการกระจายศูนย์กลางความเจริญเพื่อให้เกิดการสร้างงานในพื้นที่ เพื่อพลิกฟื้นโครงสร้างทางสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ และช่วยลดความเสี่ยงต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและความมั่นคง โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ **การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี** จะประกอบด้วย 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี**ในภูมิภาค กระจายโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี คมนาคมและการสื่อสาร จัดทำผังเมืองและผังภาคเพื่อการจัดโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค แหล่งงาน แหล่งน้ำ และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ให้สามารถพึ่งตนเองได้ภายในกลุ่มจังหวัด รวมทั้งส่งเสริมให้จังหวัดหลักมีความสามารถในด้านการบริหารจัดการและจัดการตนเองได้อย่างเป็นอิสระมากขึ้น เพื่อให้สามารถสร้างความแตกต่างบนฐานศักยภาพของทรัพยากรและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้ และส่งเสริมการพัฒนาจังหวัดรองควบคู่ไปกับการพัฒนาจังหวัดหลัก

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่าง ๆ** การมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่ของตนเอง และบูรณาการแผนให้มีความเชื่อมโยงสอดคล้องกันในทุกระดับเป็นแผนเดียวกัน ตั้งแต่ระดับหมู่บ้าน ท้องถิ่น อำเภอ จังหวัด จนถึง

กลุ่มจังหวัด เน้นการกระจายแหล่งอุตสาหกรรมในท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมการสร้างงานในพื้นที่ และการพัฒนาภาคบริการที่คนในพื้นที่ สามารถเป็นผู้ประกอบการ และสามารถกระจายรายได้ให้เกิดความเป็นธรรม ให้ความสำคัญกับการสร้าง “คุณค่า” และ “มูลค่า” ทางเศรษฐกิจ จากศักยภาพของฐานทรัพยากรของแต่ละพื้นที่ ทั้งทรัพยากรธรรมชาติ ทุนทางวัฒนธรรมและทุนทางสังคม การสร้างการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่และผู้ประกอบการในการสืบค้น นำมาปรับใช้และยกระดับการใช้ทรัพยากรนั้นอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **จัดระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัย ให้สามารถตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคต** โดยพัฒนาระบบผังเมืองของประเทศและผังเมืองระดับพื้นที่ พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการเมืองและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ปลอดภัย สะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและโอกาสของเมืองด้วยการมีส่วนร่วมและการลงทุนของ ภาคเอกชน ชุมชนและภาคประชาสังคม รวมทั้งส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบหลักในการดูแลคุณภาพสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของคนในเมือง ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำระหว่างกลุ่มประชากรที่อาศัยในเขตเมือง

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 4 **ปรับโครงสร้างและแก้ไขกฎหมายระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน เพื่อวางระบบและกลไกการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด** เพื่อรับผิดชอบการบริหารงานในระดับภาค กลุ่มจังหวัด ที่เชื่อมโยงกัน และสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาในระดับกลุ่มจังหวัดและระดับภาค ปรับโครงสร้างและปรับปรุงกฎหมายเพื่อจัดความสัมพันธ์ระหว่างราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น ให้เอื้อต่อประชาชนในการตัดสินใจเกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาพื้นที่

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 5 **สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูลความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม** การเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่จะเอื้อให้ประชาชนและภาคส่วนต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผน การตัดสินใจและการติดตามการดำเนินงานของรัฐ พัฒนากลไกเพื่อสนับสนุนการสร้างองค์ความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ รวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยี การส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น การขยายเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้ชุมชนสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร ความรู้ต่าง ๆ และนำไปใช้เพื่อพัฒนาพื้นที่ ตลอดจนการเพิ่มบทบาทของสถาบันการศึกษาและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อร่วมพัฒนาพื้นที่และชุมชนท้องถิ่น

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 6 **การพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่** โดยการวางแผนกำลังคนที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของกลุ่มจังหวัด และการพัฒนาทักษะอาชีพที่สอดคล้องกับบริบทของเมืองทั้งในปัจจุบันและอนาคต เน้นการส่งเสริมการยกระดับทักษะของผู้ประกอบการ และกลุ่มวิสาหกิจในพื้นที่ทั้งในด้านภาษา การบริหารธุรกิจ การจัดการห่วงโซ่คุณค่าและตลาด การเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมถึงการพัฒนาระบบที่มีประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงความต้องการของกำลังแรงงานในพื้นที่กับระบบการผลิตกำลังคนในสายอาชีพ

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

**แผนปฏิบัติการฯ** จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ได้แก่ เป้าหมายที่ 2 กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 2 ความก้าวหน้าของการพัฒนาคน และตัวชี้วัดที่ 3 ความก้าวหน้าในการพัฒนาจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการอบรมและเสริมสร้างความรู้ความสามารถเพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานรัฐและเอกชนในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(3.2) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ การปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงการนำกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่มีอยู่ไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน จะทำให้เกิดความก้าวหน้าการพัฒนาจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

**3) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (รอง)**

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นปัจจัยที่มีอยู่อย่างจำกัด ถือว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำรงชีพของมนุษย์ และส่งผลต่อการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้า และเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศในระยะ 20 ปี ได้อย่างยั่งยืน ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ได้น้อมนำศาสตร์ของพระราชาสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยยึดหลัก 3 ประการ คือ **"มีความพอประมาณ มีเหตุผล มีภูมิคุ้มกัน"** มาเป็นหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติควบคู่กับการนำเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืนทั้ง 17 เป้าหมาย มาเป็นกรอบแนวคิดที่จะผลักดันดำเนินการเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมาภิบาล และความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุดในอาเซียนภายในปี 2580 โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(1) เป้าหมาย

(1.1) ฟื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

(1.2) ใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 คือ **สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ** มุ่งเน้นลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ปรับปรุงการบริหารจัดการภัยพิบัติทั้งระบบ และการสร้างขีดความสามารถของประชาชนในการรับมือและปรับตัวเพื่อลดความสูญเสียหรือความเสียหายจากภัยธรรมชาติ ตลอดจนผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ประกอบด้วย 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก** โดยพัฒนารูปแบบและแนวทางการจัดการเมืองเพื่อมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ และพื้นที่สีเขียวในทุกรูปแบบ รวมทั้งสนับสนุนการจัดการด้านการเกษตรที่มีผลประโยชน์ร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งเร่งฟื้นฟูพื้นที่ป่าเสื่อมโทรม ส่งเสริมการเพิ่มพื้นที่ป่าเพื่อเป็นแหล่งกักเก็บก๊าซเรือนกระจก

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน** โดยบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาประเทศในทุกสาขาโดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ และพัฒนาเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างแรงจูงใจและสนับสนุนการลงทุนเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ รวมทั้งพัฒนารูปแบบทางธุรกิจด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งมีการพัฒนากฎหมายเพื่อขับเคลื่อนการบริหารจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

**แผนปฏิบัติการฯ** จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ เป้าหมายที่ 2 ฟื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 4 ปริมาณก๊าซเรือนกระจก มูลค่าเศรษฐกิจฐานชีวภาพ ดังนี้

แผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ และสร้างเศรษฐกิจฐานชีวภาพ ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการฟื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

**4) ยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (รอง)**

ภาครัฐเป็นกลไกหนึ่งที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศตามแนวทาง นโยบาย และทิศทางการพัฒนาตามที่กำหนดตามกรอบการบริหารราชการแผ่นดิน และการที่ประเทศไทยจะบรรลุเป้าหมายอนาคตในระยะยาวที่กำหนดไว้นั้น ระบบบริหารจัดการภาครัฐจะต้องสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างมีบูรณาการ มีความต่อเนื่อง เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาการบริหารจัดการภาครัฐขาดประสิทธิภาพ มีปัญหาเชิงการบริหารจัดการและโครงสร้าง ปัญหาคอร์รัปชันและระบบอุปถัมภ์ ดังนั้น ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐจึงมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่เน้นการปรับเปลี่ยนภาครัฐ ยึดหลัก **"ภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม"** โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำนวัตกรรม เทคโนโลยีข้อมูลขนาดใหญ่ และระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัลเข้ามาประยุกต์ใช้อย่างคุ้มค่า และปฏิบัติงานเทียบได้กับมาตรฐานสากล รวมทั้งมีลักษณะเปิดกว้าง เชื่อมโยงถึงกันและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส นอกจากนั้น กฎหมายต้องมีความชัดเจน มีเพียงเท่าที่จำเป็น มีความทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ และนำไปสู่การลดความเหลื่อมล้ำและเอื้อต่อการพัฒนา โดยมี 4 เป้าหมาย 4 ตัวชี้วัด และ 8 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก

(1) เป้าหมาย

ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

(2) ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ **ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส** และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 คือ **กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น** รายละเอียดดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ **ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส** หน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ มีระบบการบริหารจัดการที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ มีความโปร่งใส ให้การบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่นให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สร้างประโยชน์สุขแก่ประชาชน ประกอบด้วย 2 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับแนวหน้าของภูมิภาค** ปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐมีลักษณะที่เบ็ดเสร็จครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ มีความร่วมมือกับภาคีอื่น ๆ พร้อมทั้งปรับปรุงกลไกการปฏิบัติงานของภาครัฐให้มีลักษณะบูรณาการ สามารถส่งเสริมภารกิจของภาคส่วนต่าง ๆ

โดยเฉพาะการปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ การกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนทุกขนาดและสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้** มีระบบการบริหารจัดการข้อมูลที่มีความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานและแหล่งข้อมูลต่าง ๆ นำไปสู่การวิเคราะห์การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อการพัฒนานโยบายและการให้บริการภาครัฐ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการสาธารณะตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้สามารถติดต่อราชการได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย และตรวจสอบได้

นอกจากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 แล้ว ยังเกี่ยวข้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 คือ **กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น** กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับมีเท่าที่จำเป็น ทันสมัย มีความเป็นสากล มีประสิทธิภาพ โดยมุ่งใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการสนับสนุนการพัฒนา การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่นำไปสู่ความเหลื่อมล้ำด้านต่าง ๆ เอื้อต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อย โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่เกี่ยวข้องดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 1 **ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง** ปรับเปลี่ยนบทบาทของภาครัฐเป็นผู้อำนวยความสะดวก กำหนดกติกาในการแข่งขันให้เกิดความเป็นธรรมแก่การดำเนินธุรกิจทั้งในธุรกิจทั่วไปและธุรกิจเฉพาะ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิต การค้า การบริการ และสามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการคุ้มครองผู้บริโภค โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขและยกเลิกกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้อต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน การประกอบธุรกิจ การแข่งขันระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 2 **มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น** ออกแบบกฎหมายที่รอบคอบรัดกุม เพื่อแก้ปัญหาอย่างตรงจุดให้มีความสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ด้วยการสร้างความเป็นธรรมในการจัดสรรผลประโยชน์และบริหารจัดการผลกระทบที่เกิดจากกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินและการประกอบอาชีพ ใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา นอกจากนั้นในการตรากฎหมายต้องดำเนินการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง วิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์ต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการตรากฎหมายทุกขั้นตอน รวมทั้งจัดให้มีการสร้าง

ความรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนด เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

ประเด็นยุทธศาสตร์ย่อยที่ 3 **การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ** เท่าเทียมมีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย เท่าเทียม มีการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ไม่เลือกปฏิบัติ นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย ป้องกันการกระทำผิดและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว

(3) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

**แผนปฏิบัติการฯ** จะทำให้บรรลุเป้าหมายและตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ชาติ หรือแผนระดับที่ 1 ในส่วนยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ และตัวชี้วัดที่ 2 ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ ดังนี้

(3.1) แผนปฏิบัติการฯ จะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจรบริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาคประชาชนลดลง ส่งผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

แผนปฏิบัติการฯ จะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน ตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการผลิต การค้า การบริการ รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมาย ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

## 2.2 แผนระดับที่ 2

แผนระดับที่ 2 จะใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งอาจกำหนดประเด็นการพัฒนาในบางประการ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางในการปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 ประกอบด้วย 4 แผนหลัก ดังนี้

1) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ : แผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมาย ตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ (พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 มาตรา 3)

2) แผนปฏิรูปประเทศ : แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ตามพระราชบัญญัติ แผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2560

3) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ : แผนสำหรับถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติสู่กรอบและแนวทางในการพัฒนาประเทศในแต่ละช่วงระยะเวลา 5 ปี

4) แผนความมั่นคง : “นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ” ตามกฎหมายว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งเป็นนโยบายและแผนหลักของชาติที่เป็นกรอบหรือทิศทางในการดำเนินการป้องกัน แจ้งเตือน แก้ไข หรือระงับยับยั้ง ภัยคุกคามเพื่อธำรงไว้ซึ่งความมั่นคงแห่งชาติ

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)** จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 2 ดังนี้

### 2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 2) เป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2560 มาตรา 3 โดยถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 6 ด้านลงสู่แผนระดับต่าง ๆ มีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนแม่บทดังกล่าว รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บท ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ **“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”**

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรื่อง การประกาศแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2562 และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ณ วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2566 มีองค์ประกอบหลัก 2 ส่วน ได้แก่ (1) ประเด็นของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย แผนแม่บทฯ 23 ประเด็น แสดงใน**รูปที่ 2.2-1** โดยมีเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 37 เป้าหมาย ตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 41 ตัว และค่าเป้าหมายระดับประเด็น (Y2) จำนวน 41 ค่าเป้าหมาย และ (2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย เป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 140 เป้าหมาย ตัวชี้วัดของเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 167 ตัว และค่าเป้าหมายแผนแม่บทย่อย (Y1) จำนวน 172 ค่าเป้าหมาย

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**รูปที่ 2.2-1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ**

โดย**แผนปฏิบัติการฯ** มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป็นประเด็นหลัก ในขณะที่ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นประเด็นรอง ดังนี้

(1) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

(1.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 070001 ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงานและดิจิทัล เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการพัฒนายกระดับขีดความสามารถด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ 1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ 2) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ 3) โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลต่อความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม

เป้าหมายและตัวชี้วัดประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัลที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2-1** ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดี

ขึ้น และตัวชี้วัด คือ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานภายใต้การจัดอันดับของสถาบัน World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development หรือสถาบัน IMD สวิตเซอร์แลนด์

**ตารางที่ 2.2-1 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล**

| รหัส | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 070001 | ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น | อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ) | อันดับที่ 38 | อันดับที่ 31 | อันดับที่ 25 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แหล่งท่องเที่ยว ประตูการค้า (Gateway) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น ซึ่งอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งของอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(1.2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แนวทางการพัฒนา

- การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดรับกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการที่หลากหลายมากขึ้น เพื่อลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

- การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาด เพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน และยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า - ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนา

และบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ สนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดรับกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาคและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ ตลอดจนสนับสนุนให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

- การขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากลและสอดคล้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการห้วงอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

- การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรมและเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางข้าม ทางเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและคุ้มครองความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการ พร้อมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง รวมทั้งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

- ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดรับกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดรับกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และ

การให้บริการโลจิสติกส์ อาทิ ระบบการบริหารจัดการขนส่ง ระบบการตรวจสอบ รถเที่ยวเปล่า การพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งข้ามพรมแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนพัฒนาระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบเชื่อมโยงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ ให้สอดรับกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้วยการลดต้นทุน เพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

- ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้องให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและระดับโลก

- สนับสนุนให้เกิดการวิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนา และรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบไฟฟ้าและเครื่องกล แบตเตอรี่ รถไฟฟ้า รถจักรและล้อเลื่อน เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยมาใช้ในกระบวนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการในรูปแบบการจัดส่งขั้นสุดท้าย เช่น การใช้อากาศยานไร้คนขับ การใช้หุ่นยนต์ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

- ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

- เป้าหมายของแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ดีขึ้น รวมถึงการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง การเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้เพิ่มขึ้น และการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ผ่านการพัฒนาโครงข่าย

คมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในสากล

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (070101) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (070102) การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น (070103) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น (070104) และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง (070105) ดัง**ตารางที่ 2.2-2**

**ตารางที่ 2.2-2 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 070101 | ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง | สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | น้อยกว่าร้อยละ 11 | น้อยกว่าร้อยละ 10 | น้อยกว่าร้อยละ 9 |
| 070103 | การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น | สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | ร้อยละ 7 | ร้อยละ 8 | ร้อยละ 10 |
| 070104 | การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น | สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางใน<br>(1) กรุงเทพมหานครและปริมณฑล<br>(2) เมืองหลักในภูมิภาค* (เฉลี่ยร้อยละ) | (1) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40<br>(2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10 | (1) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50<br>(2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 | (1) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60<br>(2) เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20 |
| 070105 | ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน ภายในปี 2570/ 2575/ 2580) | ไม่เกิน 12 | ไม่เกิน 8 | ไม่เกิน 5 |

หมายเหตุ : *เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต
เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2571 - 2575) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา
เมืองหลักในภูมิภาค (พ.ศ. 2576 - 2580) ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศเชื่อมโยงไปยังพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม เพื่อลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการเพื่อสนับสนุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นได้ตามเป้าหมายที่กำหนด จะส่งผลทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายคมนาคมทางถนน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

(2) แผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว (รอง)

(2.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 050001 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น และเป้าหมายที่ 050002 รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น

แผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยว จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ที่ช่วยสร้างรายได้การท่องเที่ยวทั้งจากภายในและภายนอกประเทศมาอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนส่งเสริมการรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางของการท่องเที่ยวระดับโลกด้วยการพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งระบบ โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (05) การท่องเที่ยว กำหนดแผนย่อยไว้ 6 แผนย่อย คือ 1) การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม 2) การท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ 3) การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย 4) การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ 5) การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค และ 6) การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศและรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรอง

เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ ประเด็น (05) การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2-3** ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น และรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น และตัวชี้วัด คือ สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวในเมืองรองสูงกว่าอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวรวมของประเทศ

**ตารางที่ 2.2-3 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (05) การท่องเที่ยว**

| รหัส | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 050001 | ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น | สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 28 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 |
| 050002 | รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น | อัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวในเมืองรองสูงกว่าอัตราการขยายตัวของรายได้จากการท่องเที่ยวรวมของประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ) | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในประเทศ รวมถึงปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวร่วมกัน ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศด้านการท่องเที่ยวต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศเพิ่มขึ้น รายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองรองเพิ่มขึ้น

(2.2) แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวก่อน ระหว่าง และหลังการโดยสารด้วยเรือสำราญและเรือยอร์ช โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรแหล่งท่องเที่ยวทั้งปะการัง ชายหาด และคุณภาพน้ำ รวมทั้งสร้างสรรค์และยกระดับกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยมุ่งเน้นการกระจายกิจกรรม

ในพื้นที่ต่าง ๆ และการสร้างความพร้อมให้แก่ชุมชนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวชายฝั่งและหมู่เกาะ ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และตามลุ่มน้ำที่สำคัญ เช่น ลุ่มน้ำเจ้าพระยา และลุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น

- ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทยเพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานด้านความปลอดภัย

- พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือและความพร้อมของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทางเพื่อรองรับภาคอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางน้ำ

- การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ความพร้อมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทางน้ำ แหล่งท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยวต่อเนื่องในทุกรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการทำการตลาดรูปแบบใหม่บนพื้นฐานของเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมความต้องการของนักท่องเที่ยวและธุรกิจสายการเดินเรือ ซึ่งถือเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพที่มีการใช้จ่ายสูง รวมทั้งนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงกับเส้นทางการท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญ

- เป้าหมายของแผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทย เป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวและการมีส่วนร่วมของชุมชน โดยครอบคลุมการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง และการท่องเที่ยวในลุ่มน้ำสำคัญ ผ่านการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงบริบทของพื้นที่และชุมชนในพื้นที่

- แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น (050401) และการขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น (050402) ดัง**ตารางที่ 2.2-4**

**ตารางที่ 2.2-4 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 050401 | รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น | อัตราการขยายตัวของรายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (ร้อยละต่อปี) | ขยายตัวร้อยละ 7 | ขยายตัวร้อยละ 10 | ขยายตัวร้อยละ 10 |
| 050402 | การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น | จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย (ท่า ภายในปี 2570/ 2575/2580) | 4 ท่าเรือ | 6 ท่าเรือ | 8 ท่าเรือ |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวก เป็นต้น รวมถึงการปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวทางน้ำให้ได้มาตรฐาน ซึ่งถือเป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ ซึ่งจะส่งผลทำให้รายได้การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย

(2.3) แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แนวทางการพัฒนา

- ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ รวมถึงคุณภาพมาตรฐานของสินค้า บริการและสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของนักท่องเที่ยว โดยอาศัยเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคีที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ

- พัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกรูปแบบและการท่องเที่ยวเพื่อคนทั้งมวล โดยคำนึงถึงความยั่งยืนของการท่องเที่ยวและการบริหารจัดการแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อพัฒนาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก พื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น

- พัฒนาชุมชน ผู้ประกอบการ และบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทุกภาคส่วนให้มีวามพร้อมในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนและประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่

- ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ที่ดีด้านการท่องเที่ยวของไทย ทั้งแหล่งท่องเที่ยว สินค้า บริการ และย่านการค้าที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยว รวมทั้งจัดทำเส้นทาง การท่องเที่ยวเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศให้สอดรับกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่

- สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนดนโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยวมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาระบบนิเวศที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วยการสร้างความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย ผ่านการสร้างเครือข่ายความร่วมมือจากทุกภาคีที่เกี่ยวข้องและอาสาสมัครด้านการท่องเที่ยวทั่วประเทศ การพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทั้งชายหาด ชายฝั่งทะเล เกาะและหมู่เกาะ แหล่งวัฒนธรรม และสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น ตลอดจนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาและบริหารจัดการ การท่องเที่ยว การพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว และการพัฒนาฐานข้อมูลกลางด้านการท่องเที่ยว เพื่อการวางแผน การกำหนดนโยบาย และการอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยว

- แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น (050601) และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น (050602) ดัง**ตารางที่ 2.2-5**

**ตารางที่ 2.2-5 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 050601 | นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น | การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว ด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว (อันดับของโลก) | ไม่เกิน 50 | ไม่เกิน 45 | ไม่เกิน 40 |
| 050602 | โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น | การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ (อันดับของโลก) | ไม่เกิน 12 | ไม่เกิน 10 | ไม่เกิน 7 |
| | | การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยว ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบกและทางทะเล (อันดับของโลก) | ไม่เกิน 45 | ไม่เกิน 40 | ไม่เกิน 35 |
| | | การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานบริการด้านการท่องเที่ยว (อันดับของโลก) | ไม่เกิน 14 | ไม่เกิน 12 | ไม่เกิน 10 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว

- แผนปฏิบัติการฯ จะมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการและเพิ่มประสิทธิภาพในภาคคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ตลอดจนยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ ซึ่งจะส่งผลต่ออันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเชื่อมโยงการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่มีศักยภาพ เช่น พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก และพื้นที่แอ่งประวัติศาสตร์ลุ่มน้ำภาคกลาง เป็นต้น ทำให้โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่ออันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม

(3) แผนแม่บทฯ ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (รอง)

(3.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 060001 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาค เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- แผนแม่บทฯ ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ จะเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเมืองน่าอยู่ในทุกภาคของประเทศ โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (06) กำหนดแผนย่อยไว้ 2 แผนย่อย คือ 1) การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ และ 2) การพัฒนาเมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมินิเวศอย่างยั่งยืน ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

- เป้าหมายและตัวชี้ประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะที่เกี่ยวข้องดังแสดงใน **ตารางที่ 2.2-6** ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นเกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และตัวชี้วัด คือ อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

**ตารางที่ 2.2-6 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ**

| รหัส | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 060001 | ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น เกิดศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในทุกภูมิภาคของประเทศเพื่อกระจายความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม | อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เฉลี่ยร้อยละ) | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 3.6 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 4 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ในเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาคให้มีศักยภาพเทียบเท่าเมืองขนาดใหญ่ในระดับนานาชาติ ในขณะที่เมืองขนาดกลางจะมุ่งเน้นการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงและได้มาตรฐาน รวมถึงส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการบริการสำหรับพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้อัตราการเปลี่ยนแปลงของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดเฉลี่ยของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(3.2) แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

- แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ โดยจัดระเบียบเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล มีความสามารถ

ในการแข่งขันในระดับนานาชาติในยุค 4.0 ประกอบด้วย เมืองในกรุงเทพฯ และใน 13 จังหวัด ในแต่ละภูมิภาค มีแนวทางดำเนินการ ได้แก่ (1) จัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญตามความเหมาะสมของพื้นที่ของแต่ละเมือง (2) พัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของคนในเมือง รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโทรคมนาคม สื่อสาร และดิจิทัลที่ทันสมัย (3) พัฒนาระบบเศรษฐกิจยุคดิจิทัลเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเขตนวัตกรรม เพื่อให้เกิดบรรยากาศที่เหมาะสมกับการพัฒนานวัตกรรมและการสร้างวิสาหกิจรูปแบบใหม่ (4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้สามารถยกระดับคุณภาพชีวิต และส่งเสริมศักยภาพของประชาชนอย่างเต็มรูปแบบ และ (5) จัดระบบและเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองให้เพียงพอต่อจำนวนประชากร มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และสนับสนุนพลังงานสะอาด

- พัฒนาเมืองขนาดกลางให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ เพื่อให้เกิดการกระจายความเจริญไปสู่พื้นที่โดยรอบ และสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยสร้างเครือข่ายการพัฒนาเศรษฐกิจระดับภาค มีแนวทางการพัฒนา ได้แก่ (1) จัดทำแผนแม่บทพื้นที่ศูนย์กลางความเจริญตามความเหมาะสมของการใช้พื้นที่ของแต่ละเมือง (2) ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานในเมืองขนาดกลางให้ครอบคลุมได้มาตรฐาน (3) พัฒนาเศรษฐกิจโดยเน้นการต่อยอดจากพื้นฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่ (4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของคนทุกกลุ่ม และ (5) มีการวางแผนเพื่อสงวนและรักษาพื้นที่สีเขียวอย่างเป็นระบบเพื่อป้องกันการรุกล้ำพื้นที่สีเขียวจากการขยายตัวของเมืองในอนาคต และส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

- ผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองขนาดกลางและเมืองในพื้นที่พิเศษให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมืองโดยใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยและชาญฉลาดเพื่อยกระดับระบบบริหารจัดการเมืองในมิติต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมขนส่ง การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม การใช้ชีวิต และการบริหารจัดการเมือง โดยให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน เอกชน และภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

- จัดทำฐานข้อมูลด้านการพัฒนาเมือง จัดทำและพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ที่มีการเชื่อมโยงการจัดการและการวิเคราะห์ข้อมูลที่ทุกหน่วยงานสามารถใช้งานร่วมกัน เพื่อใช้ประโยชน์จากการพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ในการบริหารจัดการพื้นที่ และเป็นส่วนหนึ่งในการบริหารจัดการเมืองโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เป็นผู้ตัดสินใจเลือกพื้นที่ที่จะมีการพัฒนา โดยเฉพาะศูนย์เศรษฐกิจ แหล่งที่อยู่อาศัยพื้นที่เฉพาะ เพื่อการพัฒนาและอนุรักษ์ในเขตเมือง เช่น เขตอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ พื้นที่พิเศษเพื่อการอนุรักษ์แหล่งโบราณคดี มรดกทางสถาปัตยกรรมและศิลปวัฒนธรรม อัตลักษณ์และวิถีชีวิตพื้นถิ่นอย่างยั่งยืน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

- พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบด้านการพัฒนาเมือง ระบบขนส่ง และการจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมาย

และกฎระเบียบใหม่ให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายโดยคำนึงถึงปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการภาครัฐและมีส่วนร่วมในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับฐานราก จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาเมืองระดับชาติและระดับท้องถิ่น และสร้างเครือข่ายการพัฒนาเมืองระหว่างเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

- แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะมีเป้าหมายเพื่อให้เมืองในพื้นที่เป้าหมายได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ ผ่านการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีการพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่และการพัฒนาเมืองในจังหวัดเป้าหมายให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจที่มีในพื้นที่เพื่อให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจสูงขึ้น เพื่อผลักดันให้เกิดการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะตามศักยภาพและความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเมือง และการให้บริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีคุณภาพได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง

- แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ (060101) ดัง**ตารางที่ 2.2-7**

**ตารางที่ 2.2-7 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 060101 | เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนาเพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ | อัตราการเปลี่ยนแปลงมูลค่าทุนจดทะเบียนนิติบุคคลเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (เฉลี่ยร้อยละ) | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5.3 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5.4 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 5.5 |
| | | อัตราการเปลี่ยนแปลงงบลงทุนของภาครัฐเฉลี่ยของจังหวัดเป้าหมาย (เฉลี่ยร้อยละ) | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 0.5 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 0.5 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 0.5 |
| | | จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (จำนวนเมืองสะสม) | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 105 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 155 | เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 205 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

- แผนปฏิบัติการฯ จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งสินค้าในพื้นที่ ทำให้ต้นทุนในการประกอบการต่ำ สามารถแข่งขันได้ กระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น

- แผนปฏิบัติการฯ จะช่วยให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่และกระตุ้นการลงทุนจากภาครัฐเพื่อส่งเสริมกิจกรรม

- แผนปฏิบัติการฯ จะมีการปรับใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสม ซึ่งจะปรับเปลี่ยนแนวทางการเดินทางและการขนส่งของประชาชนให้ถูกต้อง สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(4) แผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ (รอง)

(4.1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

- เป้าหมายที่ 090001 การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และเป้าหมายที่ 090002 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น

- แผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ จะเป็นกลไกสำคัญในการต่อยอดและส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อรองรับความต้องการในการลงทุนในแต่ละพื้นที่ รวมถึงยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพของแรงงานและผู้ประกอบการ ซึ่งจะเป็นกลสำคัญที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทย เป็นการกระจายการพัฒนาในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าในภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (09) กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ 1) การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 2) การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และ 3) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลต่อการเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

- เป้าหมายและตัวชี้วัดแผนแม่บทฯ ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวข้อง ดังแสดงในตารางที่ 2.2-8 ประกอบด้วยเป้าหมาย คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น และการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น ประกอบกับตัวชี้วัดที่ 1 อัตราการขยายตัวของของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด และตัวชี้วัดที่ 2 มูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด

**ตารางที่ 2.2-8 เป้าหมายและตัวชี้วัดของเป้าหมายระดับประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ**

| รหัส | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 090001 | การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น | อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ) | ไม่น้อยกว่า 5 | ไม่น้อยกว่า 5 | ไม่น้อยกว่า 5 |
| 090002 | การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น | มูลค่าการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด | ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 650,000 ล้านบาท |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกับประตูการค้าของประเทศไทยให้มีเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สำคัญ ซึ่งจะส่งผลให้อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขตเศรษฐกิจพิเศษและมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น

(4.2) แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

- แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมการให้สิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกการลงทุน โดยให้สิทธิประโยชน์ในระดับสูงเพื่อดึงดูดการลงทุนในพื้นที่และเพื่อให้แข่งขันได้ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการพัฒนาที่จะเป็นฐานการลงทุนของภาค รวมถึงมาตรการสิทธิประโยชน์จากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ที่จะส่งเสริมสภาพแวดล้อม ในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งภายในและภายนอกประเทศ ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ และการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนจุดเน้นการพัฒนาในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

- พัฒนาและเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตและบริการ โดย (1) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายกิจกรรมทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงในพื้นที่กับพื้นที่โดยรอบและกับพื้นที่เศรษฐกิจแห่งอื่นในประเทศและประเทศในภูมิภาค และสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการและชุมชนมีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานและได้รับประโยชน์จากการพัฒนา (2) บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเชิงกลยุทธ์และสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่ โดยส่งเสริม

การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการยกระดับการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิผล และพัฒนาศักยภาพและบทบาทของผู้ที่เกี่ยวข้อง

- พัฒนาแรงงานและสนับสนุนผู้ประกอบการ โดย (1) ส่งเสริมการพัฒนาแรงงานเพื่อรองรับกิจการเป้าหมายในพื้นที่และพัฒนาแรงงานที่มีศักยภาพให้ยกระดับเป็นผู้ประกอบการในอนาคต (2) พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจในภาคอุตสาหกรรมและบริการ โดยการบ่มเพาะผู้ประกอบการท้องถิ่น การพัฒนาผู้ให้บริการและการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษาในพื้นที่และเครือข่าย และเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในภาคธุรกิจ

- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี โดย (1) ยกระดับการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ภาคการผลิต/บริการของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ โดยสนับสนุนการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือที่ใกล้ชิดในด้านการวิจัยและพัฒนาระหว่างภาคีการพัฒนา ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ภาคการศึกษา ชุมชน และเอกชนในพื้นที่ (2) ส่งเสริมการถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรม และการแลกเปลี่ยนข้อมูล/องค์ความรู้ ระหว่างภาครัฐ - ภาคเอกชน - สถาบันการศึกษา - ชุมชน โดยเฉพาะการถ่ายทอดฯ ให้แก่วิสาหกิจ ขนาดกลางและขนาดย่อม และวิสาหกิจชุมชน รวมทั้งสตาร์ทอัพ เพื่อเพิ่มโอกาสให้แก่ภาคเอกชนที่กำลังเติบโต

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

- แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้นผ่านการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยจะส่งผลให้เกิดฐานการผลิตและบริการในพื้นที่ซึ่งใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาสร้างมูลค่าเพิ่มและมีการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่นทั้งของไทยและประเทศในภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่โดยรอบ โดยระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาค ประกอบด้วย ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันตก และภาคใต้ โดยส่วนที่เกี่ยวข้อง คือ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ โดยพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงอ่าวไทยและอันดามัน และการท่องเที่ยวแบบผสมผสานเชิงสุขภาพและวิถีชุมชน

- แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น (090204) และการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น (090205) ดัง**ตารางที่ 2.2-9**

**ตารางที่ 2.2-9 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 090204 | การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ | อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (เฉลี่ยร้อยละ) | ไม่น้อยกว่า 5 | ไม่น้อยกว่า 5 | ไม่น้อยกว่า 5 |
| 090205 | การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น | มูลค่าการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (ล้านบาท ภายในปี 2570/2575/2580) | ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจ

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ทำให้มีการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น และจะส่งผลให้การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น

(4.3) แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุน เพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุน เพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพ โดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อนการสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน ระบบน้ำประปา ที่อยู่อาศัย โรงพยาบาล และสถานศึกษา ที่สอดรับกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองน่าอยู่

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการพื้นที่พิเศษ โดยศึกษากฎหมายและกฎระเบียบที่มีอยู่ เพื่อปรับปรุงและจัดทำข้อเสนอกฎหมายและกฎระเบียบ และจัดทำระบบฐานข้อมูล เพื่อให้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาธุรกิจรูปแบบใหม่ และการส่งเสริมการลงทุนร่วมระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ตลอดจนการจัดตั้งกลไกการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมเศรษฐกิจและการสร้างงานที่สอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และความต้องการของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของพื้นที่

- พัฒนาระบบบริหารจัดการแรงงานที่มีประสิทธิภาพ มีระบบส่งเสริมสุขภาพ เฝ้าระวังป้องกันและควบคุมโรค ที่เชื่อมโยงกับระบบการจ้างแรงงานต่างด้าว การประกันสุขภาพและการเข้าเมือง โดยการจัดระบบบัตรผ่านแดนหรือบัตรประจำตัวของแรงงานต่างด้าวแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งกำหนดมาตรการและระบบสื่อสารเพื่อดูแลความมั่นคงชายแดนและความปลอดภัยในพื้นที่

- พัฒนาระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมและการรักษาพื้นที่สีเขียวที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดการพัฒนาควบคู่กับการรักษาสภาพแวดล้อม และพื้นที่สีเขียวในเมือง

- เสริมสร้างความสามารถของวิสาหกิจชุมชน และภาคเอกชนในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดการเพิ่มขึ้นของขีดความสามารถในการผลิต

- สนับสนุนให้ประชาชนและภาคีการพัฒนามีส่วนร่วมในการพัฒนา เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่

- เป้าหมายของแผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น และการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก เชียงราย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา นราธิวาส และกาญจนบุรี

- แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จะประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (090301) และการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น (090302) ดัง**ตารางที่ 2.2-10**

**ตารางที่ 2.2-10 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน**

| รหัสเป้าหมาย | เป้าหมาย | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | ปี พ.ศ. 2566 - 2570 | ปี พ.ศ. 2571 - 2575 | ปี พ.ศ. 2576 - 2580 |
| 090301 | การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น | อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดที่มีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (เฉลี่ยร้อยละ) | ไม่น้อยกว่า 3 | ไม่น้อยกว่า 3 | ไม่น้อยกว่า 3 |
| 090302 | การลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น | มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน | ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท | ไม่น้อยกว่า 10,000 ล้านบาท |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

- แผนปฏิบัติการฯ จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อรองรับความต้องการลงทุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้จะมีการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์บริการเบ็ดเสร็จโดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน ซึ่งจะช่วยสนับสนุนในการขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทำให้มีการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้นและจะส่งผลให้การเจริญเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

### 2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย หมวด 16 การปฏิรูปประเทศ ได้บัญญัติให้มีการปฏิรูปประเทศซึ่งต้องดำเนินการเพื่อบรรลุเป้าหมาย 3 ประการ ได้แก่ (1) ประเทศชาติมีความสงบเรียบร้อย มีความสามัคคีปรองดอง มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และมีความสมดุลระหว่างการพัฒนาด้านวัตถุกับการพัฒนาด้านจิตใจ (2) สังคมมีความสงบสุข เป็นธรรม และมีโอกาสอันทัดเทียมกันเพื่อขจัดความเหลื่อมล้ำ และ (3) ประชาชนมีความสุข มีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศและการปกครองในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข โดยเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2561 ราชกิจจานุเบกษาประกาศการใช้แผนการปฏิรูปประเทศ จำนวน 11 ด้าน

ภายหลังจากยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2561 ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ตามที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศเสนอ และรัฐสภารับทราบแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อทราบโดยทั่วกันแล้ว เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 ซึ่งแผนการปฏิรูปประเทศดังกล่าว ประกอบด้วย 13 ด้าน ได้แก่

(1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
(2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
(3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
(4) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
(5) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
(6) แผนการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
(7) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
(8) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
(9) แผนการปฏิรูปประเทศด้านสังคม
(10) แผนการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
(11) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ
(12) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการศึกษา
(13) แผนการปฏิรูปประเทศด้านวัฒนธรรม กีฬาแรงงาน และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศ 3 ด้าน ได้แก่

**1) แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ**

แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจมีเป้าประสงค์เพื่อยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ กระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม ปรับบทบาทโครงสร้างและกลไกสถาบันบริหารจัดการเศรษฐกิจของประเทศตามหลักแนวคิดการบริหารงานคุณภาพที่มีบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อน ประเด็นปฏิรูปเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจและลดความเหลื่อมล้ำให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยกิจกรรมปฏิรูปเศรษฐกิจที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญประกอบด้วย 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง 2) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง 3) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย 4) การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค และ 5) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งนี้ ในการดำเนินการดังกล่าวจะทำให้กำลังคนในระบบมีทักษะสอดคล้องตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และได้รับการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น บุคลากรในภาคเกษตรกรรม

ภาคการท่องเที่ยว และผู้ประกอบการรายย่อยมีรายได้เพิ่มขึ้น สามารถกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศได้ดียิ่งขึ้น โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 **การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค** ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจอย่างมากทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ โดยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพและข้อได้เปรียบต่าง ๆ ทั้งในด้านตำแหน่งที่ตั้งของประเทศที่อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) และเชื่อมกับตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย ซึ่งทำให้ได้เปรียบในเรื่องของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ศักยภาพในด้านการผลิตและการลงทุน เช่น การเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชียและการเป็นศูนย์กลางด้านอาหารของโลก ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และพร้อมที่จะเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค รวมทั้งด้านสถาบันการเงินของไทยที่มีเสถียรภาพ สร้างความน่าเชื่อถืออย่างมากต่อนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในตลาดเงินของไทย และประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพเหล่านี้ในการก้าวผ่านความเปลี่ยนแปลงและวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในโลกอย่างมั่นคง จากความได้เปรียบของประเทศไทยและความต้องการของนักลงทุนต่างชาติ ประเทศไทยจึงควรใช้โอกาสนี้ในการเร่งวางยุทธศาสตร์เชิงรุกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุน เชื่อมโยงการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อการยกระดับประเทศไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว

โดยประเด็นสำคัญที่ต้องขับเคลื่อนในการปฏิรูปด้านการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาคที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดย (1) ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยปรับปรุงกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการถ่ายลำและการผ่านแดน และเพิ่มประสิทธิภาพการถ่ายลำและผ่านแดนของท่าเรือแหลมฉบังในการเป็นประตูสู่อาเซียน (ASEAN Gateway) (2) สนับสนุนให้ภาคเอกชนของไทยในธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินธุรกิจได้ครอบคลุมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ระหว่างไทยกับประเทศในเอเชีย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการขนส่งแม้ว่าจะอยู่ในช่วงที่เกิดวิกฤติ โดยออกมาตรการสนับสนุนทางการเงิน เช่น สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ อนุสัญญาภาษีซ้อน เป็นต้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เอื้ออำนวยต่อการทำธุรกิจ การขนส่ง และการพาณิชยนาวี โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยและการเสริมสร้างการขยายตลาดสินค้าและบริการของไทย (3) พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบและพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงเชื่อมกับระบบ National Digital Trade Platform (NTDP) โดยกระทรวงการคลังหารือกับคณะกรรมการร่วม 3 สถาบันภาคเอกชน ในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน และ (4) เชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนของประเทศ (Big Data) ผ่านระบบดิจิทัลบนแพลตฟอร์มกลาง เพื่อให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ทั้งในภาคธุรกิจและภาครัฐเพื่อการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น

**แผนปฏิบัติการฯ** จะมีแนวทางการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างกลุ่มจังหวัดและจังหวัด แหล่งท่องเที่ยว ประตูการค้า (Gateway) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ส่งเสริมให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ เพื่อบรรลุเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค

**2) แผนการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน**

ภาครัฐถือเป็นหลักของแผ่นดิน การบริหารราชการแผ่นดินจึงเป็นหัวใจของการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้บรรลุวิสัยทัศน์ “มั่งคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม ภาครัฐจำเป็นต้องได้รับการปฏิรูปขนานใหญ่ (Radical Change) ที่เน้นการมองกว้างและไกล (Vision Driven) เท่านั้น

การปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดินให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ และรองรับผลกระทบสถานการณ์ชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) และทิศทางที่กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายบริการของรัฐมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการตลอดจนภาครัฐมีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ ด้วยการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ โดยกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล 2) จัดโครงสร้างองค์กร และระบบงานภาครัฐให้มีความยืดหยุ่นคล่องตัว และเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ 3) ปรับเปลี่ยนการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐสู่ระบบเปิดเพื่อให้ได้มาและรักษาไว้ซึ่งคนเก่ง ดี และมีความสามารถอย่างคล่องตัว ตามหลักคุณธรรม 4) สร้างความเข้มแข็งในการบริหารราชการในระดับพื้นที่ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน และ 5) ขจัดอุปสรรคในการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐ และการเบิกจ่ายเงินเพื่อให้เกิดความรวดเร็ว คุ้มค่า โปร่งใส ปราศจากการทุจริต โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านบริหารราชการที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 **ปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารงานและการบริการภาครัฐไปสู่ระบบดิจิทัล** ภาครัฐจำเป็นต้องปรับตัวให้สอดรับกับสภาวการณ์ที่แปรเปลี่ยนอย่างรวดเร็วและเป็นพลวัต แตกต่างไปจากเดิม และก้าวให้ทันการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยปรับเปลี่ยน “บทบาทของภาครัฐ” ให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการและกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งเสริมสร้างบทบาทของภาคส่วนอื่นในสังคมเพื่อให้ประชาชนมีช่องทางในการเข้าถึงบริการสาธารณะได้ง่าย มีทางเลือกที่หลากหลาย และได้รับบริการที่สอดคล้องกับความต้องการเฉพาะของบุคคลหรือกลุ่มคน โดยอาศัยศักยภาพและโอกาสจากพัฒนาการด้านเทคโนโลยีที่ก้าวกระโดดและพัฒนาการทางสังคมที่แปรเปลี่ยน ผลักดันให้ทุกองค์กรของรัฐเข้าสู่กระบวนการปรับเปลี่ยนเป็นรัฐบาลดิจิทัล (Digital Government Transformation) หรือการเป็นภาครัฐที่เชื่อมโยงเสมือนเป็นองค์กรเดียว เปิดให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างนวัตกรรมการบริการและการทำงานให้กับชุมชน สังคม และประเทศ โดยมีภาครัฐเป็นฐานต่อยอดการพัฒนาและสร้างคุณค่าร่วมกับทุกภาคส่วน จัดเตรียมและบูรณาการข้อมูลและข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้พร้อมสำหรับการ

ใช้ประโยชน์ ทั้งในด้านการตัดสินใจเชิงนโยบาย การกำกับติดตาม การพัฒนาบริการ และการบริหารจัดการองค์กร รวมถึงเปิดให้ทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึง แบ่งปัน และนำไปใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสม ส่งเสริมการจัดบริการรูปแบบใหม่ที่บูรณาการความร่วมมือทุกภาคส่วน โดยเริ่มต้นจากบริการสำคัญที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญกับชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนและการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชน จัดทำระบบกลางหรือแอพพลิเคชั่น (Application) สนับสนุนกลางที่ได้มาตรฐานและได้รับการกำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยและความเป็นส่วนบุคคลเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบนิเวศด้านดิจิทัลที่สร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจ และการยอมรับระหว่างกันเพื่อการพัฒนาที่ต่อเนื่องและยั่งยืนบนหลักความสมดุล

**แผนปฏิบัติการฯ** จะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจรบริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ ทำให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายของภาคประชาชนลดลง ส่งผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมายภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

### 3) แผนการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย

สังคมจำเป็นต้องมีกฎหมายเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์อันเป็นกติกาให้สังคมถือปฏิบัติเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยและเป็นเครื่องมือสำคัญของรัฐในการดำเนินนโยบายสาธารณะในนิติรัฐ รัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐจะกระทำการใดที่กระทบสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้ก็ต่อเมื่อมีอำนาจตามกฎหมายที่ปวงชนหรือผู้แทนปวงชนให้ความเห็นชอบ แต่กฎหมายอาจสร้างปัญหาให้สังคมได้เช่นกัน หากกฎหมายนั้นเป็นกฎหมายที่ไม่เคารพหลักนิติธรรม ไม่มีคุณภาพ หรือมีจำนวนมากเกินไป จนกลายเป็นการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของประชาชนตามจำนวนกฎหมายที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ อาจทำให้ประชาชนเข้าถึงกฎหมายได้โดยยาก สร้างภาระค่าใช้จ่ายแก่ประชาชนและภาคธุรกิจ และเป็นที่มาของการทุจริตและประพฤติมิชอบของผู้บังคับใช้กฎหมาย

การปฏิรูปกฎหมายจึงมุ่งเน้นให้เกิดผลอันพึงประสงค์ในการมีกฎหมายที่ดีและมีเพียงเท่าที่จำเป็นเพื่อขจัดปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากกฎหมาย โดยมุ่งเน้นกิจกรรมปฏิรูปที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภาครัฐที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ 5 กิจกรรม ได้แก่ 1) มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน 2) จัดให้มีกลไกทางกฎหมายเพื่อให้มีการพิจารณาปรับเปลี่ยนโทษทางอาญาที่ไม่ใช่ความผิดร้ายแรงให้เป็นโทษปรับเป็นพินัย เพื่อลดผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชน 3) จัดให้มีกลไกกำหนดให้มีส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งมีหน้าที่ควบคุม กำกับดูแล และบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมาย นำเทคโนโลยีมาใช้การดำเนินการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย 4) จัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย และ 5) จัดทำประมวลกฎหมายเพื่อรวบรวมกฎหมายเรื่องเดียวกันไว้ด้วยกันเพื่อความสะดวกในการใช้งาน โดยกิจกรรมปฏิรูปด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ

กิจกรรมปฏิรูปที่ 1 **มีกลไกยกเลิกหรือแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่สร้างภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน** รัฐพึงจัดให้มีกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ไม่มีความจำเป็น ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยไม่ชักช้าเพื่อไม่ให้เป็นภาระแก่ประชาชน แผนการปฏิรูปประเทศ ด้านกฎหมาย และประเด็นปฏิรูปที่ 2 ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน จึงได้กำหนดให้มีกลไกในการพิจารณาเพื่อให้มีการยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชนและแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยที่ผ่านมาได้มีการศึกษา วิเคราะห์ ทบทวน กฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกระบวนงานที่เกี่ยวกับการอนุมัติ/อนุญาตของราชการซึ่งมีผลความคืบหน้า ในการดำเนินการมาเป็นลำดับ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความจำเป็นต้องขับเคลื่อนกลไกการทบทวนกฎหมายหรือใบอนุญาตที่เป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพหรือการดำเนินธุรกิจของประชาชน

**แผนปฏิบัติการฯ** จะมีแนวทางการดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน รวมทั้งการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในข้อกฎหมาย และบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเท่าเทียม เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งทำให้บรรลุเป้าหมายภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส

### 2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นแผนระบุทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาที่ประเทศควรให้ความสำคัญและมุ่งดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติ โดยคำนึงถึงพลวัตและเงื่อนไขการพัฒนาที่ประเทศเผชิญอยู่ เพื่อเป็นแนวทางให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องปรับจุดเน้นการดำเนินงานมุ่งสู่การเสริมสร้างความสามารถของประเทศให้สอดรับปรับตัวเข้ากับเงื่อนไขที่เปลี่ยนแปลงไป โดยระบุทิศทางการพัฒนาอย่างชัดเจน ส่งผลให้การพัฒนาประเทศตั้งแต่ระดับทิศทาง โครงสร้าง นโยบาย ตลอดจนกลยุทธ์และกลไก ในการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติมีความเชื่อมโยงกันทุกระดับ และจะเป็นพลังในการนำพาประเทศไปสู่การบรรลุเป้าหมายระยะยาวอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยเหตุนี้ การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำประเทศไทยสู่ **“สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”** โดยกำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนาจำนวน 5 ประการ ประกอบด้วย

1) **การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม** มุ่งยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการผลิตและบริการสำคัญ ผ่านการผลักดันส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ ที่ตอบโจทย์พัฒนาการของสังคมยุคใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจท้องถิ่นและผู้ประกอบการรายย่อยกับห่วงโซ่มูลค่าของภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย รวมถึงพัฒนาระบบนิเวศที่ส่งเสริมการค้าการลงทุนและนวัตกรรม

**2) การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่** มุ่งพัฒนาให้คนไทยมีทักษะและคุณลักษณะที่เหมาะสมกับโลกยุคใหม่ ทั้งทักษะในด้านความรู้ ทักษะทางพฤติกรรม และคุณลักษณะตามบรรทัดฐานที่ดีของสังคม และเร่งรัดการเตรียมพร้อมกำลังคนให้มีคุณภาพสอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน และเอื้อต่อการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่ภาคการผลิตและบริการ เป้าหมายที่มีศักยภาพและผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างหลักประกันและความคุ้มครองทางสังคมที่สามารถส่งเสริมความมั่นคงในชีวิต

**3) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม** โดยลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งในเชิงรายได้ความมั่งคั่งและโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ สนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนชั้นทางเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

**4) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน** โดยปรับปรุงการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในการผลิตและบริโภคให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ แก้ไขปัญหามลพิษด้วยวิธีการที่ยั่งยืน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ ขยะ และมลพิษทางน้ำ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ภายในครึ่งแรกของศตวรรษ

**5) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่** โดยการสร้างความพร้อมในการรับมือและแสวงหาโอกาสจากการเป็นสังคมสูงวัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภัยโรคระบาด และภัยคุกคามทางไซเบอร์ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกลไกทางสถาบันที่เอื้อต่อการเปลี่ยนแปลงสู่ดิจิทัล รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างและระบบการบริหารงานของภาครัฐให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีได้อย่างทันเวลา มีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล

โดยตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแต่ละเป้าหมายหลัก มีดัง**ตารางที่ 2.2-11**

**ตารางที่ 2.2-11 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแต่ละเป้าหมายหลัก**

| เป้าหมายหลัก | ตัวชี้วัด | สถานะปัจจุบัน | ค่าเป้าหมายในปี 2570 |
|---|---|---|---|
| 1. การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานวัตกรรม | รายได้ประชาชาติต่อหัว | 7,097 เหรียญสหรัฐต่อปี (227,000 บาท) ในปี 2564 | 9,300 เหรียญสหรัฐต่อปี (300,000 บาท) |
| 2. การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ | ดัชนีความก้าวหน้าของคน | 0.6501 (ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับปานกลาง) ในปี 2563 | (ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับสูง) |
| 3. การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม | ความแตกต่างของความเป็นอยู่ (รายจ่าย) ระหว่างกลุ่มประชากรที่มีฐานทางเศรษฐกิจสูงสุด ร้อยละ 10 และต่ำสุดร้อยละ 40 | 5.68 เท่า ในปี 2563 | ต่ำกว่า 5 เท่า |

| เป้าหมายหลัก | ตัวชี้วัด | สถานะปัจจุบัน | ค่าเป้าหมายในปี 2570 |
|---|---|---|---|
| 4. การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน | ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก | ในปี 2562 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่ง ลดลงร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ | การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวม (ครอบคลุมภาคพลังงาน/คมนาคม และขนส่ง/กระบวนการทางอุตสาหกรรม/การจัดการของเสีย) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ |
| 5. การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ | ดัชนีรวมสะท้อนความสามารถในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลง ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ | | |
| | 1) ขีดความสามารถของการปฏิบัติตามกฎอนามัยระหว่างประเทศและการเตรียมความพร้อมฉุกเฉินด้านสุขภาพ | ร้อยละ 85 ในปี 2563 | ร้อยละ 90 โดยสมรรถนะหลักแต่ละด้านไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 |
| | 2) อันดับความเสี่ยงด้านภูมิอากาศ | อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2558 - 2562) เท่ากับ 36.8 | อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2566 - 2570) ไม่น้อยกว่า 40* |
| | 3) อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล | อันดับที่ 38 ในปี 2564 | อันดับที่ 30 |
| | 4) อันดับประสิทธิภาพของรัฐบาล | อันดับที่ 20 ในปี 2564 | อันดับที่ 15 |

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 กำหนด**หมุดหมายการพัฒนา** จำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งเป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ **“เป็น”** มุ่งหวังจะ **“มี”** เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการนำประเทศไทยสู่ **“สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”** เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักดังตารางที่กล่าวไปข้างต้นไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดัง**รูปที่ 2.2-2**

**รูปที่ 2.2-2 ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนากับมิติการพัฒนา**

ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนากับเป้าหมายหลักแสดงไว้ใน**รูปที่ 2.2-3** โดยหมุดหมายการพัฒนาที่กำหนดขึ้นเป็นประเด็นที่มีลักษณะเชิงบูรณาการที่ครอบคลุมการพัฒนาตั้งแต่ในระดับต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และสามารถนำไปสู่ผลพัฒนาทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมไปพร้อม ๆ กัน ทำให้หมุดหมายแต่ละประการสามารถสนับสนุนเป้าหมายหลักได้มากกว่าหนึ่งข้อ นอกจากนี้การพัฒนาภายใต้แต่ละหมุดหมายไม่ได้แยกขาดจากกัน แต่มีการสนับสนุนหรือเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน

**รูปที่ 2.2-3 ความเชื่อมโยงระหว่างหมุดหมายการพัฒนากับเป้าหมายหลัก**

**แผนปฏิบัติการฯ** จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม มีหมุดหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

**1) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค**

หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน โดยทำให้ ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มผลิตภาพและโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งภาคการผลิตและบริการสำคัญ หมุดหมายที่ 5 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

(1.1) เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัด คือ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันนานาชาติเพื่อการพัฒนาการบริหารจัดการ) มีอันดับดีขึ้น

(1.2) เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัดคือ 1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ 2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี 3) มูลค่าการส่งออกของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปีหรือสัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 ต่อปี

(1.3) เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมีตัวชี้วัดคือ 1) ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 และ 2) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลงเหลือร้อยละ 11 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค และกลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่ไทยแลนด์ 4.0 โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 2 คือ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค ประกอบด้วย 7 กลยุทธ์ย่อย ได้แก่

- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตพัฒนาพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.4 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำ
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.5 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการค้าการลงทุน
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.6 สนับสนุนให้มีแผนการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ย่อยที่ 2.7 สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยแผนปฏิบัติการฯ จะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า ย่านกองเก็บตู้สินค้า เป็นต้น

**2) หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน**

หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม เป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยส่งเสริมให้เมืองยกระดับสู่การเป็นเมืองอัจฉริยะ เป็นการเปลี่ยนผ่านไปสู่ภาครัฐดิจิทัลในระดับท้องถิ่น รวมทั้งผลักดันให้เมืองเตรียมความพร้อมในการรับมือกับภัยพิบัติและมีความสามาถในการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ หมุดหมายที่ 8 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

(2.1) เป้าหมายที่ 1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น

(2.2) เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก กลยุทธ์ที่ 2 การส่งเสริมกลไกความร่วมมือภาครัฐ เอกชน ประชาชน และประชาสังคม เพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง กลยุทธ์ที่ 3 คือ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง และกลยุทธ์ที่

4 การเสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารจัดการพื้นที่และเมือง โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 1 และกลยุทธ์ที่ 3 ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก ประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1 พัฒนาภาคให้เป็นฐานเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3 การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งจะเป็นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมและรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ รวมทั้งการเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบโดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ

**3) หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ**

หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม เป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยสนับสนุนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาและใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่อลดมลพิษและผลกระทบสิ่งแวดล้อม หมุดหมายที่ 10 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

เป้าหมายที่ 3 การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ กลยุทธ์ที่ 2 การสร้างรายได้สุทธิให้ชุมชน ท้องถิ่นและเกษตรกร จากเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ กลยุทธ์ที่ 3 การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรอย่างชาญฉลาดบนหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมและกลไกสนับสนุนเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ และกลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 5 ดังนี้

- กลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน ประกอบด้วย 6 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

**4) หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน**

หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 5 การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ โดยภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพัฒนาและปรับตัวเพื่อลดช่องว่างของการปฏิบัติงานให้มีศักยภาพที่เหมาะสมในฐานะที่เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศบนหลักการบริหารงานภาครัฐแนวใหม่ หมุดหมายที่ 13 ประกอบด้วยเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง คือ

เป้าหมายที่ 1 การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้

กลยุทธ์การพัฒนา จะประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ ได้แก่ กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด กลยุทธ์ที่ 2 การปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้าง และมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 3 การปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ กลยุทธ์ที่ 4 การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากร ให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ โดยกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องจะเป็นกลยุทธ์ที่ 4 ดังนี้

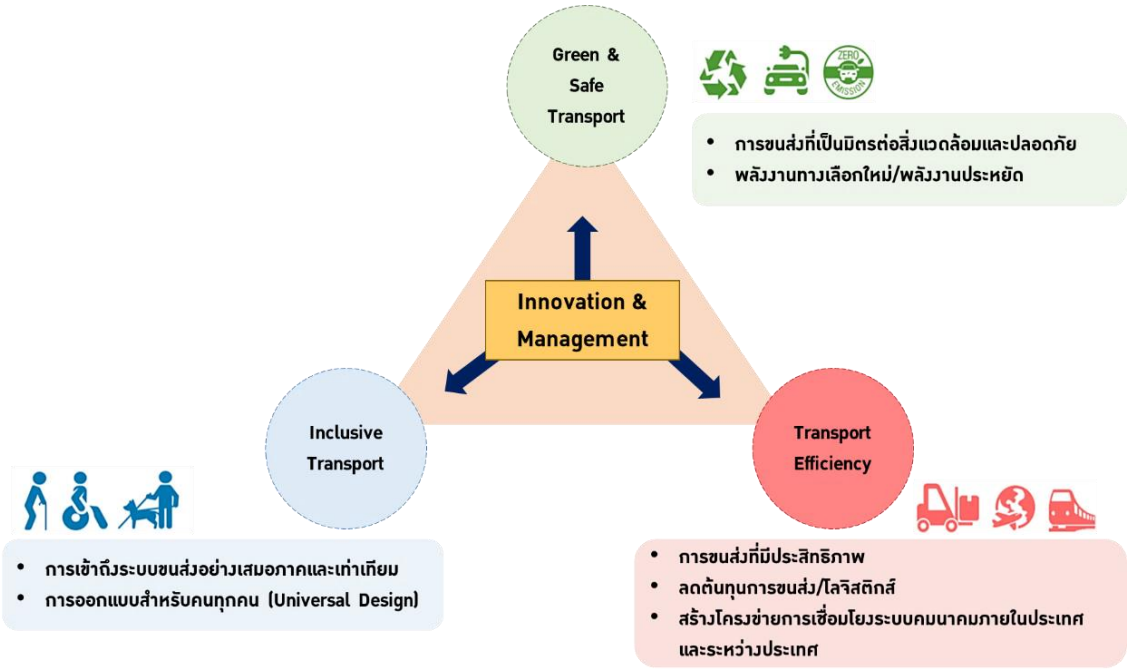
- กลยุทธ์ที่ 4 การสร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ย่อย โดยกลยุทธ์ย่อยที่เกี่ยวข้อง คือ กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2 ยกเลิกกฎหมายที่หมดความจำเป็นและพัฒนากฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ ตลอดจนปรับปรุงกระบวนการยุติธรรมให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับหมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน โดยจะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน เพื่อเป็นการเสริมสร้างประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐและการบังคับใช้กฎหมายให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

## 2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง

### 2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน โดยมีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน ซึ่งมีกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ดัง**รูปที่ 2.3-1**




ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

**รูปที่ 2.3-1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง**

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) กำหนดวิสัยทัศน์ “**มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน**” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

**1) ยุทธศาสตร์ที่ 1** การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

**2) ยุทธศาสตร์ที่ 2** การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

**3) ยุทธศาสตร์ที่ 3** การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

**4) ยุทธศาสตร์ที่ 4** การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

**5) ยุทธศาสตร์ที่ 5** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศครอบคลุมทั้งโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงข่ายทางรถไฟและรถไฟความเร็วสูง รวมถึงประตูการค้าหลัก (Gateway) แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่ชายแดนที่สำคัญ นอกจากนี้จะมีการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ รวมถึงจะมีการปรับปรุงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน การพัฒนาบุคลากรและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในภาคการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

### 2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวง ให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ **“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต**

**เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”** โดยแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

### 2.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) มุ่งเน้นการพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่งทุกประเภทต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในห่วงโซ่อุปทานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมต่อการค้าและการลงทุนของประเทศ โดยประกอบด้วย 5 แนวทางการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

1) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน

2) แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง

3) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

4) แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ

5) แนวทางการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยจะมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคมทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนยกระดับโครงข่ายคมนาคมขนส่งเดิมให้มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนเป็นทางรางและทางน้ำ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สร้างสังคมคาร์บอนต่ำ ซึ่งเป็นการปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน รวมถึงจะมีการจัดตั้ง One Stop Service ที่มีลักษณะเบ็ดเสร็จและครบวงจรบริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้

## ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี โดยการตั้งเป้าหมายลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และเป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม โดยมีเป้าหมายย่อยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals; SDGs) เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลงร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลก โดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) ซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนาตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ถึงเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี โดยมีทั้งหมด 17 เป้าหมาย คือ

เป้าหมายที่ 1: ขจัดความยากจน

เป้าหมายที่ 2: ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 3: สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 4: สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียมและสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

เป้าหมายที่ 5: บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และส่งเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่สตรีและเด็กหญิง

เป้าหมายที่ 6: สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคนและมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 7: สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

เป้าหมายที่ 8: ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ 9: สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 10: ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ

เป้าหมายที่ 11: ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทานและยั่งยืน

เป้าหมายที่ 12: สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 13: เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

เป้าหมายที่ 14: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 15: ปกป้อง ฟื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้การกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ

เป้าหมายที่ 16: ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรมและสร้างสถาบันที่มีประสิทธิผลรับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ

เป้าหมายที่ 17: สร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลกสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากเป้าหมายทั้งหมด 17 เป้าหมาย สามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

กลุ่ม People ที่ว่าด้วยเรื่องคุณภาพชีวิตของผู้คน (เป้าหมายที่ 1, 2, 3, 4, 5)
กลุ่ม Prosperity ที่ว่าด้วยเรื่องความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและครอบคลุม (เป้าหมายที่ 7, 8, 9, 10, 11)
กลุ่ม Planet ที่ว่าด้วยเรื่องทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เป้าหมายที่ 6, 12, 13, 14, 15)
กลุ่ม Peace ที่ว่าด้วยเรื่อง สันติภาพ สถาบันที่เข้มแข็ง และความยุติธรรม (เป้าหมายที่ 16)
กลุ่ม Partnership ที่ว่าด้วยเรื่องการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 17)

ที่มา: https://www.sdgmove.com/un-guidelines-use-of-sdgs-logos/

**รูปที่ 3.1-1 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ทั้ง 17 เป้าหมาย**

ประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับภารกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกรอบแนวคิด ในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจ

พอเพียงไปประยุกต์ใช้ เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

ทั้งนี้ ไทยได้ลงมติรับรองเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนปี พ.ศ. 2559 - 2573 ภายใต้ความร่วมมือของสหประชาชาติในเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 โดยต้องบรรลุในอีก 15 ปีข้างหน้า SDGs เป็นวาระการพัฒนาใหม่ของโลกที่จะเป็นแรงกดดันในห่วงโซ่การผลิตในอนาคตที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการ 5Ps ได้แก่ ประชาชน (People) โลก (Planet) ความมั่งคั่ง (Prosperity) สันติภาพ (Peace) และความเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ประกอบด้วยเป้าหมาย 17 เป้าหมาย และเป้าประสงค์ 167 ข้อ ซึ่ง SDGs นับเป็นภูมิทัศน์ใหม่ที่สร้างแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเป็นแรงกระตุ้นและตัวเร่งในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนการประกอบธุรกิจขององค์กรทั้งภาคเอกชนและภาครัฐต้องปรับตัว เพื่อก้าวไปสู่ความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยต้องนำเอา SDGs มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ

สำหรับเป้าหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มีดังนี้

เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย โดยตั้งเป้าให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563

เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยาโดยตั้งเป้าเพิ่มอัตราการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานทั่วโลกเป็นสองเท่าภายในปี พ.ศ. 2573 โดยส่งเสริมการเข้าถึงการวิจัยเทคโนโลยีพลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเทคโนโลยีเชื้อเพลิงฟอสซิลขั้นสูงและสะอาดกว่า และส่งเสริมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและเทคโนโลยีพลังงานสะอาด

เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและยืดหยุ่น รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและข้ามพรมแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเน้นที่การเข้าถึงที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน

เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทานและยั่งยืน โดยตั้งเป้าให้ทุกคนเข้าถึงระบบขนส่งที่ปลอดภัย ราคาไม่แพง เข้าถึงได้ และยั่งยืน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้ทุพพลภาพและผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573

เป้าหมายที่ 13 เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยดำเนินการตามคำมั่นที่ดำเนินการโดยภาคีของประเทศพัฒนาแล้วตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการสร้างความเข้มแข็ง ความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวของภูมิภาคที่มีความเสี่ยง เช่น ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลและประเทศที่เป็นเกาะ รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนา จำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อพยายามสร้างความตระหนักรู้และบูรณาการมาตรการเข้าไปในนโยบายและกลยุทธ์ระดับชาติ

# ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

## 4.1 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

### 4.1.1 การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทบทวนข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนคมนาคมของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ได้แก่ ข้อมูลประชากร เศรษฐกิจสังคม เกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงข่ายการคมนาคม การจราจรและปริมาณการขนส่ง รวมถึงแผนพัฒนาจังหวัดและแผนปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ นอกจากนั้น ที่ปรึกษายังทบทวนรายงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัด (อจร.) และ รายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ในรอบปีล่าสุด เพื่อรับทราบถึงความคืบหน้าล่าสุดของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละจังหวัดในพื้นที่ศึกษา

### 4.1.2 การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดประชุมแนะนำโครงการและประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ศึกษาของภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้ง 37 จังหวัด เพื่อรับทราบการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ เกษตรกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการเดินทางและขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ นอกจากนี้ยังรับทราบโอกาสและอุปสรรคต่าง ๆ จากมุมมองของภาคเอกชนและตัวแทนหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ กฎระเบียบข้อบังคับ และการคาดการณ์สภาพการณ์ในอนาคต

### 4.1.3 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคเป็นการประเมินศักยภาพและสถานการณ์ของการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยการทบทวนข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ ปริมาณความต้องการเดินทางในปัจจุบันและในอนาคต แผนงานและโครงการที่กำลังจะเกิดขึ้น นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องรวมทั้งปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่ โดยทั่วไปการวิเคราะห์ SWOT แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

**1) สภาพแวดล้อมภายใน (Internal Environment)** เป็นการระบุจุดแข็งและจุดอ่อนของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและระบบสนับสนุนที่มีอยู่ โครงการต่าง ๆ ในอนาคต รวมถึงนโยบายและกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ แบ่งเป็น

**จุดแข็ง (Strength: S)** เป็นศักยภาพของโครงข่ายการคมนาคมที่เป็นบวกที่ก่อให้เกิดประโยชน์หรือส่งเสริมความสำเร็จต่อกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ โดยจะวิเคราะห์จุดแข็งของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัดออกเป็น 5 หัวข้อดังนี้

- **S1 ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์และการค้า** พิจารณาอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเอื้อต่อการพัฒนาเชื่อมโยงและการค้า ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในพื้นที่ อาทิเช่น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนการค้า รวมทั้งการทบทวนกฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **S2 โครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน** พิจารณาโครงข่ายการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญ ระบบคมนาคมการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งในและนอกภูมิภาค ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งแผนบูรณาการโครงข่ายต่าง ๆ
- **S3 แหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีความต้องการในการบริโภค** พิจารณาสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์หรือ GI (Geographical Indication) ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่ใช้กับสินค้าที่มาจากแหล่งผลิตที่เฉพาะเจาะจงซึ่งคุณภาพหรือชื่อเสียงของสินค้านั้นๆ เป็นผลมาจากการผลิตในพื้นที่ดังกล่าว ปริมาณพื้นที่และผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม รวมทั้งแหล่งน้ำและทรัพยากรน้ำทั้งบนดินและใต้ดิน
- **S4 แหล่งท่องเที่ยวที่มีความต้องการเดินทางท่องเที่ยว** พิจารณาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปริมาณและอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ความหลากหลายทางวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมและประเพณีของชนเผ่า และแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร รวมทั้งนโยบายมาตรการลดหย่อนภาษี 2567 กระตุ้นการท่องเที่ยวเมืองน่าเที่ยว
- **S5 การพัฒนาภูมิปัญญา เทคโนโลยี และนวัตกรรม** พิจารณาศูนย์วิจัย สถาบันการศึกษาและแหล่งเผยแพร่องค์ความรู้ รวมทั้งต้นทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาที่มีอัตลักษณ์ ประเพณีที่เป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น

**จุดอ่อน (Weakness: W)** เป็นคุณสมบัติเชิงลบของโครงข่ายการคมนาคม เป็นการพิจารณาเกี่ยวกับความขาดแคลน ข้อจำกัด ความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งประเด็นปัญหาเมื่อเทียบกับความต้องการขนส่ง โดยจะวิเคราะห์จุดอ่อนของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **W1 ความเชื่อมโยงและการเข้าถึงการคมนาคมและโลจิสติกส์/ระบบขนส่งสาธารณะ** พิจารณาข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ รวมทั้งการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- **W2 อุบัติเหตุทางถนน** พิจารณาอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนตามค่าเป้าหมายของประเทศตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 - 2570
- **W3 การจัดการพื้นที่ แหล่งท่องเที่ยว ทรัพยากร และการพัฒนาเทคโนโลยี** พิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ ฐานข้อมูล การเผยแพร่แหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งปัญหาด้านทรัพยากรบุคคล

- **W4 ประชากร สังคม สังคมสูงวัย รายได้และแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งอัตราค่าครองชีพและสถิติสถานภาพแรงงาน

**2) สภาพแวดล้อมภายนอก (External Environment)** เป็นสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้อง โดยประกอบด้วยปัจจัยด้านต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือและข้อตกลงระหว่างประเทศ การเมือง สังคม และเทคโนโลยี สภาพแวดล้อมภายนอก แบ่งเป็น

**โอกาส (Opportunity: O)** เป็นสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้กิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ศึกษา โดยจะวิเคราะห์โอกาสของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 3 หัวข้อดังนี้

- **O1 การเติบโตและพัฒนาด้านการท่องเที่ยว** พิจารณาการขยายตัวของการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคและในประเทศ เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O2 การพัฒนาด้านคมนาคม การค้า และการลงทุน** พิจารณาเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง การขยายโครงข่ายด้านคมนาคม รวมทั้งการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง
- **O3 การส่งเสริมนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเมือง และเทคโนโลยี** พิจารณาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

**อุปสรรค (Threat: T)** เป็นสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ สภาวะที่เป็นอุปสรรคหรือภาวะคุกคาม ก่อให้เกิดผลเสียหรือเป็นข้อจำกัดต่อกิจกรรมการขนส่งและกิจกรรมต่อเนื่อง โดยจะวิเคราะห์อุปสรรคของแต่ละกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ออกเป็น 4 หัวข้อดังนี้

- **T1 ปัญหาสิ่งแวดล้อมและสภาวะอากาศที่รุนแรง** พิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ภาวะโลกร้อน ภัยธรรมชาติ มลพิษทางอากาศ ทางดิน และทางน้ำ รวมทั้งโรคระบาดในพืชและในสัตว์
- **T2 ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนทางเศรษฐกิจและการค้า** พิจารณาราคาสินค้าเกษตร การค้าชายแดน การแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจระดับภูมิภาค รวมทั้งแนวโน้มพลังงานไฟฟ้า
- **T3 การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและแรงงาน** พิจารณาสังคมที่มีสัดส่วนของผู้สูงอายุหรือประชากรที่มีอายุ 60 ปี ขึ้นไป จากข้อมูลของ United Nations World Population Ageing กล่าวว่า ประชากรที่อยู่ในวัยพึ่งพิง ที่ไม่สามารถใช้แรงงานตนเองเพื่อสร้างรายได้เลี้ยงตัว ซึ่งก็คือเด็กและผู้สูงอายุ มีจำนวนมากกว่าประชากรในวัยแรงงานไปเรียบร้อยแล้ว ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) รวมทั้งสถิติสถานภาพแรงงานและภาวะสุขภาพของประชากร

- **T4 การคุกคามทางไซเบอร์และสารสนเทศที่ขาดประสิทธิภาพ** พิจารณาภัยคุกคามทางไซเบอร์และการใช้ข้อมูลสารสนเทศ

**3) สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย **จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์** เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความน่าอยู่และทันสมัย (Smart Cluster) มีเศรษฐกิจแห่งอนาคตที่เติบโตอย่างยั่งยืน ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงบนพื้นฐานทรัพยากรของกลุ่มจังหวัด ด้วยความคิดสร้างสรรค์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม ในการลงทุนการผลิตสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยสรุปจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดและจังหวัด ดังนี้

- **จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางมีภูมิศาสตร์ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) มีโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) เป็นศูนย์กลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

- **จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

แหล่งท่องเที่ยวส่วนใหญ่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร และขาดการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัด รายได้การท่องเที่ยวยังกระจุกตัวในจังหวัดขอนแก่น และยังมีปัญหาน้ำท่วมน้ำแล้งซ้ำซากในลุ่มน้ำชี และลุ่มน้ำสาขาในพื้นที่กลุ่มจังหวัด

- **โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

มีโครงการพัฒนาการขนส่งทางรางในพื้นที่กลุ่มจังหวัด โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นและร้อยเอ็ด นโยบายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคในโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยบริเวณอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น โครงการก่อสร้างระบบท่อขนส่งน้ำมันในภาคตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งคลังน้ำมัน ในพื้นที่อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มีการส่งเสริมสนับสนุนระบบการขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมอากาศยานเทคโนโลยีอวกาศ รวมทั้งการเปิดใช้เส้นทางโครงการรถไฟความเร็วปานกลางระหว่าง สปป.ลาว - จีน

- **อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง**

ปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ (น้ำท่วม และฝนแล้ง) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการผลิตสินค้าเกษตร และส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้และแหล่งน้ำ การเปิดความร่วมมือทางการค้ากับประเทศต่าง ๆ และการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี

### 4.1.4 การจัดทำฉากทัศน์พัฒนา

#### 1) แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้กำหนดฉากทัศน์เพื่อทำการศึกษา 4 ฉากทัศน์ โดยการวิเคราะห์ฉากทัศน์อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

**1.1) ฉากทัศน์ที่ 1**

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 1 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมา ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจของพื้นที่ที่ทำการศึกษาที่ดำเนินไปตามอัตราการเติบโตที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างหรือปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจอื่น

**1.2) ฉากทัศน์ที่ 2**

ฉากทัศน์ที่ 2 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้ radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนความสำคัญของพัฒนาการด้านเศรษฐกิจต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด

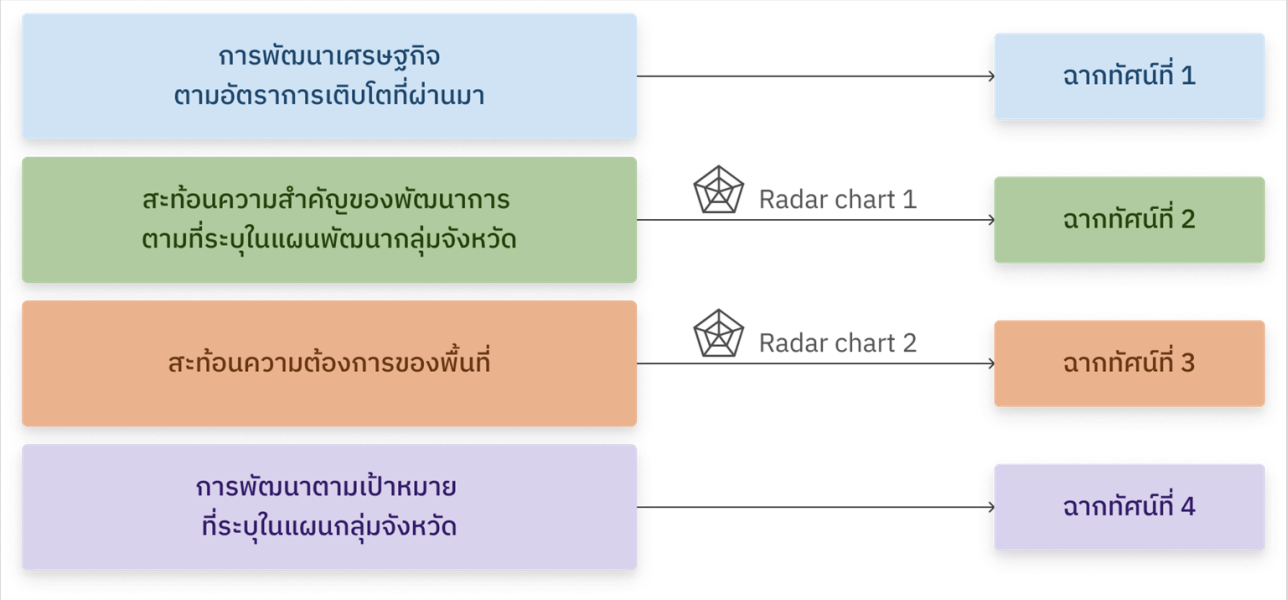
**1.3) ฉากทัศน์ที่ 3**

ฉากทัศน์ที่ 3 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้ radar chart ซึ่งพิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ จากความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กล่าวคือฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนความต้องการของพื้นที่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ

**1.4) ฉากทัศน์ที่ 4**

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 4 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาซึ่งระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจตามเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดหรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์ดังแสดง**รูปที่ 4.1-1** ประกอบด้วย ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ผ่านมาของกลุ่มจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนการพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด ฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ตามความต้องการของพื้นที่จากผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน และฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนพัฒนาการทางเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ตามเป้าหมายที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดหรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด




**รูปที่ 4.1-1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์**

**2) การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์**

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จำแนกประเด็นการวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์โดยพิจารณาภาคเศรษฐกิจหลัก 5 ด้าน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

**2.1) เศรษฐกิจภาพรวม**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาพรวมเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมทุกด้านของกลุ่มจังหวัดโดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**2.2) ภาคการเกษตร**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคเกษตรเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคเกษตร ซึ่งประกอบด้วย เกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) ของภาคเกษตร ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**2.3) ภาคอุตสาหกรรม**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคอุตสาหกรรมเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตร สาขาอุตสาหกรรมซึ่งประกอบด้วย สาขาการทำเหมืองแร่และเหมืองหิน สาขาการผลิตอุตสาหกรรม สาขาไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำและระบบปรับอากาศ สาขาการประปาและการจัดการของเสีย โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) การผลิตภาคนอกเกษตร สาขาอุตสาหกรรม ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**2.4) ภาคบริการ**

การวิเคราะห์เศรษฐกิจภาคบริการเป็นการวิเคราะห์กิจกรรมการผลิตภาคนอกเกษตร สาขาบริการ ซึ่งประกอบด้วย สาขาการก่อสร้าง สาขาการขายส่งการขายปลีกฯ สาขาการขนส่งฯ สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร สาขาบริการด้านข้อมูลข่าวสารและการสื่อสาร สาขากิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย สาขากิจกรรมเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ สาขากิจกรรมวิชาชีพฯ สาขากิจกรรมการบริหารและบริการสนับสนุนอื่น ๆ สาขาการศึกษา สาขากิจกรรมด้านสุขภาพฯ สาขาศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ และสาขากิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์กลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Gross Provincial Cluster Product CVMs) การผลิตภาคนอกเกษตร สาขาบริการ ข้อมูลดังกล่าวจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**2.5) รายได้การท่องเที่ยว**

การวิเคราะห์รายได้การท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดพิจารณาข้อมูลรายได้การท่องเที่ยวของกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ที่รวบรวมโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ปรึกษานำปัจจัยด้านรายได้การท่องเที่ยวมาศึกษาวิเคราะห์เนื่องจากแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดระบุรายได้การท่องเที่ยวเป็นตัวชี้วัดสำหรับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดด้วยเช่นกัน

**3) สรุปผลการวิเคราะห์ฉากทัศน์การพัฒนา**

ฉากทัศน์การพัฒนาในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ซึ่งประกอบด้วย 9 กลุ่มจังหวัด ดัง**ตารางที่ 4.1-1** โดยมีรายละเอียดดังนี้

**3.1) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1** อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.0

**3.2) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 2** หากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญที่ระบุไว้ในแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 – 2570 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

**3.3) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 3** หากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นไปตามเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจจากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.0

**3.4) ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 4** หากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นไปตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดปี พ.ศ. 2566 – 2570 อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs) ของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.0

**ตารางที่ 4.1-1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของ**
**กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง และค่าเฉลี่ยของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษา**

หน่วย: ร้อยละ

| อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ | ฉากทัศน์ที่ 1 | ฉากทัศน์ที่ 2 | ฉากทัศน์ที่ 3 | ฉากทัศน์ที่ 4 |
|---|---|---|---|---|
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง | 2.5 | 3.5 | 4.0 | 4.0 |
| **ค่าเฉลี่ยของ 9 กลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษา** | **3.0** | **6.0** | **6.0** | **6.0** |

หมายเหตุ: 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

จากฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ สามารถนำมากำหนดข้อเสนอฉากทัศน์ของแต่ละพื้นที่การศึกษา และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษา ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.1-2**

**ตารางที่ 4.1-2 ข้อเสนอฉากทัศน์ตามช่วงเวลา**

หน่วย : ร้อยละ

| อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ | ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา | | |
|---|---|---|---|
| | พ.ศ. 2566 - 2570 | พ.ศ. 2571 - 2575 | พ.ศ. 2576 - 2580 |
| กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง | 4.0 | 4.0 | 4.0 |
| **ค่าเฉลี่ยของพื้นที่ทำการศึกษา** | **6.0** | **4.0** | **4.0** |

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

**ตารางที่ 4.1-2** แสดงข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนาซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามช่วงเวลา ได้แก่ (1) ช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (2) ช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 6.0 ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0 และในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.0

### 4.1.5 การวิเคราะห์ความต้องการ ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ

การวิเคราะห์ความต้องการ ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพในแต่ละจังหวัด พิจารณาจากศักยภาพและความต้องการในด้านต่าง ๆ ซึ่งนำมาจากข้อมูลด้านนโยบายและสถิติที่มีอยู่ รวมทั้งการลงพื้นที่สอบถามความคิดเห็นจากตัวแทนของจังหวัดในการประชุมกลุ่มย่อย ข้อมูลดังกล่าวได้ถูกแปลงเป็นข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่ชัดเจนสำหรับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเพื่อสนับสนุนภาคเศรษฐกิจสังคม 5 ด้านหลัก ได้แก่ ด้านการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน และด้านโครงสร้างพื้นฐาน

**1) การวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัด**

การวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัดแบ่งออกเป็นสองส่วน ได้แก่ ความต้องการที่วิเคราะห์ได้จากแผนพัฒนาจังหวัด และจากการสอบถามผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยของแต่ละจังหวัดแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดประกอบด้วยประเด็นการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของกลุ่มจังหวัด ได้แก่ ด้านเกษตรและประมง ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยวด้านการค้า การลงทุน ด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และด้านคุณภาพชีวิต การให้คะแนนระดับความสำคัญของการพัฒนาด้านต่าง ๆ ของจังหวัดโดยมีเกณฑ์คะแนนดังแสดงใน**ตารางที่ 4.1-3**

**ตารางที่ 4.1-3 เกณฑ์คะแนนการพัฒนาในการจัดทำแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart)**

| ระดับคะแนน | รายละเอียด |
|---|---|
| 5 | ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน |
| 4 | ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน แต่ยังไม่ได้ระบุไว้ในระดับแผนของกลุ่มจังหวัด |
| 3 | ปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาของจังหวัดและ/หรือของกลุ่มจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน |
| 2 | มีการหยิบยกประเด็นการพัฒนานี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัด แต่ยังไม่มีรายละเอียดโครงการงบประมาณ หรือแนวทางที่จะดำเนินงานที่ชัดเจนแต่อย่างใด |
| 1 | ไม่ปรากฏว่ามีการหยิบยกประเด็นนี้มากล่าวถึงในแผนพัฒนาของจังหวัดแต่อย่างใด |

ผลการวิเคราะห์การพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดและระดับจังหวัดในพื้นที่ศึกษาแสดงใน**ตารางที่ 4.1-4**

**ตารางที่ 4.1-4 คะแนนความต้องการจากแผนพัฒนาจังหวัด**

| ภาคการพัฒนา | เกษตรกรรม | อุตสาหกรรม | การท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| กาฬสินธุ์ | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| ขอนแก่น | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| มหาสารคาม | 5 | 3 | 5 | 5 | 5 |
| ร้อยเอ็ด | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 |

จาก**ตารางที่ 4.1-4** จะเห็นได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ทั้ง 3 จังหวัด เน้นการพัฒนาด้านการเกษตร การท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และโครสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แต่ไม่มีการส่งเสริมในด้านการอุตสาหกรรมในภาพรวมและไม่มีการกล่าวถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมในแผนพัฒนาจังหวัดและไม่มีการตั้งงบประมาณในส่วนนี้

สำหรับการวิเคราะห์ความต้องการของจังหวัด นอกจากจะวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแผนพัฒนาจังหวัดแล้ว ยังทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยโดยผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยแต่ละท่านจะประเมินความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพื่อรองรับภาคการพัฒนา

เศรษฐกิจแต่ละด้าน ประกอบด้วย เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวการค้า การลงทุน และโครงสร้างพื้นฐาน มีการกำหนดเกณฑ์การประเมินระดับ 1 - 5 คะแนน ผลคะแนนที่ได้ของแต่ละจังหวัดถูกนำมาหาค่าเฉลี่ยและใช้เป็นคะแนนความต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดเพื่อรองรับภาคการพัฒนาเศรษฐกิจในแต่ละด้าน**ตารางที่ 4.1-5**

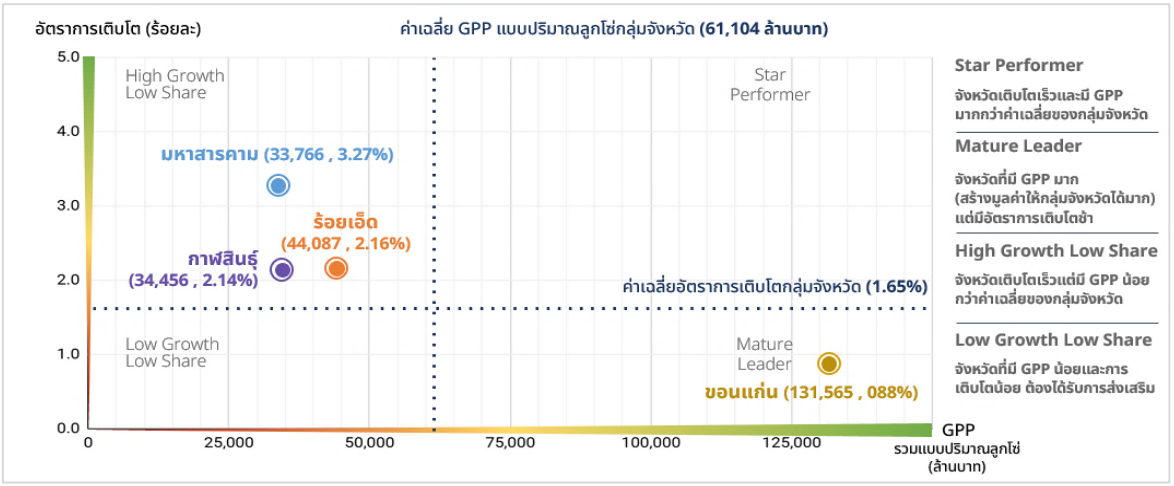
**ตารางที่ 4.1-5 คะแนนความต้องการจากแผนพัฒนาจังหวัด**

| ภาคการพัฒนา | เกษตรกรรม | อุตสาหกรรม | การท่องเที่ยว | การค้าการลงทุน | โครงสร้างพื้นฐาน |
|---|---|---|---|---|---|
| กาฬสินธุ์ | 4.44 | 4.19 | 4.38 | 4.13 | 4.32 |
| ขอนแก่น | 4.00 | 4.12 | 3.67 | 4.23 | 4.45 |
| มหาสารคาม | 4.00 | 3.40 | 4.46 | 3.90 | 4.46 |
| ร้อยเอ็ด | 4.00 | 3.70 | 4.70 | 4.60 | 4.50 |

จาก**ตารางที่ 4.1-5** จะเห็นได้ว่ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยว การค้าการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน

**2) การประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ**

จากข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม พ.ศ. 2558 - 2562 และอัตราการเติบโตที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มาประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ในรูปแบบ Matrix ที่เป็นเฟรมเวิร์คที่ทำให้เรารู้ตำแหน่งและศักยภาพของกลุ่มจังหวัดฯ ประกอบไปด้วย 2 แกน ได้แก่ แกนด้านซ้ายมือที่เป็นแนวตั้ง คือ อัตราการเติบโต (ร้อยละ) ส่วนแกนด้านล่างแนวนอน คือ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่ (ล้านบาท) จาก**รูปที่ 4.1-2** จะเห็นได้ว่า จะเห็นได้ว่า **จังหวัดขอนแก่นเป็น Mature Leader** คือ จังหวัดที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่มาก (สร้างมูลค่าให้กลุ่มจังหวัดได้มาก) แต่มีอัตราการเติบโตช้า ส่วนจังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดกาฬสินธุ์เป็น High Growth Low Share คือ จังหวัดเติบโตเร็วแต่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมแบบห่วงโซ่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มจังหวัด แต่มีอัตราการเติบโตเร็ว




**รูปที่ 4.1-2 ประเมินกลยุทธ์ในการวางตำแหน่งและศักยภาพ**

### 4.1.6 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนนซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ทั้งนี้ นิยมใช้กัน คือ วิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยที่ค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย

หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญดัดแปลงมาจากหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของ คค. สนข. และ สศช. รวมทั้งโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย โดยกลุ่มปัจจัยหลัก และปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการศึกษาโครงการมีดังต่อไปนี้

**(1) กลุ่มปัจจัย (ปัจจัยหลัก) สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ**

กลุ่มปัจจัยหลักที่เสนอสำหรับใช้ในการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

(1.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย

(1.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

(1.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

(1.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(1.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ

(1.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

**(2) ปัจจัยย่อย สำหรับจัดลำดับความสำคัญโครงการ**

ปัจจัยย่อยภายใต้กลุ่มปัจจัยหลักที่เสนอสำหรับใช้ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ ได้แก่

(2.1) ความสอดคล้องด้านนโยบาย

- (2.1.1) ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ
- (2.1.2) ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
- (2.1.3) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13

(2.2) ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน

- (2.2.1) ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)
- (2.2.2) ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)
- (2.2.3) ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด
- (2.2.4) การผูกพันงบประมาณ

(2.3) ความเหมาะสมด้านการขนส่ง

- (2.3.1) การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน

(2.3.2) การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

(2.3.3) ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ

(2.3.4) การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง

(2.3.5) การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส

(2.4) ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

(2.5) ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ

(2.5.1) ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน

(2.5.2) ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ

(2.6) ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ

ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยหลักอ้างอิงมาจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (สนข. คค., 2554) ซึ่งได้กำหนดน้ำหนักคะแนนของหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับความสำคัญของหลักเกณฑ์แต่ละประเภทในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ โดยพิจารณาจากผลการศึกษาในอดีตซึ่งชี้ให้เห็นว่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักควรเป็นดังนี้

**ตารางที่ 4.1-6 กลยุทธ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม**

| กลุ่มปัจจัยหลัก | น้ำหนักคะแนน |
|---|---|
| กลุ่มที่ 1 ความสอดคล้องด้านนโยบาย | ร้อยละ 14 |
| กลุ่มที่ 2 ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน | ร้อยละ 25 |
| กลุ่มที่ 3 ความเหมาะสมด้านการขนส่ง | ร้อยละ 33 |
| กลุ่มที่ 4 ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม | ร้อยละ 8 |
| กลุ่มที่ 5 ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ | ร้อยละ 16 |
| กลุ่มที่ 6 ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ | ร้อยละ 4 |
| **รวม** | **100** |

ค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยหลัก กลุ่มที่ 1 ความสอดคล้องด้านนโยบาย และกลุ่มที่ 2 ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน ได้มีการปรับปรับปรุงปัจจัยย่อยและให้ค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อย โดยคณะผู้เชี่ยวชาญของโครงการฯ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการฯในปัจจุบัน และยังคงค่าน้ำหนักของปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยหลัก กลุ่มที่ 3 ความเหมาะสมด้านการขนส่ง กลุ่มที่ 4 ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กลุ่มที่ 5 ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ และกลุ่มที่ 6 ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติไว้ดังเดิม

ค่าปัจจัยย่อยในการประเมินผลคะแนนความสำคัญของโครงการได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) โดยมีความหมายและรายละเอียดของปัจจัยย่อย ภายใต้หัวข้อปัจจัยหลักด้านต่าง ๆ สำหรับหลักเกณฑ์และค่าตัวคูณคะแนนที่ใช้ในการเปรียบเทียบลำดับความสำคัญของโครงการของทุกปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับโครงการ แสดงดัง**ตารางที่ 4.1-7**

**ตารางที่ 4.1-7 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา**

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| 1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14) | 1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ | 5 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| | 1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ | 5 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| | 1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 | 4 | สอดคล้องมาก | 1.0 |
| | | | สอดคล้องปานกลาง | 0.5 |
| | | | สอดคล้องน้อย | 0.0 |
| 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25) **ด้าน Hard Side** | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | 9 | สูง (ก่อสร้างเส้นทางใหม่ เพื่อเชื่อมต่อโดยตรง) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (ปรับปรุง / ขยาย เส้นทางเดิม หรือ บางส่วนในโครงข่ายเพื่อเชื่อมต่อมีประสิทธิภาพสูงขึ้น) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (ไม่มีการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือ พัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐาน) | 0.0 |
| | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | 9 | สูง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ และมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (ไม่มีรายรับจากโครงการหรือมาตรการ แต่มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพัฒนา ก่อสร้าง จัดหา ที่ดิน อุปกรณ์ และอื่น ๆ) | 0.0 |
| | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด | 4 | ใช้วัสดุในประเทศมาก | 1.0 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง | 0.5 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศน้อย | 0.0 |
| | 2.4 การผูกพันงบประมาณ | 3 | ต่ำ ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี | 1.0 |
| | | | ปานกลาง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี | 0.5 |
| | | | สูง ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป | 0.0 |
| 2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25) **ด้าน Soft Side** | 2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) | 9 | สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง หรือความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง และไม่ช่วยด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม) | 0.0 |

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| | 2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) | 9 | สูง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายลดลง) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว จะทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น หรือมีค่าใช้จ่ายลดลง) | 0.5 |
| | | | ต่ำ (การดำเนินการ หรือมาตรการ หรือการปฏิบัติแล้ว ไม่ทำให้เกิดรายได้เพิ่มขึ้น และไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง) | 0.0 |
| | 2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด | 4 | ใช้วัสดุในประเทศมาก | 1.0 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศปานกลาง | 0.5 |
| | | | ใช้วัสดุในประเทศน้อย | 0.0 |
| | 2.4 การผูกพันงบประมาณ | 3 | ต่ำ (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ ต่ำกว่า 2 ปี) | 1.0 |
| | | | ปานกลาง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ อยู่ระหว่าง 2 - 4 ปี) | 0.5 |
| | | | สูง (ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ มากกว่า 4 ปีขึ้นไป) | 0.0 |
| 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33) | 3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33) | 4 | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้มาก | 1.0 |
| | | | มีส่วนช่วยส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรมได้ปานกลาง | 0.5 |
| | | | มีแนวโน้มก่อให้เกิดการผูกขาดการให้บริการ | 0.0 |
| | 3.2 การเชื่อมโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค | 8 | มีการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งโดยตรง | 1.0 |
| | | | มีการเชื่อมต่อหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการเดินทางและขนส่ง | 0.5 |
| | | | ไม่มีการเชื่อมต่อเข้าสู่โครงข่าย หรือการเดินทางและขนส่ง | 0.0 |
| | 3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ | 8 | มีคุณภาพการให้บริการที่ดีและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง | 1.0 |
| | | | มีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งปานกลาง | 0.5 |
| | | | ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง | 0.0 |
| | 3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง | 8 | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณมาก/มีความครอบคลุมในวงกว้าง | 1.0 |
| | | | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณปานกลาง/มีความครอบคลุมปานกลาง | 0.5 |
| | | | สามารถขนส่ง/ให้บริการได้ในปริมาณน้อย/มีความครอบคลุมน้อย | 0.0 |
| | 3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส | 5 | มีความเท่าเทียมในการเดินทางสูง | 1.0 |
| | | | มีความเท่าเทียมในการเดินทางปานกลาง | 0.5 |
| | | | มีความเท่าเทียมในการเดินทางต่ำ | 0.0 |
| 4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8) | | 8 | ไม่ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม | 1.0 |
| | | | ต้องจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklist) | 0.5 |
| | | | ต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม IEE/EIA | 0.0 |

| ปัจจัยหลัก | ปัจจัยย่อย | ร้อยละ | ประเด็นพิจารณา | ค่าตัวคูณของปัจจัย |
|---|---|---|---|---|
| 5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) | 5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน | 8 | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่และศักยภาพของหน่วยงานมาก | 1.0 |
| | | | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานปานกลาง | 0.5 |
| | | | โครงการเหมาะสมกับบทบาท หน้าที่ และศักยภาพของหน่วยงานต่ำ | 0.0 |
| | 5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ | 8 | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์น้อย | 1.0 |
| | | | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์ปานกลาง | 0.5 |
| | | | ปริมาณผู้ใช้บริการอาจมีความแตกต่างจากค่าคาดการณ์มาก | 0.0 |
| 6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4) | | 4 | ช่วยเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชนโดยตรง | 1.0 |
| | | | เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มโอกาสด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน | 0.5 |
| | | | ไม่มีส่วนช่วยในด้านการเดินทางและติดต่อระหว่างชุมชน | 0.0 |

ที่มา: สนข. และ คค. (2554), โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน

## 4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)

### 4.2.1 วัตถุประสงค์

1) เพื่อใช้เป็นกรอบในการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

2) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีของแผนงานการพัฒนาระบบบโครงข่ายการคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

### 4.2.2 เป้าหมาย

เป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) กำหนดให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์และประเด็นยุทธศาสตร์มีความท้าทาย นำไปสู่การพัฒนา รวมทั้งคำนึงถึงผู้ได้รับผลประโยชน์และลักษณะของผลประโยชน์ที่ได้รับในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีเป้าหมายแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ เป้าหมายในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดัง**ตารางที่ 4.2-1**

**ตารางที่ 4.2-1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และระยะที่ 3**

| กรอบการดำเนินงาน | เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) | แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) | |
|---|---|---|---|
| | | มิติการพัฒนา | เป้าหมายการพัฒนา |
| ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570) | • แก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน<br>• เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์<br>• ลดอุบัติเหตุ<br>• ลดต้นทุนการขนส่ง | การเชื่อมโยง (Connectivity) | • การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค<br>• การจัดการความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร |
| | | การเข้าถึง (Accessibility) | • การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง<br>• การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม |
| | | ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) | • ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย<br>• ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก<br>• การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด |
| ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) | • ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ<br>• พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม | การเชื่อมโยง (Connectivity) | • การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ<br>• การพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน |
| | | การเข้าถึง (Accessibility) | • การพัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง<br>• ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม |
| | | ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) | • ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์<br>• ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ<br>• การพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมตามหลักสากล<br>• การพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ |
| ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580) | • ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบ<br>• ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง | การเชื่อมโยง (Connectivity) | • การพัฒนาระบบฐานข้อมูล |
| | | การเข้าถึง (Accessibility) | • ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ |
| | | ความยืดหยุ่น (Resilience) และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) | • การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก<br>• การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง |

ที่มา: ที่ปรึกษา

### 4.2.3 ตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ใช้หลักการ SMART ได้แก่ มีความเฉพาะเจาะจง (Specific) สามารถวัดได้ (Measurable) ได้รับการเห็นชอบจากผู้ปฏิบัติ (Agreed Upon) เป็นจริงได้ (Realistic) และอยู่ในกรอบเวลาที่เหมาะสม (Time Bound) โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมทั้งแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ดังนี้

1) ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)
2) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
3) ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
4) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)
5) ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
6) อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
7) อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)
8) อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)
9) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)
10) สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)

### 4.2.4 วิสัยทัศน์

**"การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน"**

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

### 4.2.5 แนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2568 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

**แนวทางการพัฒนาที่ 1** : การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง

**แนวทางการพัฒนาที่ 2** : การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ

**แนวทางการพัฒนาที่ 3** : การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์

**แนวทางการพัฒนาที่ 4** : การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน

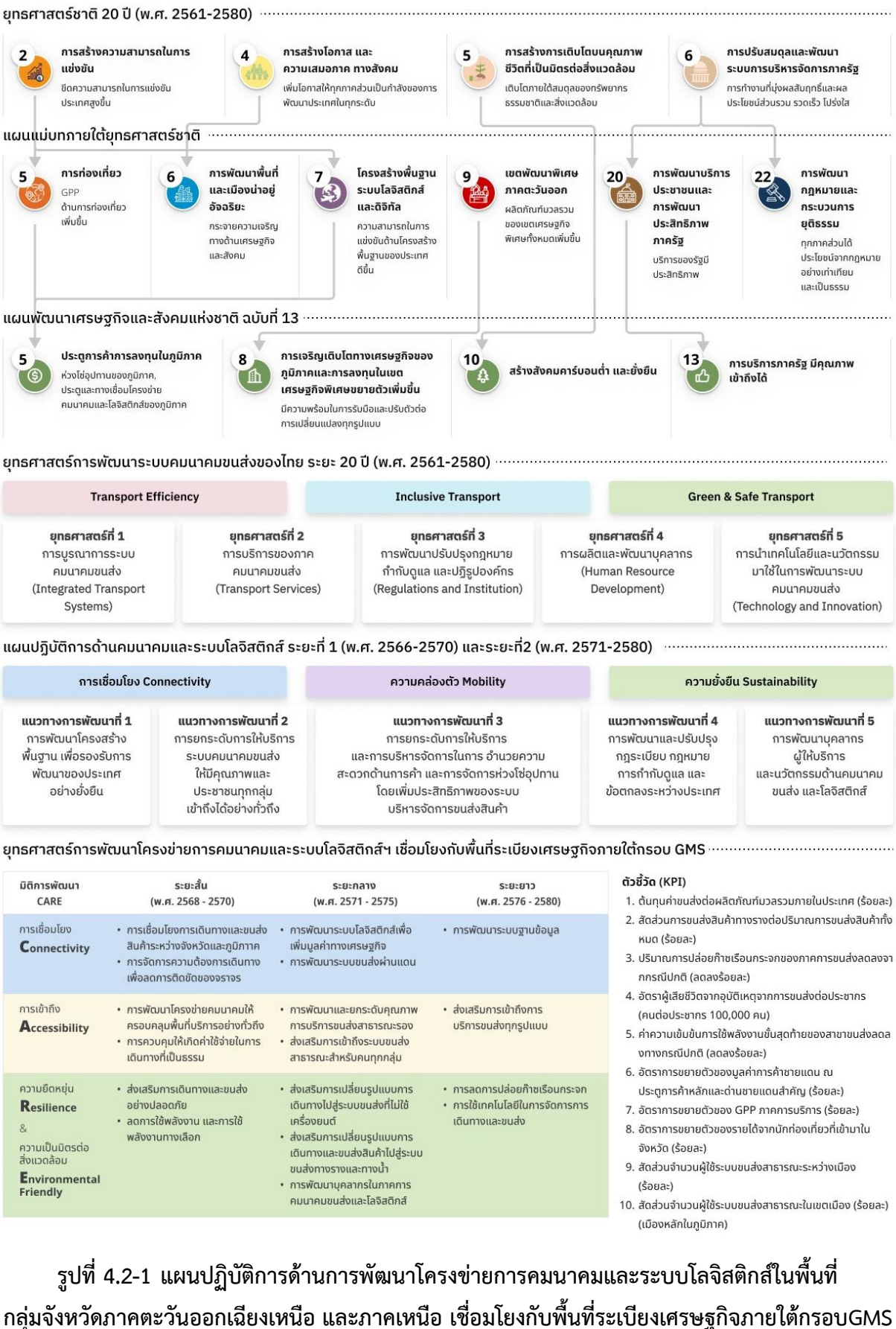
**แนวทางการพัฒนาที่ 5** : การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม

หลักการและเหตุผล ความสอดคล้อง รวมทั้งกลยุทธ์ภายใต้แนวทางการพัฒนาต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ 4.2-2 แนวทางการพัฒนา กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายภายใต้แผนการปฏิบัติการฯ**

| แนวทางการพัฒนา | กลยุทธ์ | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย (ปี พ.ศ.) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2568 - 2570 | 2571 - 2575 | 2576 - 2580 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **กลยุทธ์ที่ 1.1** พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 1.5 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0 | ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2.0 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.2** พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่ง (คนต่อประชากร 100,000 คน) | ไม่เกิน 12 คน | ไม่เกิน 8 คน | ไม่เกิน 5 คน |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.3** พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด |

| แนวทางการพัฒนา | กลยุทธ์ | ตัวชี้วัด | ค่าเป้าหมาย (ปี พ.ศ.) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2568 - 2570 | 2571 - 2575 | 2576 - 2580 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ | **กลยุทธ์ที่ 2.1** เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) | 48 | 49 | 50 |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.2** กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) | 7.5 | 15 | 15 |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.3** พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ | **กลยุทธ์ที่ 3.1** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก | อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.2** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ) | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด | แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.3** พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ | ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงทางกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) | ไม่เกิน 0.60 | ไม่เกิน 0.56 | ไม่เกิน 0.52 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน | **กลยุทธ์ที่ 4.1** การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง | ร้อยละ 20 | ร้อยละ 40 | ร้อยละ 50 |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.2** การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล | จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ | จำนวน 5 โครงการ | จำนวน 10 โครงการ | จำนวน 15 โครงการ |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.3** การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | ร้อยละของจำนวนผังเมืองที่ประกาศใช้ใหม่ที่สอดคล้องกับความต้องการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้มีการประกาศใช้ใหม่ภายในกรอบเวลาที่กำหนด | ร้อยละ 20 | ร้อยละ 40 | ร้อยละ 50 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม | **กลยุทธ์ที่ 5.1** การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านเกณฑ์การทดสอบ | เพิ่มขึ้นร้อยละ10 | เพิ่มขึ้นร้อยละ10 | เพิ่มขึ้นร้อยละ10 |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.2** การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี | เพิ่มขึ้นทุกปี |




**รูปที่ 4.2-1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบGMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580)**

## 4.3 โครงการ

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2568 - 2580) ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง สามารถสรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.3-1** สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการที่จะดำเนินการ รวมถึงรายละเอียดของโครงการ งบประมาณ และหน่วยงานที่รับผิดชอบ สามารถศึกษาเพิ่มเติมใน**ภาคผนวก** ของเอกสารฉบับนี้

**ตารางที่ 4.3-1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (พ.ศ. 2568 - 2580)**

| แนวทางการพัฒนา | จำนวน (โครงการ) | มูลค่าการลงทุน (ลบ.) |
|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง** | **53** | **38,598.64** |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | 8 | 1,323.76 |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | 33 | 32,509.47 |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | 12 | 4,765.41 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ** | **23** | **480.00** |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | 16 | 330.00 |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | - | - |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | 7 | 150.00 |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์** | **6** | **199.00** |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง | 6 | 199.00 |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | - | - |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ | - | - |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน** | **2** | **2.00** |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | 1 | - |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล | 1 | 2.00 |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | - | - |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม** | **16** | **300.00** |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 4 | 20.00 |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 12 | 280.00 |
| **รวมทั้งหมด (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)** | **100** | **39,579.64** |

**4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ไปดำเนินการ (หน่วยงานระดับกรมหรือเทียบเท่าขึ้นไป)**

1) กรมการขนส่งทางบก
2) กรมทางหลวง
3) กรมทางหลวงชนบท
4) การรถไฟแห่งประเทศไทย

# ภาคผนวก

## สรุปงบประมาณแผนงาน/

### โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง

### (จังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)

## ตารางที่ 1 สรุปงบประมาณแผนงาน/โครงการของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด)

หน่วย : ล้านบาท

| แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | งบประมาณ (ลบ.) | พ.ศ. 2568 | พ.ศ. 2569 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2571 | พ.ศ. 2572 | พ.ศ. 2573 | พ.ศ. 2574 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2576 | พ.ศ. 2577 | พ.ศ. 2578 | พ.ศ. 2579 | พ.ศ. 2580 | หมายเหตุ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (จำนวน 53 โครงการ)** | **38,598.64** | **3,996.37** | **3,523.17** | **3,127.77** | **1,421.32** | **1,475.72** | **1,599.43** | **1,660.65** | **4,782.89** | **3,945.31** | **5,407.03** | **3,956.09** | **-** | **3,702.89** | |
| กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก | **1,323.76** | - | - | - | 20.00 | 57.40 | - | - | 98.68 | 623.18 | 524.50 | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง | **32,509.47** | 3,996.37 | 3,523.17 | 3,127.77 | 1,077.98 | 1,077.98 | 1,276.09 | 1,660.65 | 4,608.71 | 3,322.13 | 4,882.53 | 3,956.09 | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน | **4,765.41** | - | - | - | 323.34 | 340.34 | 323.34 | - | 75.50 | - | - | - | - | 3,702.89 | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (จำนวน 23 โครงการ)** | **480.00** | **-** | **-** | **270.00** | **150.00** | **60.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ | **330.00** | - | - | 210.00 | 90.00 | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม | **-** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | การกำหนดราคาค่าโดยสารของระบบขนส่งสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะ อยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ |
| กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ | **150.00** | - | - | 60.00 | 60.00 | 30.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (จำนวน 6 โครงการ)** | **199.00** | **10.00** | **10.00** | **67.00** | **70.00** | **42.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางบก | 199.00 | 10.00 | 10.00 | 67.00 | 70.00 | 42.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | ไม่มีโครงการพัฒนาเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน |
| กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | ไม่มีโครงการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (จำนวน 2 ครงการ)** | **2.00** | **1.00** | **1.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับ ทั่วราชอาณาจักร ซึ่งอยู่ในขอบเขตของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ |
| กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล | 2.00 | 1.00 | 1.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน | - | - | - | - | - | - | - | **-** | **-** | - | - | - | **-** | **-** | ไม่มีโครงการพัฒนาปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน |
| **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (จำนวน 16 โครงการ)** | **300.00** | **-** | **150.00** | **150.00** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | |
| กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง | 280.00 | - | 140.00 | 140.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | |
| **รวมแนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5** | **39,579.64** | **4,007.37** | **3,684.17** | **3,614.77** | **1,641.32** | **1,577.72** | **1,599.43** | **1,660.65** | **4,782.89** | **3,945.31** | **5,407.03** | **3,956.09** | **-** | **3,702.89** | |
| **รวมงบแผ่นดิน** | 39,495.64 | 4,007.37 | 3,684.17 | 3,572.77 | 1,641.32 | 1,535.72 | 1,599.43 | 1,660.65 | 4,782.89 | 3,945.31 | 5,407.03 | 3,956.09 | - | 3,702.89 | |
| **รวมงบ PPP** | 84.00 | - | - | 42.00 | - | 42.00 | - | - | - | - | - | - | - | - | |

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ.2568)

## ตารางที่ 2 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ระยะสั้น พ.ศ. 2568 - 2570

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ.2568 | พ.ศ.2569 | พ.ศ.2570 | วงเงินรวม พ.ศ.2568-2570 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (11 โครงการ)** | | | | | | **11,570.25** | **3,996.37** | **3,523.17** | **3,127.77** | **10,647.30** |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (11 โครงการ)** | | | | | | **11,570.25** | **3,996.37** | **3,523.17** | **3,127.77** | **10,647.30** |
| 1 | โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2041 สี่แยกสมเด็จ-แยกดงแหลม | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 384.56 | 128.19 | 128.19 | 128.19 | 384.56 |
| 2 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 201 โนนหัน-ผานกเค้า | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 2,640.00 | 880.00 | 880.00 | 880.00 | 2,640.00 |
| 3 | โครงการสำรวจออกแบบทางหลวงหมายเลข 228สาย ชุมแพ - หนองบัวลำภู ตอน ชุมแพ - ห้วยสายหนัง จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 1,210.00 | 403.33 | 403.33 | 403.33 | 1,210.00 |
| 4 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2039 อ.น้ำพอง-อ.กระนวน | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 1,275.00 | 337.00 | 469.00 | 469.00 | 1,275.00 |
| 5 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2109 บ.คำแก่นคูณ-เขื่อนอุบลรัตน์ | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 650.00 | 130.00 | 260.00 | 260.00 | 650.00 |
| 6 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2062 ขอนแก่น-อ.มัญจาคีรี | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 1,500.00 | 500.00 | 500.00 | 500.00 | 1,500.00 |
| 7 | โครงการสำรวจออกแบบเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 219 ตอน บรบือ – ยางสีสุราช (*) | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2567-2568 | 1,845.89 | 922.95 | - | - | 922.95 |
| 8 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2040 ตอน อ.วาปีปทุม -อ.พยัคฆภูมิพิสัย | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 561.00 | 148.50 | 206.25 | 206.25 | 561.00 |
| 9 | โครงการสำรวจออกแบบ โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2322 อ.โกสุมพิสัย-กุดรัง | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2570 | 21.00 | - | - | 21.00 | 21.00 |
| 10 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2046 อ.โพนทอง-อ.กุฉินารายณ์ ตอน อ.โพนทอง-บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 12 (กุฉินารายณ์) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2570 | 650.00 | 130.00 | 260.00 | 260.00 | 650.00 |
| 11 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 1 | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2568-2569 | 832.80 | 416.40 | 416.40 | - | 832.80 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (12 โครงการ)** | | | | | | **330.00** | - | - | **270.00** | **270.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (9 โครงการ)** | | | | | | **240.00** | - | - | **210.00** | **210.00** |
| 12 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570 | 20.00 | - | - | 20.00 | 20.00 |
| 13 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.กาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570 | 20.00 | - | - | 20.00 | 20.00 |
| 14 | โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาเส้นทางรถไฟชานเมือง เส้นทาง เมืองพล-บ้านไผ่-ขอนแก่น-เขาสวนกวาง | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (4) | งบประมาณ | 2570 | 60.00 | - | - | 60.00 | 60.00 |
| 15 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570 | 20.00 | - | - | 20.00 | 20.00 |
| 16 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570 | 30.00 | - | - | 30.00 | 30.00 |
| 17 | โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่ สถานีรถไฟความเร็วสูงและเขตเมืองและเขตเมืองขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570 | 30.00 | - | - | 30.00 | 30.00 |
| 18 | โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองมหาสารคาม (*) | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | - | - | 10.00 | 10.00 |
| 19 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | - | - | 10.00 | 10.00 |
| 20 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | - | - | 10.00 | 10.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (3 โครงการ)** | | | | | | **90.00** | - | - | **60.00** | **60.00** |
| 21 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟสถานีรถไฟเมืองพล | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2570-2570 | 30.00 | - | - | 30.00 | 30.00 |
| 22 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟมหาสารคาม (*) | มหาสารคาม | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2570-2571 | 30.00 | - | - | 15.00 | 15.00 |
| 23 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2570-2571 | 30.00 | - | - | 15.00 | 15.00 |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ 3 โครงการ)** | | | | | | **112.00** | **10.00** | **10.00** | **67.00** | **87.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (3 โครงการ)** | | | | | | **112.00** | **10.00** | **10.00** | **67.00** | **87.00** |
| 24 | โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้าทางรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (7) | งบประมาณ | 2570-2571 | 50.00 | - | - | 25.00 | 25.00 |
| 25 | โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทางหลวงหมายเลข 12 (กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร) | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (7) | งบประมาณ | 2568-2569 | 20.00 | 10.00 | 10.00 | - | 20.00 |
| 26 | โครงการก่อสร้าง CY สถานีท่าพระ เอกชนร่วมลงทุน (PPP) | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (7) | PPP | 2570 | 42.00 | - | - | 42.00 | 42.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |

หมายเหตุ : (*) คือ โครงการต่อเนื่อง

## ตารางที่ 2 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ระยะสั้น พ.ศ. 2568 – 2570 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ. 2568 | พ.ศ .2569 | พ.ศ. 2570 | วงเงินรวม พ.ศ.2568-2570 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (1 โครงการ)** | | | | | | **2.00** | **1.00** | **1.00** | **-** | **2.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (1 โครงการ)** | | | | | | **2.00** | **1.00** | **1.00** | **-** | **2.00** |
| 27 | โครงการพัฒนาแพลตฟอร์ม Digital Logistics & Transport Regulations จังหวัดขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (11) | งบประมาณ | 2568-2569 | 2.00 | 1.00 | 1.00 | - | 2.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนด การใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (16 โครงการ)** | | | | | | **300.00** | **-** | **150.00** | **150.00** | **300.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (4 โครงการ)** | | | | | | **20.00** | **-** | **10.00** | **10.00** | **20.00** |
| 28 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดมหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (13) | งบประมาณ | 2569-2570 | 5.00 | - | 2.50 | 2.50 | 5.00 |
| 29 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (13) | งบประมาณ | 2569-2570 | 5.00 | - | 2.50 | 2.50 | 5.00 |
| 30 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดกาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (13) | งบประมาณ | 2569-2570 | 5.00 | - | 2.50 | 2.50 | 5.00 |
| 31 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการวางแผนและจัดการระบบขนส่งสาธารณะ จังหวัดร้อยเอ็ด | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (13) | งบประมาณ | 2569-2570 | 5.00 | - | 2.50 | 2.50 | 5.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (12 โครงการ)** | | | | | | **280.00** | **-** | **140.00** | **140.00** | **280.00** |
| 32 | โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งร่วม (Collaborative Transport System) จังหวัดมหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 33 | โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดมหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 34 | โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งร่วม (Collaborative Transport System) จังหวัดขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 35 | โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 36 | โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งร่วม (Collaborative Transport System) จังหวัดกาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 37 | โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะจังหวัดกาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 38 | โครงการพัฒนาเครือข่ายขนส่งร่วม (Collaborative Transport System) จังหวัดร้อยเอ็ด | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 39 | โครงการพัฒนาระบบตรวจจับและแจ้งเตือนอุบัติเหตุอัจฉริยะ จังหวัดร้อยเอ็ด | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 20.00 | - | 10.00 | 10.00 | 20.00 |
| 40 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 30.00 | - | 15.00 | 15.00 | 30.00 |
| 41 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดกาฬสินธุ์ | กาฬสินธุ์ | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 30.00 | - | 15.00 | 15.00 | 30.00 |
| 42 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดมหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 30.00 | - | 15.00 | 15.00 | 30.00 |
| 43 | โครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของหน่วยงานรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนด้านการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน จังหวัดร้อยเอ็ด | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (14) | งบประมาณ | 2569-2570 | 30.00 | - | 15.00 | 15.00 | 30.00 |

หมายเหตุ : (*) คือ โครงการต่อเนื่อง

## ตารางที่ 3 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ระยะกลาง พ.ศ. 2571 - 2575

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ.2571 | พ.ศ.2572 | พ.ศ.2573 | พ.ศ.2574 | พ.ศ.2575 | วงเงินรวม พ.ศ.2571-2575 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (22 โครงการ)** | | | | | | **13,419.67** | **1,421.32** | **1,475.72** | **1,599.43** | **1,660.65** | **4,768.19** | **10,925.32** |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (5 โครงการ)** | | | | | | **274.76** | **20.00** | **57.40** | **-** | **-** | **98.68** | **176.08** |
| 1 | โครงการถนนสาย ขก.1011 แยก ทางหลวงหมายเลข 2 - บ.พระยืน อ.เมือง, พระยืน จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมทางหลวงชนบท | (1) | งบประมาณ | 2571 | 20.00 | 20.00 | | | | | **20.00** |
| 2 | โครงการถนนสาย ช3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น (*) | ขอนแก่น | กรมทางหลวงชนบท | (1) | งบประมาณ | 2575-2576 | 197.36 | - | - | - | - | 98.68 | 98.68 |
| 3 | โครงการสำรวจออกแบบ ถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทางหลวงหมายเลข 23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 2040 แวงน่าง | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (1) | งบประมาณ | 2572 | 9.40 | - | 9.40 | - | - | - | 9.40 |
| 4 | โครงการสำรวจออกแบบ ถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางหลวงหมายเลข 23 (เทศบาล ต.อุ่มเม้า)-บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 214 (จังหาร) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (1) | งบประมาณ | 2572 | 17.00 | - | 17.00 | - | - | - | 17.00 |
| 5 | โครงการสำรวจออกแบบ เพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2116 (โพนทอง-เลิงนกทา) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (1) | งบประมาณ | 2572 | 31.00 | - | 31.00 | - | - | - | 31.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (10 โครงการ)** | | | | | | **12,097.11** | **1,077.98** | **1,077.98** | **1,276.09** | **1,660.65** | **4,608.71** | **9,701.42** |
| 6 | โครงการเพิ่มช่องจราจร 2 เป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 227 กาฬสินธุ์-แยกดงแหลม | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2571-2575 | 1,223.60 | 244.72 | 244.72 | 244.72 | 244.72 | 244.72 | 1,223.60 |
| 7 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 227 ดงแหลม-วังสามหมอ | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2571-2575 | 1,468.32 | 293.66 | 293.66 | 293.66 | 293.66 | 293.66 | 1,468.32 |
| 8 | โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวงเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 2009 แยกสาย 2110 (อ.ห้วยเม็ก)-บ.ห้วยยางดง | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2571-2575 | 769.12 | 153.82 | 153.82 | 153.82 | 153.82 | 153.82 | 769.12 |
| 9 | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2289 บ้านโพน (อ.คำม่วน)-อ.สามชัย-อ.วังสามหมอ | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2573-2575 | 594.32 | - | - | 198.11 | 198.11 | 198.11 | 594.32 |
| 10 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 12 ห้วยชำมะนาว-ร่องเชง | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2571-2575 | 978.88 | 195.78 | 195.78 | 195.78 | 195.78 | 195.78 | 978.88 |
| 11 | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2322 อ.โกสุมพิสัย-กุดรัง | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2574-2575 | 769.12 | - | - | - | 384.56 | 384.56 | 384.56 |
| 12 | โครงการปรับปรุงเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 2187 อ.หนองเรือ-อ.ภูเขียว | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2571-2575 | 950.00 | 190.00 | 190.00 | 190.00 | 190.00 | 190.00 | 950.00 |
| 13 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 23 (บ้านไผ่-มหาสารคาม) (*) | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2575-2576 | 2,998.08 | - | - | - | - | 1,499.04 | 1,499.04 |
| 14 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 23 (มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด) (*) | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2575- 2576 | 1,793.30 | - | - | - | - | 896.65 | 896.65 |
| 15 | โครงการปรับมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 2133 ศรีบุญเรือง-ภูเวียง ตอน บ้านโคก-ภูเวียง | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2575 | 552.37 | - | - | - | - | 552.37 | 552.37 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (7 โครงการ)** | | | | | | **1,062.50** | **323.34** | **340.34** | **323.34** | **-** | **75.50** | **1,062.50** |
| 16 | โครงการสำรวจออกแบบทางแยกต่างระดับ บริเวณทางแยกโนนตุ่น จังหวัดขอนแก่น (จุดตัดทางหลวงหมายเลข 230 กับทางหลวง หมายเลข 2424) | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2571-2573 | 500.00 | 166.67 | 166.67 | 166.66 | - | - | 500.00 |
| 17 | โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี่ยงเมืองอำเภอพล จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2575 | 14.90 | - | - | - | - | 14.90 | 14.90 |
| 18 | โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี่ยงเมืองอำเภอน้ำพอง | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2575 | 24.10 | - | - | - | - | 24.10 | 24.10 |
| 19 | โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกระนวน | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2575 | 21.80 | - | - | - | - | 21.80 | 21.80 |
| 20 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอเมืองมหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2571-2573 | 470.00 | 156.67 | 156.67 | 156.66 | - | - | 470.00 |
| 21 | โครงการสำรวจออกแบบ ทางเลี่ยงเมืองอำเภอวาปีทุม | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2572 | 17.00 | - | 17.00 | - | - | - | 17.00 |
| 22 | โครงการสำรวจออกแบบ โครงการทางเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ด้านเหนือ | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2575 | 14.70 | - | - | - | - | 14.70 | 14.70 |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (11 โครงการ)** | | | | | | **270.00** | **150.00** | **60.00** | **-** | **-** | **-** | **210.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (7 โครงการ)** | | | | | | **150.00** | **90.00** | **30.00** | **-** | **-** | **-** | **120.00** |
| 23 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2571-2572 | 20.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | 20.00 |
| 24 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.มหาสารคาม | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2571-2572 | 20.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | 20.00 |
| 25 | โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองมหาสารคาม (*) | มหาสารคาม | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | 10.00 | - | - | - | - | 10.00 |
| 26 | โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | 10.00 | | - | - | - | 10.00 |
| 27 | โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัดเชื่อมต่อแหล่งท่องเที่ยว จ.ร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2570-2571 | 20.00 | 10.00 | | - | - | - | 10.00 |
| 28 | โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟทางคู่และเขตเมืองร้อยเอ็ด | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2571-2572 | 20.00 | 10.00 | 10.00 | - | - | - | 20.00 |
| 29 | โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้โดยสารและแนวทางปรับปรุงสถานีขนส่งผู้โดยสาร | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (4) | งบประมาณ | 2571 | 30.00 | 30.00 | - | - | - | - | 30.00 |

หมายเหตุ : (*) คือ โครงการต่อเนื่อง

## ตารางที่ 3 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ระยะกลาง พ.ศ. 2571 – 2575 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ.2571 | พ.ศ.2572 | พ.ศ.2573 | พ.ศ.2574 | พ.ศ.2575 | วงเงินรวม พ.ศ.2571-2575 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (4 โครงการ)** | | | | | | **120.00** | **60.00** | **30.00** | - | - | - | **90.00** |
| 30 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงบ้านไผ่ | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2571-2572 | 30.00 | 15.00 | 15.00 | - | - | - | 30.00 |
| 31 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงขอนแก่น | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2571-2572 | 30.00 | 15.00 | 15.00 | - | - | - | 30.00 |
| 32 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟมหาสารคาม (*) | มหาสารคาม | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2570-2571 | 30.00 | 15.00 | - | - | - | - | 15.00 |
| 33 | โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีสถานีรถไฟร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (6) | งบประมาณ | 2570-2571 | 30.00 | 15.00 | - | - | - | - | 15.00 |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (3 โครงการ)** | | | | | | **137.00** | **70.00** | **42.00** | **-** | **-** | **-** | **112.00** |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (3 โครงการ)** | | | | | | **137.00** | **70.00** | **42.00** | **-** | **-** | **-** | **112.00** |
| 34 | โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่ง คมนาคม และกระจายสินค้าทางราง ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดร้อยเอ็ด (*) | ร้อยเอ็ด | กรมการขนส่งทางบก | (7) | งบประมาณ | 2570-2571 | 50.00 | 25.00 | - | - | - | - | 25.00 |
| 35 | โครงการเพิ่มประสิทธิภาพ ถนนเข้าสถานีรถไฟท่าพระ แยกทางหลวงหมายเลข 208 บรรจบถนนหงษ์เทศ | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (7) | งบประมาณ | 2571 | 45.00 | 45.00 | - | - | - | - | 45.00 |
| 36 | โครงการก่อสร้าง CY สถานีโนนพะยอม เอกชนร่วมลงทุน (PPP) | ขอนแก่น | การรถไฟแห่งประเทศไทย | (7) | PPP | 2572 | 42.00 | - | 42.00 | - | - | - | 42.00 |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (จำนวน 1 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (1 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| 37 | การออกมาตรการควบคุมรถบรรทุกเข้าเมืองช่วงเวลาเร่งด่วน (6.00-9.00น. และ 16.00-19.00น.) | ขอนแก่น | กรมการขนส่งทางบก | (10) | - | 2572 | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนด การใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |

หมายเหตุ : (*) คือ โครงการต่อเนื่อง

## ตารางที่ 4 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ระยะยาว พ.ศ. 2576 - 2580

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ.2576 | พ.ศ.2577 | พ.ศ.2578 | พ.ศ.2579 | พ.ศ.2580 | วงเงินรวม พ.ศ.2576-2580 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (21 โครงการ)** | | | | | | **19,505.67** | **3,945.31** | **5,407.03** | **3,956.09** | **-** | **3,702.89** | **17,011.32** |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (2 โครงการ)** | | | | | | **1,246.34** | **623.18** | **524.50** | **-** | **-** | **-** | **1,147.68** |
| 1 | โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยก ทางหลวงหมายเลข 23 บ.ดอนบม-บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 2040 แวงน่าง | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (1) | งบประมาณ | 2576-2577 | 377.75 | 188.88 | 188.88 | - | - | - | 377.75 |
| 2 | โครงการก่อสร้างถนนใหม่ขนาด 4 ช่องจราจร แยกทางหลวงหมายเลข 23 (เทศบาล ต.อุ่มเม้า)-บรรจบ ทางหลวงหมายเลข 214 (จังหาร) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (1) | งบประมาณ | 2576-2577 | 671.24 | 335.62 | 335.62 | - | - | - | 671.24 |
| 3 | โครงการถนนสาย ช3 ผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น จ.ขอนแก่น (*) | ขอนแก่น | กรมทางหลวงชนบท | (1) | งบประมาณ | 2575-2576 | 197.36 | 98.68 | - | - | - | - | 98.68 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (12 โครงการ)** | | | | | | **14,556.44** | **3,322.13** | **4,882.53** | **3,956.09** | **-** | **-** | **12,160.75** |
| 4 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 23 (บ้านไผ่-มหาสารคาม) (*) | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2575-2576 | 2,998.08 | 1,499.04 | - | - | - | - | 1,499.04 |
| 5 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 23 (มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด) (*) | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2575-2576 | 1,793.30 | 896.65 | - | - | - | - | 896.65 |
| 6 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2367 มหาสารคาม-อ.กมลาไสย | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 1,398.40 | - | 699.20 | 699.20 | - | - | 1,398.40 |
| 7 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2322 อ.โกสุมพิสัย-เชียงเย็น | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 769.12 | - | 384.56 | 384.56 | - | - | 769.12 |
| 8 | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 ทางหลวงหมายเลข 2381 นาเชือก-โพธิ์ทอง | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 699.20 | - | 349.60 | 349.60 | - | - | 699.20 |
| 9 | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2063 อ.บรบือ-อ.วาปีปทุม | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 1,118.72 | - | 559.36 | 559.36 | - | - | 1,118.72 |
| 10 | โครงการเพิ่มช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 202 อ.สุวรรณภูมิ -ยโสธร ตอน 2 ช่องจราจร | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2576-2577 | 978.88 | 489.44 | 489.44 | - | - | - | 978.88 |
| 11 | โครงการเพิ่มมาตรฐานทางชั้น 1 และขยายช่องจราจรเป็น 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 214 อ.เกษตรวิสัย-อ.ท่าตูม | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2576-2577 | 874.00 | 437.00 | 437.00 | - | - | - | 874.00 |
| 12 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2116 (โพนทอง-เลิงนกทา) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 1,221.44 | - | 610.72 | 610.72 | - | - | 1,221.44 |
| 13 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2046 (โพนทอง-กุฉินารายณ์) | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 1,293.62 | - | 646.81 | 646.81 | - | - | 1,293.62 |
| 14 | โครงการเพิ่มช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2044 (ร้อยเอ็ด-โพนทอง) ระยะที่ 2 | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 1,027.12 | - | 513.56 | 513.56 | - | - | 1,027.12 |
| 15 | โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวง ทางหลวงหมายเลข 2387 แยกสาย 23 -บรรจบสาย 2045 | ร้อยเอ็ด | กรมทางหลวง | (2) | งบประมาณ | 2577-2578 | 384.56 | - | 192.28 | 192.28 | - | - | 384.56 |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (7 โครงการ)** | | | | | | **3,702.89** | **-** | **-** | **-** | **-** | **3,702.89** | **3,702.89** |
| 16 | โครงการทางเลี่ยงเมืองกาฬสินธุ์ ด้านเหนือ | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2580 | 588.12 | - | - | - | - | 588.12 | 588.12 |
| 17 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอพล จ.ขอนแก่น | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2580 | 597.17 | - | - | - | - | 597.17 | 597.17 |
| 18 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอน้ำพอง | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2580 | 965.42 | - | - | - | - | 965.42 | 965.42 |
| 19 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอกระนวน | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2580 | 873.58 | - | - | - | - | 873.58 | 873.58 |
| 20 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอวาปีทุม | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2580 | 678.60 | - | - | - | - | 678.60 | 678.60 |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (จำนวน 0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนด การใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - | - | - | - |

หมายเหตุ : (*) คือ โครงการต่อเนื่อง

## ตารางที่ 5 งบประมาณ แผนงาน/โครงการ กลุ่มจังหวัดจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด) ดำเนินโครงการปี พ.ศ. 2581 – 2582

หน่วย : ล้านบาท

| ลำดับ | แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์ | จังหวัด | หน่วยงาน | ตัวชี้วัด | แหล่งเงิน | ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด | งบประมาณ ทั้งโครงการ (ลบ.) | พ.ศ. 2581 | พ.ศ. 2582 | วงเงินรวม พ.ศ. 2581 - 2582 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | **6,782.25** | **6,782.25** | | **6,782.25** |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน (5 โครงการ)** | | | | | | **6,782.25** | **6,782.25** | | **6,782.25** |
| 1 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอสมเด็จ | กาฬสินธุ์ | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2581 | 586.76 | 586.76 | | 586.76 |
| 2 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอบ้านไผ่ | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2581 | 1,951.65 | 1,951.65 | | 1,951.65 |
| 3 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอชุมแพ | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2581 | 2,420.67 | 2,420.67 | | 2,420.67 |
| 4 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอมัญจคีรี | ขอนแก่น | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2581 | 1,158.14 | 1,158.14 | | 1,158.14 |
| 5 | ทางเลี่ยงเมืองอำเภอโกสุมพิสัย | มหาสารคาม | กรมทางหลวง | (3) | งบประมาณ | 2581 | 665.03 | 665.03 | | 665.03 |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวก การขนส่งสินค้าทางบก (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (0 โครงการ)** | | | | | | - | | | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าทางน้ำ (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล (0 โครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนด การใช้ประโยชน์ที่ดิน (0 โครงการ)** | | | | | | | | | |
| | **แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม (0 ครงการ)** | | | | | | - | - | - | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | | | - |
| | **กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (0 โครงการ)** | | | | | | - | | | - |